

2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonių investicijų įgyvendinimo ir rodiklių pažangos vertinimas

Galutinė ataskaita

Skirta: Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
Vilnius, 2026

2022-2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros pažangos priemonių investicijų įgyvendinimo ir rodiklių pažangos vertinimas atliktas 2025 m. balandžio-gruodžio mėn.

Vertinimą atliko Smart Continent Management Institute UAB ekspertai:

- Andrius Jaržemskis (projekto vadovas) – atsakingas už projekto koordinavimą, metodinių dalių rengimą, išvadų ir rekomendacijų formavimą;
- Ieva Girdvainienė (ekspertė transporto veiklos srityje) – atsakinga už metodinių dalių rengimą, išvadų ir rekomendacijų formavimą;
- Jevgenij Siniov (ekspertas) – atsakingas už ekonominių metodų taikymą, metodinių dalių rengimą, išvadų ir rekomendacijų formavimą;
- Aurelijus Jaruševičius (papildomas vertintojas) – atsakingas už metodikos taikymą, išvadų ir rekomendacijų formavimą, komunikaciją.

Vertinimo ataskaitą redagavo Emilija Rimkutė



Turinys

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos	5
Lentelių sąrašas	7
Paveikslų sąrašas	8
Įvadas	9
1. Vertinimo metodika	12
2. Pažangos priemonių veiklų tinkamumo vertinimas	15
2.1. Pažangos priemonių ir gairių veiklų / poveiklių bei jų įgyvendinimo būdų tinkamumo vertinimas rodiklių pasiekimui	15
2.2. Planuojamų priemonių atitikimo nacionaliniams, strateginiams tikslams, uždaviniams vertinimas	20
2.3. Planuojamų priemonių atitikimo tikslinių grupių poreikiams vertinimas	25
3. Pažangos priemonių tarpusavio suderinamumo vertinimas	28
3.1. Planavimo dokumentuose nurodytų veiklų tarpusavio suderinamumo vertinimas	28
3.2. Investicijų suderinamumo ir priklausomumo viena nuo kitos vertinimas	30
3.2.1. Kiekvienos pažangos priemonės suderinamumo vertinimas	31
3.2.2. Visų pažangos priemonių rodiklių suderinamumo vertinimas	33
3.3. Intervencijų suderinamumo su kitų ministerijų pažangos priemonėmis vertinimas	35
4. Pažangos priemonių rezultatyvumo vertinimas	38
4.1. Planavimo dokumentuose nurodytų tikslų ir rezultatų, rodiklių reikšmių pasiekimo lygio vertinimas	38
4.2. Pažangos priemonių ar gairių veiklų / poveiklių prisidėjimo prie suplanuotų rodiklių vertinimas	45
4.3. Tikslų pasiekimo vertinimas	49
5. Pažangos priemonių įgyvendinimo efektyvumo vertinimas	51
5.1. Pasirinktomis priemonėmis ir joms įgyvendinti skirtų lėšų pakankamumo vertinimas nustatytų tikslų, uždavinių ir rodiklių pasiekimui	51
5.2. Rezultatų vertinimas pagal išteklių naudojimo efektyvumą	54
5.3. Planavimo dokumentuose nurodytų tikslų ir rezultatų, rodiklių reikšmių pasiekimo lygio vertinimas	59
6. Būsimo finansavimo laikotarpio prioritetinės transporto sritys ir investicijų nukreipimo modelis	67
6.1. Prioritetinių ateities transporto sričių vertinimas	67
6.1.1. Strateginės vizijos ir prioritetinių transporto krypčių analizė	67

6.1.2. Esamos susisiekimo infrastruktūros būklės ir problemų analizė	78
6.1.3. Technologinių inovacijų ir skaitmenizacijos galimybių vertinimas	83
6.1.4. Politinių, ekonominių ir socialinių veiksnių įtakos analizė	84
6.2. Investicijų nukreipimo modelis	86
7. Išvados ir rekomendacijos	89
7.1. Vertinimo išvados	89
7.2. Vertinimo rekomendacijos.....	92
Priedai	94
1 Priedas. Vertinimo hipotezės ir tikslinantys klausimai	94
2 Priedas. Veiklos ir poveiklės, neturinčios numatyto rezultato rodiklio	98
3 Priedas. Interviu respondentai.....	101
4 Priedas. Fokusuotos grupinės diskusijos metodika.....	102
5 Priedas. Fokusuotos grupinės diskusijos dalyviai.....	103
6 Priedas. Rodiklių ir jų rezultatų pokyčiai po 2025 m. liepos 1 d.	104

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos

ADI	Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas
AEI	Atsinaujinantys energijos ištekliai
AM	Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija
APVA	Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūra
DBI	Suminis kelio dangos būklės indeksas
EIM	Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija
EITP	Europos infrastruktūros tinklų priemonė
EM	Lietuvos Respublikos energetikos ministerija
ES	Europos Sąjunga
Investicijų programa, IP	2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programa
INVESTIS	Europos Sąjungos investicijų administravimo informacinė sistema
ITS	Intelektinės transporto sistemos
Lietuva 2050	Valstybės pažangos strategija „Lietuvos ateities vizija „Lietuva 2050“
LR	Lietuvos Respublika
LR BP	Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas
NEKSVP	Lietuvos Respublikos nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m.
NPP	2021–2030 metų Nacionalinis pažangos planas
PP	Pažangos priemonė
Programa	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa
SPTŽ	Specialiųjų poreikių turintys žmonės
ŠESD	Šiltnamio efektą sukeliančios dujos
TP	Transporto priemonė
TS, Techninė specifikacija	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonių investicijų įgyvendinimo ir rodiklių pažangos vertinimo atlikimo paslaugų techninė specifikacija
Užsakovas, SM	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
Vertinimas	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos investicijų įgyvendinimo ir rodiklių pažangos vertinimo atlikimo paslaugos

Vertintojas	Smart Continent Management Institute UAB
VPSP	Viešojo ir privataus sektoriaus partnerystė (angl. <i>Public–Private Partnership</i>)
VRM	Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija

Lentelių sąrašas

1 lentelė. Pažangos priemonių pavadinimai ir naudojami šaltiniai.....	10
2 lentelė. Rezultato rodiklių atitikimas Programoje ir PP aprašuose / finansavimo gairėse bei padengiamumas veiklomis / poveiklėmis	17
3 lentelė. PP Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ veiklų ir rezultato rodiklių sąsaja	31
4 lentelė. PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ veiklų ir rezultato rodiklių sąsaja	32
5 lentelė. Regioninės PP Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ veiklų ir rezultato rodiklių sąsaja	33
6 lentelė. Rezultato rodiklių pasiekimo lygis.....	39
7 lentelė. Rezultato rodiklių pasiekimo lygis pagal kiekvieną pažangos priemonės veiklą ..	46
8 lentelė. Rezultato rodiklio dalis tenkanti kiekvienai veiklai	48
9 lentelė. Rodiklio ir panaudotų lėšų santykis	53
10 lentelė. Suplanuotos ir panaudos lėšos pagal veiklas.....	55
11 lentelė. Lėšų sąnaudos vienam produkto rodiklio vienetui pasiekti	57
12 lentelė. Panaudotų lėšų ir rezultato rodiklių santykis	60
13 lentelė. Rezultato ir produkto rodiklių efektyvumo palyginimas	62
14 lentelė. PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ kvietimų santrauka.....	64
15 lentelė. Prioritetinės transporto sritys.....	76
16 lentelė. Valstybinės reikšmės kelių remonto rodikliai (km)	78
17 lentelė. Eismo intensyvumas Lietuvos keliuose 2020-2024 metais (VMPEI, aut./para)..	79
18 lentelė. Lengvųjų keleivinių automobilių skaičius pagal degalus ir variklio tipą (sk.) 2025 liepos 1 d.	81
19 lentelė. Lengvųjų automobilių kuro ir energijos suvartojimas, Tj	82
20 lentelė. Veiksnių-poveikio lentelė.....	85
21 lentelė. Vertinimo išvados.....	89
22 lentelė. Vertinimo rekomendacijos	92

Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Vertinimo logika.....	12
2 paveikslas. TS nurodytų vertinimo metodų pasiskirstymas pagal vertinimo etapą, uždavinį ir klausimą	12
3 paveikslas. Vertinimo metodai, pagrindimas ir siektinas rezultatas	13
4 paveikslas. NPP tikslų ir uždavinių sąsaja su PP	21
5 paveikslas. NPP uždavinių rodiklių ir PP sąsajos	22
6 paveikslas. Investicijų programos sąsaja su PP	24
7 paveikslas. Respondentų nuomonė apie pažangos priemonių atitikimą tikslinių grupių poreikiams.....	26
8 paveikslas. Rezultato rodiklių ir veiklų sąsaja	31
9 paveikslas. Numatomas išmetamų ŠESD kiekio rodiklio veiklų suderinamumas.....	34
10 paveikslas. Panaikintos juodosios dėmės rodiklio veiklų suderinamumas	34
11 paveikslas. Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičiaus rodiklio veiklų suderinamumas.....	35
12 paveikslas. Suplanuotų ir panaudotų lėšų santykis	52
13 paveikslas. Miesto ir priemiesčio viešojo TP parko struktūra pagal kuro rūšį, proc.	63
14 paveikslas. Prioritetinės ateities transporto sektoriaus kryptys.....	76
15 paveikslas. Lietuvos tiltų būklės žemėlapis	79
16 paveikslas. Lengvųjų keleivinių automobilių parko sudėtis (proc.)	82

Įvadas

Vertinimas atliekamas Smart Continent Management Institute UAB (toliau – Vertintojas), vadovaujantis 2025 m. kovo 28 d. pasirašyta paslaugų teikimo sutartimi su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Užsakovas, SM) dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonių investicijų įgyvendinimo ir rodiklių pažangos vertinimo (toliau – Vertinimas) atlikimo paslaugos. Paslaugų teikimo sutartis yra finansuojama 2021–2027 metų ES fondų investicijų programos techninės paramos lėšomis.

VERTINIMO POREIKIS. 2021–2030 metų Nacionalinio pažangos plano (toliau – NPP) strateginiams uždaviniams ir tikslams pasiekti SM yra parengusi 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programą (toliau – Programa) ir jos įgyvendinimui suplanavusi pažangos priemones (toliau – PP). Šių PP įgyvendinimas prisideda prie skirtingų rodiklių pasiekimo, todėl svarbu nustatyti jų tinkamumą strateginiams tikslams pasiekti ir investicijų pakankamumą. Prie tų pačių rodiklių siekimo neretai prisideda kelios ministerijos, siekdamos NPP strateginių tikslų ir įgyvendindamos savo sektoriaus PP veiklas / poveikles. Vertinimo metu tikslinga įvertinti ir skirtingų ministerijų suplanuotų investicijų suderinamumą, priklausomybę viena nuo kitos bei numatyti rizikas, kad investicijos būtų nukreiptos tikslingai, nesidubliuotų. Atliktas Vertinimas padės įvertinti, ar intervencijos efektyvios ir nukreiptos į tinkamas susisiekimo sritis, ar jos suderintos ir tinkamos, kad rodikliai būtų pasiekti. Parengta bendra susisiekimo sektoriaus nacionalinė vizija ir aiški prioritentinė plėtros kryptis padės tinkamai pasiruošti naujam finansavimo laikotarpiui.

VERTINIMO TIKSLAS – įvertinti NPP 5 strateginio tikslo „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“, 6 strateginio tikslo „Užtikrinti gerą aplinkos kokybę ir gamtos išteklių naudojimo darną, saugoti biologinę įvairovę, švelninti Lietuvos poveikį klimato kaitai ir didinti atsparumą jos poveikiui“ ir 10 strateginio tikslo „Stiprinti nacionalinį saugumą“ SM atsakomybės srities uždavinių, PP, rodiklių įgyvendinimo pažangą, siekiant nustatyti suplanuotų pažangos priemonių tinkamumą ir investicijų strateginiams tikslams pasiekti pakankamumą.

VERTINIMO UŽDAVINIAI:

- Išanalizuoti pažangos priemonių veiklų tinkamumą;
- Įvertinti pažangos priemonių tarpusavio suderinamumą;
- Nustatyti pažangos priemonių rezultatyvumą;
- Įvertinti pažangos priemonių įgyvendinimo efektyvumą;
- Nustatyti būsimą finansavimo laikotarpio prioritėtines transporto sritis ir pateikti investicijų nukreipimo modelį, kad susisiekimo sistema veiktų kaip vientisas integralus mechanizmas;
- Pateikti išvadas ir rekomendacijas, kurios pagerintų investicijų panaudojimą ateityje.

VERTINIMO APIMTIS. Vertinime įtrauktos tik 10 iš 13 PP, kadangi 3 PP Vertinimo metu dar nėra patvirtintos – jos įgyvendinamos per tęstinius projektus arba kitas priemones.

VERTINAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS:

1. Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“;
2. Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“;
3. Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“;
4. Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“;
5. Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“;

6. Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“;
7. Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryši) plėtrą“;
8. Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“;
9. Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“;
10. Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“.

Nevertinamos (nepatvirtintos) PP: Nr. 10-001-05-03-04 „Gerinti susisiekimą vandens transportu“; Nr. 10-001-05-03-05 „Plėtoti ir modernizuoti pasienio kontrolės punktus“; Nr. 10-001-10-02-01 „Pritaikyti TEN-T tinklą tarptautiniam kariniam judumui“.

VERTINIMO LAIKOTARPIS. Vertinimas atliekamas remiantis 2025 m. liepos 1 d. duomenimis iš Europos Sąjungos investicijų administravimo informacinės sistemos (toliau – INVESTIS) ir toliau lentelėje pateikiamomis dokumentų redakcijomis.

1 lentelė. Pažangos priemonių pavadinimai ir naudojami šaltiniai

Dokumento pavadinimas	Šaltinis (redakcija)
NPP	2021–2030 metų nacionalinis pažangos planas, patvirtintas LR Vyriausybės 2020 rugsėjo 9 d. nutarimu Nr. 998 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024-11-09)
Programa	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa, patvirtinta LR Vyriausybės 2022 m. kovo 16 d. nutarimu Nr. 245
Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ aprašas, patvirtintas LR susisiekimo ministro 2022 m. rugsėjo 9 d. įsakymu Nr. 3-432 (suvestinė redakcija nuo 2025-01-18)
Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“ aprašas, patvirtintas LR susisiekimo ministro 2022 m. lapkričio 22 d. įsakymu Nr. 3-526 (suvestinė redakcija nuo 2024-11-14)
Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“ aprašas, patvirtintas LR susisiekimo ministro 2022 m. spalio 17 d. įsakymu Nr. 3-475 (suvestinė redakcija nuo 2024-11-13)
Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“ aprašas, patvirtintas LR susisiekimo ministro 2022 m. spalio 17 d. įsakymu Nr. 3-475 (suvestinė redakcija nuo 2025-04-24)
Nr. 10-001-05-03-07 „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ finansavimo gairės, patvirtintos LR susisiekimo ministro 2023 m. sausio 30 d. įsakymu Nr. 3-37 (suvestinė redakcija nuo 2024-05-24)
Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ aprašas, patvirtintas LR susisiekimo ministro 2022 m. gruodžio 22 d. įsakymu Nr. 3-581 (suvestinė redakcija nuo 2025-01-22)
Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų“	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryši) plėtrą“ aprašas, patvirtintas LR susisiekimo ministro 2022 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. 3-548 (suvestinė redakcija nuo 2024-07-19)

(įskaitant 5G ryšį)
plėtrą“

Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ aprašas, patvirtintas LR susisiekimo ministro 2022 m. gegužės 30 d. įsakymu Nr. 3-277 (suvestinė redakcija nuo 2025-04-01)
Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“ aprašas, patvirtintas LR susisiekimo ministro 2024 m. birželio 6 d. įsakymu Nr. 3-189 (suvestinė redakcija nuo 2025-06-18)
Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairės, patvirtintos LR susisiekimo ministro 2023 m. balandžio 14 d. įsakymu Nr. 3-192 (suvestinė redakcija nuo 2024-02-15)

Šaltinis: parengta Vertintojo

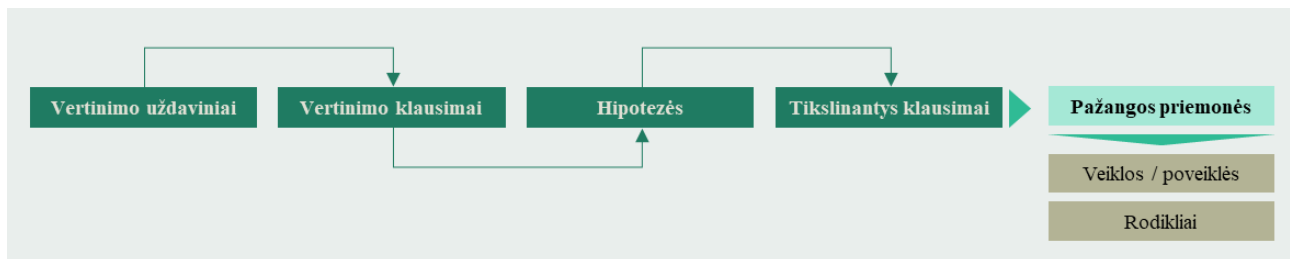
Kadangi dalis rezultato rodiklių turi numatytas tarpines reikšmes (2025 m.), kurių faktinio įgyvendinimo neįmanoma nustatyti pagal Vertinimui naudotus 2025 m. liepos 1 d. duomenis, papildomai 6 Priede yra pateikiama informacija apie tarpinių rezultatų pasiekimus 2025 m. gruodžio 31 d., taip pat esminius rodiklių pakeitimus, atliktus jau po 2025 m. liepos 1 d.

GALUTINĘ VERTINIMO ATASKAITĄ SUDARO:

1. Vertinimo metodika;
2. Pažangos priemonių veiklų tinkamumo vertinimas;
3. Pažangos priemonių tarpusavio suderinamumo vertinimas;
4. Pažangos priemonių rezultatyvumo vertinimas;
5. Pažangos priemonių įgyvendinimo efektyvumo vertinimas;
6. Būsimo finansavimo laikotarpio prioritetinės transporto sritys ir investicijų nukreipimo modelis;
7. Išvados ir rekomendacijos.

1. Vertinimo metodika

Vertinimas atliekamas PP, jų veiklų / poveikių ir rodiklių lygmeniu pagal techninėje specifikacijoje (toliau – TS) pateiktus Vertinimo uždavinius ir klausimus, kuriems suformuluotos hipotezės ir tikslinantys klausimai (žr. 1 Priedą).



1 paveikslas. Vertinimo logika

Šaltinis: parengta Vertintojo

Vertinimas suskirstytas į keturis etapus. Toliau paveiksle pateikiami Vertinimo etapams priskirti uždaviniai, klausimai ir taikomi metodai.

Vertinimo etapai, uždaviniai, klausimai			Vertinimo metodai								
Etapai	Uždaviniai	Klausimai	Intervencijos logikos ir priežasčių bei pasekmių analizė	Apklausa	Turinio analizė	Antrinių šaltinių analizė	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė	Atvejo analizė	Interviu	Sąnaudų-naudos analizė	Fokusuotos grupinės diskusijos
1	Pažangos priemonių veiklų tinkamumą ir tarpusavio suderinamumą vertinimas	10.1.1	✓		✓	✓					
		10.1.2	✓		✓	✓					
		10.1.3	✓	✓	✓	✓					
	10.2. Įvertinti pažangos priemonių tarpusavio suderinamumą	10.2.1	✓		✓	✓			✓	✓	
		10.2.2	✓		✓	✓			✓	✓	
		10.2.3	✓		✓	✓			✓	✓	
2	Pažangos priemonių rezultatų ir įgyvendinimo efektyvumo vertinimas	10.3.1			✓	✓	✓		✓	✓	
		10.3.2			✓	✓	✓		✓	✓	
		10.3.3			✓	✓	✓		✓	✓	
	10.4. Įvertinti pažangos priemonių įgyvendinimo efektyvumą	10.4.1			✓	✓	✓		✓	✓	✓
3	Susisiekimo sektoriaus perspektyvų vertinimas	10.5.1		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
		10.5.2			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4	Išvados ir rekomendacijos	10.6.1	Ekspertinis vertinimas								
		10.6.2									

2 paveikslas. TS nurodytų vertinimo metodų pasiskirstymas pagal vertinimo etapą, uždavinį ir klausimą

Šaltinis: parengta Vertintojo

Vertinimas atliekamas remiantis teorija grįstu poveikio vertinimu ir modeliavimu. Vertinime naudojami intervencijos logikos ir priežasčių bei pasekmių, turinio, antrinių šaltinių, stebėsenos ir statistinių duomenų, atvejo, sąnaudų-naudos analizės bei apklausos, interviu ir fokusuotos grupinės diskusijos metodai. Formuojant Vertinimo rekomendacijas ir išvadas pasitelkiamas ekspertinis vertinimas. Vertinimo metodai parenkami atsižvelgiant į Vertinimo uždavinius ir klausimus, taip pat derinami tarpusavyje siekiant užtikrinti rezultatų patikimumą. Toliau paveiksle pateikiami metodų pasiskirstymai pagal kiekvieną klausimą, jų taikymo pagrindimas ir siekiamas rezultatas.

3 paveikslas. Vertinimo metodai, pagrindimas ir siektinas rezultatas

Vertinimo uždavinys	Vertinimo klausimas	Taikomi metodai	Metodų taikymo pagrindimas	Siekiamas rezultatas
10.1. Išanalizuoti pažangos priemonių veiklų tinkamumą	10.1.1. Ar pasirinktos tinkamos pažangos priemonių ir gairių veiklos / poveiklės ir jų įgyvendinimo būdai rodikliams pasiekti? Jei ne, kurias veiklas / poveikles reikėtų tobulinti ar keisti pasirinktą kryptį tikslui pasiekti?	Intervencijos logikos ir priežasčių bei pasekmių analizė Antrinių šaltinių analizė Turinio analizė	Intervencijos logikos ir priežasčių bei pasekmių, antrinių šaltinių ir turinio analizės metodai pasirinkti siekiant išanalizuoti priemonių tinkamumą ir jų atitiktį tikslams, o interviu ir apklausos metodai taikomi siekiant nustatyti tikslinių grupių poreikius bei įvertinti, ar planuojant priemones į juos buvo atsižvelgta.	Išanalizuotų pažangos priemonių veiklų tinkamumas: • pažangos priemonių tinkamumas rodikliams pasiekti; • priemonių suderinamumas su nacionaliniais, strateginiais tikslais ir uždaviniais; • priemonių atitiktis tikslinių grupių poreikiams.
	10.1.2. Kaip planuojamos priemonės atitinka nacionalinius, strateginius tikslus, uždavinius?	Interviu Apklausa Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Turinio analizė		
	10.1.3. Kaip planuojamos priemonės atitinka tikslinių grupių poreikius?	Intervencijos logikos ir priežasčių bei pasekmių analizė Antrinių šaltinių analizė Turinio analizė Interviu	Intervencijos logikos, priežasčių bei pasekmių, antrinių šaltinių, turinio analizės ir interviu metodai pasirinkti, siekiant įvertinti pažangos priemonių tarpusavio suderinamumą tiek tarp vienos ministerijos priemonių, tiek ir su kitų ministerijų įgyvendinamomis intervencijomis. Papildomai, interviu metodas leis identifikuoti pagrindines kylančias rizikas, dubliavimosi atvejus bei galimą priemonių papildomumą.	Įvertintas pažangos priemonių tarpusavio suderinamumas: • pažangos priemonių suderinamumas su kitomis SM pažangos priemonių veiklomis; • veiklų tarpusavio suderinamumas ir kylančios rizikos įgyvendinimui; • pažangos priemonių, kuriomis siekiama to pačio rodiklio, papildomumas ir nedubliavimas.
10.2. Įvertinti pažangos priemonių tarpusavio suderinamumą	10.2.1. Ar planavimo dokumentuose nurodytos veiklos yra suderintos tarpusavyje (kartu įvertinant suderinamumą su kitų ministerijų įgyvendinamų pažangos priemonių veiklomis / poveiklėmis)? Įvertinti kitų ministerijų skiriamas investicijas, numatytas veiklas / poveikles vienodiems rodikliams pasiekti.	Intervencijos logikos ir priežasčių bei pasekmių analizė Antrinių šaltinių analizė Turinio analizė Interviu		Įvertintas pažangos priemonių tarpusavio suderinamumas: • pažangos priemonių suderinamumas su kitomis SM pažangos priemonių veiklomis; • veiklų tarpusavio suderinamumas ir kylančios rizikos įgyvendinimui; • pažangos priemonių, kuriomis siekiama to pačio rodiklio, papildomumas ir nedubliavimas.
	10.2.2. Ar investicijos dera tarpusavyje, kiek priklauso viena nuo kitos, kokios rizikos?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Interviu Turinio analizė	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė pasirinkta siekiant įvertinti rodiklių pasiekimo lygį ir jų tarpusavio priklausomybes, o interviu pagalba nustatomos rodiklių pasiekimo priežastys, priemonių papildomumas ir nedubliavimas. Turinio analizė skirta analizuoti interviu metu surinktą medžiagą.	
	10.2.3. Kaip intervencijos dera su kitų ministerijų įgyvendinamomis pažangos priemonėmis, kurių veiklos prisideda prie tokių pat rodiklių pasiekimo, kurioms skiriamos intervencijos? Ar jos papildo kitas intervencijas, ar jų nedubliuoja?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Interviu Turinio analizė		
10.3. Nustatyti pažangos priemonių rezultatyvumą	10.3.1. Koks yra planavimo dokumentuose nurodytų tikslų ir rezultatų, rodiklių reikšmių pasiekimo lygis? Kas lėmė tokių jų pasiekimo laipsnį (sėkmės veiksniai ir probleminės sritys)?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Interviu Turinio analizė	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė pasirinkta siekiant įvertinti rodiklių pasiekimo lygį ir jų tarpusavio priklausomybes, o interviu pagalba nustatomos rodiklių pasiekimo priežastys, priemonių papildomumas ir nedubliavimas. Turinio analizė skirta analizuoti interviu metu surinktą medžiagą.	Nustatytas pažangos priemonių rezultatyvumas: • tikslų ir rezultatų pasiekimo lygis bei pagrindiniai sėkmės veiksniai ir probleminės sritys; • atskirų veiklų indėlis į rodiklių pasiekimą ir tarpinių rezultatų duomenys; • tikimybė pasiekti tikslus bei pagrindiniai sėkmės ir rizikos veiksniai.
	10.3.2. Ar investicijos dera tarpusavyje, kiek priklauso viena nuo kitos, kokios rizikos?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Interviu Turinio analizė		
	10.3.3. Kaip intervencijos dera su kitų ministerijų įgyvendinamomis pažangos priemonėmis, kurių veiklos prisideda prie tokių pat rodiklių pasiekimo, kurioms skiriamos intervencijos? Ar jos papildo kitas intervencijas, ar jų nedubliuoja?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Interviu Turinio analizė		
10.4. Įvertinti pažangos priemonių įgyvendinimo efektyvumą	10.4.1. Ar pasirinktos priemonės ir joms įgyvendinti skirtos lėšos yra pakankamos, kad būtų pasiekti nustatyti tikslai ir įvykdyti uždaviniai, pasiekti rodikliai?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Šnaudų-naudos analizė Interviu Turinio analizė	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė taikoma siekiant įvertinti, ar suplanuotos priemonės ir joms įgyvendinti skirtos lėšos buvo pakankamos ir tinkamai panaudotos rezultatų pasiekimui. Šnaudų-naudos analizė, leidžia nustatyti, ar rezultatai pasiekti ekonomiškai naudojant išteklius. Interviu metu renkama patikslinanti informacija apie priemonių įgyvendinimo efektyvumą, taikant turinio analizę analizuojama interviu metu surinkta medžiaga. Atvejo analizė padeda detaliau iširti konkretų atvejį, siekiant įvertinti išteklių panaudojimo proporcingumą ir efektyvumą.	Įvertintas pažangos priemonių įgyvendinimo efektyvumas: • pasirinktų priemonių ir joms įgyvendinti skirtų lėšų pakankamumas nustatytiems tikslams, uždaviniams ir rodikliams pasiekti; • rezultatų pasiekimas, atsižvelgiant į šnaudų ir naudos santykį; • pasiektų rezultatų ir šnaudų proporcingumas.
	10.4.2. Ar vertinamam laikotarpiu rezultatai pasiekti ekonomiškai naudojant išteklius?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Šnaudų-naudos analizė		
	10.4.3. Ar panaudoti ištekliai yra proporcingi pasiektiems rezultatams ir kokiui lygiui? Ar su tais pačiais (ar mažesniais) kaštais buvo galima pasiekti geresnių rezultatų?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Šnaudų-naudos analizė Atvejo analizė Interviu Turinio analizė		
10.5. Nustatyti būsimo finansavimo laikotarpio prioritetingas transporto sritys ir pateikti investicijų nukreipimo modelį, kad susisiekimo sistema veiktų kaip vientisas integralus mechanizmas	10.5.1. Kokios yra prioritetingos ateities transporto sritys?	Apklausa Interviu Fokusuota grupinė diskusijos Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Turinio analizė	Apklausa, interviu ir grupinės diskusijos metodų taikymo metu siekiama nustatyti respondentų nuomonę apie prioritetingas ateities transporto sritys. Interviu metu siekiama nustatyti respondentų nuomonę apie galimus finansavimo modelius. Fokusuotos grupinės diskusijos metu yra nustatomos ateities prioritetingos transporto sritys ir galimas finansavimo modelis. Stebėsenos ir statistinių duomenų bei turinio analizės metodai skirti išanalizuoti surinktus kiekybinius ir kokybinius duomenis.	Nustatytos būsimo finansavimo laikotarpio prioritetingos transporto sritys ir pateiktas investicijų nukreipimo modelis, kad susisiekimo sistema veiktų kaip vientisas integralus mechanizmas.
	10.5.2. Koks investicijų nukreipimo modelis padėtų susisiekimo sistemai veikti kaip vientisam integraliam mechanizmui?	Interviu Fokusuota grupinė diskusija Turinio analizė		
10.6. Pateikti išvadas ir rekomendacijas, kurios pagerintų investicijų panaudojimą ateityje	10.6.1. Kokios daromos išvados ir rekomendacijos, kurios pagerintų investicijų panaudojimą ateityje?	Ekspertinis vertinimas	Ekspertinio vertinimo metu, remiantis ekspertų patirtimi, įvertinami surinkti duomenys bei įžvalgos, kurių pagrindu formuluojamos Vertinimo išvados ir rekomendacijos.	Suformuluojamos ir pateikiamos išvados ir rekomendacijos, kurios pagerintų investicijų panaudojimą ateityje.
	10.6.2. Kokių finansinių ir žmogiškųjų išteklių reikia pasiektiems intervencijų rezultatams išlaikyti?			

Šaltinis: parengta Vertintojo

VERTINIMO APRIBOJIMAI.

1. Vertinimas atliekamas remiantis iki 2025 m. liepos 1 d. patvirtintais dokumentais: NPP, Programa ir PP aprašais.
2. Vertinimui naudojami duomenys, apimantys laikotarpį iki 2025 m. liepos 1 d. Tai reiškia, kad į Vertinimo apimtį įtraukiami projektai, kurių sutartys buvo sudarytos iki nurodyto termino.
3. Vertinimo metu nėra žinomi faktiškai pasiekti projektų rezultatai, todėl Vertinimas atliekamas remiantis pasirašytų sutarčių duomenimis t. y. sutartyse numatytais pasiekti rodikliais ir finansavimo lėšomis. Vertinama, kad projektas pasieks sutartyje numatytus rodiklius.
4. Vertinimo metu susidurta su duomenų trūkumu vertinant nacionalinio biudžeto lėšomis (pavyzdžiui, valstybės biudžeto, Kelių priežiūros ir plėtros programos) finansuojamus projektus, todėl atsižvelgiant į tai atitinkamos veiklos nebuvo vertintos.

2. Pažangos priemonių veiklų tinkamumo vertinimas

Skyriuje analizuojamas 10.1 Vertinimo uždavinys – išanalizuoti pažangos priemonių veiklų tinkamumą. Atliekant uždavinio vertinimą atsakoma į šiuos TS pateiktus Vertinimo klausimus:

10.1.1. Ar pasirinktos tinkamos pažangos priemonių ir gairių veiklos / poveiklės ir jų įgyvendinimo būdai rodikliams pasiekti? Jei ne, kurias veiklas / poveikles reikėtų tobulinti ar keisti pasirinktą kryptį tikslui pasiekti?

10.1.2. Kaip planuojamos priemonės atitinka nacionalinius, strateginius tikslus, uždavinius?

10.1.3. Kaip planuojamos priemonės atitinka tikslinių grupių poreikius?

2.1. Pažangos priemonių ir gairių veiklų / poveiklių bei jų įgyvendinimo būdų tinkamumo vertinimas rodiklių pasiekimui

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.1.1 klausimą – ar pasirinktos tinkamos pažangos priemonių ir gairių veiklos / poveiklės ir jų įgyvendinimo būdai rodikliams pasiekti? Jei ne, kurias veiklas / poveikles reikėtų tobulinti ar keisti pasirinktą kryptį tikslui pasiekti? Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: visos pasirinktos PP ir gairių veiklos / poveiklės ir jų įgyvendinimo būdai yra tinkami, siekiant visų numatytų rodiklių.

H_A: dalis veiklų / poveiklių nepridedančių (arba nežymiai prisidedančių) prie rodiklių pasiekimo turėtų būti tobulinamos.

Tikslinantys klausimai:

- Ar visoms PP veikloms / poveiklėms yra nustatyti rezultato rodikliai?
- Ar visos veiklos / poveiklės prisideda bent prie vieno PP rezultato rodiklio?
- Ar Programos rezultato rodikliai atitinka PP nustatytus rezultato rodiklius?
- Ar visų PP rodiklių yra siekiama (padengiami veiklomis ar poveiklėmis)?

Ar visoms PP veikloms / poveiklėms yra nustatyti rezultato rodikliai? Ar visos veiklos / poveiklės prisideda bent prie vieno PP rezultato rodiklio?

Strateginio valdymo metodikos, priimtos 2021 m. balandžio 28 d. Nr. 292 (suvestinė redakcija nuo 2025-01-01), 85 punkte nustatyta, kad PP aprašo PP veiklų suvestinėje kiekvienai PP veiklai, poveiklei ir (arba) projektui turi būti nurodyti PP nustatyti rezultato rodikliai, o jei įmanoma – išskaidytos jų siektinos reikšmės. To paties punkto nuostatos taip pat numato, kad produkto rodikliai gali būti nurodomi tik išimtiniais atvejais, kai jie yra įtvirtinti finansavimo šaltinyje ar kitais atvejais, numatytais teisės aktuose¹. Tai reiškia, kad pagal šiuo metu galiojančią teisinę bazę kiekviena PP veikla, poveiklė ir projektas turi turėti priskirtą rezultato rodiklį, o prireikus – ir produkto rodiklį.

¹ Strateginio valdymo metodika, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 292 „Dėl Strateginio valdymo metodikos patvirtinimo“ (suvestinė redakcija nuo 2025-01-01)

Tuo tarpu rengiant PP aprašus galiojo kiek kitokia įstatyminė bazė, kurioje pagal Strateginio valdymo metodikos (suvestinė redakcija nuo 2021-11-01 iki 2022-12-19), 81 straipsnio 4 dalį buvo nustatyta, kad rezultato ir produkto rodikliai turi būti nustatomi tik PP, bet ne jos veikloms, poveiklėms ar projektams².

Atlikus nagrinėjamų PP aprašų vertinimą nustatyta, kad iš viso PP turi 38 veiklas ir 62 poveikles, tačiau net 39 veikloms ir poveiklėms nėra nustatyti rezultato rodikliai. Iš jų:

- 12 veiklų ir 27 poveiklėms nėra nustatytas rezultato rodiklis;
- 2 veikloms nėra nustatytas joks rodiklis.

Vertinant PP įgyvendinimo pažangą, rezultato rodiklis yra itin svarbus, nes jis parodo, kokia pažanga pasiekama įgyvendinant intervencijas. Todėl laikoma, kad rezultato rodikliai turėtų būti nustatomi tiek pačiai PP, tiek kiekvienos veiklos ir poveiklės lygmeniu, kad būtų galima objektyviai įvertinti skirtingų veiklų indėlį į bendrą pažangą.

Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad dalis suformuluotų rezultato rodiklių pagal savo prigimtį yra prilygintini produkto rodikliams ir nėra pakankamai informatyvūs pasiektos pažangos nustatymui. Be to, PP Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ neturi nei vieno rezultato rodiklio.

Nors dalis veiklų ir poveiklių šiuo metu nėra tiesiogiai susietos su rezultato rodikliu, atlikta analizė rodo, kad egzistuoja sąsajos, pagal kurias veiklos ar poveiklės realiai prisideda prie rezultato rodiklio pažangos (žr. 2 Priedą). Atsižvelgiant į nustatytas sąsajas tarp veiklų, poveiklių ir rezultato rodiklių, rekomenduotina PP aprašuose aiškiai suformuoti veiklų ir rezultato rodiklių ryšius, kad būtų užtikrintas nuoseklus pažangos vertinimas.

Ar Programos rezultato rodikliai atitinka PP nustatytus rezultato rodiklius? Ar visų PP rodiklių yra siekiama (padengiami veiklomis ir poveiklėmis)?

Atlikus Programos, PP aprašų, finansavimo gairių ir PP veiklų sąsajų analizę nustatyta, kad ne visi Programoje numatyti rodikliai yra perkelti į PP aprašus. Be to, dalies PP rodiklių nėra tiesiogiai siekiama per suplanuotas veiklas ar poveikles.

Toliau pateikiamoje lentelėje apibendrinta atlikta Programos, PP ir jos veiklų sąsajų analizė. Lentelėje parodyta, ar Programoje nurodyti rodikliai yra perkelti į PP, ar šių rodiklių siekiama veiklomis ar poveiklėmis:

- ✓ – rodiklis nurodytas atitinkamame dokumente ir rodiklio siekiama veiklomis ar poveiklėmis;
- ✓* – rodiklio siekiama bendrai PP lygmeniu;
- ✗ – rodiklis nėra nurodytas atitinkamame dokumente;
- ● – rodiklio siekiama veiklomis ar poveiklėmis, tačiau sąsaja dokumente aiškiai nenurodyta.

² Strateginio valdymo metodika, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 292 „Dėl Strateginio valdymo metodikos patvirtinimo“ (suvestinė redakcija nuo 2022-12-20 iki 2022-12-31)

2 lentelė. Rezultato rodiklių atitikimas Programoje ir PP aprašuose / finansavimo gairėse bei padengiamumas veiklomis / poveiklėmis

Rezultato rodiklis	Programa	PP aprašas / finansavimo gairės	Rodiklio siekiama veiklomis / poveiklėmis
Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“			
TEN-T kelių tinklo dalis, atitinkanti ES reikalavimus TEN-T tinklo keliams, proc.	✓	✓	✓
Krašto kelių dalis, atitinkanti suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) siektiną reikšmę	✓	✓	✓*
Naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų arba modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus, keleivių km per metus	✓	✓	✓
Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupytas laikas, darbo dienų per metus	✓	✓	✓
Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“			
Gyventojų, gyvenančių ir veikiančių triukšmo prevencijos zonose, dalis, kuriai sumažintas geležinkelių keliamas triukšmas, proc.	✓	✓	✓
Numatomas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, tonos CO2 ekvivalentu per metus	✓	✓	✓
Geležinkelio ruožų su ilgalaikiais greičio apribojimais dėl netinkamos kelio būklės, dalis, proc.	✓	✗	✗
Geležinkelių transporto keliamas pavojus visuomenei, žūčių ir sunkių sužalojimų skaičius / traukinių nuvažiuoti kilometrai	✓	✗	✗
Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“			
Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius, mln. keleivių	✓	✓	✓
Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“			
Panaikintų juodųjų dėmių dalis, proc.	✓	✓	✓
Eisme dalyvaujančių techniškai tvarkingų transporto priemonių dalis, proc.	✓	✓	✗
Įgyvendintų Lietuvos transporto saugos administracijos ir Transporto kompetencijos agentūros rekomendacijų dėl saugaus eismo gerinimo dalis, proc.	✓	✓	✗
Žuvusių ir sužeistų asmenų geležinkelių pervažose skaičius per metus	✓	✓	●
Žuvusių asmenų TEN-T keliuose skaičius per metus	✓	✓	●
Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“			
Poveikio rodiklis: 5.3.6. Žuvusiųjų keliuose skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų	✓	✗	●
Poveikio rodiklis: 5.3.7. Sunkiai sužeistų eismo dalyvių keliuose skaičiaus pokytis, palyginti su pradine situacija, proc.	✓	✗	●
Panaikintos juodosios dėmės ar avaringos vietos vietinės reikšmės keliuose (gatvėse), skaičius	✗	✓	✓
Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“			
Krovinių vežimo įvairiarūšėmis jungtimis apimtis per metus, tonos	✓	✗	●
Krovinių vežimo kombinuotu transportu dalis, proc.	✓	✗	●
Skaitmeninių krovinių dokumentų dalis, palyginti su popieriniais, proc.	✓	✗	●
Sukurtų papildomų naujų darbo vietų skaičius, įveiklinant ryšių infrastruktūrą	✓	✗	●

Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“			
Būstai, turintys plačiajuosčio ryšio prieigos prie itin didelio pralaidumo tinklo abonementą, būstų skaičius	✓	✓	✓
Įmonės, turinčios plačiajuosčio ryšio prieigos prie itin didelio pralaidumo tinklo abonementą, įmonių skaičius	✓	✓	✓
5G plėtros 2020–2025 m. gairių įgyvendinimo plane numatytų įvykdytų priemonių dalis, proc.	✓	✓	✓
Gigabaitinis junglumas, užtikrintas privačioms ir viešoms įmonėms, nevyriausybinėms ir vyriausybinėms organizacijoms ir savivaldybių institucijoms (socialinę ir ekonominę pažangą skatinantiems subjektams), vienetai	✓	✓	✓
5G ryšio paslaugos miestų teritorijose, tarptautiniuose sausumos transporto koridoriuose („Via Baltica“, „Rail Baltica“) ir kituose magistraliniuose automobilių keliuose ir valstybinės reikšmės magistralinėse geležinkelių linijose, oro ir jūrų uostuose), proc.	✓	✓	✓
Magistralės („Via Baltica“ ir „Rail Baltica“), padengtos kokybišku, nepertraukiamu 5G ryšiu, proc.		✓	✓
Pradėtos teikti 5G ryšio paslaugos miestų teritorijose, kituose magistraliniuose automobilių keliuose, valstybinės reikšmės geležinkelio linijose, oro ir jūrų uostuose, proc.	✓	✓	✓
Parengtas ir patvirtintas elektroninių ryšių infrastruktūros vystymo visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje specialusis planas	✗	✓	✓
Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“			
Elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke, proc.	✓	✓	✓
Geležinkelio krovinių, vežamų naudojant elektrinę trauką, dalis, proc.	✓	✗	●
Alternatyviųjų degalų infrastruktūra (degalų papildymo punktai arba įkrovimo prieigos), skaičius	✗	✓	✓
Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų įkrovimo prieigos, skaičius	✗	✓	✓
Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų degalų papildymo punktai, skaičius	✗	✓	✓
Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų degalų papildymo punktai, iš jų vandenilio degalų papildymo punktai, skaičius	✗	✓	✓
Paramą gavusios įmonės, skaičius	✗	✓	✓
Paramą gavusios įmonės, iš jų mažos ir labai mažos įmonės, skaičius	✗	✓	✓
Paramą gavusios įmonės, iš jų vidutinės įmonės, skaičius	✗	✓	✓
Paramą gavusios įmonės, iš jų didelės įmonės, skaičius	✗	✓	✓
Numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, tonos CO ₂ ekvivalentu per metus	✗	✓	✓
Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“			
Viešojo transporto parko, pritaikyto individualių poreikių asmenims, dalis, proc.	✓	✓	✓
Geležinkeliais pervežamų keleivių skaičius, mln. keleivių	✓	✗	✗
Dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius per metus	✓	✓	✓
Nr. 10-002-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“			

Poveikio rodiklis: 6.1.1. Transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu	✓	✗	✓
Naujo ar modernizuoto viešojo transporto naudotojų skaičius per metus	✗	✓	✓
Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus	✗	✓	✓
Numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, tonos CO ₂ ekvivalentu per metus	✗	✓	✓

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis Programa ir PP aprašais bei finansavimo gairėmis

Iš aukščiau pateiktos lentelės matyti, kad kai kuriais atvejais PP aprašuose nurodyti rodikliai nesutampa su numatytais Programoje. PP veiklomis gali būti siekiama ir papildomo rezultato, be to, į PP aprašus turi būti įtraukiami ir finansavimo šaltinį reglamentuojančiuose teisės aktuose numatyti rodikliai, todėl vertinama, kad PP gali turėti ir papildomų rodiklių, nenumatytų Programoje. Taip pat, atliekant Vertinimą, nustatyta, kad Programos rodikliai nebūtinai sutampa su NPP uždavinių rodikliais. Pastarasis neatitikimas gali būti siejamas su atliktais NPP pakeitimais, tačiau po to neatnaujinta Programa, kadangi Programa buvo patvirtinta 2022 m. kovo 16 d., o NPP pakeitimai atlikti 2024 m. lapkričio 9 d. Atsižvelgiant į nustatytus NPP, Programos ir PP aprašų neatitikimus, būtina atnaujinti Programą, užtikrinant jos rodiklių suderinamumą su NPP ir PP aprašais.

Be to, atlikus rezultatų rodiklių sąsajų su veiklomis ir poveiklėmis analizę, nustatyta, kad dalis rodiklių nėra susieti su konkrečiomis PP veiklomis ir / arba poveiklėmis. Tokia sąsaja turėtų būti užtikrinta planavimo dokumentuose, nes rodiklių pasiekimas turi būti pagrįstas numatytų veiklų įgyvendinimu. Siekiant užtikrinti nuoseklų pažangos vertinimą, planavimo dokumentuose privaloma aiškiai nustatyti rezultatų rodiklių ir konkrečių PP veiklų bei poveiklių sąsajas.

APIBENDRINIMAS. Atlikus PP veiklų tinkamumo vertinimą nustatyta, kad daliai veiklų ir poveiklių yra nustatyti tik produkto rodikliai arba apskritai nenustatyta jokių rodiklių, o rezultato rodiklių nebuvimas apsunkena intervencijų pažangos vertinimą. Taip pat išryškėjo neatitikimai tarp NPP, Programos ir PP aprašų rodiklių, kuriuos lėmė NPP pakeitimai bei nepakankamas Programos atnaujinimas. Be to, dalis rezultatų rodiklių nėra tiesiogiai susieti su konkrečiomis veiklomis ar poveiklėmis, nors tokia sąsaja yra būtina siekiant užtikrinti, kad rodiklių pasiekimas būtų pagrįstas suplanuotų intervencijų įgyvendinimu.

Atsižvelgiant į atliktos analizės rezultatus, nulinė hipotezė atmetama, o alternatyvi patvirtinama – **dalys veiklų / poveiklių, neprisidedančių (arba nežymiai prisidedančių) prie rodiklių pasiekimo, turėtų būti tobulinamos.** Atsakant į poskyrio 10.1.1 klausimą, galima teigti, kad ne visos PP ir gairių veiklos / poveiklės bei jų įgyvendinimo būdai yra tinkami, siekiant visų numatytų rodiklių. Siekiant užtikrinti tikslų pasiekimą, būtina peržiūrėti ir patikslinti tas veiklas ir poveikles, kurios:

- neturi priskirto rezultato rodiklio;
- nėra aiškiai susietos su Programos ar PP aprašuose / finansavimo gairėse nurodytais rezultato rodikliais.

2.2. Planuojamų priemonių atitikimo nacionaliniams, strateginiams tikslams, uždaviniams vertinimas

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.1.2 klausimą – kaip planuojamos priemonės atitinka nacionalinius, strateginius tikslus, uždavinius? Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: visos planuojamos PP yra suderintos ir neprieštarauja nacionaliniams bei strateginiams tikslams ir uždaviniams.

H_A: dalis PP nėra tiesiogiai sietinos su nacionaliniais, strateginiais tikslais arba neprisideda prie uždavinių įgyvendinimo.

Tikslinantys klausimai:

- Ar PP rezultato rodiklių visuma atitinka Programos rodiklius?
- Ar PP prisideda prie NPP 5, 6 ir 10 tikslų pasiekimo?
- Ar PP prisideda prie NPP 5.3, 5.4, 6.1, 10.2 uždavinių įgyvendinimo?
- Ar PP prisideda prie tikslų, numatytų pagrindiniuose strateginiuose Nacionaliniuose dokumentuose?

Ar PP rezultato rodiklių visuma atitinka Programos rodiklius?

Atliktos analizės rezultatai parodė, kad PP rezultato rodikliai ne visais atvejais atitinka Programoje numatytus rodiklius. Pagal Programą, tik trijų PP rezultato rodikliai atitinka numatytus Programoje: Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“, Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“, Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“ (plačiau žr. 2.1 poskyrį).

Ar PP prisideda prie NPP 5, 6 ir 10 tikslų pasiekimo?

Pagrindinis NPP tikslas: „sveikas ir laimingas žmogus, galintis veikti ir kurti, dirbti kokybišką darbą, gaunantis orias pajamas, gyvenantis darnioje bendruomenėje, įkvepiančioje ir palaikančioje, saugioje, sveikoje ir švarioje aplinkoje, ugdančioje pagarbą, atvirumą ir pasitikėjimą, vertybiniu pagrindu formuojamą valstybės politiką“.

NPP taip pat numatyti 10 strateginių tikslų ir pažangos uždaviniai, pastariesiems suplanuoti poveikio rodikliai su konkrečiomis reikšmėmis bei numatomi papildomai stebimi krypties rodikliai.

Šio Vertinimo kontekste aktualūs trys strateginiai tikslai:

- **5 strateginis tikslas** – gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą;
- **6 strateginis tikslas** – užtikrinti gerą aplinkos kokybę ir gamtos išteklių naudojimo darną, saugoti biologinę įvairovę, švelninti Lietuvos poveikį klimato kaitai ir didinti atsparumą jos poveikiui;
- **10 strateginis tikslas** – stiprinti nacionalinį saugumą.

Prie visų strateginių tikslų įgyvendinimo prisideda suformuotos PP ir jų veiklos (žr. toliau pateiktą paveikslą). Dvi iš dešimties PP prisideda prie visų aktualių strateginių tikslų, trys – prie dviejų tikslų, o likusios penkios – prie kiekvieno tikslo atskirai.

Tikslas	5 tikslas. Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą	6 tikslas. Užtikrinti gerą aplinkos kokybę ir gamtos išteklių naudojimo darną, saugoti biologinę įvairovę, švelinti Lietuvos poveikį klimato kaitai ir didinti atsparumą jos poveikiui	10 tikslas. Stiprinti nacionalinį saugumą
Uždavinys	5.3 uždavinys. Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą	5.4 uždavinys. Gerinti skaitmeninį junglumą ir didinti susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą bei sektoriaus kuriamą vertę	6.1 uždavinys. Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą
Uždavinys			10.2 uždavinys. Sukurti ir pritaikyti transporto infrastruktūrą, reikalingą tarptautiniam kariniam judumui
Pažangos priemonės	10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelijų transportu“ 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“ 10-001-05-03-04 „Gerinti susisiekimą vandens transportu“ 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“ 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“ 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ 10-001-05-03-05 „Plėtoti ir modernizuoti pasienio kontrolės punktus“ 10-001-10-02-01 „Pritaikyti TEN-T tinklą tarptautiniam kariniam judumui“		
		10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“	10-001-10-02-01 „Pritaikyti TEN-T tinklą tarptautiniam kariniam judumui“
			Patvirtintos pažangos priemonės
			Nepatvirtintos pažangos priemonės

4 paveikslas. NPP tikslų ir uždavinių sąsaja su PP

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis NPP, Programa ir PP aprašais / finansavimo gairėmis

Ar PP prisideda prie NPP 5.3, 5.4, 6.1, 10.2 uždavinių įgyvendinimo?

Dauguma PP prisideda prie NPP 5.3, 5.4 ir 6.1 uždavinių ir jų rodiklių įgyvendinimo, tačiau pasitaiko priemonių, kurios nėra tiesiogiai susietos su nė vienu iš šių uždavinių rodiklių (žr. toliau pateiktą paveikslą). 10.2 uždavinyje SM neturi priskirtų rodiklių, o PP nėra patvirtinta.

Pateiktame paveiksle matyti, kad dvi PP (Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ ir Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“) šiuo metu neturi tiesioginio ryšio su NPP uždavinių rodikliais. Iš pradžių šis ryšys buvo numatytas pradinėje NPP versijoje: PP Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ pirmojoje NPP versijoje buvo numatytas 5.4.3. poveikio rodiklis: Transporto sektoriaus įmonės, diegusios inovacijas, o PP Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“ – 5.4.4. Namų ūkių, turinčių galimybę naudoti 100 Mbps spartos interneto ryšį, dalis ir 5.4.5. 5G ryšio aprėptyje esančių namų ūkių miestų teritorijose dalis. Tačiau vėlesnių NPP pakeitimų metu dalis rodiklių buvo pašalinta, todėl ryšys tarp šių PP ir NPP uždavinių rodiklių išnyko. Todėl galima teigti, kad ne visos PP prisideda prie NPP uždavinių ir jų rodiklių įgyvendinimo.

NPP tikslas ir rodikliai		Pažangos priemonės										
Tikslas	Planuojami ir stebimi krypties rodikliai	10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“	10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“	10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“	10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“	10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“	10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemose kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“	10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“	10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“	10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“	10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“	
5 tikslas	Nutiesta geležinkelių jungtis „Rail Baltica“ (techninis progresas) (proc.)		✓									
	Sukurtas infrastruktūros pralaidumas Vilniaus ir Kauno oro uostuose aptarnaujamam viena kryptimi keleivių skaičiui per valandą (keleivių per valandą)			✓								
	Transporto paslaugų eksportas (mlrd. Eur)											
	Elektrifikuotų geležinkelių dalis, palyginti su bendru eksploatuojamų geležinkelių ilgiu (proc.)		✓									
	Pagrindinio ir visuotinio TEN-T geležinkelių tinklo dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus (proc.)		✓									
	Pagrindinio TEN-T kelių tinklo dalis, atitinkanti ES nustatytus reikalavimus (proc.)	✓										
	Eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius (vnt.)					✓	✓					
6 tikslas	Išmetamų į atmosferą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. lygiu (proc.): transporto sektoriuje		✓						✓	✓	✓	
	Išmetamo į aplinkos orą teršalų kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. (proc.): azoto oksidų (NOx)								✓		✓	
	Visų rūšių viešoju transportu pervežtų keleivių skaičius (asmenys mln.)									✓	✓	

5 paveikslas. NPP uždavinių rodiklių ir PP sąsajos

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis NPP, PP aprašais / finansavimo gairėmis ir interviu medžiaga

Ar PP prisideda prie tikslų, numatytų pagrindiniuose strateginiuose nacionaliniuose dokumentuose?

VALSTYBĖS PAŽANGOS STRATEGIJA „LIETUVOS ATEITIES VIZIJA „LIETUVA 2050“ (TOLIAU – LIETUVA 2050)³. Lietuva 2050 vizijoje suformuotos penkios strateginės ambicijos ir žingsniai į ateitį. Vertinamos SM PP bei su jomis susiję tikslai ir uždaviniai prisideda prie vienos iš ambicijų – sujungta šalis, darni ir subalansuota plėtra. Trys esminės ambicijos pokyčių sritys yra: 1) subalansuotas ir darnus teritorijų vystymas; 2) sugyvenimas su gamta; 3) geras susisiekimasis šalies viduje ir su pasauliu.

Pirmąją sritimi siekiama kritinės infrastruktūros kūrimo, atsakingos kompleksinės plėtros, urbanistinių sprendinių ir kt. Šiuos žingsnius galima sieti su vertinamomis PP, kadangi jomis siekiama susisiekimo infrastruktūros plėtros ir gerinimo.

Antroje srityje išskiriamas nulinės taršos siekis ir klimato kaitos svarba. Vertinamomis PP siekiama skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą ir darnius judėjimo būdus, todėl PP prisideda prie šių žingsnių.

Trečioje srityje išskiriamas eismo infrastruktūros efektyvumas, patogus tarptautinis susisiekimas su ES ir trečiosiomis šalimis, infrastruktūros pritaikymas ateities žmogui ir valstybei bei skaitmeninės infrastruktūros plėtra. Vertinamose PP numatytos veiklos, kuriomis siekiama gerinti susisiekimo infrastruktūrą, didinti eismo saugumą, skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų plėtrą.

Apibendrinant galima teigti, kad PP prisideda prie Lietuva 2050 numatytų strateginių tikslų.

³ Valstybės pažangos strategija „Lietuvos ateities vizija „Lietuva 2050“ patvirtinta 2023 m. gruodžio 23 d. Nr. XIV-2466

LIETUVOS RESPUBLIKOS TERITORIJOS BENDRASIS PLANAS (TOLIAU – LR BP)⁴. LR BP nustatomos LR teritorijos erdvinio vystymo įgyvendinimo gairės, valstybės teritorijos erdvinė struktūra, valstybės teritorijos naudojimo privalomosios nuostatos ir kiti susiję sprendiniai siekiant darnaus teritorijų vystymo. LR BP rengiamas 30 m. ir dera su Lietuva 2050, Nacionalinio saugumo strategija bei NPP.

LR BP numatomos bendros vystymosi kryptys ir tikslai, kurie susiję su PP siekiamomis įgyvendinti veiklomis. Pavyzdžiui, sprendiniais siekiama gerinti eismo saugumą, vystyti automobilių ir geležinkelių kelių infrastruktūrą, įgyvendinti esamų oro uostų modernizavimą ir didinti skrydžių krypčių skaičių, diegti ir plėtoti 5G ryšį bei elektroninių ryšių infrastruktūrą, siekti darnios kelionių struktūros ir mobilumo, plečiant dviračių takų infrastruktūrą, vystant mobilumo ir daugiarūšiškumo paslaugas, viešojo transporto sistemą ir kt. Prie visų šių LR BP krypčių prisideda PP veiklos, kuriose numatytas TEN-T tinklo būklės gerinimas, geležinkelio tinklo elektrifikacija, eismo saugumo didinimas, elektroninių ryšių infrastruktūros plėtra, darnaus judumo skatinimas (dviračių takų infrastruktūros vystymas, viešojo transporto parko atnaujinimas ir kt.).

Apibendrinant galima teigti, kad PP prisideda prie LR BP sprendinių įgyvendinimo, kadangi jose numatytos veiklos tiesiogiai atitinka LR BP iškeltus susisiekimo infrastruktūros plėtros tikslus.

LIETUVOS RESPUBLIKOS NACIONALINIS ENERGETIKOS IR KLIMATO SRITIES VEIKSMŲ PLANAS 2021–2030 M. (TOLIAU – NEKSVP)⁵. NEKSVP parengtas, siekiant įgyvendinti tikslus energetikos ir klimato kaitos valdymo srityse. Pagrindinių strateginių dokumentų sąrašė, su kuriuo susijęs NEKSVP, yra įtrauktas NPP. NEKSVP numatytos esamos ir planuojamos priemonės koreliuoja su PP. NEKSVP SM pavesta vykdyti elektromobilių įsigijimo, alternatyviųjų degalų infrastruktūros ir transporto priemonių (toliau – TP) skatinimą, geležinkelio ir riedmenų elektrifikavimą, darnaus judumo priemonių įgyvendinimą, dviračių transporto infrastruktūros plėtrą ir kt. Vertinamos PP prisideda prie išvardytų NEKSVP priemonių įgyvendinimo ir nustatytų rodiklių, todėl galima teigti, kad PP prisideda prie NEKSVP strateginių tikslų.

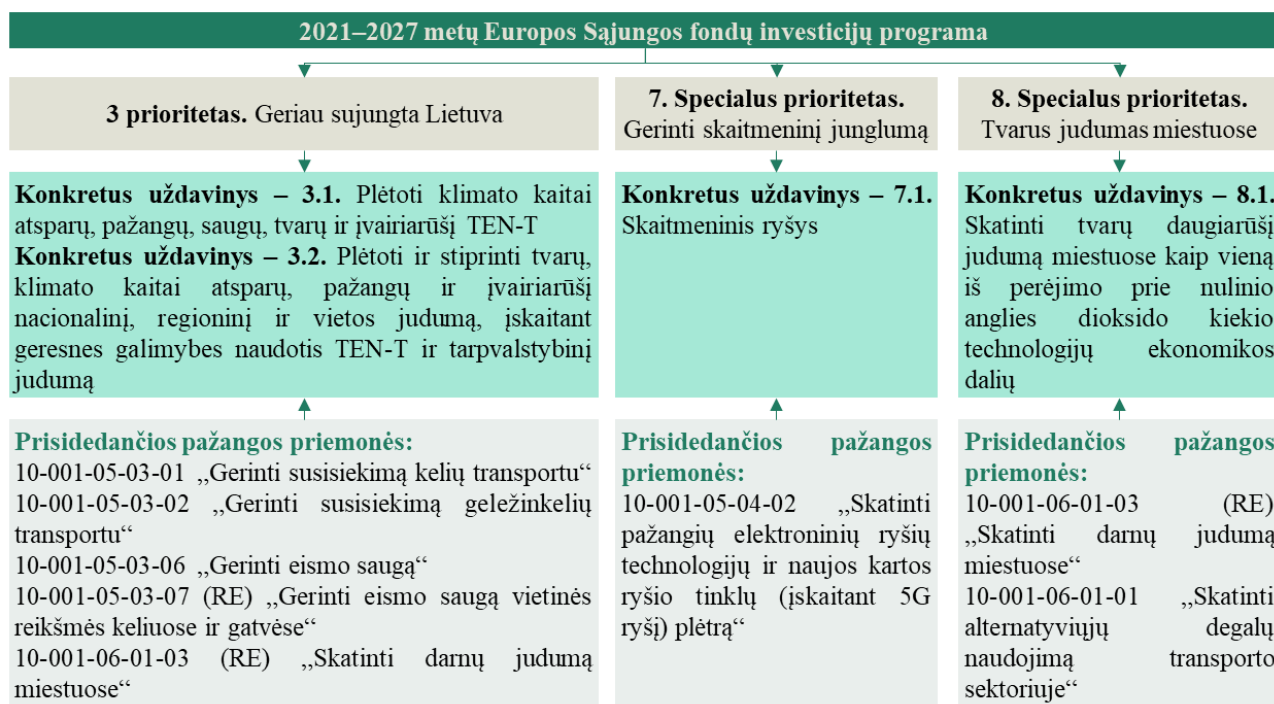
2021–2027 METŲ EUROPOS SĄJUNGOS FONDŲ INVESTICIJŲ PROGRAMA (TOLIAU – IP)⁶ skirta ES investicijas nukreipti į įvairias sritis, nustatytas atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos Vyriausybės programą ir ES Bendrųjų nuostatų reglamente įtvirtintus politikos tikslus. IP suskirstyta į prioritetus ir konkrečius uždavinius bei specialius prioritetus ir konkrečius uždavinius. Kiekvienas konkretus uždavinys turi nustatytus rezultato ir produkto rodiklius. Jei PP yra įgyvendinama iš IP biudžeto lėšų, tuomet tie rodikliai yra įgyvendinami per Vertinime analizuojamas PP.

Vertinime nagrinėjamos PP yra susijusios su vienu IP prioritetu ir dviem specialiaisiais prioritetais.

⁴ Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789

⁵ Lietuvos Respublikos nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 m. patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2024 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1069

⁶ 2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programos keitimas, patvirtintas Europos Komisijos 2025 kovo 4 d. sprendimu Nr. C(2025) 1502



6 paveikslas. Investicijų programos sąsaja su PP

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis Investicijų programa ir PP aprašais / finansavimo gairėmis

NAUJOS KARTOS LIETUVA⁷ planas skirtas pasinaudoti Europos Komisijos pasiūlyta Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemone, kuria yra finansuojamos valstybių narių reformos ir ūkio atsigavimas po COVID-19 sukeltų ekonominių ir socialinių pasekmių. Trijų Vertinime nagrinėjamų PP – Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“; Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“; Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryši) plėtrą“ – veiklos arba poveiklės yra finansuojamos šio plano lėšomis.

APIBENDRINIMAS. 2.2 poskyryje įvertinta, kaip vertinamos PP atitinka nacionalinius ir strateginius tikslus bei uždavinius, siekiant atsakyti į 10.1.2 klausimą. Atlikta analizė parodė, kad dauguma PP yra suderintos su NPP 5, 6 ir 10 strateginiais tikslais bei jų uždaviniais (5.3, 5.4, 6.1), tačiau kai kurios PP šiuo metu nėra tiesiogiai susietos su atitinkamais rodikliais dėl pasikeitimų NPP versijose.

PP taip pat prisideda prie kitų pagrindinių strateginių dokumentų įgyvendinimo – Lietuva 2050, LR BP, NEKSVP, IP ir Naujos kartos Lietuva plano. Šiuose dokumentuose akcentuojami susisiekimo infrastruktūros, darnaus judumo, eismo saugumo, alternatyviųjų degalų bei skaitmeninės infrastruktūros plėtros tikslai glaudžiai susiję su vertinamomis PP veiklomis.

Atsižvelgiant į vertinimo rezultatus, galima patvirtinti nulinę hipotezę – visos planuojamos priemonės yra suderintos ir neprieštarauja nacionaliniams bei strateginiams tikslams ir uždaviniams.

⁷ „Naujos kartos Lietuva“ plano keitimas, patvirtintas Europos Tarybos 2024-10-02 Nr. 2024/0233

2.3. Planuojamų priemonių atitikmuo tikslinių grupių poreikiams vertinimas

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.1.3 klausimą – kaip planuojamos priemonės atitinka tikslinių grupių poreikius? Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: planuojamos PP atliepia visų tikslinių grupių poreikius.

H_A: dalies tikslinių grupių poreikiai nėra atliepiami planuojamų PP apimtyje.

Tikslinantys klausimai:

- Kaip nustatytos tikslinės grupės?
- Ar planuojant PP buvo įtrauktos tikslinės grupės?
- Ar buvo identifikuoti tikslinių grupių poreikiai?
- Ar buvo tikslinių grupių, kurių poreikiai neatliepti?

Kaip nustatytos tikslinės grupės?

Vertinant PP tikslines grupes, interviu su atsakingais SM atstovais metu, nustatyta, kad tikslinės grupės buvo nustatytos nevienodai. Kai kuriose PP jos aiškiai identifikuotos, kitose – nenurodytos tiesiogiai, bet numanomos pagal projektų pobūdį ar sprendžiamas problemas.

Tikslinės grupės nustatytos pagal tris skirtingus kriterijus:

- **pagal planuojamas veiklas ir projektus.** Pavyzdžiui, PP Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“ tikslinė grupė buvo laikomi geležinkelio infrastruktūros naudotojai, atitinkamo geležinkelio ruožo miestų ir gyvenviečių gyventojai, visi Lietuvos gyventojai ir svečiai bei Klaipėdos ir Kretingos miestų gyventojai, gyvenantys šalia geležinkelio linijos. Šios priemonės veiklos susijusios su geležinkelių linijos modernizavimu ir triukšmo mažinimu, todėl vertinama, kad tikslinės grupės yra sudarytos pagal PP planuojamas veiklas ir projektus;
- **pagal sprendžiamas problemas.** Dalis tikslinių grupių buvo formuojamos atsižvelgiant į PP sprendžiamą problemą. Pavyzdžiui, PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ Programoje numatyta problema „Transporto sektorius generuoja didžiausią ŠESD ir transportui būdingų oro teršalų dalį Lietuvoje“, todėl tikslinė grupė pasirinkti fiziniai ir juridiniai asmenys bei viešasis sektorius, kurie gali prisidėti prie problemos sprendimo. Kitoje PP – Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“ – pagal aukščiau minėtą problemą ir jos priežastį „Netolygiai išvystyta bevariklio transporto infrastruktūra“, nustatyta, kad tikslinė grupė turėtų būti projekto lėšomis sukurtos ar atnaujintos dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros naudotojai vietos gyventojai ir atvykstantys svečiai;
- **numanomos.** Pavyzdžiui, PP Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ tikslinė grupė nebuvo nustatoma, tačiau laikoma, kad ji yra visi Lietuvos kelių infrastruktūros naudotojai.

Taigi, tikslinės grupės buvo nustatomos skirtingais būdais – dažniausiai pagal projektus ar planuojamas veiklas ir sprendžiamas problemas, kartais – laikomos universaliomis, tačiau taip pat atsižvelgiama į PP sritį ir planuojamus vykdyti projektus.

Ar planuojant PP buvo įtrauktos tikslinės grupės? Ar buvo identifikuoti tikslinių grupių poreikiai?

SM atstovų teigimu, planavimo metu PP buvo formuojamos ir derinamos su įvairiomis tikslinėmis grupėmis, kurios buvo įtrauktos į planavimo procesą per darbo grupes. Taip pat buvo organizuojami vieši aptarimai, konsultacijos, pristatymai, atliekama esamos situacijos analizė, vykdomos apklausos ir rinkos tyrimai, siekiant nustatyti pagrindinius tikslinių grupių poreikius.

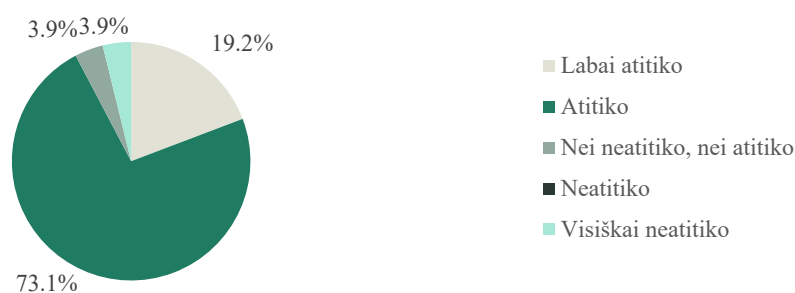
Interviu metu apklausti socialiniai ir ekonominiai partneriai, projektų vykdytojai bei pareiškėjai patvirtino, kad buvo įtraukti į planavimo procesą minėtais būdais. Tačiau jie išreiškė nuogąstavimą, kad tikslinių grupių atstovai buvo įtraukiami tik po to, kai Programa, PP ir problemos jau buvo suformuluotos. Dėl to tikslinės grupės turėjo dirbti pagal jau nustatytus problemų rėmus, neturėdamos galimybės siūlyti naujų problemų ar sprendimų. Respondentų nuomone, Programa daugiausia orientuota į ES reikalavimų įgyvendinimą ir jų siūlomą tematiką, o ne į visų aktualių ir realių tikslinių grupių problemų sprendimą.

Remiantis interviu medžiaga, buvo identifikuoti šie tikslinių grupių poreikiai:

- susisiekimo infrastruktūros vystymas ir pritaikymas tarptautiniam kariniam judumui;
- judumo gerinimas;
- eismo saugumo lygio didinimas;
- elektromobilių įkrovimo infrastruktūros trūkumo sprendimas;
- netaršių ir visai netaršių TP įsigijimo skatinimas;
- patogus, saugus, prieinamas ir aplinkai draugiškas susisiekimas.

Ar buvo tikslinių grupių, kurių poreikiai neatliepti?

Vertinimo metu buvo apklausta tikslinė grupė – pareiškėjai ir projektų vykdytojai. Respondentų buvo klausama apie PP atitikimą tikslinės grupės poreikiams. Pažymėtina, kad apklausoje dalyvavo tik paraiškas galėję teikti asmenys, todėl gauti rezultatai nebūtinai atspindi, kaip buvo atliepti tikslinių grupių poreikiai, ypač tais atvejais, kai atitinkamoms tikslinėms grupėms ar jų interesams (aktualios temos, problemos ir kt.) finansavimas nebuvo numatytas. Daugiausia – 73,1 proc. – respondentų nurodė, kad PP atitiko jų poreikius, beveik penktadalis teigė, jog *labai atitiko*. Tuo tarpu po 3,9 proc. respondentų nurodė, kad PP *visiškai neatitiko* jų poreikių arba *nei atitiko, nei neatitiko*.



7 paveikslas. Respondentų nuomonė apie pažangos priemonių atitikimą tikslinių grupių poreikiams

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis atlikta pareiškėjų ir projektų vykdytojų apklausa

SM atstovų teigimu, daugumos tikslinių grupių poreikiai buvo atliepti. Pavieniais atvejais, kai poreikiai nebuvo patenkinti, tai buvo susiję su prieštaravimais nacionaliniams teisės aktams, ES teise ar tarpinstituciniais bei politiniais susitarimais. Pavyzdžiui, PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ maksimali kompensavimo suma buvo nustatyta mažesnė, nei tikėjosi tikslinės grupės. Tačiau didesnė kompensacija nebuvo galima dėl valstybės pagalbos reglamentavimo apribojimų.

Kita vertus, interviu su socialiniais-ekonominiiais partneriais ar pareiškėjais, projektų vykdytojais metu buvo nustatyta, kad ne į visus poreikius buvo atsižvelgiama.

PP turinys ir apimtis. Respondentai pabrėžė, kad į PP įtrauktos ne visos aktualios tematinės srities problemos, kurios itin svarbios tikslinėms grupėms. Pavyzdžiui, respondentų nuomone, PP Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ sprendžiama tik valstybinės reikšmės kelių būklė, tačiau nėra intervencijų, nukreiptų į vietinės reikšmės kelių būklės gerinimą.

Finansavimo gairių sąlygose numatyti techniniai reikalavimai. Finansavimo gairėse numatytus techninius reikalavimus interviu metu apklausti respondentai įvardijo kaip pagrindinius ribojančius veiksnius, nepilnai atitinkančius tikslinių grupių poreikius. Pavyzdžiui, skatinant alternatyviųjų degalų naudojimą buvo numatytos priemonės, remiančios netaršių viešojo transporto autobusų įsigijimą. Tačiau, respondentų teigimu, paskelbtuose kvietimuose buvo ribojama netaršių TP kuro rūšių įvairovė – leista įsigyti tik elektra arba vandeniliu varomas TP. Respondentų nuomone, toks ribojimas neatitinka Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatyme (toliau – ADĮ) pateikiamos alternatyviųjų degalų sampratos, pagal kurią degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių apima biodegalus, biodujas, elektros energiją ir iš atsinaujinančių energijos išteklių pagamintą nebiologinės kilmės kurą⁸.

Finansavimo sąlygose apribojamas viešosios TP tipas – numatyta galimybė įsigyti tik žemagrindžius autobusus, atitinkančius horizontaliuosius principus. Tačiau, respondentų teigimu, tokio tipo TP ne visuomet tinkamos regionuose, nes žemagrindžiai autobusai ne visada gali pravažiuoti prastesnės kokybės keliais, pavyzdžiui, esant žvyro dangos keliui. Be to, buvo pabrėžta, kad kai kuriose vietovėse reikalingi aukštagrindžiai autobusai taip pat gali būti suprojektuoti ir pritaikyti taip, jog visiškai atitektų horizontaliuosius principus, įskaitant prieinamumą specialiųjų poreikių turintiems žmonėms (toliau – SPTŽ).

Finansavimo sąlygos. Respondentų teigimu finansavimo sąlygose nustatytas per mažas finansavimo intensyvumas neužtikrina pakankamo projekto įgyvendinimo kaštų padengimo.

Infrastruktūros pritaikymas tikslinėms grupėms. Apklaustieji tikslinių grupių atstovai pastebi, kad pasitaiko atvejų, kai įrengiant naują infrastruktūrą ji nėra pritaikoma SPTŽ reikmėms. Todėl buvo akcentuota, jog įgyvendinant projektus būtina aiškiai numatyti privalomą tokio pritaikymo atlikimą ir užtikrinti stebėseną po infrastruktūros įrengimo. Taip pat pabrėžta, kad dažnai įrengiama infrastruktūra nėra patogi SPTŽ atstovams, todėl rekomenduojama į projekto planavimą įtraukti konsultacijas su atitinkamomis organizacijomis, siekiant užtikrinti, jog infrastruktūra būtų tinkama ir prieinama visiems.

APIBENDRINIMAS. Atlikus analizę, paaiškėjo, kad tikslinių grupių nustatymas ir įtraukimas į planavimo procesą vyko sklandžiai. Tikslinės grupės buvo nustatomos pagal planuojamas veiklas, sprendžiamas problemas arba laikomos universaliomis. Jos buvo įtrauktos į planavimo procesą per darbo grupes, viešus aptarimus, konsultacijas, apklausas ir kitas priemones.

Visgi nustatyta, kad ne visi tikslinių grupių poreikiai buvo atliepti. Kita vertus, ne visus poreikius buvo galima patenkinti dėl techninių, reguliacinių ir finansavimo sąlygų, todėl poreikiams, kurie buvo neatliepti dėl finansavimo ribojimų, būtų galima ieškoti alternatyvių finansavimo šaltinių.

Atsižvelgiant į vertinimo rezultatus, galima atmesti nulinę hipotezę ir patvirtinti alternatyvią – **dalies tikslinių grupių poreikiai nėra atlieptami planuojamų PP apimtyje.**

⁸ LR alternatyvių degalų įstatymas, priimtas 2021 kovo 23 d. Nr. XIV-196 (suvestinė redakcija nuo 2025-07-14 iki 2025-12-31)

3. Pažangos priemonių tarpusavio suderinamumo vertinimas

Skyriuje analizuojamas 10.2 Vertinimo uždavinys – **įvertinti pažangos priemonių tarpusavio suderinamumą**. Atliekant uždavinio vertinimą atsakoma į šiuos TS pateiktus Vertinimo klausimus:

10.2.1. Ar planavimo dokumentuose nurodytos veiklos yra suderintos tarpusavyje (kartu įvertinant suderinamumą su kitų ministerijų įgyvendinamų PP veiklomis / poveiklėmis)? Įvertinti kitų ministerijų skiriamas investicijas, numatytas veiklas / poveikles vienodiems rodikliams pasiekti.

10.2.2. Ar investicijos dera tarpusavyje, kiek priklauso viena nuo kitos, kokios rizikos?

10.2.3. Kaip intervencijos dera su kitų ministerijų įgyvendinamomis PP, kurių veiklos prisideda prie tokių pat rodiklių pasiekimo, kurioms skiriamos intervencijos? Ar jos papildoma kitas intervencijas, ar jų nedubliuoja?

3.1. Planavimo dokumentuose nurodytų veiklų tarpusavio suderinamumo vertinimas

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.2.1 klausimą – **ar planavimo dokumentuose nurodytos veiklos yra suderintos tarpusavyje (kartu įvertinant suderinamumą su kitų ministerijų įgyvendinamų pažangos priemonių veiklomis / poveiklėmis)? Įvertinti kitų ministerijų skiriamas investicijas, numatytas veiklas / poveikles vienodiems rodikliams pasiekti**. Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: SM PP veiklos dera tarpusavyje ir su kitų ministerijų PP veiklomis.

H_{A1}: dalis SM PP veiklų nedera tarpusavyje (su kitų PP veiklomis).

H_{A2}: dalis SM PP veiklų nedera su kitų ministerijų PP veiklomis.

Tikslinantys klausimai:

- Kokios PP siekia tų pačių 5.3, 5.4, 6.1, 10.2 uždavinio rezultato rodiklių?
- Kokios kitų ministerijų PP prisideda prie 5.3, 5.4, 6.1, 10.2 uždavinio rezultato rodiklių pasiekimo?
- Kokios veiklos numatytos susijusiose PP?

Kokios PP siekia tų pačių 5.3, 5.4, 6.1, 10.2 uždavinio rezultato rodiklių?

Nustatyta, kad yra du uždavinių rezultato rodikliai, prie kurių prisideda daugiau nei viena PP.

Eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius (vnt.) rodiklis. Prie NPP 5 tikslo rodiklio pasiekimo prisideda dvi SM PP – Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“ ir Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“. Abiejų pažangos priemonių veiklos susijusios su eismo saugumo didinimu, įrengiant inžinerines priemones.

Išmetamų į atmosferą ŠESD kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. lygiu (proc.): transporto sektoriuje rodiklis. Prie šio rodiklio prisideda net keturios PP: Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą

geležinkelių transportu“; Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“; Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“; Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“. PP veiklomis vykdoma geležinkelių tinklo elektrifikacija, netaršių TP įsigijimo ir infrastruktūros įrengimo skatinimas bei darnus judumas, kurie visi kartu prisideda prie transporto sektoriuje susidarančių šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) mažinimo.

Taigi, yra du NPP uždavinių rodikliai, kurių siekiama skirtingomis PP.

Kokios kitų ministerijų PP prisideda prie 5.3, 5.4, 6.1, 10.2 uždavinio rezultato rodiklių pasiekimo? Kokios veiklos numatytos susijusiose PP?

Remiantis NPP, prie 5.3, 5.4, 6.1, 10.2 uždavinių prisideda ir kitos ministerijos: Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija (toliau – EIM), Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija (toliau – AM), Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija (toliau – VRM), Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija, Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija ir Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerija. Tačiau įvertinus NPP uždavinių rodiklius nustatyta, kad yra tik du rodikliai, prie kurių SM prisideda su kitomis ministerijomis.

Pagal 5 tikslą, už visus numatytus ir stebimus krypties rodiklius atsakinga tik SM. Tuo tarpu 6 tikslu yra trys stebimi rodikliai. Dviejų iš jų siekiama bendradarbiaujant su kitomis ministerijomis: išmetamo į aplinkos orą teršalų kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. (proc.): azoto oksidų (NO_x) rodiklis įgyvendinamas kartu su AM, o krypties rodiklis – visų rūšių viešuoju transportu pervežtų keleivių skaičius (mln. asm.) – kartu su VRM. 10 tikslo atveju SM neturi jai priskirtų rodiklių. Kitos aukščiau išvardintos ir prie uždavinių nurodytos ministerijos neturi bendrų uždavinio rodiklių.

Prie 6 tikslo – išmetamų į aplinkos orą teršalų kiekio pokyčio, palyginti su 2005 m. (proc.), azoto oksidų (NO_x) rodikliui prisideda AM PP Nr. 02-001-06-04-02 „Didinti klimato kaitos politikos veiksmingumą“, kurioje numatyta veikla „Mažiau taršaus transporto įsigijimo ir (ar) panaudojimo skatinimas“ ir dvi poveiklės:

- visuomeninio transporto ir darnaus judumo skatinimas (paspirtukai, dviračiai, dalijimosi paslauga, viešojo transporto bilietai);
- mažiau taršių automobilių ir registruojamų elektrinių motorinių priemonių įsigijimo fiziniams asmenims skatinimas.

Visų rūšių viešuoju transportu pervežtų keleivių skaičiaus rodiklio siekiama per VRM PP 01-004-07-02-01 (RE) „Pagerinti viešųjų paslaugų prieinamumą, darbo vietų pasiekiamumą ir tam reikalingų išteklių naudojimo efektyvumą“. Pagal šią PP finansuojamos veiklos yra skirtos viešųjų paslaugų prieinamumo didinimui. Jos apima urbanizuotų teritorijų pritaikymą daugiataksliam naudojimui, viešųjų paslaugų racionalų panaudojimą, viešosios infrastruktūros plėtrą ar modernizavimą, išmaniųjų technologijų diegimą, TP įsigijimą mobilioms viešosioms paslaugoms teikti arba gyventojų pavežėjimui iki viešųjų paslaugų teikimo vietų užtikrinti. Šių paslaugų teikimas, remiantis Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymu, yra savivaldybių funkcija. Tarp jų – keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų apskaičiavimas ir mokėjimas. Todėl galima teigti, kad ši VRM PP kartu su SM prisideda prie rodiklio: visų rūšių viešuoju transportu pervežtų keleivių skaičius.

Kita vertus, yra ir tokių uždavinių, kurių rodiklių siekimą koordinuoja kitos ministerijos, tačiau prie jų įgyvendinimo prisideda ir SM. Kartu su EIM ir kitomis ministerijomis SM prisideda prie 1.12 NPP uždavinio ir stebimo krypties rodiklio – realaus BVP metinis pokytis (proc.). Kartu su VRM bei kitomis ministerijomis - prie 7.2 uždavinio ir jo rodiklių: vidutinis skurdo rizikos ir socialinės atskirties lygio nuokrypis regionuose (proc.); vidutinis gyventojų (20–64 m.) užimtumo lygio

nuokrypis regionuose; atvykusiųjų į regionus skaičius (asmenys). Šių rodiklių pasiekimui SM PP nėra planuojamos atskiros veiklos, o prie jų pasiekimo prisideda bendras Programos įgyvendinimas.

Taigi, nustatyta, kad kitų ministerijų PP taip pat siekia dviejų SM NPP uždavinių rodiklių per dvi PP. AM veiklos susijusios su mažiau taršaus transporto išigijimu, o VRM – viešųjų paslaugų prieinamumu, pasiekiamumu. Todėl vertinama, kad kitų ministerijų PP prisideda prie SM NPP uždavinių rodiklių pasiekimo, o PP numatytos veiklos dera tarpusavyje ir neprieštarauja viena kitai.

APIBENDRINIMAS. Vertinimo metu nustatyti du rodikliai – eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius (vnt.) ir išmetamų į atmosferą ŠESD kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. lygiu (proc.): transporto sektoriuje – prie kurių prisideda daugiau nei viena SM PP. Šiomis PP įgyvendinamos veiklos susijusios su eismo saugumo didinimu ir ŠESD mažinimu, todėl neprieštarauja viena kitai, tačiau ir nesidubliuoja.

Taip pat nustatyta, kad dalis rodiklių įgyvendinami kartu su kitomis ministerijomis. Pavyzdžiui, azoto oksidų (NOx) emisijos mažinimo rodiklis siejamas su AM PP, o viešojo transporto prieinamumo didinimo rodiklis siejamas su VRM įgyvendinamomis PP, tačiau ir šiuo atveju SM veiklos yra reikšmingos: nedubliuojančios, bet papildančios viena kitą.

Atsižvelgiant į atliktą analizę, vertinama, kad SM ir kitų ministerijų veiklos, siekiančios tų pačių rodiklių dera tarpusavyje, o investicijos papildo viena kitą, bet neprieštarauja, todėl galima patvirtinti nulinę hipotezę – SM PP veiklos dera tarpusavyje ir su kitų ministerijų PP veiklomis – ir atmesti alternatyvas.

3.2. Investicijų suderinamumo ir priklausomumo viena nuo kitos vertinimas

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.2.2 klausimą – ar investicijos dera tarpusavyje, kiek priklauso viena nuo kitos, kokios rizikos? Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: veiklos dera tarpusavyje ir nekelia rizikos kitų veiklų savalaikiam įgyvendinimui.

H_A: dalis veiklų negali būti įgyvendintos prieš tai neįgyvendinus kitos PP veiklos.

Tikslinantys klausimai:

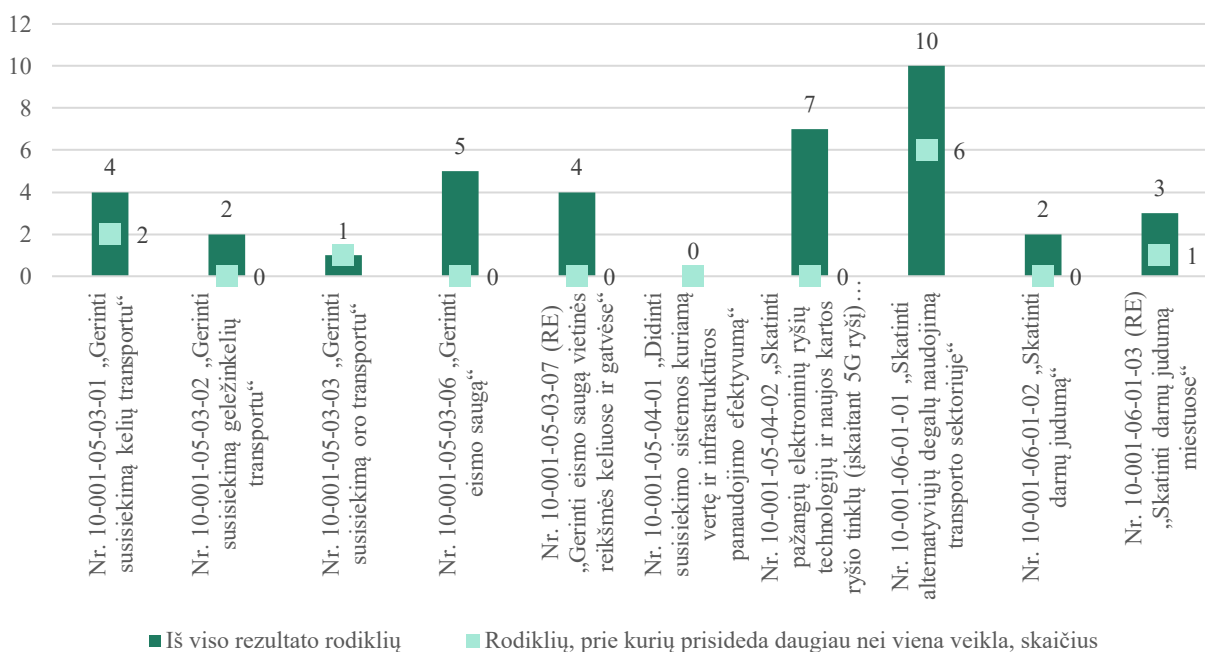
- Ar konkrečiam rezultato rodikliui pasiekti numatytos veiklos dera tarpusavyje?
- Ar PP veiklos yra priklausomos viena nuo kitos, pavyzdžiui, nėra veiklų, kurių įgyvendinimas galimas tik įgyvendinus kitas veiklas? Jei taip, kokios rizikos atsiranda?

Ar konkrečiam rezultato rodikliui pasiekti numatytos veiklos dera tarpusavyje?

Analizuojant PP veiklų tarpusavio suderinamumą buvo vertinami du aspektai. Pirmiausia, atskirai nagrinėta kiekviena PP, siekiant nustatyti, ar veiklos, nukreiptos į tuos pačius rezultato rodiklius, yra tarpusavyje suderintos. Antruoju etapu identifikuoti tarp skirtingų PP pasikartojantys rezultato rodikliai ir vertinti, ar veiklos, kuriomis jų siekiama, dera tarpusavyje.

3.2.1. Kiekvienos pažangos priemonės suderinamumo vertinimas

Analizuojant nustatytos keturios PP, prie kurių rezultato rodiklių prisideda daugiau nei viena veikla.



8 paveikslas. Rezultato rodiklių ir veiklų sąsaja

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis PP aprašais / finansavimo gairėmis

PP Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ prie 2 iš 4 rezultato rodiklių prisideda daugiau nei viena veikla. Vertinama, kad veiklos, prisidedančios prie to paties rodiklio, šioje PP dera tarpusavyje, kadangi jos susijusios su TEN-T tinklo kelių būklės gerinimu ir projektavimu bei kitų kelių projektavimu ir statyba. Toliau lentelėje galima matyti veiklų ir rodiklių sąsajas.

3 lentelė. PP Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ veiklų ir rezultato rodiklių sąsaja

Veikla	Rezultato rodiklis ir siekiama galutinė reikšmė iki 2030 m.			
	R-01-10-001-05-03-01-01 TEN-T kelių tinklo dalis, atitinkanti ES reikalavimus TEN-T tinklo keliams (proc.)	R-01-10-001-05-03-01-02 Krašto kelių dalis, atitinkanti suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) siektiną reikšmę (proc.)	R-01-10-001-05-03-01-03 Naujai pastatyti, rekonstruoti, atnaujinti arba modernizuoti kelių naudotojų skaičius per metus (keleivių km. per metus)	R-01-10-001-05-03-01-04 Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupytas laikas (d. d. per metus)
	80,5	83,0	450 628 095,0 (iki 2029 m.)	119 104,0 (iki 2029 m.)
TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas	✓		✓	✓
TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas			✓	✓
Kitų (ne TEN-T) kelių projektavimas ir statyba		●	✓	✓
Žvyrkelių asfaltavimas		●	●	●

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis PP Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ aprašu

Geltonai pažymėtos sąsajos nėra nurodytos dokumentuose, tačiau nurodo faktinį ryšį tarp veiklų ir siekiamų atitinkamų rezultato rodiklių ir papildo tarpusavyje suderintų veiklų kiekį.

Remiantis interviu medžiaga, SM atstovai taip pat patvirtino, kad PP veiklos dera tarpusavyje, kadangi jomis gerinamas visas kelių tinklas.

PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ iš viso turi 10 rezultato rodiklių, iš kurių 6 siekiama daugiau nei vienos veiklos. Visos veiklos, kurios prisideda prie pasikartojančių rodiklių, yra susijusios su netaršių TP išigijimu arba įkrovimo ar pildymo punktų infrastruktūros įrengimu, todėl vertinama, kad veiklos yra susijusios, dera tarpusavyje ir neprieštaruja viena kitai.

4 lentelė. PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ veiklų ir rezultato rodiklių sąsaja

Veikla	Rezultato rodiklis ir siekiama galutinė reikšmė iki 2030 m.									
	Elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke (proc.)	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra (degalų papildymo punktai arba įkrovimo prieigos) (sk.)	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų įkrovimo prieigos (sk.)	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų degalų papildymo punktai (sk.)	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų degalų papildymo punktai, iš jų vandenilio degalų papildymo punktai (sk.)	Paramą gavusios įmonės (sk.)	Paramą gavusios įmonės, iš jų mažos ir labai mažos įmonės (sk.)	Paramą gavusios įmonės, iš jų vidutinės įmonės (sk.)	Paramą gavusios įmonės, iš jų didelės įmonės (sk.)	Numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis
	20,0	14250 (2026 m.)	–	–	–	–	–	–	–	0,0
Taršių lengvojo transporto priemonių (M1 ir N1 klasės) pakeitimo į visai netaršias (elektra arba vandeniliu varomas) skatinimas	✓									●
Taršių sunkiojo transporto priemonių (N2, N3, M2 ir M3 klasės) pakeitimo į netaršias arba visai netaršias skatinimas						✓	✓	✓	✓	●
Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti visai netaršias transporto priemones						✓	✓	✓	✓	●
Visai netaršių transporto priemonių gamybos skatinimas						✓	✓	✓	✓	
Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra		✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓
Viešųjų suslėgtų biodujų pildymo stotelių (pritaikytų pildyti biometanu) įrengimas		✓		✓		✓	✓	✓	✓	●
Viešųjų vandenilio pildymo punktų įrengimas		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	●
Skatinimas įsigyti netaršias vidaus vandenų transporto priemones										●

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ aprašu ir Programa

Nepaisant to, kad dokumentuose su numatomo išmetamo ŠESD kiekio rodikliu susieta tik viena veikla. Iš tiesų prie šio rodiklio pasiekimo faktiškai prisideda beveik visos PP veiklos (pažymėta geltonai), derėdamos tarpusavyje. Interviu metu respondentai taip pat pabrėžė, jog veiklos yra nuoseklios, viena kitą papildančios ir orientuotos į PP rezultato rodiklio pasiekimą.

PP Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“ turi vieną rezultato rodiklį (Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius (mln. keleivių)), prie kurio prisideda dvi veiklos: Vilniaus filialo naujojo terminalo statyba su būtina įranga ir atvykimo terminalo rekonstrukcija bei ilgalaikio ir tvaraus skrydžių skatinimo modelio įgyvendinimas. Vertinama, kad abi šios veiklos dera tarpusavyje ir siekia to paties rezultato.

PP Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ yra vienas rodiklis, prie kurio prisideda visos veiklos, tačiau šio rezultato rodiklio siekiama ne projekto, o Investicijų programos uždavinio lygiu. Visos PP veiklos siekia skatinti darnų judumą, kuris prisideda prie ŠESD mažinimo, todėl vertinama, kad PP veiklos yra tarpusavyje suderintos.

5 lentelė. Regioninės PP Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ veiklų ir rezultato rodiklių sąsaja

Veikla	Rezultato rodiklis ir siekiama galutinė reikšmė iki 2030 m.		
	Naujo ar modernizuoto viešojo transporto naudotojų skaičius per metus (naudotojai per metus)	Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus (naudotojai per metus)	Numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis (Tonos CO2 ekvivalentu per metus) ⁹
	13 342 446 (2029 m.)	214 122 (2029 m.)	530 227 (2029 m.)
Viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	✓		✓
Viešosios alternatyviųjų degalų įkrovimo ir (ar) papildymo infrastruktūros plėtra			✓
Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose		✓	✓
Darnaus judumo mieste planuose numatytų priemonių, prisidedančių prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo, įgyvendinimas			✓

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis regioninės PP Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairėmis ir Programa

Bendrai nustatyta, kad PP sudėtyje esančios veiklos, kurios siekia tų pačių rodiklių yra suderintos tarpusavyje.

3.2.2. Visų pažangos priemonių rodiklių suderinamumo vertinimas

Analizuojant pasikartojančius rodiklius, per visas pažangos priemones nustatyti trys rezultato rodikliai, prie kurių prisideda kelios PP.

Numatomas išmetamų ŠESD kiekio rodiklis nurodytas trijose vertinamose PP: Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“, Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų

⁹ Šio rodiklio siekiama ne projekto, o Investicijų programos uždavinio lygiu (Gairių 2-a, 4-a veiklomis); RPPI pažangos priemonių aprašuose prisidėjimas prie šio rodiklio neturi būti planuojamas

degalų naudojimą transporto sektoriuje“ ir Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“. ŠESD kiekio mažinimo rodiklis PP Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“ įgyvendinamas per veiklą ir poveiklę, susijusią su transeuropinio transporto tinklo modernizacija (elektrifikavimu). PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ rodiklis įgyvendinamas per veiklą, susijusią su viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimu ir plėtra. Paskutinėje PP rezultato rodikliui konkrečios veiklos nėra priskirtos.

Rodiklis	Pažangos priemonė	Veikla
Numatomas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio rodiklis	Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“	Transeuropinio transporto tinklo modernizavimas (elektrifikacija)
	Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“	Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra darnaus judumo planus parengusiose savivaldybėse
	Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“	<i>Rodiklis nesusietas su PP veiklomis</i>

9 paveikslas. Numatomas išmetamų ŠESD kiekio rodiklio veiklų suderinamumas

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis PP aprašais / finansavimo gairėmis

Vertinama, kad veiklos, kurios prisideda prie rodiklio – numatomas išmetamų ŠESD kiekis – dera tarpusavyje.

Panaikintos juodosios dėmės rodiklis atsikartoja dviejose PP. Nors rodiklis įvardintas skirtingai ir skaičiavimo matas skiriasi, visgi daroma išvada, kad jis yra tapatus. PP Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“ numatytas rodiklis: panaikintų juodųjų dėmių dalis (proc.), prie kurio prisideda saugaus eismo priemonių, mažinančių arba visiškai šalinančių juodųjų dėmių riziką, įdiegimo veikla (ir poveiklė). PP Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ numatytas rodiklis – panaikintos juodosios dėmės ar avaringos vietos vietinės reikšmės keliuose (gatvėse) – kuris susietas su vienintele PP veikla – juodosios dėmės pase siūlomų eismo saugumo inžinerinių ar kitų inžinerinių sprendinių, kurie užtikrintų juodojoje dėmėje nustatytų inžinerinių kelio arba gatvės infrastruktūros saugumo trūkumų šalinimą, įgyvendinimas.

Rodiklis	Pažangos priemonė	Veikla
Panaikintų juodųjų dėmių dalis (proc.)	Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“	Saugaus eismo priemonių, mažinančių arba visiškai šalinančių juodųjų dėmių riziką, įdiegimas
Panaikintos juodosios dėmės ar avaringos vietos vietinės reikšmės keliuose (gatvėse)	Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“	Juodosios dėmės pase siūlomų eismo saugumo inžinerinių ar kitų inžinerinių sprendinių, kurie užtikrintų juodojoje dėmėje nustatytų inžinerinių kelio arba gatvės infrastruktūros saugumo trūkumų šalinimą, įgyvendinimas

10 paveikslas. Panaikintos juodosios dėmės rodiklio veiklų suderinamumas

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis PP aprašais / finansavimo gairėmis

Vertinama, kad skirtingų PP veiklos dera tarpusavyje ir siekia rodiklio, susijusio su juodųjų dėmių skaičiaus mažinimu.

Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičiaus rodiklis taip pat numatytas dviejose PP susijusiose su darniu judumu: Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“ ir Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“.

Rodiklis	Pažangos priemonė	Veikla
Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius	Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“	Dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros vystymas
	Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“	Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose

11 paveikslas. Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičiaus rodiklio veiklų suderinamumas

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis PP aprašais / finansavimo gairėmis

Abiejų PP atveju veiklos yra susijusios su dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros vystymu ir plėtra, todėl vertinama, kad veiklos, prisidedančios prie rodiklio siekimo, dera tarpusavyje.

Ar PP veiklos yra priklausomos viena nuo kitos, pavyzdžiui, nėra veiklų, kurių įgyvendinimas galimas tik įgyvendinus kitas veiklas? Jei taip, kokios rizikos atsiranda?

Atlikta analizė parodė, kad daugumos PP veiklos nėra tiesiogiai tarpusavyje priklausomos. Tačiau nustatyta išimtis – PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“, kurios veiklos netiesiogiai priklauso viena nuo kitos. Šios priemonės tikslas – skatinti alternatyviaisiais degalais varomo transporto naudojimą ir užtikrinti atitinkamos infrastruktūros plėtrą.

Šiuo atveju elektromobilių įsigijimo skatinimas negali būti efektyviai įgyvendinamas atsiejant tai nuo įkrovimo infrastruktūros plėtros. Be tinkamai išplėto to įkrovimo tinklo elektromobilių naudojimas tampa ribotas ar net neįmanomas. Todėl veiklų planavimas ir įgyvendinimas šioje PP turi būti vykdomas koordinuotai: tiek užtikrinant infrastruktūros prieinamumą, tiek ir skatinant elektromobilių įsigijimą. Atitinkamai, koordinavimas turi būti užtikrintas ir su kitų ministerijų PP veiklomis (individualių elektromobilių įsigijimas sietinas ir su privačių įkrovimo stotelių įrengimu, o pastarosios dažnai ir su fotovoltinės elektrinės įrengimu bei gaminančio vartotojo statusu).

Tokio tarpusavio priklausomumo keliami rizika – jei vienos iš veiklų kryptis vėluoja ar yra nepakankamai finansuojama, tai gali lemti ribotą kitų veiklų efektyvumą, o galutiniai rezultatai neatspindės numatytų tikslų.

APIBENDRINIMAS. Bendrai vertinama, kad PP veiklos dera tarpusavyje. Atliekant analizę nustatyta, kad yra tos pačios PP veiklų, kurios prisideda prie tų pačių rodiklių ir skirtingų PP, pasikartojančių rodiklių. Nepaisant to, nustatyta, kad visos veiklos dera tarpusavyje ir gali prisidėti prie tų pačių rodiklių siekimo.

Vertinimo metu nustatyta viena PP, kurios veiklos yra dalinai priklausomos viena nuo kitos. Tai reiškia, kad vienos veiklos įgyvendinimo sutrikimai ar finansavimo trūkumai gali netiesiogiai paveikti ir kitų veiklų rezultatus ar bendrą rodiklių pasiekimą. Nepaisant šios išlygos galima teigti, kad pasitvirtino nulinė hipotezė – **veiklos dera tarpusavyje ir nekelia rizikos kitų veiklų savalaikiam įgyvendinimui.**

3.3. Intervencijų suderinamumo su kitų ministerijų pažangos priemonėmis vertinimas

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.2.3 klausimą – **kaip intervencijos dera su kitų ministerijų įgyvendinamomis pažangos priemonėmis, kurių veiklos prisideda prie tokių pat rodiklių pasiekimo,**

kurioms skiriamos intervencijos? Ar jos papildo kitas intervencijas, ar jų nedubliuoja? Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: PP (įskaitant ir kitų ministerijų), siekiančios to pačio rezultato rodiklio, papildo viena kitą, bet nedubliuoja.

H_A: dalis PP veiklų dubliuoja viena kitą.

Tikslinantys klausimai:

- Ar ministerijų intervencijos papildo viena kitą?
- Kaip kitų ministerijų intervencijos prisideda prie SM rodiklių pasiekimo?

Ar ministerijų intervencijos papildo viena kitą? Kaip kitų ministerijų intervencijos prisideda prie SM rodiklių pasiekimo?

Vertinimo metu nustatyta, kad kitų ministerijų PP yra tokie patys (pasikartojantys) rodikliai kaip ir SM PP. Iš viso identifikuoti 7 pasikartojantys rodikliai, kurie taip pat yra numatyti EIM, AP, VRM ir LR energetikos ministerijos (toliau – EM) PP.

Numatomas išmetamas ŠESD kiekis. Rodiklis numatytas vienoje EIM PP Nr. 05-001-01-04-02 „Skatinti įmones pereiti link neutralios klimatui ekonomikos“, dviejose AM PP: Nr. 02-001-06-04-01 „Skatinti pastatų renovaciją“ ir Nr. 02-001-06-04-02 „Didinti klimato kaitos politikos veiksmingumą“ bei keturiuose EM PP: Nr. 03-001-06-03-05 „Įgyvendinti AEI panaudojimą šilumos ir vėsumos gamybai didinančias priemones centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo sektoriuje“, Nr. 03-001-06-03-04 „Įgyvendinti centralizuoto šilumos, karšto vandens ir vėsumos tiekimo sistemų energijos vartojimo efektyvumą didinančias priemones“, Nr. 03-001-06-03-02 „Didinti atsinaujinančių energijos išteklių dalį, užtikrinant atsinaujinančių išteklių integraciją į elektros tinklus“, Nr. 03-001-06-05-01 „Įgyvendinti energijos vartojimo efektyvumą didinančias priemones viešuosiuose centrinės valdžios pastatuose, individualiuose gyvenamuosiuose namuose ir įmonėse“.

Kiekvienos ministerijos veiklos ir intervencijos, skirtos ŠESD mažinimui, vykdomos skirtingose srityse:

- **SM** – priemonės nukreiptos į transporto sektoriaus sukeltą ŠESD emisijų mažinimą, todėl intervencijos orientuotos į elektrifikavimą, darnaus judumo skatinimą ir netaršaus transporto plėtrą.
- **EIM** – skatina energijos vartojimo efektyvumo didinimą ir alternatyvaus kuro diegimą pramonės sektoriuje.
- **AM** – investuoja į pastatų atnaujinimą (modernizavimą), atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimo skatinimą, mažiau taršaus transporto įsigijimą ir kitas klimato kaitos mažinimo priemones.
- **EM** – plėtoja atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimą, modernizuoja centralizuoto šilumos ir vėsumos tiekimo sistemas ir didina energijos vartojimo efektyvumą.

Be minėtų PP ir rodiklių, EM skatina privačių elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimą individualiuose namuose / soduose ir daugiabučių namų kiemuose, stovėjimo aikštelėse ir garažuose¹⁰.

Vertinama, kad SM ir kitų ministerijų vykdomos intervencijos nesidubliuoja, nes jos orientuotos į skirtingas veiklos sritis. Kita vertus, galima teigti, kad šios intervencijos papildo viena kitą, kadangi visos yra nukreiptos į ŠESD mažinimą skirtingose veiklos srityse.

Paramą gavusios įmonės; Paramą gavusios įmonės, iš jų mažos ir labai mažos įmonės; Paramą gavusios įmonės, iš jų vidutinės įmonės; Paramą gavusios įmonės, iš jų didelės įmonės. Rodikliai nustatyti keturiuose kitų ministerijų PP: EIM – Nr. 05-001-01-04-02 „Skatinti įmones pereiti link neutralios klimatui ekonomikos“, Nr. 05-001-01-05-07 „Sukurti nuoseklią inovacinės veiklos skatinimo sistemą“; AM – Nr. 02-001-06-04-01 „Skatinti pastatų renovaciją“ bei EM – Nr. 03-001-01-13-01 „Diegti pažangias technologijas, palaipsniui mažinant iškastinio kuro naudojimą, teikiant prioritetą vandenilio technologijoms“. Šiuo atveju, nepaisant vienodo siektino rodiklio, visos veiklos prisideda prie bendro rodiklio pasiekimo nacionaliniame lygmenyje, tačiau niekaip nėra sietinos tarpusavyje.

Dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius; Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama. Rodikliai yra numatyti tiek SM, tiek VRM PP. Šie rodikliai įtraukti į dvi SM PP: Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“ ir Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“, taip pat į vieną VRM PP Nr. 01-004-07-01-01 (RE) „Paskatinti regionų, funkcinį zonų, savivaldybių ir miestų ekonominį augimą pasitelkiant jų turimus išteklius“.

Visais atvejais numatyta įrengti dviračių takų infrastruktūrą. Tačiau intervencijų pobūdis ir tikslinės teritorijos skiriasi:

- SM priemonių atveju dviračių takai įrengiami miestuose ir prie valstybinės reikšmės kelių. Miestuose ši infrastruktūra skirta kasdienėms kelionėms skatinti, o prie valstybinių kelių – susisiekimui tarp miestų ir gyvenamųjų vietovių gerinti.
- VRM intervencijų atveju dviračių takų infrastruktūra kuriama siekiant pašalinti susisiekimo trūkumus pramoninėse teritorijose bei pritaikyti viešąjį turizmo infrastruktūrą lankymui.

Vertinama, kad SM ir VRM veiklos dviračių takų infrastruktūros srityje yra tarpusavyje suderintos ir papildo viena kitą, kadangi jos orientuotos į skirtingus tikslus ir įgyvendinamos skirtingose teritorijose, tačiau daugeliu atvejų susijungia į vieną tinklą ir gali būti naudojamos tiek susisiekimo, tiek ir rekreacijos poreikiams.

APIBENDRINIMAS. Vertinimas parodė, kad nors SM ir kitų ministerijų pažangos priemonėse yra tapatūs rodikliai, jų įgyvendinamos intervencijos nesidubliuoja – jos skirtos skirtingoms veiklos sritims, todėl papildo viena kitą. ŠESD mažinimo srityje SM veikia transporte, EIM – pramonėje, AM – pastatuose ir transporte, EM – alternatyvių energijos išteklių plėtroje bei šilumos tiekimo modernizavime. Panašiai, dviračių takų infrastruktūros plėtra SM ir VRM priemonėse orientuota į skirtingus tikslus.

Atsižvelgiant į analizės rezultatus, galima patvirtinti nulinę hipotezę – PP (įskaitant ir kitų ministerijų), siekiančios to pačio rezultato rodiklio, papildo viena kitą, bet nedubliuoja.

¹⁰ 2021–2030 metų plėtros programos pažangos priemonės Nr. 03-001-06-03-03 „Įgyvendinti degalų iš AEI gamybos priemones ir plėtoti jų panaudojimo infrastruktūrą transporto sektoriuje“, patvirtintas LR energetikos ministro 2022 m. rugpjūčio 12 d. įsakymu Nr. 1-250 (suvestinė redakcija nuo 2025-05-30)

4. Pažangos priemonių rezultatyvumo vertinimas

Skyriuje analizuojamas 10.3 Vertinimo uždavinys – nustatyti pažangos priemonių rezultatyvumą. Atliekant uždavinio vertinimą atsakoma į šiuos TS pateiktus Vertinimo klausimus:

10.3.1. Koks yra planavimo dokumentuose nurodytų tikslų ir rezultatų, rodiklių reikšmių pasiekimo lygis? Kas lėmė tokį jų pasiekimo laipsnį (sėkmės veiksniai ir probleminės sritys)?

10.3.2. Kiek kiekviena suplanuota pažangos priemonių ar gairių veikla / poveiklė prisidėjo prie suplanuotų rodiklių pasiekimo? Pateikti rodiklių reikšmių pasiekimo tarpinius rezultatus.

10.3.3. Kokia tikimybė, kad tikslai bus pasiekti? Kokie yra sėkmės ir rizikos veiksniai (vidiniai ir išoriniai)?

4.1. Planavimo dokumentuose nurodytų tikslų ir rezultatų, rodiklių reikšmių pasiekimo lygio vertinimas

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.3.1. klausimą – koks yra planavimo dokumentuose nurodytų tikslų ir rezultatų, rodiklių reikšmių pasiekimo lygis? Kas lėmė tokį jų pasiekimo laipsnį (sėkmės veiksniai ir probleminės sritys)? Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: visų PP rezultatų rodiklių reikšmių pasiekimo lygis yra pakankamas planavimo dokumentuose numatytų tikslų pasiekimui.

H_A: dalies PP rodiklių reikšmių pasiekimo lygis nepakankamas galutinių tikslų pasiekimui (arba nesiekia nustatytos tarpinės reikšmės).

Tikslinantys klausimai:

- Kokios vertinimo metu yra PP rezultato rodiklių pasiektos reikšmės?
- Ar yra PP rezultato rodiklių, kurie turi požymių būti nepasiekti?
- Koks yra PP rezultato rodiklių įgyvendinimo lygis ir planuojamas įgyvendinimas?

Kokios vertinimo metu yra PP rezultato rodiklių pasiektos reikšmės?

Toliau lentelėje pateikiami PP rezultato rodikliai, jų matavimo vienetai, suplanuotos pradinės, tarpinės ir galutinės reikšmės bei pasiekta reikšmė ir procentinė dalis nuo galutinės ir tarpinės reikšmių (žr. 6 lentelę). Jei rodikliui nėra numatyta tarpinė reikšmė, vertinamas galutinės reikšmės pasiekimas. Jei nėra nustatyta nei tarpinė, nei galutinė rodiklio reikšmė – tokio rodiklio vertinimui galimybės nėra.

Svarbu pažymėti, kad pasiekimo reikšmės apskaičiuotos remiantis sutartyse numatytais rodikliais. Tai reiškia, kad Vertinimo metu nėra žinoma, kokį faktinį rezultatą sukūrė projektai, nes INVESTIS duomenų bazėje tuo metu dar nebuvo užbaigtų projektų filtro. Vertinimui naudojami duomenys atspindi PP laikotarpį iki 2025 liepos 1 d. Jei reikalingi papildomi duomenys iš viešai prieinamų šaltinių, tuomet naudojami duomenys iki 2024 m. gruodžio 31 d.

6 lentelė. Rezultato rodiklių pasiekimo lygis

Eil. Nr.	Rezultato rodiklio pavadinimas	Matavimo vienetas	Suplanuotos reikšmės			Pasiektos reikšmės		
			Pradinė reikšmė	Tarpinė reikšmė (pokytis)	Galutinė reikšmė (pokytis)	Pasiekta reikšmė (pokytis)	Proc. nuo tarpinės reikšmės (pokyčio proc.)	Proc. nuo galutinės reikšmės (pokyčio proc.)
Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“								
	TEN-T kelių tinklo dalis, atitinkanti ES reikalavimus TEN-T tinklo keliams	proc.	63,39	71,0 (+7,61)	80,5 (+17,11)	68,09 (+4,70)	96% (62%)	85% (27%)
	Krašto kelių dalis, atitinkanti suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) siektiną reikšmę	proc.	60,31	65,00 (+4,69)	83,00 (+22,69)	n. d. ¹¹	–	–
	Naujai pastatyty, rekonstruoti, atnaujinti arba modernizuoti kelių naudotojų skaičius per metus	mln. kel. km per metus	428,16	–	450,63 (+22,47)	445,41 (+17,25)	–	99% (76,7%)
	Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupytas laikas	darbo dienų per metus	0,00	–	119 104,00	84 881,00	–	71,3%
Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“								
	Gyventojų, gyvenančių ir veikiančių triukšmo prevencijos zonose, dalis, kuriai sumažintas geležinkelių keliamas triukšmas	proc.	100,00	69,00	69,00	69,00	100,0%	100,0%
	Numatomas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis	t CO ₂ ekv. per metus	19 000,00	0,00	0,00	0,00	–	100,0%
Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“								
	Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius	mln. kel.	6,50	7,50 (+1,0)	11,00 (+4,5)	6,6 ¹² (+0,1)	88% ¹³ (10%)	60% (2%)

¹¹ reikšmė skaičiuojama visos PP lygmenyje

¹² Į rezultatą nėra įtraukta intervencijų dalis, kadangi infrastruktūra ir priemonės nukreiptos į keleivių augimą dar nėra baigtos įgyvendinti, o jų poveikį bus galima nustatyti tik 2030 m. įvertinus keleivių srautus. Intervencijų dalis šiame rodiklyje sudaro 2,3 mln. keleivių, o likusi dalis yra natūralus keleivių pokytis nesietinas su PP veiklomis

¹³ Lietuvos oro uostų duomenimis tarpinė reikšmė turėtų būti pasiekti 2027 m.

Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“							
Panaikintų juodųjų dėmių dalis	proc.	60,00	–	100,00 (+40,00)	n.d. ¹⁴	–	–
Žuvusiųjų ir sužeistųjų geležinkelių pervažose skaičius	sk. per metus	1,00	–	0,00 (-1,00)	n.d. ¹⁵	–	–
Eisme dalyvaujančių techniškai tvarkingų transporto priemonių dalis (privalomosios techninės apžiūros metu nustatytų techniškai tvarkingų transporto priemonių skaičius nuo visų į privalomąją techninę apžiūrą atvykusių transporto priemonių skaičiaus) ¹⁶	proc.	53,00	–	85,00 (+32,00)	–	–	–
Įgyvendintų Lietuvos transporto saugos administracijos ir Transporto kompetencijos agentūros rekomendacijų dėl saugaus eismo gerinimo dalis ¹⁷	proc.	50,00	–	95,00 (+45,00)	–	–	–
Žuvusiųjų TEN-T keliuose skaičius	sk. per metus	54,00	–	26,00 (-28,00)	n.d. ¹⁸	–	–
Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“							
Panaikintos juodosios dėmės ar avaringos vietos vietinės reikšmės keliuose (gatvėse)	sk.	–	–	14,00	9,00	–	64,3%
Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“							
Būstai, turintys plačiajuosčio ryšio prieigos prie itin didelio pralaidumo tinklo abonementą ¹⁹	būstai	0,00	–	13 419,00	13 419,0	–	100%

¹⁴ neteisingas (nuolat kintantis) atskaitos taškas, o galutinis rezultatas priklausys ne tik nuo intervencijos, bet ir bendros eismo situacijos

¹⁵ galima matuoti tik faktinį rezultatą laikotarpio pabaigoje

¹⁶ rodiklis nepatvirtintas

¹⁷ rodiklis nepatvirtintas

¹⁸ galima matuoti tik faktinį rezultatą laikotarpio pabaigoje

¹⁹ rodiklio formuluotė netinkama pažangos įvertinimui

Įmonės, turinčios plačiajuosčio ryšio prieigos prie itin didelio pralaidumo tinklo abonementą ²⁰	įmonės	0,00	–	1 213,00	1 213,0	–	100%
5G plėtros 2020–2025 m. gairių įgyvendinimo plane numatytų įvykdytų priemonių dalis	proc.	37,00	–	100,00 (+63,00)	0,00	–	0,0%
Gigabaitinis junglumas užtikrintas privačioms ir viešosioms įmonėms, nevyriausybinėms ir vyriausybinėms organizacijoms ir savivaldybių institucijoms (socialinę ir ekonominę pažangą skatinantiems subjektams)	sk.	0,00	–	5 000,00	5 000,00	–	100,0%
Pradėtos teikti 5G ryšio paslaugos miestų teritorijose, kituose magistraliniuose automobilių keliuose, valstybinės reikšmės geležinkelio linijose, oro ir jūrų uostuose	proc.	0,00	–	95,00	0,00	–	0,0%
Magistralės („Via Baltica“ ir „Rail Baltica“) padengtos kokybišku, nepertraukiamu 5G ryšiu	proc.	–	–	100,00	100,00	–	100,0%
Parengtas ir patvirtintas elektroninių ryšių infrastruktūros vystymo visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje specialusis planas	vnt.	0,00	–	1,00	0,00	–	0,0%
Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“							
Elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke	proc.	0,30	2,70 (+2,40)	20,00 (+19,30)	1,92 ²¹ (+1,62)	71,1% (67,5%)	9,6% (8,4%)
Numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis	t CO2 ekv. per metus	1 626 900	–	0	–	–	– ²²
Alternatyviųjų degalų infrastruktūra (degalų papildymo punktai arba įkrovimo prieigos)	sk.	–	700,00	1 700,00	5 947,00	849,4%	349,8%
Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų įkrovimo prieigos	sk.	–	700,00	1 700,00	5 945,00	849,3%	349,7%

²⁰ rodiklio formuluotė netinkama pažangos įvertinimui

²¹ 2025 m. sausio 1 d. duomenimis yra 35 539 elektra arba vandeniliu varomų lengvųjų automobilių (iš 1,85 mln. bendro parko)

²² turės būti vertinama laikotarpiu pabaigoje

Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų degalų papildymo punktai ²³	sk.	–	–	–	2,00	–	–
Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų degalų papildymo punktai, iš jų vandenilio degalų papildymo punktai ²⁶	sk.	–	–	–	1,00	–	–
Paramą gavusios įmonės ²⁶	sk.	–	–	–	47,00	–	–
Paramą gavusios įmonės, iš jų mažos ir labai mažos įmonės ²⁶	sk.	–	–	–	4,00	–	–
Paramą gavusios įmonės, iš jų vidutinės įmonės ²⁶	sk.	–	–	–	8,00	–	–
Paramą gavusios įmonės, iš jų didelės įmonės ²⁶	sk.	–	–	–	35,00	–	–
Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“							
Dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius	naudotojai per metus	0,00	–	23 788,00	265 799,00	–	1117,4%
Viešojo transporto parko, pritaikyto individualių poreikių asmenims, dalis	proc.	32,00	–	55,00 (+23,00)	41,00 ²⁴ (+9,00)	–	74,5% (39,1%)
Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“							
Naujo ar modernizuoto viešojo transporto naudotojų skaičius per metus	naudotojai per metus	–	–	13 342 446,00	0,00	–	0,0%
Numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis ²⁵	t CO2 ekv. per metus	–	–	530 227,00	0,00	–	0,0%
Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus	naudotojai per metus	–	–	214 122,00	302 562,00 ²⁶	–	141,3% ²⁷

Šaltinis: parengta Vertintojo

²³ negalima įvertinti, nes siektinos reikšmės nenustatytos

²⁴ Bendras pokytis sąlygotas ne vien tik intervencijų

²⁵ rodiklių siekiama ne projekto, o visos Investicijų programos uždavinio lygiu / kitomis pažangos priemonėmis. 2024 m duomenys

²⁶ suminio visų dviračių takų atkarpų naudotojų skaičiaus reikšmė neatsižvelgiant į galimą persidengimą

²⁷ turės būti fiksuojama faktinė reikšmė laikotarpio pabaigoje

Analizuojant rezultato rodiklius matyti, kad pažanga susisiekimo srityje yra labai netolygi. Dalies PP rezultato rodikliai tarpinio vertinimo metu jau yra pasiekti 100 proc. vertinant nuo galutinės reikšmės, tačiau yra rodiklių, kurie atsilieka nuo suplanuotos pažangos, arba intervencijos dar nėra prasidėjusios.

Didžiausia pažanga apskaičiuota alternatyviųjų degalų įkrovimo (849 proc. nuo tarpinės ir 350 proc. nuo galutinės reikšmės) bei dviračių infrastruktūros (1117 proc. ir 141 proc. nuo galutinės reikšmės) srityse, kur pasiekti rezultatai gerokai viršijo suplanuotas reikšmes. Tačiau, atsižvelgiant į Vertinimo ribojimus (neturime faktinių baigtų projektų duomenų ir vertiname pagal pasirašytas sutartis), šių rodiklių rezultatas neturėtų būti vertinamas. Bendras įkrovimo prieigų skaičius turėtų būti vertinamas tik po jų faktinio įrengimo (sutarties įgyvendinimo). Įkrovimo prieigų skaičiaus pokytis priklauso ne tik nuo intervencijų, be to, pats rodiklis labiau atitinka produkto rodiklį, o ne rezultatą (kaip rezultatas galėtų būti vertinamas įkrovimo tinklo padengiamumas, bendros instaliuotos galios santykis su TP (poreikiu), įkrovimo prieigų apkrovimas/panaudojimas). Dviračių infrastruktūros naudotojų skaičius taip pat galės būti įvertintas tik po projektų įgyvendinimo atliekant natūrinius srautų matavimus, be to, nėra patvirtintos metodikos leidžiančios planavimo metu apskaičiuoti, kiek naudotojų pritrauks vienas kilometras įrengtos infrastruktūros, arba kaip akumuliuoti atskirose infrastruktūros atkarpose skaičiuojamus naudotojus (kad nesidubliuotų). Dviračių infrastruktūros įrengimo atveju tikslingiau būtų pažangą vertinti pagal tinklo junglumą, kokybę, pasiekiamumą.

Kadangi rezultato rodiklių pasiekimas vertinamas pagal pasirašytas finansavimo sutartis, bendrame kontekste reikėtų išskirti alternatyviųjų degalų infrastruktūros rodiklį dar ir dėl to, kad šiuo atveju yra pasirašyta finansavimo sutartis ne su pareiškėju, o su kita administruojančia institucija - Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūra (toliau APVA). Finansavimo sutartyje numatytas finansavimas bei siekiamas rodiklis yra skirtas tęstiniam paraiškų teikimui ir savaime neužtikrina rodiklio pasiekimo.

Taip pat egzistuoja rodiklių, kurių neįmanoma apskaičiuoti pažangos priemonių lygmeniu tarpinio vertinimo metu. Tam yra dvi priežastys: pirma, kai kurių rodiklių siekiama ne projekto, o visos Investicijų programos uždavinio lygiu; antra, rodikliai negali būti apskaičiuoti tol, kol jų intervencijos nėra įgyvendintos. Antruoju atveju vertinimas atliekamas prie dabartinės reikšmės (esamos situacijos iki 2024 m. gruodžio 31 d.) pridedant sutartyse suplanuotą rodiklio pasiekimą. Pavyzdžiui, rodiklis „Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius, mln. keleivių“ taip pat negali būti apskaičiuotas, nes jo pokytis priklauso ne tik nuo intervencijų, bet ir nuo bendro keleivių srauto pokyčio, todėl siekiant įvertinti šio rodiklio pažangą svarbu ne tik intervencijų rezultatas, bet ir bendras pokytis, kuris bus žinomas tik 2030 m. įvertinus keleivių srautus.

Kiti rodikliai, kurių tarpinis vertinimas dėl minėtų priežasčių nėra galimas:

- krašto kelių dalis, atitinkanti suminio kelio dangos būklės indekso (toliau – DBI) siektiną reikšmę (proc.);
- panaikintų juodųjų dėmių dalis (proc.);
- žuvusiųjų ir sužeistųjų geležinkelių pervažose skaičius (sk. per metus);
- žuvusiųjų TEN-T keliuose skaičius (sk. per metus);
- elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke (proc.).

Ar yra PP rezultato rodiklių, kurie turi požymių būti nepasiekti?

Atliekant vertinimą nustatyti 6 rodikliai, kurie turi požymių būti nepasiekti.

Rodiklis „Krašto kelių dalis, atitinkanti suminio kelio dangos būklės indekso (DBI) siektiną reikšmę, proc.“ apskaičiuojamas pažangos priemonės lygiu, tačiau negali būti įvertintas kol projektai nebuvo įgyvendinti. Remiantis 2024 m. duomenis rodiklio reikšmė siekia 56,43 proc.²⁸ Kadangi pagal dabartines sutartis projektai, prisidedantys prie ne TEN–T tinklo kelių gerinimo veiklos, nebuvo pradėti, laikoma, kad šio rodiklio siekimas dar nepradėtas ir yra lygus 0 proc.

Rodiklio „Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius, mln. keleivių“ pasiekimas priklauso ne tik nuo intervencijų, bet ir nuo bendro keleivių srauto pokyčio. 2024 m. Lietuvos oro uostų duomenimis Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius siekė 6,6 mln. keleivių,²⁹ t. y. 0,1 mln. daugiau nei suplanuota pradinė reikšmė. Iki tarpinės 2025 m. reikšmės (7,5 mln.) dar trūksta 0,9 mln. keleivių. Lietuvos oro uostų teigimu tarpinę reikšmę planuojama pasiekti 2027 m., tačiau PP apraše numatyta, kad tarpinė reikšmė turėtų būti pasiekta 2025 m. Atsižvelgiant į tai vertinama, kad tarpinė reikšmė suplanuotu laiku nebus pasiekta. Vertinant galutinę reikšmę tikimasi, kad numatytais intervencijomis bus pritraukta 2,3 mln. keleivių (skaičiuojant nuo pradinės reikšmės tai leistų pasiekti apie 8,9 mln. keleivių), vadinasi likęs pokytis (2,1 mln. keleivių) turi būti įtakotas kitų veiksnių ar natūralaus prieaugio, kuris šiuo metu nėra pakankamas, todėl bendras rodiklis gali ir nepasiekti suplanuotos 11 mln. ribos.

Rodiklio „Panaikintų juodųjų dėmių dalis, proc.“ pasiekimui skirtos veiklos Vertinimo metu yra pradėtos, tačiau iki šios dienos veiklų apimtys nėra didelės, pavyzdžiui, pagal sudarytas sutartis įsipareigota įdiegti 1 oro sąlygų stebėjimo stotelę iš 30, rekonstruoti 1 iš 14 sankryžų. Dėl šios priežasties abejotina, ar dabartinės veiklos leis pasiekti suplanuotą rezultato rodiklį.

Rodiklio „Žuvusiųjų ir sužeistųjų geležinkelių pervažose skaičius per metus“ pasiekimui skirtos veiklos Vertinimo metu yra pradėtos, tačiau pagal sudarytas sutartis įsipareigoja įdiegti 10 eismo saugumo priemonių iš 30 planuojamų, todėl šio rodiklio pasiekimas mažai tikėtinas.

Rodiklis „Elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke, proc.“ 2025 m. liepos 1 d. duomenimis, Lietuvoje grynųjų elektra ir vandeniliu varomų lengvųjų TP skaičius siekė 35,5 tūkst., o tai sudarė 1,92 proc. viso lengvųjų automobilių parko.³⁰ Lyginant su nustatyta pradine reikšme (0,3 proc.), matomas augimas, tačiau pagal šiuo metu pasirašytas sutartis numatyta įsigyti tik 10,3 tūkst. TP, todėl vertinama, kad tarpinė reikšmė nebus pasiekta, o galutinės reikšmės įgyvendinimas taip pat kelia abejonių.

Taip pat reikia pabrėžti, kad į rodiklį įtraukiami ne tik gryniesi elektromobiliai, bet ir įkraunami hibridai, kurie važiuodami elektriniu režimu išmeta apie 68 g CO₂ / km³¹, o retai kraunant ir važiuojant ilgus atstumus elektros vartojimas sudaro tik apie 20–40 proc.³² Todėl vertinama, kad rodiklis turėtų būti skaičiuojamas tik gryniesiems elektromobiliams.

Atsižvelgiant į tai, kad rodiklio „TEN-T kelių tinklo dalis, atitinkanti ES reikalavimus TEN-T tinklo keliams, proc.“ siekiama reikšmė suformuluota kaip galutinė ES reikalavimus atitinkanti tinklo dalis

²⁸ Via Lietuva pateikti duomenys

²⁹ Lietuvos oro uostai. 2024 m. aviacijos statistikos apžvalga. Prieiga internetu: https://www.ltou.lt/uploads/documents/files/apie-oro-uostus/Aviacininkai/Statistika/2024/LTOU_infografikas_2024_bendras_LT.pdf

³⁰ Regitra. Statistika. Prieiga internetu: <https://www.regitra.lt/paslaugos/duomeniu-teikimas/statistika/#transporto-priemoniu-registracija>

³¹ Transport & Environment. Smoke screen: the growing PHEV emissions scandal. (2025). Prieiga internetu: <https://www.transportenvironment.org/articles/smoke-screen-the-growing-phev-emissions-scandal>

³² Aaron Isenstadt, Zifei Yang, Stephanie Searle, John German. Real world usage of plug-in hybrid vehicles in the United States (2022). Prieiga internetu: https://theicct.org/publication/real-world-phev-us-dec22/?gad_source=1&gad_campaignid=22639629046&gbraid=0AAAAA_pFled7hTm8C614Xn2IJ2eEZY0IU&gclid=CjwKCAjwx-zHBhBhEiwA-7Kjq64YWaBWBYYcVps55k9BGBAyVdJpUKckTw5G0WoZWtr9C_8dJav4RCIBoCmLgQAvD_BwE

(80,5 proc. viso tinklo), pasiekta reikšmė sudaro 95,9 proc. nuo tarpinės ir 84,6 proc. nuo galutinės reikšmės. Tačiau vertinant PP siekiamą rodiklio pokytį (+17,11 procentinio punkto) esama pažanga (+4,7 procentinio punkto) nuo tarpinės reikšmės siekia tik 62 proc., o nuo galutinės – 27 proc. Vertinama, kad pagal sudarytas sutartis tarpinė rodiklio reikšmė gali būti nepasiekta. Pažymėtina, kad su šiuo rodikliu siejamas produkto rodiklis „Rekonstruotų arba modernizuotų TEN-T kelių ilgis, km“ jau yra įgyvendintas 100 proc., tačiau rezultato rodikliai dar nepasiekti.

Koks yra PP rezultato rodiklių įgyvendinimo lygis ir planuojamas įgyvendinimas?

Atliekant Vertinimą dėl duomenų stokos apie faktiškai pasiektas užbaigtų projektų veiklas nėra galimybių nustatyti realų projektų indėlį į pažangos siekimą. Atsižvelgiant į tai, vertinamas pasirašytose sutartyse numatytų (įsipareigotų pasiekti) reikšmių pasiekimo lygis. Projektų sutarčių pasiekimo ir įgyvendinimo lygis pateikiamas lentelėje Nr. 6.

APIBENDRINIMAS. Atliktas vertinimas parodė, kad planavimo dokumentuose numatytų tikslų ir rezultato rodiklių reikšmių pasiekimo lygis yra labai netolygus. Dalis rodiklių reikšmingai viršijo suplanuotas reikšmes, o kai kurie pasiekti 100 proc. vertinant nuo galutinės siekiamos reikšmės. Tai reiškia, kad intervencijos šiose srityse buvo itin sėkmingos ir pasiekė suplanuotą pažangą.

Kita vertus, yra tikslų ir rezultato rodiklių, kurie atsilieka nuo suplanuotos pažangos. Identifikuota, jog dalis pažangos bus pasiekta vėlesniais metais nei buvo planuota, todėl vertinama, kad galutinės rodiklių reikšmės gali būti nepasiektos iki nustatyto pažangos termino (2030 m.).

Atsižvelgiant į vertinimo rezultatus, galima atmesti nulinę hipotezę ir patvirtinti alternatyvią – **dalies PP rodiklių reikšmių pasiekimo lygis nepakankamas galutinių tikslų pasiekimui (arba nesiekia nustatytos tarpinės reikšmės).**

4.2. Pažangos priemonių ar gairių veiklų / poveikių prisidėjimo prie suplanuotų rodiklių vertinimas

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.3.2. klausimą – kiek kiekviena suplanuota pažangos priemonių ar gairių veikla / poveiklė prisidėjo prie suplanuotų rodiklių pasiekimo? Pateikti rodiklių reikšmių pasiekimo tarpinius rezultatus. Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: nėra numatytų PP veiklų, kurios neprisideda (arba tik nežymiai prisideda) prie rezultato rodiklių pasiekimo.

H_A: dalis PP veiklų neprisideda (arba tik nežymiai prisideda) prie rodiklių pasiekimo.

Tikslinantys klausimai:

- Koks yra PP kiekvienos veiklos pasiektas rezultato rodiklis?
- Kokia dalis rezultato rodiklio tenka kiekvienai PP veiklai?

Koks yra PP kiekvienos veiklos pasiektas rezultato rodiklis? Kokia dalis rezultato rodiklio tenka kiekvienai PP veiklai?

Toliau pateiktoje lentelėje galima matyti, kokią faktinę rezultato rodiklio reikšmę pagal pasirašytas sutartis yra pasiekusi kiekviena veikla ir kokią dalį tai sudaro nuo tarpinės bei galutinės reikšmės. (žr. 7 lentelę).

7 lentelė. Rezultato rodiklių pasiekimo lygis pagal kiekvieną pažangos priemonės veiklą

Veiklos numeris ir pavadinimas	Rezultato rodiklis	Matavimo vienetas	Pasiekta reikšmė	Pasiekta dalis nuo tarpinės reikšmės, proc.	Pasiekta dalis nuo galutinės reikšmės, proc.
Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“					
1. TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas	TEN-T kelių tinklo dalis, atitinkanti ES reikalavimus TEN-T tinklo keliams	proc.	+4,70	62%	27,5%
	Naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų arba modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus	kel. km per metus	10 626 098,00	–	69,8%
	Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupyta laikas	darbo dienų per metus	74 349,00	–	72,5%
2. TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas	Naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų arba modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus	kel. km per metus	6 600 780,00	–	105,9%
	Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupyta laikas	darbo dienų per metus	10 532,00	–	100,0%
3. Kitų (ne TEN-T) kelių projektavimas ir statyba	Naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų arba modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus	kel. km per metus	0,00	–	0,0%
	Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupyta laikas	darbo dienų per metus	0,00	–	0,0%
Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“					
1. Triukšmo mažinimo priemonių geležinkelio ruožuose Klaipėdoje ir Kretingoje įrengimas	Gyventojų, gyvenančių ir veikiančių triukšmo prevencijos zonose, dalis, kuriai sumažintas geležinkelių keliamas triukšmas	proc.	69,00	–	100,0%
2. Transeuropinio transporto tinklo ruožo Kaišiadorys–Klaipėda (Draugystės st.) modernizavimas	Numatomas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis	t CO2 ekv. per metus	0,00	–	100,0%
Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“					
1. Vilniaus filialo naujojo terminalo statyba su būtina įranga ir atvykimo terminalo rekonstrukcija	Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius, mln. keleivių	mln. keleivių	n. d.	–	–
3. Ilgalaikio ir tvaraus skrydžių skatinimo modelio įgyvendinimas	Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius, mln. keleivių	mln. keleivių	n. d.	–	–
Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“					
1.5. Saugaus eismo priemonių, mažinančių arba visiškai šalinančių juodųjų dėmių riziką, įdiegimas	Panaikintų juodųjų dėmių dalis	proc.	n. d.	–	–
Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“					
Juodosios dėmės pase siūlomų eismo saugumo inžinerinių ar kitų inžinerinių sprendinių, kurie užtikrintų juodojoje dėmėje nustatytą inžinerinių kelio arba gatvės infrastruktūros saugumo trūkumų šalinimą, įgyvendinimas	Panaikintos juodosios dėmės ar avaringos vietos vietinės reikšmės keliuose (gatvėse)	sk.	9,00	–	64,3%

Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“					
1. Itin didelio pralaidumo elektroninių ryšių infrastruktūros plėtra	Būstai, turintys plačiajuosčio ryšio prieigos prie itin didelio pralaidumo tinklo abonementą	būstai	13 419,00	–	100,0%
	Įmonės, turinčios plačiajuosčio ryšio prieigos prie itin didelio pralaidumo tinklo abonementą	įmonės	1 213,00	–	100,0%
2. Ryšio bokštų statyba ir šviesolaidinių kabelių linijų tiesimas (CEF2)	Magistralės („Via Baltica“ ir „Rail Baltica“) padengtos kokybišku, nepertraukiamu 5G ryšiu	proc.	100,00	–	100,0%
	5G plėtros 2020–2025 m. gairių įgyvendinimo plane numatytų įvykdytų priemonių dalis	proc.	0,00	–	0,0%
3. Sudaryti galimybes skaitmeninei veiklai imlioms įmonėms ir įstaigoms gauti gigabitinės spartos plačiajuosčių ryšių	Gigabitinis junglumas užtikrintas privačioms ir viešosioms įmonėms, nevyriausybinėms ir vyriausybinėms organizacijoms ir savivaldybių institucijoms (socialinę ir ekonominę pažangą skatinantiems subjektams)	sk.	5 000,00	–	100,0%
	Pradėtos teikti 5G ryšio paslaugos miestų teritorijose, kituose magistraliniuose automobilių keliuose, valstybinės reikšmės geležinkelio linijose, oro ir jūrų uostuose	proc.	0,00	–	0,0%
4. Teritorijų planavimo dokumentų parengimas suplanuojant reikalingą elektroninių ryšių infrastruktūrą (ryšių bokštus) ir jai funkcionuoti reikalingą infrastruktūrą visoje valstybės teritorijoje	Parengtas ir patvirtintas elektroninių ryšių infrastruktūros vystymo visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje specialusis planas	vnt.	0,00	–	0,0%
Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“					
1. Taršių lengvojo transporto priemonių (M1 ir N1 klasės) pakeitimo į visai netaisius (elektra arba vandeniliu varomas) skatinimas	Elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke	proc.	+1,62	67,5%	8,4%
5. Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra (degalų papildymo punktai arba įkrovimo prieigos)	sk.	5 947,00	849%	349,8%
	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų įkrovimo prieigos	sk.	5 945,00	849%	349,7%
	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų degalų papildymo punktai	sk.	2,00	–	–
	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų degalų papildymo punktai, iš jų vandenilio degalų papildymo punktai	sk.	1,00	–	–
Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“					
1. Dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros vystymas	Dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius	naudotojai per metus	265 799,00	–	1117,4%
–	Viešojo transporto parko, pritaikyto individualių poreikių asmenims, dalis	proc.	41	–	74,5%
Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“					

Viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	Naujo ar modernizuoto viešojo transporto naudotojų skaičius per metus	naudotojai per metus	0,00	–	0,0%
–	Numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis	t CO2 ekv. per metus	0,00	–	0,0%
Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose	Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus	naudotojai per metus	302 562,00	–	141,3%

Šaltinis: parengta Vertintojo

Atliktas vertinimas parodė, kad daugumos PP veiklų rezultato rodikliai nesidubliuoja, t. y. kiekvienai veiklai paprastai nustatomi specifiniai rodikliai (žr. 8 lentelę). Tik dvi PP turi vienodus rodiklius skirtingoms veikloms:

- PP 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“ – šiuo atveju nebuvo galimybės įvertinti atskirų veiklų indėlio, nes tarpinio vertinimo metu nebuvo duomenų apie rodiklių pasiekimą. Kita vertus, remiantis PP aprašu, galima matyti, kad po įgyvendinimo pirmoji veikla prie rodiklio nuo pradinės reikšmės prisidės 44,4 proc. o antroji – 6,7 proc. Likusi dalis (48,9 proc.) turėtų kisti dėl natūralaus keleivių skaičiaus pokyčio.
- PP 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ – nustatyta, kad veikla „TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas“ reikšmingiau prisideda prie rodiklio pasiekimo nei veikla „TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas“.

8 lentelė. Rezultato rodiklio dalis tenkanti kiekvienai veiklai

Pažangos priemonė	Veiklos numeris ir pavadinimas	Rezultato rodikliai		
		Naujai pastatyti, rekonstruoti, atnaujinti arba modernizuoti kelių naudotojų skaičius per metus	Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupyta laikas	Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius, mln. keleivių
Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“	1. TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas	62%	88%	–
	2. TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas	38%	12%	–
	3. Kitų (ne TEN-T) kelių projektavimas ir statyba ³³	0%	0%	–
Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“	1. Vilniaus filialo naujojo terminalo statyba su būtinąja įranga ir atvykimo terminalo rekonstrukcija	–	–	0% ³⁴
	3. Ilgalaikio ir tvaraus skrydžių skatinimo modelio įgyvendinimas	–	–	0% ³⁵

Šaltinis: parengta Vertintojo

APIBENDRINIMAS. Atliktas vertinimas rodo, kad dauguma PP veiklų turi nesidubliuojančius rodiklius. Kai kuriais atvejais veiklos dar nėra sukūrusios pažangos, todėl jų poveikio negalima įvertinti. Taip pat nustatyta, kad PP 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ veikla „TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas“ generuoja didesnę pažangos dalį nei „TEN-T

³³ veiklos vykdymas ir įgyvendinimas dar ne pradėtas

³⁴ veikla prie rezultato rodiklio po vykdymo turėtų prisidėti 44,4 proc.

³⁵ veikla prie rezultato rodiklio po vykdymo turėtų prisidėti 6,7 proc.

visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas“. Tuo tarpu oro transporto PP dar nebuvo galimybės įvertinti dėl duomenų stokos, tačiau pagal PP aprašą žinoma, kad didžiąją pažangos dalį sudarys pirmosios veiklos rezultatai. Visgi vertinama, kad visos įgyvendinamos veiklos ženkliai prisideda prie rezultato rodiklio, todėl patvirtinama nulinė hipotezė – nėra numatytų PP veiklų, kurios neprisideda (arba tik nežymiai prisideda) prie rezultato rodiklių pasiekimo.

4.3. Tikslų pasiekimo vertinimas

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.3.3. klausimą – kokia tikimybė, kad tikslai bus pasiekti? Kokie yra sėkmės ir rizikos veiksniai (vidiniai ir išoriniai)? Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: tikslai bus pasiekiami laiku ir pilna apimtimi.

H_A: dalis tikslų bus nepasiekti nustatytu laiku, arba bus pasiekti nepilna apimtimi.

Tikslinantys klausimai:

- Ar dabartinis pažangos tempas leidžia manyti, kad tikslai bus pasiekti laiku?
- Kokie yra pagrindiniai vidiniai (instituciniai, valdymo) ir išoriniai (ekonominiai, politiniai) sėkmės ir rizikos veiksniai?

Ar dabartinis pažangos tempas leidžia manyti, kad tikslai bus pasiekti laiku?

Vertinama, kad dabartinis pažangos tempas nebūtinai leis visus numatytus tikslus pasiekti laiku. Pavyzdžiui, tarpinio vertinimo metu nustatyta, kad rodiklis „Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius, mln. keleivių“; „Elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke, proc.“ ir kiti aukščiau minėti rodikliai šiuo metu atsilieka nuo suplanuotos pažangos ir tarpinio vertinimo metu nėra pasiekę suplanuotų tarpinių reikšmių arba pasiekimas nuo galutinės reikšmės neviršija pusės reikšmės – t. y. 50 proc.

Kita vertus, yra tokių rodiklių, kurie pagal pasirašytas sutartis jau dabar pasiekė arba stipriai viršija galutinės rodiklių reikšmes. Jei šios sutartys bus įgyvendintos laiku ir pasiekti numatyti rodikliai, galima teigti, kad tikslai bus pasiekti laiku.

Kokie yra pagrindiniai vidiniai (instituciniai, valdymo) ir išoriniai (ekonominiai, politiniai) sėkmės ir rizikos veiksniai?

Interviu su respondentais metu nustatyti pagrindiniai sėkmės ir rizikos veiksniai įgyvendinant projektus.

Pagrindiniai sėkmės veiksniai:

- Gerai suplanuoti projektai: aiškiai apibrėžti tikslai, realistiški terminai, tinkamai įvertintos rizikos ir užtikrintas įgyvendinamumas.
- Finansiniai ištekliai: pakankamas finansavimas ir jo užtikrinimas veiklų tęstinumui.
- Politiniai ciklai: ilgalaikės vizijos ir tikslų tęstinumas nepriklausomai nuo politinės valdžios pasikeitimų ir skirtingų finansavimo periodų bei šaltinių.

Pagrindiniai rizikos veiksniai:

- Tęstinumas: dėl finansavimo šaltinių neapibrėžtumo veiklos dažnai įgyvendinamos fragmentiškai, o jų pilnas užbaigimas lieka neaiškus.

- Finansavimo stoka – realus lėšų poreikis viršija turimą finansavimą, todėl kyla rizika neįgyvendinti suplanuotų veiklų iki galo.
- Techniniai trikdžiai – rangovų vėlavimas ar nesugebėjimas užbaigti projektų nustatytais terminais.

APIBENDRINIMAS. Atliktas tarpinis vertinimas parodė, kad pažangos priemonių įgyvendinimas vyksta netolygiai. Kai kurie rodikliai, pavyzdžiui, elektromobilių dalis lengvųjų automobilių parke ar oro transporto keleivių skaičius, reikšmingai atsilieka nuo suplanuotos pažangos ir nėra pasiekę tarpinių reikšmių. Jų įgyvendinimo lygis siekia mažiau nei pusę galutinių rodiklių. Tai rodo, kad ne visos sritys vystosi pakankamai sparčiai, kyla rizika dalies tikslų nepasiekti nustatytu laiku. Kita vertus, yra veiklų, kurių rodikliai pagal pasirašytas sutartis jau dabar pasiekė arba viršija galutines reikšmes. Tai leidžia teigti, kad bent dalis tikslų bus įgyvendinta laiku, jei projektai bus užbaigti pagal planą.

Pagrindiniai sėkmės veiksniai yra gerai suplanuoti projektai, užtikrinti finansiniai ištekliai ir ilgalaikė politinė vizija. Tuo tarpu pagrindinės rizikos siejamos su finansavimo šaltinių neapibrėžtumu, lėšų stoka bei techniniais trikdžiais, susijusiais su projekto įgyvendinimo terminais.

Remiantis atlikta analize, galima atmesti nulinę hipotezę ir patvirtinti alternatyvią – **dalį tikslų bus nepasiekti nustatytu laiku, arba bus pasiekti nepilna apimtimi.**

5. Pažangos priemonių įgyvendinimo efektyvumo vertinimas

Skyriuje analizuojamas 10.4. Vertinimo uždavinys – įvertinti pažangos priemonių įgyvendinimo efektyvumą. Atliekant uždavinio vertinimą atsakoma į šiuos TS pateiktus Vertinimo klausimus:

10.4.1. Ar pasirinktos priemonės ir joms įgyvendinti skirtos lėšos yra pakankamos, kad būtų pasiekti nustatyti tikslai ir įvykdyti uždaviniai, pasiekti rodikliai?

10.4.2. Ar vertinamu laikotarpiu rezultatai pasiekti ekonomiškai naudojant išteklius?

10.4.3. Ar panaudoti ištekliai yra proporcingi pasiektiems rezultatams ir koku lygiu? Ar su tais pačiais (ar mažesniais) kaštais buvo galima pasiekti geresnių rezultatų?

5.1. Pasirinktoms priemonėms ir joms įgyvendinti skirtų lėšų pakankamumo vertinimas nustatytų tikslų, uždavinių ir rodiklių pasiekimui

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.4.1. klausimą – ar pasirinktos priemonės ir joms įgyvendinti skirtos lėšos yra pakankamos, kad būtų pasiekti nustatyti tikslai ir įvykdyti uždaviniai, pasiekti rodikliai? Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: skiriamos lėšos yra pakankamos PP įgyvendinti ir planuojamiems rodikliams pasiekti.

H_A: ne visoms PP yra skirtas pakankamas finansavimas ir rodikliai nebus pasiekti.

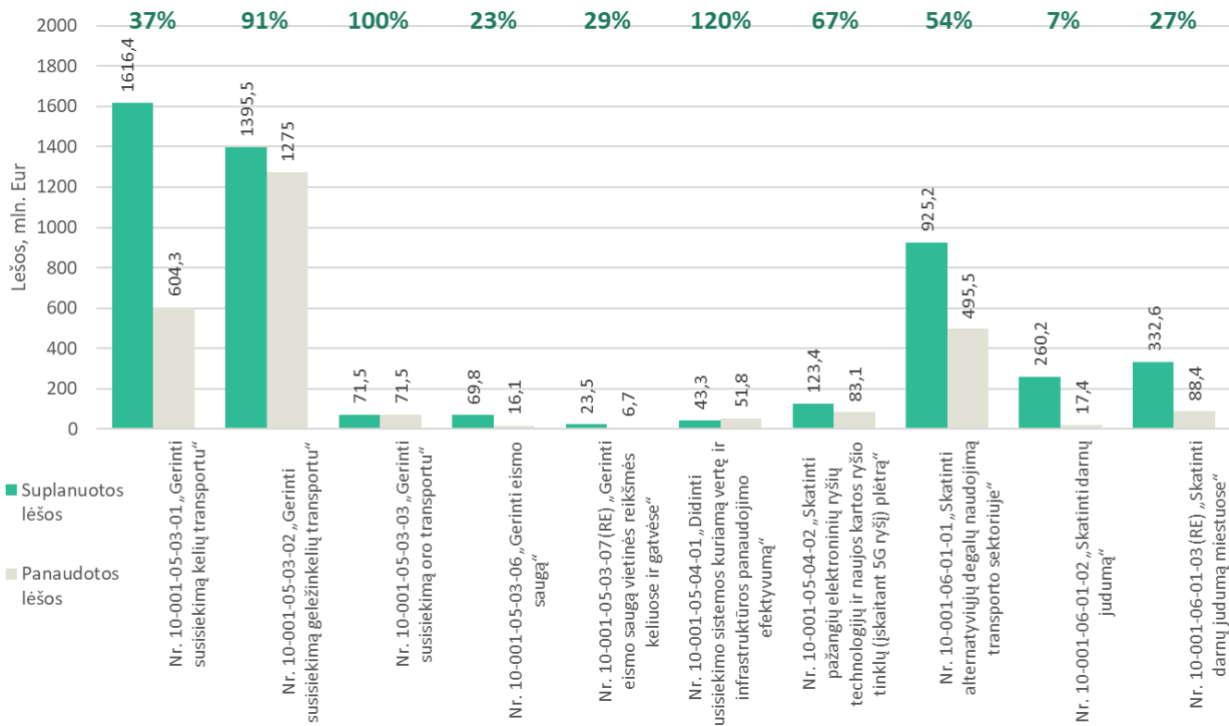
Tikslinantys klausimai:

- Kokios investicijos yra numatytos PP?
- Kiek lėšų jau yra panaudota esamam rezultato rodikliui pasiekti?
- Koks yra nepanaudotų investicijų ir neįgyvendinto rodiklio santykis?
- Ar yra priemonių, kurių projektams nustatytas lėšų nepakankamumas?

Kokios investicijos yra numatytos PP?

Bendra visų PP apimtis sudaro 4 856,3 mln. Eur. iš kurių 2 476,7 mln. Eur sudaro ES lėšos, 1 582,7 mln. Eur nacionalinės lėšos ir 796,9 mln. Eur privačios lėšos. Remiantis 2025 m. liepos 1 d. duomenimis, pagal pasirašytas sutartis faktiškai panaudota 2 709,6 mln. Eur, t. y. 55,8 proc. viso suplanuoto biudžeto.

Toliau paveiksle pateikiamos suplanuotos ir faktiškai panaudotos investicijos, o grafiko viršuje žaliu tekstu – jų santykis pagal kiekvieną pažangos priemonę (žr. 12 paveikslą).



12 paveikslas. Suplanuotų ir panaudotų lėšų santykis

Šaltinis: parengta Vertintojo

Suplanuotų ir faktiškai panaudotų lėšų santykis tarp atskirų pažangos priemonių svyruoja nuo 7 iki 120 proc. Analizė rodo, kad:

- viena PP viršijo suplanuotą biudžetą;
- viena PP panaudojo visą suplanuotą biudžetą;
- viena PP išnaudojo beveik visą biudžetą (91 proc.);
- dvi PP panaudojo daugiau kaip pusę suplanuoto biudžeto;
- viena PP panaudojo šiek tiek daugiau nei trečdalį;
- keturios PP nepanaudojo net trečdaliaus suplanuoto biudžeto.

Kiek lėšų panaudota esamam rezultato rodikliui pasiekti? Koks yra nepanaudotų investicijų ir neįgyvendinto rodiklio santykis?

Toliau lentelėje pateiktas vidutinis PP rezultato rodiklių pasiekimo lygmuo, vertinant nuo galutinės reikšmės, ir panaudotų lėšų dalis nuo suplanuoto biudžeto (žr. 9 lentelę). Vidutiniam rezultato rodiklių pasiekimo lygmeniui apskaičiuoti buvo naudojamas visų PP rezultato rodiklių reikšmių aritmetinis vidurkis.

Paskutiniame stulpelyje apskaičiuotas rodiklių pasiekimo ir panaudotų lėšų santykis, kuris atspindi lėšų panaudojimo efektyvumą. Jei santykis yra didesnis nei 1, tai reiškia, kad pasiekti rezultatai proporcingai viršija lėšų panaudojimą, o jei santykis mažesnis už 1 – rodiklių įgyvendinimas atsilieka nuo investuotų lėšų.

Vertinant panaudotų lėšų ir pasiekto rezultato rodiklio santykį, nustatyta, kad daugeliu atvejų panaudotos lėšos atitinka arba viršija pasiektą rodiklį. Tačiau identifikuoti du atvejai, kai lėšos Vertinimo metu buvo panaudotos neefektyviai, arba jų efektyvumo neįmanoma nustatyti.

Pirmasis atvejis – PP Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“. Vidutinis rezultato rodiklių pasiekimo lygmuo

siekia 57,1 proc., o panaudotų lėšų – 70,2 proc. Pažymėtina, kad šios PP veiklos yra labai nelygiavertės: likusioms įgyvendinti veikloms ir rodikliams nebūtinai didelis biudžetas, todėl bendras veiklų bei rodiklių svoris yra nevienodas ir turi įtakos vertinimui.

Antrasis atvejis – PP Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“. 2024 m. duomenimis, rezultato rodiklio pažanga siekia tik 2,7 proc., nors pagal pasirašytas sutartis intervencijoms jau yra išnaudotas visas biudžetas. Tačiau fiksuojama pažanga yra paveikta ne vykdomų intervencijų (terminalo statybos), o kitų veiksmų, todėl negali būti siejama su panaudotomis lėšomis. Taip pat Vertinimo metu nėra galimybės tiksliai nustatyti, kokią pažangą sukūrė įgyvendintos intervencijos, kadangi jų faktiniai rezultatai bus matomi tik po 2030 m.

9 lentelė. Rodiklio ir panaudotų lėšų santykis

Pažangos priemonės pavadinimas	Vidutinis pažangos priemonės rezultato rodiklių pasiekimo lygmuo nuo siektinos galutinės reikšmės	Panaudotos lėšos nuo suplanuotų proc.	Santykis
Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“	58,3%	37,4%	1,56
Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“	100,0%	91,4%	1,09
Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“	2,7% ³⁶	100,0%	0,03
Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“	–	23,1%	–
Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“	64,3%	28,5%	2,25
Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ ³⁷	157,1%	119,6%	1,31
Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“	57,1%	70,2%	0,81
Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“	233,2%	53,6%	4,35
Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“ ³⁸	1117,4%	6,7%	167,09
Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“	35,3%	26,6%	1,33

Šaltinis: parengta Vertintojo

Ar yra priemonių, kurių projektams nustatytas lėšų nepakankamumas?

Kadangi vertinimo metu nėra žinomas projektų užbaigtumo lygis, nėra galimybių nustatyti, ar atskiriems projektams trūksta lėšų. Vis dėlto vertinimą galima atlikti pagal pasirašytų sutarčių duomenis – numatytas (įsipareigotas) pasiekti rodiklių reikšmes ir planuojamas panaudoti lėšas.

Tarpinio vertinimo metu iš gautų duomenų matyti, kad:

³⁶ prie rodiklio įtrauktas ne intervencijų rezultatams kadangi Vertinimo metu nėra žinomas intervencijų poveikis

³⁷ vertinami produkto rodikliai

³⁸ rodiklis „Viešojo transporto parko, pritaikyto individualių poreikių asmenims, dalis“ neįtrauktas, kadangi lėšos skiriamos per kitas PP

- PP Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ – panaudota 120 proc. suplanuoto biudžeto (viršyta planuota apimtis). Darytina išvada, kad šiai PP trūko suplanuotų lėšų.
- PP Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“ – panaudotas visas suplanuotas biudžetas, tačiau nežinoma, ar suplanuoti rodikliai bus pasiekti; be to, identifikuota, kad pagrindinio pažangos rodiklio tarpinė reikšmė nebuvo pasiekta.
- PP Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“ – panaudota 91 proc. suplanuotų lėšų, o pagal pasirašytas sutartis planuojama pasiekti visus rodiklius. Vis dėlto, jeigu užbaigus projektus paaiškėtų, kad rodikliai nebus pasiekti, likęs finansinis rezervas yra minimalus.

APIBENDRINIMAS. Atliktas vertinimas parodė, kad pasirinktos priemonės ir joms įgyvendinti skirtos lėšos ne visada yra pakankamos nustatytiems tikslams ir rodikliams pasiekti. Bendra PP investicijų apimtis siekia 4 856,3mln. Eur, o 2025 m. liepos 1 d. duomenimis buvo panaudota 55,8 proc. suplanuoto biudžeto. Vis dėlto lėšų panaudojimo lygis tarp atskirų pažangos priemonių labai nevienodas – nuo 7 iki 120 proc.

Įvertinus rodiklių pasiekimo ir panaudotų lėšų santykį matyti, kad daugumoje PP pasiekti rezultatai proporcingai viršija investicijų panaudojimą, kas liudija apie santykinai aukštą lėšų efektyvumą. Tik viena PP – „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“ – pasižymi žemesniu santykiu (0,81), t. y. čia pasiekimai atsilieka nuo panaudotų lėšų.

Identifikuota ir atvejų, kai lėšų nepakako arba finansinis rezervas išliko minimalus. Pavyzdžiui, PP Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ panaudota net 120 proc. suplanuoto biudžeto, o PP Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“ išnaudotas visas biudžetas, bet pagrindinė tarpinė rodiklio reikšmė taip ir nebuvo pasiekta. Tuo tarpu lėšų panaudojimas geležinkelių transporto priemonei siekia 91 proc., tačiau rezervas, jei rodiklių nepavyktų pasiekti, yra itin ribotas.

Apibendrinant galima teigti, kad nulinė hipotezė nepasitvirtino – ne visoms pažangos priemonėms skirtas finansavimas yra pakankamas. Tikslinga pripažinti alternatyviają hipotezę – **dalies PP rodiklių reikšmių pasiekimo lygis nepakankamas galutinių tikslų pasiekimui (arba nesiekia nustatytos tarpinės reikšmės).**

5.2. Rezultatų vertinimas pagal išteklių naudojimo efektyvumą

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.4.2. klausimą – **ar vertinamu laikotarpiu rezultatai pasiekti ekonomiškai naudojant išteklius?** Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: vertinamu laikotarpiu ištekliai rezultatų pasiekimui naudojami ekonomiškai.

H_A: atskirų rezultatų (rodiklių) pasiekimui ištekliai naudojami neefektyviai.

Tikslinantys klausimai:

- Kokios investicijos yra numatytos kiekvienai PP veiklai?
- Kiek lėšų sunaudota kiekvienai veiklai?
- Kiek lėšų sunaudota santykiniam rodiklio vienetui pasiekti?

Kokios investicijos yra numatytos kiekvienai PP veiklai? Kiek lėšų sunaudota kiekvienai veiklai?

Toliau lentelėje pateikiama detalesnė informacija apie suplanuotas ir panaudotas lėšas pagal kiekvieną PP veiklą (žr. 10 lentelę). Nuo viso PP biudžeto pasirašytomis sutartimis jau yra išnaudota 55,7 proc.

10 lentelė. Suplanuotos ir panaudotos lėšos pagal veiklas

Veiklos numeris ir pavadinimas	Planuojamos skirti lėšos, mln. Eur	Panaudotos lėšos pagal pasirašytas sutartis, mln. Eur	Panaudotų lėšų dalis nuo suplanuotų, proc.
Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“			
1. TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas	676,163	551,872	82%
2. TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas	583,321	52,403	9%
3. Kitų (ne TEN-T) kelių projektavimas ir statyba	167,104	0,000	0%
4. Žvyrkelių asfaltavimas	189,808	0,000	0%
Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“			
1. Triukšmo mažinimo priemonių geležinkelio ruožuose Klaipėdoje ir Kretingoje įrengimas	9,625	9,517	99%
2. Transeuropinio transporto tinklo ruožo Kaišiadorys–Klaipėda (Draugystės st.) modernizavimas	243,619	123,224	51%
3. EITP 2021–2027 m. lėšomis finansuojami projektai	1142,258	1142,258	100%
Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“			
1. Vilniaus filialo naujojo terminalo statyba su būtina įranga ir atvykimo terminalo rekonstrukcija	4,000	4,000	100%
2. Lietuvos susisiekimo oro transportu su strateginėmis kryptimis poreikius geriausiai tenkinančio skrydžių skatinimo modelio verslo plano parengimas	0,262	0,262	100%
3. Ilgalaikio ir tvaraus skrydžių skatinimo modelio įgyvendinimas	31,780	31,780	100%
4. EITP 2021–2027 m. lėšomis finansuojami projektai	35,442	35,442	100%
Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“			
1.1. Eismo kontrolės sistemų diegimas (Sanglaudos fondas (toliau – SaF, 3.1.2 veikla)	4,488	1,207	27%
1.2. Vieno lygio geležinkelio pervažių modernizavimas (SaF 3.1.1 veikla)	11,644	14,464	124%
1.3. Dviejų lygių pėsčiųjų perėjų įrengimas ir (ar) modernizavimas	18,279	0,000	0%
1.4. Sankryžių rekonstravimas	3,750	0,000	0%
1.5. Saugaus eismo priemonių, mažinančių arba visiškai šalinančių juodųjų dėmių riziką, įdiegimas	31,629	0,400	1%
Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“			
1. Juodosios dėmės pase siūlomų eismo saugumo inžinerinių ar kitų inžinerinių sprendinių, kurie užtikrintų juodojoje dėmėje nustatytų inžinerinių kelio arba gatvės infrastruktūros saugumo trūkumų šalinimą, įgyvendinimas	23,529	6,670	28%
Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“			
1. Sudarytos galimybės skatinti susisiekimo inovacijas	29,646	38,104	129%
2. Susisiekimo inovacijų skatinimo socialinio-ekonominio poveikio įvertinimas	0,003	0,003	100%

3. Krovinių rinkų diversifikavimo galimybių studija	0,484	0,484	100%
4. EITP 2021–2027 m. lėšomis finansuojami projektai	13,169	13,169	100%
Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“			
1. Itin didelio pralaidumo elektroninių ryšių infrastruktūros plėtra	30,373	30,345	100%
2. Ryšio bokštų statyba ir šviesolaidinių kabelių linijų tiesimas (CEF2)	34,000	3,764	11%
3. Sudaryti galimybes skaitmeninei veiklai imlioms įmonėms ir įstaigoms gauti gigabitinės spartos plačiajuosčių ryšių	49,000	48,998	100%
4. Teritorijų planavimo dokumentų parengimas suplanuojant reikalingą elektroninių ryšių infrastruktūrą (ryšių bokštus) ir jai funkcionuoti reikalingą infrastruktūrą visoje valstybės teritorijoje	5,000	0,000	0%
Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“			
1. Taršių lengvojo transporto priemonių (M1 ir N1 klasės) pakeitimo į visai netaršias (elektra arba vandeniliu varomas) skatinimas	433,502	205,208	47%
2. Taršių sunkiojo transporto priemonių (N2, N3, M2 ir M3 klasės) pakeitimo į netaršias arba visai netaršias skatinimas	146,386	11,598	8%
3. Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti visai netaršias transporto priemones	84,000	85,876	102%
4. Visai netaršių transporto priemonių gamybos skatinimas	7,480	1,868	25%
5. Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra	215,847	173,952	81%
6. Viešųjų suslėgtų biodujų pildymo stotelių (pritaikytų pildyti biometanu) įrengimas	16,335	0,000	0%
7. Viešųjų vandenilio pildymo punktų įrengimas	10,648	5,950	56%
8. Skatinimas įsigyti netaršias vidaus vandenų transporto priemones	11,000	11,053	100%
Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“			
1. Dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros vystymas	260,189	17,350	7%
Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“			
1. Viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	160,000	0,000	0%
2. Viešųjų alternatyviųjų degalų įkrovimo ir (ar) papildymo infrastruktūros plėtra	16,050	0,000	0%
3. Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose	100,000	80,245	80%
4. Darnaus judumo mieste planuose numatytų priemonių, prisidedančių prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo, įgyvendinimas	56,515	8,145	14%

Šaltinis: parengta Vertintojo

Vertinant PP pagal atskiras veiklas matyti labai nevienodas lėšų panaudojimo pasiskirstymas. Vienoms veikloms jau yra išnaudota beveik visas joms skirtas biudžetas, kitoms – tik apie pusę, o likusioms veikloms kol kas panaudota tik labai maža dalis viso biudžeto. Pavyzdžiui, PP Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ atveju pirmajai veiklai yra panaudota 82 proc. numatyto biudžeto, antrajai – 9 proc., o trečiosios veiklos įgyvendinimas dar nepradėtas. Toks nevienodas lėšų panaudojimo tempas rodo, kad pažangos priemonių įgyvendinimas nėra tolygus.

Atliekant vertinimą nustatytos trys veiklos jau viršijusios numatytą finansavimo limitą:

- PP „Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“ veiklai „Vieno lygio geležinkelio pervažų modernizavimas“ yra išnaudota 130 proc. biudžeto, tačiau pasiektas produkto rodiklis siekia tik 40 proc.

- PP „Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ veiklai „Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti visai netaišias transporto priemones“ yra sunaudota 103 proc. biudžeto ir pasiekta 106 proc. produkto rodiklio, todėl vertinama, kad pasiektas rodiklis atitinka sunaudotas lėšas;
- PP Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ veiklai „Sudarytos galimybės skatinti susisiekimo inovacijas“ suplanuotas biudžetas viršytas 29 proc., o pasiektas rodiklis sudaro daugiau nei 400 proc., todėl vėlgi vertinama, kad lėšos panaudotos efektyviai.

Kiek lėšų sunaudota santykiniam rodiklio vienetui pasiekti?

Toliau pateiktoje lentelėje nurodoma, kiek lėšų yra sunaudota kiekvienoje PP vienam santykiniam produkto rodiklio vienetui pasiekti (žr. 11 lentelę). Skaičiavimai atliekami remiantis projektų lygmens duomenimis. Bendra projektams skirtų lėšų suma dalinama iš planuojamos pasiekti reikšmės atitinkamuose projektuose.

11 lentelė. Lėšų sąnaudos vienam produkto rodiklio vienetui pasiekti

Produkto rodiklis	Matavimo vienetas	Lėšų sąnaudos vienam rodiklio vienetui pasiekti
Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“		
Rekonstruotų arba modernizuotų kelių ilgis – TEN-T, km	km	8 393 881,71
Rekonstruotų arba modernizuotų kelių ilgis – ne TEN-T, km	km	–
Išasfaltuota žvyrkelių, km	km	–
Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“		
Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės geležinkeliuose	vnt.	3 172 206,24
Rekonstruotų arba modernizuotų geležinkelių ilgis – TEN-T	km	383 876,14
„Rail Baltica“ ruožo „Lenkijos ir Lietuvos valstybės siena–Kaunas–Vilnius“ statybų techninis projektas, komplektas	vnt.	127 257 519,06
Geležinkelio magistralinės linijos tiesimas ruože „Ryga–Latvijos ir Lietuvos valstybės siena–Kaunas“, kilometrai	km	15 726 071,24
Krovinių krovos objekto statybos darbai, vienetai	vnt.	26 553 000,00
Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“		
Pastatytas naujas terminalas, vnt.	vnt.	4 000 000,00
Parengtas strateginių krypčių verslo planas, vnt.	vnt.	262 000,00
Skrydžių kryptys, kurių pasiekiamumui užtikrinti įgyvendinamos skatinimo priemonės, vnt.	vnt.	2 270 000,00
Baigtas visos sistemos informacijos valdymo sąsajos kūrimas ir tarpinės programinės įrangos kūrimas ir diegimas, testavimo ataskaita	vnt.	1 503 369,00
Platformų plėtojimas ir diegimas, ataskaita	vnt.	9 164 257,96
Praplėstas Kauno oro uosto šiaurinis peronas, vnt.	vnt.	16 868 430,00
Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“		
Įdiegtos eismo kontrolės sistemos keliuose	vnt.	–

Įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės geležinkeliuose	vnt.	445 276,40
Įrengtos kelių oro sąlygų stotelės	vnt.	–
Rekonstruotos sankryžos	vnt.	–
Eismo saugumo rodiklių, kuriems nustatytos reikšmės, skaičius	vnt.	50 000,00
Panaikinta juodoji dėmė	vnt.	–
Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“		
Įdiegtos saugų eismą gerinančios priemonės vietinės reikšmės keliuose (gatvėse)	sk.	709 210,83
Integruotos teritorinio vystymo strategijos, kurioms suteikta parama	indėlis į strategijas	–
Gyventojai, kuriems taikomi projektai, vykdomi pagal integruotas teritorinio vystymo programas	asm.	–
Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“		
Paskirta kompetentinga institucija susisiekimo inovacijų priemonėms administruoti	vnt.	0,00
Pradėti įgyvendinti susisiekimo inovacijų skaitmeniniai sprendimai	sk.	1 229 153,11
Atliktas susisiekimo inovacijų skatinimo socialinio- ekonominio poveikio įvertinimas	vnt.	2 500,00
Parengta krovinių rinkų diversifikavimo galimybių studija	vnt.	484 000,00
Visų nacionalinių ir tarpvalstybinių bandomųjų projektų ir išankstinio testavimo aprašymas ir darbo planas, dokumentas	vnt.	1 880 000,00
Įrengta aukštos įtampos sausumos jėgainė, vienetai	vnt.	5 057 368,50
Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“		
Papildomi būstai, turintys itin didelio pralaidumo plačiajuostę prieigą	būstai	2 190,81
Papildomos įmonės, turinčios itin didelio pralaidumo plačiajuostę prieigą	įmonės	259 358,17
Sukurta gigabitinės spartos infrastruktūra, km	km	23 901,45
Sukurta gigabitinės spartos infrastruktūra, vnt.	vnt.	4 083 164,98
Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“		
Įsigytų ir Lietuvoje registruotų grynųjų elektromobilių skaičius	sk.	3 763,49 ³⁹
Įsigytų ir Lietuvoje registruotų netaršių transporto priemonių skaičius	sk.	8 793,10
Pristatyta elektra ir vandeniliu varomų viešojo transporto priemonių (autobusų)	sk.	312 274,95
Lietuvoje pagamintų (surinktų) ir modifikuotų elektrinių autobusų skaičius	sk.	266 858,13
Pradėjusios veikti viešosios ir pusiau viešosios įkrovimo prieigos ir labai didelės galios įkrovimo prieigos kroviniui ir (arba) autobusams	sk.	20 528,99

³⁹ Skaičiuojama tik valstybės dotacijos dalis, neskaičiuojama pilna elektromobilio kaina.

Paslaugas teikiančios viešosios suslėgtų biodujų ir vandenilio stotelės	sk.	2 974 780,64
Nesavaeigės baržos įsigijimas ir pristatymas	sk.	
100 procentų elektrinio krano įsigijimas ir pristatymas	sk.	11 053 239,47 ⁴⁰
Elektrinio laivo įsigijimas ir pristatymas	sk.	
Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“		
Parengtos dviračių transporto plėtros strateginės gairės, vnt.	vnt.	0,00
Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama	km	620 101,90
Įrengta ar rekonstruota dviračiams skirta infrastruktūra, km	km	–
Naujai nutiestų ar atnaujintų dviračių arba bendrų dviračių ir pėsčiųjų takų ilgis, km	km	–
Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“		
Kolektyviniam viešajam transportui skirtų ekologiškų riedmenų pajėgumai	kel.	–
Įsigytos nulinės emisijos viešojo transporto priemonės	sk.	–
Alternatyviųjų degalų infrastruktūra (degalų papildymo/ įkrovimo punktai)	degalų papildymo / įkrovimo punktai	–
Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama	km	774 090,30
Įgyvendintos darnaus judumo priemonės	sk.	542 984,11

Šaltinis: parengta Vertintojo

APIBENDRINIMAS. Nustatyta, kad tarpinio vertinimo metu yra veiklų, kurioms suplanuotas biudžetas yra viršytas. Taip pat pastebima, kad yra atvejų kai lėšos buvo naudojamos neefektyviai, nes veiklai skirtas biudžetas buvo viršytas, o nustatyti rodikliai nepasiekti. Atsižvelgiant į tai, nulinė hipotezė atmeta, o alternatyvi patvirtinama – **atskirų rezultatų (rodiklių) pasiekimui ištekliai naudojami neefektyviai.**

5.3. Planavimo dokumentuose nurodytų tikslų ir rezultatų, rodiklių reikšmių pasiekimo lygio vertinimas

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.4.3. klausimą – **ar panaudoti ištekliai yra proporcingi pasiektiems rezultatams ir kokių lygiu? Ar su tais pačiais (ar mažesniais) kaštais buvo galima pasiekti geresnių rezultatų?** Siekiant atsakyti į šį klausimą iškeltos hipotezės ir tikslinantys klausimai.

Hipotezės:

H₀: didžiausios intervencijos ir finansavimas yra skiriamas toms veikloms, kurios labiausiai prisideda prie rezultato rodiklių pasiekimo.

H_A: atskiriems rodikliams pasiekti (atitinkamų veiklų finansavimui) naudojami neproporcingi ištekliai.

Tikslinantys klausimai:

⁴⁰ Nėra galimybės išskirti, nes rodikliai siekiami tame pačiame projekte.

- Koks yra kiekvienai PP veiklai panaudotų lėšų ir pasiekto rodiklio santykis?
- Ar yra identifiktuotas projektas, kuriam skirtas / panaudotas finansavimas ir siekiamas rezultatas yra neproporcingas?

Koks yra kiekvienai PP veiklai panaudotų lėšų ir pasiekto rodiklio santykis?

Toliau lentelėje apskaičiuota vienam santykiniam vienetui tenkanti lėšų dalis (žr. 12 lentelę).

12 lentelė. Panaudotų lėšų ir rezultato rodiklių santykis

Veiklos numeris ir pavadinimas	Rezultato rodiklio pavadinimas	Matavimo vienetas	Panaudotų lėšų ir pasiektų rodiklių (pagal sutartis) santykis, Eur / vnt.
1. TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas	TEN-T kelių tinklo dalis, atitinkanti ES reikalavimus TEN-T tinklo keliams	procentinis punktas	41 415 570,03
	Naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų arba modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus	kel. km per metus	18,32
	Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupyta laikas	darbo dienų per metus	2 618,10
2. TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas	Naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų arba modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus	kel. km per metus	7,94
	Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupyta laikas	darbo dienų per metus	4 975,62
3. Kitų (ne TEN-T) kelių projektavimas ir statyba	Naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų arba modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus	kel. km per metus	–
	Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupyta laikas	darbo dienų per metus	–
1. Triukšmo mažinimo priemonių geležinkelio ruožuose Klaipėdoje ir Kretingoje įrengimas	Gyventojų, gyvenančių ir veikiančių triukšmo prevencijos zonoje, dalis, kuriai sumažintas geležinkelio keliamas triukšmas	proc.	137 922,01
2. Transeuropinio transporto tinklo ruožo Kaišiadorys–Klaipėda (Draugystės st.) modernizavimas	Numatomas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis	t CO2 ekv. per metus	–
1. Vilniaus filialo naujojo terminalo statyba su būtina įranga ir atvykimo terminalo rekonstrukcija	Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius, mln. keleivių	mln. keleivių	–
3. Ilgalaikio ir tvaraus skrydžių skatinimo modelio įgyvendinimas	Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius, mln. keleivių	mln. keleivių	–
1.5. Saugaus eismo priemonių, mažinančių arba visiškai šalinančių juodųjų dėmių riziką, įdiegimas	Panaikintų juodųjų dėmių dalis	proc.	–
Juodosios dėmės pase siūlomų eismo saugumo inžinerinių ar kitų inžinerinių sprendinių, kurie užtikrintų juodojoje dėmėje nustatytų inžinerinių kelio arba gatvės infrastruktūros saugumo trūkumų šalinimą, įgyvendinimas	Panaikintos juodosios dėmės ar avaringos vietos vietinės reikšmės keliuose (gatvėse)	sk.	930 594,58
1. Itin didelio pralaidumo elektroninių ryšių infrastruktūros plėtra	Būstai, turintys plačiajuosčio ryšio prieigos prie itin didelio pralaidumo tinklo abonementą	būstai	2 434,21
	Įmonės, turinčios plačiajuosčio ryšio prieigos prie itin didelio pralaidumo tinklo abonementą	įmonės	288 999,11

2. Ryšio bokštų statyba ir šviesolaidinių kabelių linijų tiesimas (CEF2)	Magistralės („Via Baltica“ ir „Rail Baltica“) padengtos kokybišku, nepertraukiamu 5G ryšiu	proc.	37 644,90
	5G plėtros 2020–2025 m. gairių įgyvendinimo plane numatytų įvykdytų priemonių dalis	proc.	–
3. Sudaryti galimybes skaitmeninei veiklai imlioms įmonėms ir įstaigoms gauti gigabitinės spartos plačiajuostį ryšį	Gigabitinis junglumas užtikrintas privačioms ir viešosioms įmonėms, nevyriausybinėms ir vyriausybinėms organizacijoms ir savivaldybių institucijoms (socialinę ir ekonominę pažangą skatinantiems subjektams)	sk.	9 799,60
	Pradėtos teikti 5G ryšio paslaugos miestų teritorijose, kituose magistraliniuose automobilių keliuose, valstybinės reikšmės geležinkelio linijose, oro ir jūrų uostuose	proc.	–
4. Teritorijų planavimo dokumentų parengimas suplanuojant reikalingą elektroninių ryšių infrastruktūrą (ryšių bokštus) ir jai funkcionuoti reikalingą infrastruktūrą visoje valstybės teritorijoje	Parengtas ir patvirtintas elektroninių ryšių infrastruktūros vystymo visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje specialusis planas	vnt.	–
1. Taršių lengvojo transporto priemonių (M1 ir N1 klasės) pakeitimo į visai netaršias (elektra arba vandeniliu varomas) skatinimas	Elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke	proc.	–
	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra (degalų papildymo punktai arba įkrovimo prieigos)	sk.	18 000,42
5. Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų įkrovimo prieigos	sk.	23 489,25
	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų degalų papildymo punktai	sk.	–
	Alternatyviųjų degalų infrastruktūra, iš jų degalų papildymo punktai, iš jų vandenilio degalų papildymo punktai	sk.	–
1. Dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros vystymas	Dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius	naudotojai per metus	65,28
–	Viešojo transporto parko, pritaikyto individualių poreikių asmenims, dalis	proc.	–
Viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	Naujo ar modernizuoto viešojo transporto naudotojų skaičius per metus	naudotojai per metus	–
Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose	Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus	naudotojai per metus	65,28

Šaltinis: parengta Vertintojo

Siekiant įvertinti panaudoto finansavimo efektyvumą tarpusavyje lyginami rezultato ir produkto rodiklių pasiekimo lygiai, efektyvesne laikant tą veiklą, kurios pasiekto rezultato rodiklio procentinė išraiška yra didesnė nei produkto rodiklio (žr. 13 lentelę). Lentelėje pateiktos tik tos PP ir jų veiklos, kur galima palyginti rezultato ir produkto rodiklį. Į lentelę neįtrauktos tos PP, kurių pasiekimas prilygsta 100 proc. ir kurios turi tik vieną iš rodiklių.

13 lentelė. Rezultato ir produkto rodiklių efektyvumo palyginimas

Veiklos numeris ir pavadinimas	Vidutinis rezultato rodiklių pasiekimo lygmuo nuo siektinos galutinės reikšmės	Vidutinis produkto rodiklių pasiekimo lygmuo nuo siektinos galutinės reikšmės
Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“		
1. TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas	57%	70%
2. TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas	103%	140%
3. Kitų (ne TEN-T) kelių projektavimas ir statyba	0%	0%
4. Žvyrkelių asfaltavimas	–	0%
Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“		
1. Juodosios dėmės pase siūlomų eismo saugumo inžinerinių ar kitų inžinerinių sprendinių, kurie užtikrintų juodojoje dėmėje nustatytų inžinerinių kelio arba gatvės infrastruktūros saugumo trūkumų šalinimą, įgyvendinimas.	64%	17%
Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“		
1. Dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros vystymas	1117% ⁴¹	27%
Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“		
1. Viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	0%	0%
2. Viešųjų alternatyviųjų degalų įkrovimo ir (ar) papildymo infrastruktūros plėtra	0%	0%
3. Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose	141% ⁴²	33%
4. Darnaus judumo mieste planuose numatytų priemonių, prisidedančių prie šiltnamio efekto sukeliančių dujų mažinimo, įgyvendinimas	–	43%

Šaltinis: parengta Vertintojo

Aukščiau pateikti duomenys rodo, kad kai kuriais atvejais produkto rodikliai nesukuria proporcingos pažangos rezultato rodikliuose. Pavyzdžiui, PP Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ veikloje „1. TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas“ sukurtas vidutinis produkto rodiklis siekia 70 proc., tačiau rezultato rodiklis – tik 57 proc. Tuo tarpu priešingas atvejis nustatytas PP Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ veikloje: čia produkto rodiklis yra gerokai mažesnis nei rezultato, todėl vertinama, kad sukurtas produktas generavo didesnę, nei planuota, pažangą rezultatų lygmenyje.

Ar yra identifikuotas projektas, kuriam skirtas / panaudotas finansavimas ir siekiamas rezultatas yra neproporcingas?

Vertinimo įvadiniame ataskaitos pristatyme suformuoti du Vertinimo metu detaliam nagrinėjami atvejai:

1. Viešojo netaršaus transporto išsigijimo skatinimas
2. Geležinkelių transporto sritis (žr. 6.1.2. poskyrį)

VIEŠOJO NETARŠAUS TRANSPORTO IŠSIGIJIMO SKATINIMAS.

⁴¹ rodiklis „Viešojo transporto parko, pritaikyto individualių poreikių asmenims, dalis“ neįtrauktas, kadangi lėšos skiriamos per kitas PP

⁴² Preliminarus rezultatas, nes faktinė reikšmė laikotarpio pabaigoje

2022–2030 m. vienas iš NPP tikslo uždavinių yra didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeliama aplinkos taršą. Pagrindinis šio uždavinio tikslas – mažinti ŠESD ir azoto oksidų emisijas bei didinti visų rūšių viešuoju transportu pervežamų keleivių skaičių.

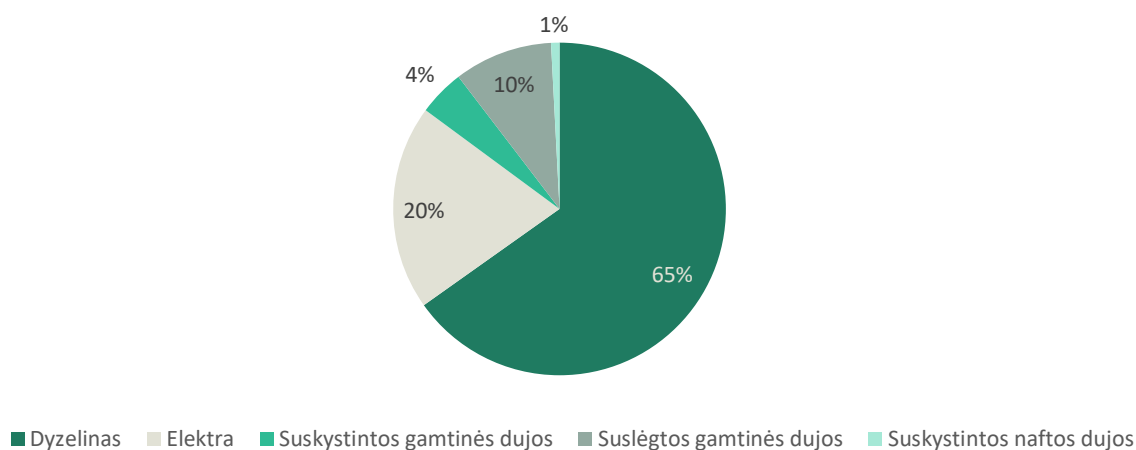
Tikslo pasiekimui numatytos veiklos orientuotos į darnaus judumo plėtrą ir alternatyviųjų degalų naudojimo skatinimą. Tai apima dviračių takų plėtrą, viešojo transporto parko modernizavimą, netaisytų TP išigijimo skatinimą bei kitų darnaus judumo priemonių įgyvendinimą, kurios tiesiogiai prisideda prie emisijų mažinimo ir aplinkos kokybės gerinimo.

2022–2030 m. laikotarpiu didžiausios investicijos yra nukreiptos į viešųjų TP pakeitimą netaisytomis. Nuo 2029 m. sausio 1 d., vadovaujantis ADĮ 28 straipsnio 1 dalimi, visos viešojo keleivių vežimo keliais TP, įskaitant taksi bei pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų automobilius, privalės naudoti alternatyvius degalus.⁴³

Tuo tarpu pagal to paties įstatymo 15 straipsnio 4 dalį, laikotarpiu nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d., M2 ir M3 kategorijų kelių TP viešuosiuose pirkimuose arba paslaugoms teikti turės sudaryti 100 proc. visų perkančiosios organizacijos ar perkančiojo subjekto naudojamų tos pačios kategorijos TP.

Vis dėlto dabartinė situacija rodo, kad šios nuostatos gali būti neįgyvendintos, o esamos paskatos nėra pakankamai patrauklios Lietuvos vežėjams.

2025 m. rugpjūčio 1 d. duomenimis Lietuvoje yra įregistruoti 8,2 tūkst. autobusų.⁴⁴ Vietiniams miesto ir priemiesčio maršrutams aptarnauti naudojama apie 3,1 tūkst. TP, iš kurių eksploatuojama 3 tūkst.⁴⁵ Dauguma šių TP yra varomos taršiomis kuro rūšimis, pavyzdžiui, dyzelinu (65 proc., 1988 vnt.), ir tik labai mažą dalį viso parko sudaro ekologiškos – elektrinės (20 proc., 608 vnt.) TP.



13 paveikslas. Miesto ir priemiesčio viešojo TP parko struktūra pagal kuro rūšį, proc.

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis SM duomenimis

* Duomenys iš 50 savivaldybių

⁴³ LR alternatyviųjų degalų įstatymas, priimtas 2021 kovo 23 d. Nr. XIV-196 (suvestinė redakcija nuo 2025-07-14 iki 2025-12-31)

⁴⁴ Valstybės duomenų agentūra. Oficialiosios statistikos portalas. Transportas ir ryšiai. Prieiga internetu: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=5b7fa09d-7ace-4909-89d9-b8a8897da5ba#/>

⁴⁵ LR susisiekimo ministerija. Viešasis transportas. Prieiga internetu: <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/darnaus-judumo-duomenys/viesasis-transportas/>

2022–2030 m. laikotarpiu viešojo transporto parko atnaujinimas yra skatinamas per dvi pažangos priemones:

- Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“;
- Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“.

Pirmosios PP atveju numatytos veiklos susijusios su netaršių TP įsigijimu arba modifikavimu, kurioms PP apraše numatyta skirti 108 mln. eurų (be privačių investicijų). Antrosios PP atveju viena iš numatytų veiklų – viešojo TP parko atnaujinimas, kuriai skiriamas 160 mln. eurų finansavimas.

Pagal PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ iki 2025 m. liepos 1 d. buvo paskelbti septyni kvietimai. Pasirašytos 24 sutartys, kurių bendra vertė siekia 55 mln. eurų. Įgyvendinant šias sutartis bus įsigytos arba modifikuotos 288 TP – autobusai.

Pagal PP Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ iš keturių suplanuotų kvietimų du jau paskelbti: vienas jų atmestas, kitas šiuo metu vertinamas. Likę du kvietimai dar nėra paskelbti.

14 lentelė. PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ kvietimų santrauka

Veikla	Kvietimų skaičius	Projektų skaičius	Kvietimų finansavimo suma (tūkst. Eur)	Skirtas finansavimas (tūkst. Eur)	Transporto priemonių skaičius
Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“					
2. Taršių sunkiojo transporto priemonių (N2, N3, M2 ir M3 klasės) pakeitimo į netaršias arba visai netaršias skatinimas	–	–	–	–	–
2.1. Taršių sunkiojo transporto priemonių pakeitimo į elektra arba vandeniliu varomas skatinimas	2	2	8 600,0	354,9	7
2.2. Taršių sunkiojo transporto priemonių pakeitimo į biodujomis varomas skatinimas (tik M3)	1	2	7 500,0	200,0	4
3 Miesto ir priemiestinio viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas, skatinant naudoti visai netaršias transporto priemones	2 ⁴⁶	19	68 284,9	53 920,9	270
4. Visai netaršių transporto priemonių gamybos skatinimas	–	–	–	–	–
4.1. Taršių transporto priemonių (M2 ir M3 klasės) perdarymo (modifikavimo) į visai netaršias skatinimas	1	1	2 040,0	560,4	7
4.2. Elektrinių autobusų gamybos (surinkimo) skatinimas Lietuvoje	1	0	1 360,0	0	0
<i>Viso</i>	7	24	153 784,9	55 036,2	288
Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“					
Viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	4	0	38 639,0	0	0
<i>Viso</i>	4	0	38 639,0	0	0

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis gautais duomenimis iš INVESTIS

Nors pagal paskelbtus kvietimus šiuo metu įgyvendinami 24 projektai, vis dėlto vertinama, kad priemonės nėra pakankamai patrauklios ir neskatina vežėjų aktyviau investuoti į naujas netaršias TP. Tokia prielaida grindžiama tuo, kad iš kvietimams skirtų 153,8 mln. iki šiol panaudota tik apie 38 proc. lėšų (55 mln. Eur).

⁴⁶ Pirmasis paskelbtas kvietimas buvo atšauktas dėl netinkamų sąlygų, vėliau paskelbtas pakartotinis tačiau bendras finansavimo limitas dėl to nepadidėjo.

Interviu metu buvo bandoma nustatyti, kodėl esamos priemonės yra nepatrauklios ir kodėl vežėjai, nepaisant įstatyminės nuostatos, neinvestuoja į netaršių viešojo TP įsigijimą. Pastarųjų teigimu yra kelios priežastys.

Pirmiausia yra akcentuojamas nepakankamas finansavimo intensyvumas, kai savivaldybėms, rengusioms darnaus judumo planus (kurių parengimas finansuotas 2014–2020 ES fondų lėšomis, viso 18 savivaldybių, PP Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“), dėl reglamentavimo ne konkurso būdu skiriant valstybės pagalbą yra kompensuojama tik 30-60 proc. kainos skirtumo tarp dyzelinės ir netaršios TP (priklausomai nuo pareiškėjo įmonės statuso ir vežėjų atrankos būdo). Tuo tarpu savivaldybių, nerengusių darnaus judumo planų, (42 savivaldybės) vežėjai pagal iki šiol skelbtus kvietimus (PP Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“) galėjo pretenduoti į 100 proc. kainos skirtumo finansavimą. Nors PP skirtingos, tačiau visos jos siekia to paties tikslo – pakeisti viešąsias TP netaršiomis, todėl, respondentų nuomone, tokia diferenciacija nėra pagrįsta.

Taip pat reikėtų atkreipti dėmesį, kad net ir pretenduojant į 100 proc. kainos skirtumo finansavimą, tai sudaro tik 30-40 proc. naujos netaršios TP kainos. Tad norint atnaujinti visą parką reikalingos didelės investicijos, kurių mažesni vežėjai (ypač kai paslaugas teikia savivaldybių kontroliuojamos įmonės) neturi. Tuomet finansavimo ir skolinimosi riziką, taip pat ir papildomus kaštus, susijusius su padidėjusia viešosios paslaugos savikaina, turi prisiimti savivaldybės.

Antra, respondentai atkreipė dėmesį į technines TP charakteristikas: jų klase, kuro rūšį ir kt. Pasak respondentų, dalies PP finansavo sąlygose ribojamos kuro rūšys, todėl galima įsigyti tik elektra arba vandeniliu varomas TP, tačiau pagal ADI alternatyvieji degalai yra biodegalai, biodujos, elektros energija ir iš atsinaujinančių energijos išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras.⁴⁷ Kitas aspektas yra viešojo TP tipas. Pagal finansavimo gaires leidžiama įsigyti tik žemagrindes TP, tačiau regionuose veikiantiems vežėjams jos ne visuomet tinkamos dėl prastos kelių būklės, kaimiškų vietovių aptarnavimo poreikio bei kitų specifinių sąlygų. Respondentų teigimu, žemagrindės TP pasirinktos atsižvelgiant į horizontaliuosius principus, tačiau tiek žemagrindės, tiek aukštagrindės TP gali būti vienodai pritaikomos keleivių poreikiams.

Viešojo netaršaus transporto įsigijimo skatinimas yra viena iš pagrindinių 2022–2030 m. NPP kryptių, siekiant mažinti ŠESD ir kitų teršalų emisijas transporto sektoriuje bei skatinti darnaus judumo plėtrą. Šiam tikslui įgyvendinti numatytos dvi pažangos priemonės, kurioms skirta daugiau kaip 260 mln. eurų. Tačiau faktiniai rezultatai rodo, kad priemonės kol kas nėra pakankamai patrauklios – iš skirtų lėšų iki šiol panaudota tik apie trečdalis. Nors vykdomi 24 projektai, jų mastas ir apimtis nėra pakankami užtikrinti sklandų perėjimą prie alternatyviaisiais degalais varomo viešojo transporto iki numatytų įstatymo terminų.

Atsižvelgiant į esamą situaciją būtina ieškoti sprendimų, kurie paskatintų vežėjus įsigyti netaršias viešojo TP. Paskatos galėtų apimti finansavimo sąlygų suvienodinimą darnaus judumo planus turinčioms ir neturinčioms savivaldybėms ir papildomų finansavimo šaltinių paiešką. Kaip jau minėta, mažesniems vežėjams yra aktualu ne tik finansavimo intensyvumas, tačiau ir skolinimosi galimybės. Tikslinga būtų sudaryti galimybes gauti lengvatines paskolas per nacionalinį plėtros banką (ILTE). Taip pat tikslinga įvertinti ir paskatų savivaldybėms galimybes, pvz. skirti dotacijas savivaldybėms, perkančioms keleivių pervežimo paslaugą konkurso būdu, kai tokia paslauga teikiama netaršiomis TP.

⁴⁷ LR alternatyviųjų degalų įstatymas, priimtas 2021 kovo 23 d. Nr. XIV-196 (suvestinė redakcija nuo 2025-07-14 iki 2025-12-31)

Tuo pačiu reikėtų pabrėžti, kad pats TP parko atnaujinimas gali būti nepakankamas reikšmingam ŠESD emisijų mažinimui. Siekiant didesnio poveikio, svarbu skatinti gyventojų elgsenos pokyčius – mažesnę individualių automobilių naudojimą ir perėjimą prie tvarių judumo būdų. Tai galėtų būti pasiekta ne tik modernizuojant transporto parką, bet ir nuosekliai gerinant viešojo transporto sistemos patrauklumą bei konkurencingumą, investuojant į maršrutų tinklą, stotelių ir keleivių infrastruktūrą, integruotus bilietus, išmaniąsias transporto sistemas bei kitus sprendimus, kurie užtikrintų patogesnę ir patikimesnę viešąją transportą.

APIBENDRINIMAS. PP neturi tapačių veiklų, prisidedančių prie to pačio rodiklio siekimo, todėl nėra galimybės įvertinti jų efektyvumo. Nustatyta, kad PP turi rezultato rodiklių, kurie yra nelygiaverčiai, tačiau prisideda siekiant bendros pažangos PP lygmeniu. Atsižvelgiant į tai atmetama nulinė hipotezė ir tvirtinama alternatyvi – **atskiriems rodikliams pasiekti (atitinkamų veiklų finansavimui) naudojami neproporcingi ištekliai.**

6. Būsimo finansavimo laikotarpio prioritetinės transporto sritys ir investicijų nukreipimo modelis

Skyriuje analizuojamas 10.5. Vertinimo uždavinys – nustatyti būsimo finansavimo laikotarpio prioritetines transporto sritis ir pateikti investicijų nukreipimo modelį, kad susisiekimo sistema veiktų kaip vientisas integralus mechanizmas. Atliekant uždavinio vertinimą atsakoma į šiuos TS pateiktus Vertinimo klausimus:

10.5.1. Kokios yra prioritetinės ateities transporto sritys?

10.5.2. Koks investicijų nukreipimo modelis padėtų susisiekimo sistemai veikti kaip vientisam integraliam mechanizmui?

Fokusuotos grupinės diskusijos metodika ir dalyvių sąrašas pateikiami 4 ir 5 Priede.

6.1. Prioritetinių ateities transporto sričių vertinimas

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.5.1. klausimą – kokios yra prioritetinės ateities transporto sritys? Atliekant uždavinio vertinimą atsakoma į tikslinančius klausimus, pateiktus toliau.

Lietuvos transporto sektoriaus ateitis glaudžiai susijusi su šalies strateginiais siekiais užtikrinti tvarų, konkurencingą ir integruotą susisiekimo sistemų vystymą. Atsižvelgiant į sparčiai kintančias technologines tendencijas, demografinius pokyčius ir geopolitinius iššūkius, būtina įvertinti, kurios transporto sritys turėtų būti laikomos prioritetinėmis ilgalaikėje perspektyvoje. Transporto politikos kryptys šiandien formuojamos ne tik nacionaliniu, bet ir ES lygmeniu, todėl svarbu įvertinti, kaip tarptautiniai įsipareigojimai, tokie kaip „Žaliojo kurso“ tikslai ar skaitmeninės ekonomikos plėtra, daro įtaką šalies prioritetams.

Šiame poskyryje atliekama sisteminė analizė, remiantis nacionaliniais strateginio planavimo dokumentais, sektoriaus problematika ir inovacijų potencialu. Vertinimas orientuotas į praktinių sprendimų paiešką, leidžiančią identifikuoti ne tik perspektyviausias sritis, bet ir tas, kurios praranda aktualumą ar reikalauja esminių pokyčių. Taip pat atsižvelgiama į infrastruktūros būklę, technologinius proveržius ir išorinius veiksnius, galinčius lemti prioritetų formavimą.

6.1.1. Strateginės vizijos ir prioritetinių transporto krypčių analizė

Tikslinantys klausimai:

- Kokie tikslai / vizija keliami ateities transporto sričiai, strateginiuose planavimo dokumentuose?
- Ar strateginiuose planavimo dokumentuose yra numatytos prioritetinės ateities transporto sritys?
- Kokios transporto sritys dažniausiai įvardijamos kaip prioritetinės?
- Kokios ateities transporto sritys yra nebeperspektyvios?

Transporto sektoriaus vizija ir plėtros kryptys glaudžiai susijusios su Europos Sąjungos ir nacionalinės politikos siekiais užtikrinti darnų judumą, mažinti poveikį aplinkai bei didinti ekonominį konkurencingumą. Europos lygmeniu pagrindą sudaro tokie dokumentai kaip ES Žalioji kursas, kuriuo siekiama iki 2050 m. pasiekti klimatui neutralų žemyną, bei transporto

politika, akcentuojanti būtinybę pereiti prie efektyvesnių, inovatyvesnių ir mažiau taršių transporto sprendimų. Šiuose dokumentuose ypatingas dėmesys skiriamas viešojo transporto plėtrai, alternatyviems degalams, multimodalumo skatinimui bei skaitmeninių technologijų diegimui.

Lietuvos strateginiuose dokumentuose transporto vizija yra glaudžiai suderinta su ES nuostatomis. Juose akcentuojamas poreikis modernizuoti transporto infrastruktūrą, mažinti ŠESD emisijas, skatinti geležinkelių ir viešojo transporto naudojimą bei didinti skaitmenizacijos lygį. Taip pat numatoma skatinti inovacijas, diegti pažangias technologijas logistikos grandinėse, o kartu užtikrinti transporto prieinamumą regionuose.

Šio skyriaus analizėje bus siekiama nustatyti, kokie tikslai ir vizija transporto sričiai keliami ES ir Lietuvos strateginiuose planavimo dokumentuose, kokios transporto sritys yra išskirtos kaip prioritetinės ateityje, o kurios laikomos mažiau perspektyviomis bei kaip šios kryptys dera su bendraisiais tvarios plėtros ir ekonomikos konkurencingumo siekais.

Atliekant analizę nagrinėjami šie ES ir Lietuvos strateginiai planavimo dokumentai:

- Europos žaliasis kursas (angl. *European Green Deal*);
- Europos darnaus ir išmanaus judumo strategija (angl. *Sustainable and Smart Mobility Strategy*);
- TEN-T politika;
- 2021–2030 m. Nacionalinis pažangos planas;
- 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa;
- Nacionalinis energetikos ir klimato srities veikslių planas 2021–2030 m.;
- Valstybės pažangos strategija „Lietuva 2050“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2025–2027 metų strateginis veiklos planas;
- Lietuvos aviacijos gairės iki 2030 m.

EUROPOS ŽALIASIS KURSAS. Tai ne tik strateginis planas, bet ir politinė deklaracija, kuri iš esmės keičia viso sektoriaus – įskaitant transportą – veikimo logiką. Žaliasis kursas buvo pristatytas 2019 m. EK, kaip atsakas į klimato krizę, ir jis įtvirtina ES siekį tapti pirmuoju klimato neutralumu pasižyminčiu žemynu iki 2050 metų. Transporto sektorius šiame dokumente įvardijamas kaip vienas iš didžiausių iššūkių – jis sudaro apie 25 proc. visų ES ŠESD emisijų. Todėl žaliasis kursas numato sisteminę transformaciją: nuo iškastinio kuro priklausomų sistemų prie švarių, skaitmenizuotų ir multimodalinių mobilumo sprendimų. Dokumentas nėra techninis – jis veikia kaip strateginis kompasas, kurio kryptimi vėliau kuriamos konkrečios politikos priemonės, tokios kaip „Fit for 55“ paketas ar Darnaus ir išmanaus judumo strategija.

Vizija – siekiama iki 2050 metų sukurti klimatui neutralų, saugų, prieinamą ir efektyvų transporto sektorių, kuris būtų pagrįstas švariomis technologijomis, skaitmeninėmis inovacijomis ir darniu judumu.

Tikslai:

- sumažinti transporto sektoriaus ŠESD emisijas 90 proc. iki 2050 m., lyginant su 1990 m.;
- skatinti perėjimą prie švarių TP ir alternatyvių degalų (elektra, vandenilis, biodujos);
- plėtoti viešojo transporto, geležinkelių ir vandens transporto infrastruktūrą;
- sukurti integruotą ir multimodalinį judumo tinklą visoje ES;
- įdiegti CO₂ emisijų prekybos sistemą kelių transportui;
- skatinti neutralių klimatui miestų iniciatyvas (pvz., 100 klimatui neutralių miestų iki 2030 m.).

Pabrėžtina, kad visos transporto politikos priemonės turi būti vertinamos pagal jų indėlį į klimato tikslus. Tai reiškia, kad emisijų mažinimas tampa ne tik siekiamybe, bet ir teisiniu įsipareigojimu. Be to, transporto sektorius turi pereiti prie švarių technologijų – elektromobilumo, vandenilio, išmaniųjų tinklų. ES investicijos nukreipiamos į mokslinius tyrimus, inovacijas ir infrastruktūros modernizavimą. Atsižvelgiant į technologinį tobulėjimą bei inovacijas, mobilumas turi būti valdomas duomenimis, algoritmais ir dirbtiniu intelektu. Tai apima transporto srautų optimizavimą, išmaniają logistiką, e-mobilumo platformas ir intelektinių transporto sistemų (toliau – ITS) sprendimus. Ilgainiui Žalioji kursas siekia užtikrinti, kad perėjimas prie tvaraus transporto būtų teisingas – tai reiškia paramą pažeidžiamoms grupėms, regionams ir sektoriams, kurie gali patirti neigiamą poveikį.

Europos žalioji kursas rodo, kad transporto sektorius ES kontekste tampa ne tik klimato iššūkiu, bet ir inovacijų, ekonomikos ir socialinės politikos platforma. Dokumentas skatina sisteminių perėjimą nuo iškastinio kuro prie švarių energijos šaltinių, kartu integruojant skaitmenines technologijas ir socialinį teisingumą. Tai reiškia, kad mobilumas ateityje bus ne tik technologiškai pažangus, bet ir socialiai įtraukus, prieinamas visiems ir grindžiamas duomenimis. Lietuvai tai kelia iššūkį aktyviai dalyvauti formuojant bendrą klimatui neutralaus mobilumo rinką, kurioje svarbūs ne tik keliai, bet ir algoritmai, platformos, kompetencijos bei reguliacinis lankstumas.

EUROPOS DARNAUS IR IŠMANAUS JUDUMO STRATEGIJA. Tai vienas iš pagrindinių Europos žaliojo kurso įgyvendinimo instrumentų transporto srityje. Šią strategiją Europos Komisija pristatė 2020 m. kaip atsaką į būtinybę transformuoti mobilumo sistemą, kad ji būtų ne tik klimatui neutrali, bet ir skaitmeniškai pažangi, saugi bei prieinama visiems ES gyventojams. Strategija išsiskiria tuo, kad ji ne tik nustato kiekybinius tikslus iki 2030 ir 2050 metų, bet ir siūlo sisteminių perėjimą nuo tradicinio transporto prie mobilumo kaip paslaugos (angl. *Mobility-as-a-Service, MaaS*) modelio. Ji apima visus transporto sektorius – keleivių, krovinių, viešąjį, individualų, miesto ir tarpmiestinį – ir siekia sukurti integruotą, išmanią, klimatui neutralią judumo ekosistemą visoje Europoje.

Strategijoje numatyti horizontalūs principai atskleidžia giluminę transformaciją, kurią ES siekia įgyvendinti transporto srityje. Pirmiausia, klimato neutralumas tampa neatsiejamu visų sprendimų vertinimo kriterijumi – kiekviena investicija, technologija ar paslauga turi prisidėti prie emisijų mažinimo ir žaliosios ekonomikos kūrimo. Technologinė transformacija grindžiama švarių energijos šaltinių diegimu: elektromobilumas, vandenilis, pažangios baterijos ir alternatyvieji degalai tampa ne tik inovacijų, bet ir politinio prioriteto objektu. Skaitmenizacija įtvirtina mobilumą kaip paslaugą – kelionės planavimas, rezervavimas, apmokėjimas ir valdymas vyksta per išmaniąsias platformas, o duomenys, algoritmai ir dirbtinis intelektas tampa pagrindiniais mobilumo valdymo įrankiais. Galiausiai, socialinis teisingumas užtikrina, kad perėjimas prie tvaraus mobilumo būtų įtraukus – tai reiškia paramą regionams, pažeidžiamoms grupėms ir sektoriams, kuriems kyla rizika likti nuošalyje dėl technologinių pokyčių. Šie principai veikia ne kaip atskiros gairės, o kaip integruotas pagrindas, kuriuo remiasi visa strategija – jie jungia klimatą, technologijas, duomenis ir visuomenę į vieną darnų judumo modelį.

Vizija – iki 2050 metų Europos Sąjunga siekia sukurti visiškai klimatui neutralų, skaitmenizuotą, saugų ir prieinamą mobilumo tinklą, kuris būtų grindžiamas inovacijomis, multimodalumu ir socialiniu teisingumu.

Tikslai

Iki 2030 m.:

- keliuose turėti 30 mln. nulinės emisijos automobilių ir 80 000 nulinės emisijos sunkvežimių ES keliuose;

- turėti 100 klimatui neutralių miestų, kuriuose mobilumas grindžiamas viešuoju transportu, dviračiais ir pėsčiųjų infrastruktūra;
- dvigubai padidinti geležinkelių eismą keleivių ir krovinių sektoriuose;
- turėti 500 pilnai automatizuotų logistikos centrų, veikiančių pagal skaitmeninius ir tvarius principus;
- sumažinti kelių eismo įvykių aukų skaičių, pradedant „Vision Zero“ iniciatyvą – siekiant nulio mirčių keliuose;
- plėtoti alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, įskaitant elektrą, vandenilį, biodujas ir pažangias baterijas;
 - sukurti skaitmenines mobilumo platformas, leidžiančias vartotojui planuoti, rezervuoti ir apmokėti keliones vienoje sistemoje.

Iki 2050 m.:

- beveik visas transportas – klimatui neutralus, įskaitant sausumos, vandens ir oro sektorius;
- visiškai integruotas multimodalus mobilumas, leidžiantis sklandžiai pereiti tarp skirtingų transporto rūšių;
- skaitmenizuotas transporto valdymas, pagrįstas dirbtiniu intelektu, daiktų internetu (angl. *Internet of things*) ir duomenų analitika;
- visuotinė prieiga prie mobilumo paslaugų, nepriklausomai nuo regiono, pajamų ar fizinių galimybių;
- ES – kaip pasaulinė lyderė tvaraus, išmanaus ir saugaus mobilumo srityje – technologijų, standartų ir inovacijų eksportuotoja.

Strateginės kryptys:

- tvarus mobilumas: ES siekia iki 2050 m. 90 proc. sumažinti su transportu susijusias ŠESD emisijas. Planuojama, kad greitųjų traukinių eismas ir vidaus vandenų transportas žymiai padidės;
 - išmanus judumas (angl. *smart mobility*): integruotos elektroninės bilietų pardavimo ir nepopierinės krovinių gabenimo sistemos užtikrins sklandų daugiarūšį transportą. Taip pat planuojamas didelio masto automatizuoto mobilumo diegimas;
 - atsparus judumas (angl. *resilient mobility*): sukurta visiškai veikianti Europinė transporto tinklo sistema, pagerės transporto darbuotojų darbo sąlygos, o visų rūšių TP avarių skaičius bus beveik nulinis.

Ši strategija rodo, kad ES transporto politika pereina nuo sektoriaus valdymo prie mobilumo ekosistemos kūrimo. Mobilumas tampa ne tik fiziniu judėjimu, bet ir skaitmenine paslauga, kurią galima personalizuoti, optimizuoti ir integruoti su kitomis viešosiomis sistemomis. Dokumentas atskleidžia, kad ateities transportas bus grindžiamas duomenimis, algoritmais ir vartotojo patirtimi, o ne tik infrastruktūra. Lietuvai tai reiškia būtinybę investuoti ne tik į kelius ar geležinkelius, bet ir į kompetencijas, duomenų valdymą, reguliacinį lankstumą ir inovacijų ekosistemą. Be to, ši strategija kelia iššūkį užtikrinti, kad regionai nebūtų palikti nuošalyje – tai reikalauja aktyvios nacionalinės politikos, orientuotos į įtrauktį ir sanglaudą.

TEN-T POLITIKA. Tai ne tik infrastruktūros plėtros planas, bet ir geopolitinė, ekonominė bei klimato strategija, kuri formuoja ES transporto stuburą. TEN-T politika siekia sukurti integruotą, saugų, efektyvų ir klimatui neutralų transporto tinklą, jungiantį pagrindinius miestus, uostus, oro uostus ir logistikos centrus visoje Europoje.

TEN-T tinklas yra padalintas į du lygius: pagrindinį (angl. *Core Network*) ir visuotinį (angl. *Comprehensive Network*). Lietuva yra svarbi šios politikos dalis – ypač per „Rail Baltica“ projektą,

kuris jungia Baltijos šalis su Vakarų Europa. TEN-T politika ne tik skatina fizinę infrastruktūrą, bet ir reikalauja skaitmeninių sprendimų, saugumo standartų, aplinkosauginių kriterijų ir tarpvalstybinio koordinavimo. Ji glaudžiai susijusi su Europos žaliojo kurso ir Darnaus judumo strategijos tikslais.

Vizija – iki 2050 metų sukurti pilnai integruotą, saugų, greitą ir klimatui neutralų transporto tinklą, kuris užtikrintų sklandų judėjimą tarp visų ES regionų ir skatintų ekonominę, socialinę bei geopolitinę sanglaudą.

Tikslai:

- užbaigti TEN-T pagrindinį tinklą iki 2030 m. – jungiant pagrindinius miestus, uostus, oro uostus ir logistikos centrus;
- užbaigti visapusišką TEN-T tinklą iki 2050 m.;
- skatinti perėjimą nuo kelių prie geležinkelių, vidaus vandenų ir jūrų transporto;
- integruoti skaitmenines technologijas į infrastruktūros valdymą;
- užtikrinti aukštus saugumo, prieinamumo ir aplinkosaugos standartus visame tinkle;
- suderinti techninius parametrus tarpvalstybiniuose projektuose – pvz., vėžės plotį, signalizacijos sistemas, greičio ribas.

TEN-T politika grindžiama horizontaliais principais, kurie užtikrina, kad infrastruktūros plėtra būtų ne tik techninė, bet ir strategiškai tvari. Pirmiausia, poveikio klimatui neutralumas – kiekvienas projektas turi prisidėti prie ES ŠESD emisijų mažinimo tikslų, todėl prioritetas teikiamas geležinkeliams, vandenų transportui ir elektrifikacijai. Skaitmenizacija tampa neatsiejama tinklo dalimi – transporto srautai, logistikos grandinės ir keleivių judėjimas turi būti valdomi per išmaniąsias sistemas. Sauga ir prieinamumas – infrastruktūra turi būti pritaikyta visiems gyventojams, įskaitant riboto judumo asmenis. Galiausiai, geopolitinis stabilumas – TEN-T jungia ne tik ekonomiką, bet ir saugumą, ypač pasienio regionuose ir strateginiuose koridoriuose, tokiuose kaip „Via Baltica“ ir „Rail Baltica“.

TEN-T politika rodo, kad ES transporto strategija remiasi ne tik klimato ar technologiniais tikslais, bet ir geopolitiniu saugumu, ekonominiu konkurencingumu bei regionų integracija. Lietuvai tai reiškia galimybę tapti svarbia jungtimi tarp Baltijos ir Vakarų Europos, ypač per „Rail Baltica“ projektą, kuris ne tik modernizuoja geležinkelių infrastruktūrą, bet ir stiprina šalies pozicijas ES logistikos žemėlapyje. TEN-T taip pat kelia iššūkį nacionalinei politikai – būtina užtikrinti, kad infrastruktūros projektai būtų suderinti su ES standartais, skaitmenizuoti, saugūs ir klimatui neutralūs. Tai reikalauja ne tik techninių investicijų, bet ir strateginio planavimo, tarpsektorinio koordinavimo bei gebėjimo dalyvauti tarptautiniuose projektuose kaip lygiavertiam partneriui.

Toliau pateikiama Lietuvos strateginių dokumentų transporto srityje analizė. Pabrėžtina, kad į nacionalinius teisės aktus bei strategijas yra perkelti ir ES reikalavimai bei nuostatos.

2021–2030 m. NACIONALINIS PAŽANGOS PLANAS. Vyriausybės patvirtintas dokumentas, kuris apibrėžia Lietuvos pažangos tikslus iki 2030 metų. NPP orientuotas į sisteminį valstybės modernizavimą, stiprinant ekonominę konkurencingumą, socialinę sanglaudą, regionų plėtrą ir atsparumą globaliems iššūkiams. Transporto sektorius čia integruotas kaip horizontali sritis, turinti lemiamą poveikį tiek ekonomikai, tiek aplinkosaugai, tiek socialinei įtraukčiai.

NPP susideda iš 5 pažangos krypčių, 10 pažangos tikslų ir daugiau nei 300 pažangos priemonių. Transportas dažniausiai minimas per infrastruktūros, žaliosios transformacijos, regionų junglumo ir inovacijų kontekstus.

NPP grindžiama horizontaliais principais, kurie užtikrina, kad transporto sektoriaus plėtra būtų ne tik techninė, bet ir strategiškai tvari. Pirmiausia – žalioji transformacija, kuri reikalauja, kad kiekviena investicija į transportą prisidėtų prie klimato tikslų. Skaitmenizacija tampa neatsiejama mobilumo dalimi – transporto valdymas, keleivių srautų analizė ir paslaugų teikimas turi būti grindžiami duomenimis ir išmaniosiomis sistemomis. Socialinis teisingumas užtikrina, kad mobilumas būtų prieinamas visiems gyventojams, nepriklausomai nuo regiono ar pajamų. Galiausiai, inovacijų skatinimas leidžia transporto sektoriui tapti ne tik paslaugų teikėju, bet ir eksperimentų, technologijų ir pažangos platforma.

Vizija – iki 2030 metų Lietuva siekia tapti pažangia, atsparia, įtraukia visuomenę kuriančia valstybe, kurioje transportas veikia kaip jungiamoji pažangos infrastruktūra – saugi, tvari, skaitmenizuota ir prieinama visiems.

Tikslai:

- modernizuoti susisiekimo infrastruktūrą, užtikrinant jos saugumą, kokybę ir prieinamumą regionams;
- skatinti klimatui neutralų judumą, pereinant prie elektrinių ir alternatyviųjų degalų TP:
 - integruoti transportą į skaitmenines viešąsias paslaugas, diegiant informacinių technologijų sistemas ir mobilumo platformas;
 - stiprinti regionų junglumą, mažinant atskirtį tarp miestų ir periferijos;
 - didinti viešojo transporto patrauklumą, ypač miestuose ir priemiesčiuose;
 - prisidėti prie TEN-T tinklo plėtros, užtikrinant Lietuvos integraciją į ES transporto sistemą;
 - skatinti inovacijas transporto sektoriuje, remiant pilotinius projektus ir bendradarbiavimą su mokslo institucijomis.

NPP rodo, kad transportas Lietuvoje traktuojamas kaip pažangos infrastruktūra, o ne tik fizinis tinklas. Dokumentas skatina perėjimą nuo tradicinės kelių plėtros prie sisteminio, klimatui draugiško ir skaitmenizuoto mobilumo modelio. Regionų junglumas tampa ne tik ekonominiu, bet ir socialiniu tikslu – tai reiškia, kad transporto politika turi prisidėti prie gyvenimo kokybės, galimybių prieinamumo ir socialinės sanglaudos. Lietuvai tai kelia iššūkį kurti ne tik infrastruktūrą, bet ir kompetencijas, duomenų valdymo sistemas, reguliacinius modelius, kurie leistų transportui tapti pažangos varikliu.

2022–2030 METŲ PLĖTROS PROGRAMOS VALDYTOJOS LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS SUSISIEKIMO PLĖTROS PROGRAMA. Į Programą įtraukti keturi Vertinime analizuojami NPP uždaviniai (žr. 2.2. skyrių) bei spręstinos problemos ir jų priežastys.

Spręstinos problemos:

- Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio;
- Lietuvoje eismo saugos lygis žemesnis negu ES vidurkis;
- neišnaudojamas susisiekimo sistemos potencialas kurti didesnę sektoriaus vertę didinant susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą ir teikiant paslaugas;
- Lietuvoje trečdalis namų ūkių neturi galimybės jungtis prie didesnės kaip 100 Mbps spartos fiksuotojo plačiajuosčio interneto, o 5G technologija paremtos paslaugos nėra teikiamos;
- transporto sektorius generuoja didžiausią ŠESD ir transportui būdingų oro teršalų dalį Lietuvoje;
- transporto infrastruktūra nepritaikyta tarptautiniam kariniam judumui.

Atsižvelgiant į tai, kad Programa neatnaujinta pagal pakeistus NPP ir PP, ji toliau nenagrinėjama.

NACIONALINIS ENERGETIKOS IR KLIMATO SRITIES VEIKSMŲ PLANAS 2021-2030 M. Plane transporto sektorius išskiriamas kaip kritinis klimato kaitos švelninimo taikiny. Dokumentą parengė Energetikos ministerija, bendradarbiaudama su kitomis institucijomis, siekdama įgyvendinti ES klimato politikos tikslus ir prisidėti prie žaliosios transformacijos Lietuvoje.

Transporto sektorius šiame plane traktuojamas ne tik kaip didžiausias iššūkis (dėl didelės ŠESD emisijų dalies), bet ir kaip galimybių laukas inovacijoms, technologinei pažangai ir energetinei nepriklausomybei. Dokumentas glaudžiai susijęs su ES „Fit for 55“ paketu ir numato konkrečias priemones, kurios turi būti įgyvendintos iki 2030 m., kad Lietuva galėtų pasiekti tarptautinius išipareigojimus.

Vizija – transformuoti transporto sektorių į klimatui neutralų, energetiškai efektyvų ir inovatyvų judumo modelį, prisidedantį prie bendros šalies žaliosios politikos.

Tikslai:

- sumažinti transporto sektoriaus ŠESD emisijas bent 14 proc. iki 2030 m., lyginant su 2005 m.;
- padidinti atsinaujinančių energijos išteklių (toliau – AEI) dalį galutiniame energijos suvartojime transporte iki 15,8 proc.;
- skatinti elektrinių TP plėtrą;
- plėtoti alternatyviųjų degalų infrastruktūrą (elektros, vandenilio, biodujų stotys);
- elektrifikuoti viešąjį transportą ir skatinti jo naudojimą miestuose.

Atitinkamai, NEKSVP numatytos priemonės, skirtos siekti numatytų plano tikslų. Priemonės apima mokesčių lengvatas ir subsidijas elektromobilių įsigijimui, paramą savivaldybėms viešojo transporto elektrifikavimui, investicijas į įkrovimo stotelių tinklą Lietuvoje, teisinės reformas, skatinančias AEI naudojimą transporte, informacines kampanijas apie tvarų judumą ir vartotojų elgsenos kitimą.

NEKSVP rodo, kad transporto sektorius tampa klimato politikos epicentru – tai ne tik taršos šaltinis, bet ir potencialus proveržio taškas žaliojoje transformacijoje. Be to, numatytomis priemonėmis ir tikslais Lietuva siekia ne tik prisitaikyti prie ES reikalavimų, bet ir aktyviai formuoti savo energetinę nepriklausomybę per transporto elektrifikaciją. Plane aiškiai matomas perėjimas nuo infrastruktūros plėtros prie vartotojo elgsenos keitimo – tai reiškia, kad technologinė transformacija turi būti lydima kultūrinės ir institucinės reformos.

VALSTYBĖS PAŽANGOS STRATEGIJA „LIETUVA 2050“. Tai visos valstybės ilgalaikės raidos vizija, kuri apima ne tik ekonominius, bet ir kultūrinius, socialinius, technologinius bei ekologinius aspektus. Transporto sektorius čia nėra išskirtas, tačiau mobilumas ir susisiekimas yra integruoti į pažangos sampratą kaip kertiniai elementai, lemiantys regionų junglumą, socialinę sanglaudą, inovacijų sklaidą ir klimatui draugišką ekonomiką.

Strategija išsiskiria tuo, kad ji ne tik numato tikslus, bet ir siūlo naują mąstymo paradigmą – nuo fragmentuoto sektorių valdymo prie sisteminio, tarpsritinio požiūrio. Transportas čia tampa ne tik fiziniu tinklu, bet ir pažangos infrastruktūra, kuri jungia žmones, idėjas, paslaugas ir galimybes. Dokumentas orientuotas į 2050 metus, todėl jame daug dėmesio skiriama ateities technologijoms, skaitmenizacijai, klimato kaitos švelninimui ir visuomenės lūkesčių transformacijai.

Vizija – iki 2050 metų Lietuva siekia sukurti pažangų, saugų, klimatui neutralų ir visiems prieinamą mobilumo modelį, kuris stiprina regionų junglumą, skatina inovacijas ir prisideda prie darnios visuomenės raidos.

Tikslai:

- užtikrinti regionų susisiekimą per pažangią susisiekimo infrastruktūrą;
- skatinti klimatui neutralų judumą (elektromobilumą, dalijimosi paslaugas, viešojo transporto plėtrą);
- kurti transporto sistemas, kurios prisideda prie socialinio teisingumo ir prieinamumo visiems gyventojams;
- plėtoti transporto inovacijas kaip ekonomikos augimo ir eksporto potencialą.

Pažymėtina, kad transporto sektorius turi būti valdomas duomenimis, algoritmais ir dirbtiniu intelektu. Tai reiškia, kad mobilumas taps išmanus, prognozuojamas ir pritaikomas prie vartotojo poreikių. Skaitmeninės platformos taps pagrindiniu mobilumo valdymo įrankiu. Be to, kiekviena transporto investicija turi būti vertinama pagal poveikį klimatui. Prioritetas teikiamas mažai anglies dioksido išskiriančioms technologijoms, elektromobilumui, viešojo transporto elektrifikavimui ir alternatyviųjų degalų infrastruktūrai.

Taip pat transportas turi mažinti atskirtį. Tai reiškia, kad mobilumo sprendimai turi būti prieinami visiems – nepriklausomai nuo pajamų, gyvenamosios vietos ar fizinių galimybių. Regionų junglumas tampa ne tik ekonominiu, bet ir socialiniu prioritetu.

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS 2025–2027 METŲ STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS. Tai naujausias SM strateginis dokumentas, patvirtintas 2025 m. kovo 27 d. įsakymu Nr. 3-121. Jame apibrėžiamos ministerijos valdymo sričių veiklos kryptys, tikslai ir priemonės, skirtos transporto sektoriaus modernizavimui, saugumui, tvarumui ir skaitmenizavimui. Dokumentas suderintas su Nacionaline pažangos programa, „Lietuva 2050“ strategija ir ES žaliojo kurso tikslais.

Vizija – iki 2027 metų siekiama prisidėti prie pažangios, saugios, klimatui neutralios ir skaitmenizuotos susisiekimo sistemos, kuri užtikrintų efektyvų judumą, regionų junglumą ir prisidėtų prie darnios valstybės raidos, kūrimo.

Tikslai:

- modernizuoti transporto infrastruktūrą, užtikrinant jos saugumą, kokybę ir prieinamumą;
- skatinti perėjimą prie klimatui neutralios susisiekimo sistemos – elektromobilumas, alternatyvieji degalai, viešojo transporto elektrifikavimas;
- diegti išmaniąsias ITS ir skaitmeninius sprendimus;
- plėtoti TEN-T jungtis ir stiprinti Lietuvos integraciją į ES transporto tinklą;
- didinti viešojo transporto patrauklumą ir prieinamumą regionuose;
- užtikrinti transporto sektoriaus atsparumą ekstremalioms situacijoms ir geopolitiniams iššūkiams;
- skatinti inovacijas ir bendradarbiavimą su mokslo bei verslo institucijomis.

Siekiant pasiekti numatytus tikslus plane numatytos priemonės apima visų transporto rūšių, ryšių infrastruktūros ir tvaraus judumo plėtrą. Plane siekiama gerinti kelių, geležinkelių, oro ir vandens transporto junglumą bei eismo saugą – nuo valstybinės reikšmės kelių rekonstrukcijos, žvyrkelių asfaltavimo ir „juodųjų dėmių“ šalinimo iki „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo, vidaus vandens kelių gilinimo ir naujų skrydžių kryptių plėtros. Didelis dėmesys skiriamas skaitmeniniam junglumui – 5G ir plačiajuosčio ryšio plėtrai miestuose, magistralėse, geležinkeliuose bei uostuose, taip pat pažangių ryšių technologijų diegimui. Tvarumo srityje numatyta skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą, didinti elektromobilių dalį, mažinti transporto taršą ir plėtoti darnaus judumo sprendimus, įskaitant viešojo transporto pritaikymą specialiųjų poreikių turintiems keleiviams. Plane taip pat numatyti strateginiai saugumo projektai – TENT tinklo pritaikymas kariniams

poreikiams, eismo saugos priemonės ir dezinformacijos ribojimas pasienio teritorijose. Be to, užtikrinamos universaliosios pašto paslaugos, modernizuojama siuntų pristatymo sistema, kompensuojamos transporto lengvatoms keleiviams, o infrastruktūros priežiūros srityje tęsiami kelių, geležinkelių ir vandenių kelių remonto bei modernizavimo darbai.

Strateginis veiklos planas rodo, kad SM orientuojasi į sistemingą transformaciją – nuo tradicinės infrastruktūros prie pažangios, klimatui neutralios ir skaitmenizuotos mobilumo sistemos. Dokumentas atskleidžia, kad transportas Lietuvoje tampa ne tik fiziniu tinklu, bet ir pažangos infrastruktūra, kuri jungia regionus, skatina inovacijas ir prisideda prie ekonomikos augimo. Lietuvai tai reiškia būtinybę investuoti ne tik į kelius ar geležinkelius, bet ir į kompetencijas, duomenų valdymą, reguliacinį lankstumą ir tarptautinį bendradarbiavimą.

LIETUVOS AVIACIJOS GAIRĖS IKI 2030 M. Pirmasis nacionalinio lygmens dokumentas, sistemingai apibrėžiantis šalies aviacijos sektoriaus plėtros viziją, tikslus ir priemones. Jis parengtas SM iniciatyva, bendradarbiaujant su Lietuvos oro uostais, Civilinės aviacijos administracija, vežėjais, verslo ir turizmo organizacijomis. Gairės atspindi ne tik transporto politikos prioritetus, bet ir ekonominius, geopolitinius bei aplinkosauginius interesus, todėl jos veikia kaip tarpsektorinis strateginis kompasas.

Dokumentas orientuotas į tris pagrindines dimensijas: susisiekimo gerinimą, ekonominės vertės kūrimą ir žaliosios transformacijos įgyvendinimą. Gairės siekia, kad Lietuva taptų konkurencinga, gerai pasiekiamą ir inovatyvia aviacijos valstybe, kuri ne tik aptarnauja keleivius, bet ir vysto krovinių, techninės priežiūros, mokymo, dronų ir regioninių jungčių segmentus.

Vizija – iki 2030 metų Lietuva siekia tapti gerai pasiekiamą, konkurencinga, klimatui draugiška ir inovatyvia aviacijos valstybe, kurioje oro transportas kuria pridėtinę vertę ekonomikai, regionams ir visuomenei.

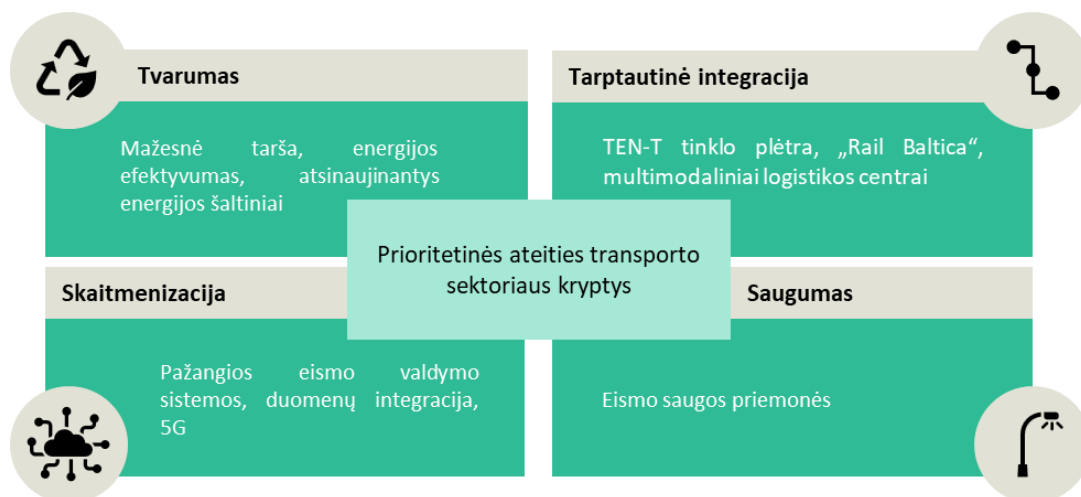
Tikslai:

- padidinti tiesioginių skrydžių kryptių skaičių iki 150 (nuo 94 kryptių 2021 m.);
- pakilti bent 10 pozicijų Tarptautinės oro transporto asociacijos pasauliniame pasiekiamumo reitinge – iki 85 vietos;
- padidinti aviacijos sektoriaus indėlį į šalies BVP nuo 3 proc. iki 5 proc.;
- plėtoti Vilniaus ir Kauno oro uostų infrastruktūrą, juos sujungiant su „Rail Baltica“ geležinkeliu;
- didinti oro transportu gabenamų krovinių srautus ir remonto bei priežiūros paslaugų apimtį;
- sukurti naują oro susisiekimo skatinimo modelį, stiprinant turizmo ir verslo krypties žinomumą;
- tobulinti bepiločių orlaivių komercinio naudojimo teisinę aplinką;
- atverti JAV rinką Lietuvos vežėjams (nuo 2023 m.);
- mažinti aviacijos poveikį aplinkai – triukšmą, teršalus, CO₂ emisijas.

Gairės grindžiamos horizontaliaisiais principais, kurie užtikrina, kad aviacijos plėtra būtų ne tik ekonominė, bet ir strategiškai tvari. Pirmiausia – žalioji transformacija: oro uostai ir vežėjai turi mažinti aplinkos taršą, triukšmą ir CO₂ emisijas, pereinant prie alternatyviųjų degalų ir efektyvesnių technologijų. Skaitmenizacija tampa neatsiejama sektoriaus dalimi – tai apima keleivių srautų valdymą, logistikos optimizavimą ir duomenų analizę. Geopolitinis saugumas – aviacija turi prisidėti prie valstybės atsparumo, todėl stiprinamas civilinis ir karinis bendradarbiavimas. Galiausiai, inovacijų skatinimas – sektorius turi būti atviras naujoms technologijoms, pilotiniams projektams ir bendradarbiavimui su mokslo institucijomis.

Lietuvos aviacijos gairės iki 2030 m. rodo, kad oro transportas traktuojamas ne tik kaip susisiekimo priemonė, bet ir kaip strateginis ekonomikos, saugumo ir inovacijų veiksnys. Dokumentas skatina sisteminių perėjimą nuo reaktyvios infrastruktūros plėtros prie proaktyvaus sektoriaus valdymo, kur svarbus ne tik keleivių skaičius, bet ir paslaugų kokybė, technologinis lygis bei geopolitinis stabilumas. Lietuvai tai reiškia būtinybę investuoti ne tik į oro uostus, bet ir į kompetencijas, reguliavimą, duomenų valdymą bei tarptautinį matomumą. Gairės taip pat atskleidžia, kad aviacijos sektorius gali tapti vienu iš pažangos vektorių, jungiančiu mobilumą, ekonomiką ir saugumą.

Atsižvelgiant į atliktą dokumentų analizę, visuose nagrinėtuose dokumentuose aiškiai įvardijamos kryptys, kurios laikomos ateities transporto pagrindu, orientuotos į tvarumą, skaitmenizavimą, tarptautinę integraciją, saugumą (žr. toliau pateikiamą paveikslą).



14 paveikslas. Prioritinės ateities transporto sektoriaus kryptys
Šaltinis: parengta Vertintojo

Pirmasis prioritetas skiriamas kelių transportui, nes jis yra pagrindinė šalies vidaus ir tarptautinių krovinių bei keleivių vežimo grandis. Dokumentuose numatyta valstybinės reikšmės kelių modernizacija, TEN-T tinklo atnaujinimas, žvyrkelių asfaltavimas, „juodųjų dėmių“ šalinimas, eismo saugos priemonės bei kelių pritaikymas kariniam mobilumui. Kelių infrastruktūros kokybės gerinimas laikomas būtina sąlyga ekonomikos konkurencingumui ir regionų pasiekiamumui.

Antrasis prioritetas – geležinkelių transportas, kuris strateginiuose dokumentuose įvardijamas kaip tvariausia ilgų nuotolių krovinių ir keleivių vežimo alternatyva. Pagrindinės kryptys – „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimas, elektrifikacija, triukšmo mažinimas ir krovinių perorientavimas nuo kelių į geležinkelius.

Toliau prioritėtinėmis laikomos alternatyviųjų degalų ir elektromobilumo plėtra, skaitmeninis transportas (5G, pažangios eismo valdymo sistemos, transporto duomenų integracija) bei tarptautinis mobilumas – TEN-T tinklo modernizacija ir karinio mobilumo projektai (žr. toliau pateikiamą lentelę).

15 lentelė. Prioritinės transporto sritys

Transporto sritis	Kodėl prioritėtinė?	Pagrindinės priemonės
Kelių transportas	Pagrindinė vidaus ir tarptautinių krovinių bei keleivių vežimo grandis, regionų pasiekiamumas	Kelių modernizacija, TEN-T atnaujinimas, žvyrkelių asfaltavimas, eismo sauga, karinis mobilumas

Geležinkeliai	Tvarus ilgų nuotolių transportas, mažina CO ₂ emisijas, jungia su ES rinkomis	„Rail Baltica“, elektrifikacija, triukšmo mažinimas, krovinių perkėlimas nuo kelių
Alternatyvūs degalai	Energetinė nepriklausomybė, klimato tikslai	Elektromobilių įkrovimo tinklas, vandenilio stotys
Skaitmeninės transporto sistemos	Eismo sauga, efektyvumas, inovacijos	5G, ITS, transporto duomenų platformos
Tarptautinis mobilumas	Ekonominė integracija, saugumas	TEN-T modernizacija

Šaltinis: parengta Vertintojo

Atitinkamai, iš prioritetų pasiskirstymo ir investicijų kryptių galima matyti, kurioms sritims teikiamas mažesnis prioritetas:

- transporto su vidaus degimo varikliais plėtra – ypač dyzelinių autobusų ir sunkvežimių – nebėra remiama; vietoje to skatinamas perėjimas prie nulinės taršos technologijų;
- mažos apimties vidaus vandenų transportas (ne komercinis, ne turizmo) nėra strateginis prioritetas, išskyrus atvejus, kai tai susiję su tarptautiniais maršrutais ar aplinkosaugos tikslais.

Pažymėtina, kad neprioritetinių sričių atsisakymas yra nuoseklus žingsnis, atitinkantis tiek Lietuvos, tiek ES ilgalaikius transporto politikos tikslus. Klimato kaitos ir aplinkosaugos uždaviniai reikalauja mažinti taršą, todėl investicijos į vidaus degalų variklius prieštarautų siekiui iki 2050 m. pasiekti nulinę grynąją ŠESD emisiją. Ekonominiu požiūriu mažos apimties vidaus vandenų transportas dažnai reikalauja didelių investicijų, tačiau jų naudojimas yra ribotas, todėl finansavimas koncentruojamas į didžiausią grąžą teikiančias sritis.

Technologinė transformacija taip pat lemia pokyčius – prioritetas teikiamas transporto rūšims, kurios gali būti integruotos į pažangius valdymo tinklus ir pasinaudoti skaitmenizacijos teikiamomis galimybėmis. Tarptautinės integracijos aspektas ypač svarbus Lietuvai, kaip tranzito valstybei, todėl investicijos nukreipiamos į jungtis, kurios stiprina ryšius su kitomis ES šalimis.

Pastebėtina, kad toks prioritetų perskirstymas leis efektyviau pritraukti ES finansavimą, nes projektai atitiks bendras Europos strategijas. Tačiau kartu egzistuoja rizika, kad pernelyg siauras prioritetų rėmas gali sumažinti transporto sistemos lankstumą ekstremalių situacijų metu. Galimybė slypi tame, kad aiškus prioritetų nustatymas leidžia kryptingai planuoti ilgalaikes investicijas ir užtikrinti, kad transporto sistema būtų tvari, moderni ir konkurencinga.

Plėtojant dirbtinio intelekto technologijas rinkoje atsiranda vis platesnis autonominio transporto panaudojimas. Nors Lietuvoje ši patirtis apima vos keletą pilotinių projektų (pvz. „Iki“ prekybos tinklo maisto išvežiojimo autonominis automobilis), pasaulyje pilotiniai projektai tampa vis didesni. Pasiruošimas ir prisitaikymas prie autonominio transporto Lietuvoje visų pirma pareikalaus naujo požiūrio į kelių transporto infrastruktūrą, investicijų į skaitmeninę sąveiką „kelias – automobilis“, naujų kelių žymėjimo ir teisinio reguliavimo paradigmų.

Oro transporto ateityje svarba didės mikromobilumo priemonių, tokių kaip maži bepiločiai skaidymo aparatai – „dronai“, kurie plėtosis siuntų pristatymo srityje. Plėtojantis skraidymo aparatų technologijoms, jos ilgainiui ims tapti įperkamos ir paklausa jų naudojimui rinkoje didės. Tai apima ne tik bepiločius, bet ir pilotuojamus lengvuosius skraidymo aparatus „skraidančius automobilius“, kuriems, viena vertus, reikės atitinkamos fizinės infrastruktūros, bet labai svarbus bus ir reguliavimas, naudotojų atsakomybės principai, skraidymo taisyklių nustatymas, taip pat ir skaitmeninė infrastruktūra, skirta reguliuoti ir kontroliuoti tokių skraidyklių eismą. Oro erdvė bus dalinama tarp civilinės-komercinės ir bendrosios aviacijos, tačiau gausėjant bendrosios aviacijos mažųjų skraidyklių, svarbu bus užtikrinti oro transporto saugą. Bepiločių orlaivių naudojimas jau šiandien kelia iššūkių eismo saugos užtikrinimui, ypač oro uostų teritorijose, bei lėktuvų kilimo ir leidimosi koridoriuose.

6.1.2. Esamos susisiekimo infrastruktūros būklės ir problemų analizė

Tikslinantys klausimai:

- Kokios esamos susisiekimo infrastruktūros problemos turi būti sprendžiamos pirmiausia (pvz., senstanti infrastruktūra, didėjantis eismas)?
- Kokius infrastruktūros projektus reikėtų įgyvendinti, kad būtų užtikrintas susisiekimo sistemos konkurencingumas, integralumas ir patikimumas?

Lietuvos susisiekimo sistemos branduolys – keliai ir geležinkeliai – išlieka ekonomiškai kritiški, bet jų būklę silpnina keli struktūriniai veiksniai: senstanti dangos (ypač rajoniniuose ir krašto keliuose), periodiškai augantis eismo intensyvumas, jungčių integralumo spragos tarp kelių–geležinkelių–uostų–oro uostų, palyginti lėtas geležinkelių elektrifikacijos tempas ir aukšti krovinių vežimo geležinkeliu kaštai. Tai tiesiogiai mažina konkurencingumą, didina logistikos laikus ir kaštus, taip pat riboja galimybes pritraukti tarptautinius srautus. Tuo pačiu prisideda tvarių sprendimų plėtra, pavyzdžiui, alternatyvūs degalai, dviračių infrastruktūra, ITS, tačiau jų mastas dar nepašalina pagrindinių iššūkių.

Galima išskirti kelias pagrindines esamos transporto sistemos problemas ir iššūkius:

SENSTANTI KELIŲ DANGA IR TILTAI. Prastos būklės kelių apimtis tebėra didelė, ypač rajoniniuose ir krašto keliuose; reikšmingai daliai magistralinių ir automagistralinių kelių taip pat reikia remonto. Remiantis „Via Lietuva“ duomenimis, daugiau nei 6 tūkst. km kelių yra prastos būklės. Blogiausia kelių dangos būklė fiksuojama rajoniniuose ir krašto keliuose. Atitinkamai, jie sudaro 42 proc. ir 40,5 proc. Be to, remontuoti yra beveik penktadalis magistralinių bei automagistralinių ruožų⁴⁸. Šiuo metu vykdomi kelių remonto darbai apima 98 km, o projektuojami darbai – 69 km⁴⁹. Atitinkamai, tai lemia aukštesnes eksploatacijos sąnaudas, saugos rizikas ir mažesnę regionų pasiekiamumą.

16 lentelė. Valstybinės reikšmės kelių remonto rodikliai (km)

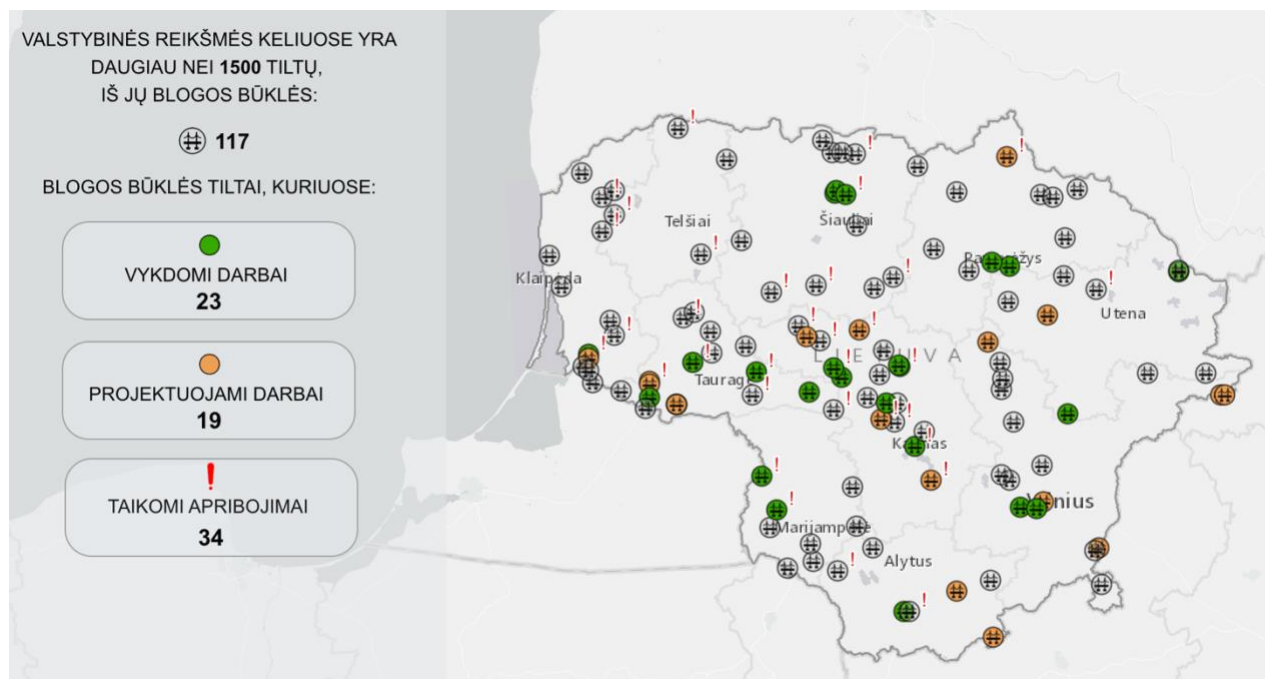
Kelio tipas	Iš viso kelių (km)	Blogos būklės kelių (km)
Rajoniniai	14 257	3886
Krašto	4 925	2176
Magistraliniai	815	406
Automagistraliniai	936	248
Iš viso blogos būklės kelių		6716

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis Via Lietuva duomenimis

Blogos būklės tiltų skaičius Lietuvoje siekia 117, iš jų 23 atliekami remonto darbai, 19 – projektuojami darbai, o 34 taikomi apribojimai. Tai reiškia, 19,7 proc. tiltų yra remontuojami, 16,2 proc. planuojami remonto darbai, o 29,1 proc. turi remonto apribojimų. Bendras blogos būklės tiltų skaičius Lietuvoje siekia daugiau nei 1500. Tai reiškia, kad Lietuvoje 7,8 proc. visų tiltų yra blogos būklės.

⁴⁸ Via Lietuva. Lietuvos kelių ir tiltų būklė. Prieiga internetu: <https://keliubukle.lt/> [žiūrėta 2025-09-19]

⁴⁹ Via Lietuva. Lietuvos kelių ir tiltų būklė. Prieiga internetu: <https://keliubukle.lt/> [žiūrėta 2025-09-19]



15 paveikslas. Lietuvos tiltų būklės žemėlapis
Šaltinis: Via Lietuva

DIDĖJANTIS EISMO INTENSYVUMAS. Kelių transporte kasmet augantis eismo intensyvumas (žr. toliau pateikiamą lentelę) lemia spūsčių didėjimą, greitesnį kelių dangos nusidėvėjimą bei didesnį eismo įvykių skaičių. Nepakankamas kelių tinklo modernizavimas, ribotas aplinkkelių skaičius ir lėtas viešojo transporto alternatyvų plėtojimas didina automobilių priklausomybę, oro taršą ir transporto sukeltą triukšmą, o tai daro neigiamą poveikį tiek ekonomikai, tiek gyventojų gyvenimo kokybei.

17 lentelė. Eismo intensyvumas Lietuvos keliuose 2020-2024 metais (VMPEI, aut./parą)

Kelio tipas	Automobilių tipas	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Magistraliniai keliai	Keleiviniai	9 156	9 492	10 260	10 668	10 981
	Krovininiai	1 629	1 753	1 806	1 802	1 735
Krašto keliai	Keleiviniai	2 282	2 330	2 360	2 432	2 502
	Krovininiai	199	214	210	207	215
Rajoniniai keliai	Keleiviniai	417	432	439	460	479
	Krovininiai	41	39	36	33	34
Eismo intensyvumo kitimas Via Baltica transporto koridoriuje	Keleiviniai	11 067	11 989	13 570	14 022	14 047
	Krovininiai	3 872	4 219	4 641	4 570	4 266
Iš viso:		28 663	30 468	33 322	34 194	34 259

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis Via Lietuva duomenimis

Grupinės diskusijos dalyviai pabrėžė, kad siekiant spręsti spūsčių ir transporto sektoriaus taršos problemas svarbu ne tik elektrifikuoti, bet ir sukurti paskatas keisti įpročius, tokias kaip automobilio mokestis ar kuro akcizo didinimas, kad viešasis transportas taptų patrauklesne alternatyva⁵⁰. Pavyzdžiui, dviratinkų asociacijos atstovai pasigenda paskatų persėsti iš automobilio ant dviračio.

⁵⁰ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

GELEŽINKELIŲ ELEKTRIFIKACIJOS IR KAŠTŲ PROBLEMA. Lietuvoje elektrifikuota tik apie 8 proc. tinklo (ES vidurkis apie 57 proc.), o įgyvendinus Vilniaus-Klaipėdos geležinkelio linijos elektrifikavimo projektą elektrifikuotų geležinkelio kelių ilgis šalyje pasieks beveik 28 proc.⁵¹ Be to, krovinių vežėjams infrastruktūros mokesčiai priskiriami prie aukščiausių Europoje. Tai riboja perėjimą nuo kelių prie geležinkelių ir mažina konkurencingumą tarptautiniuose srautuose. Geležinkelių transportas dėl taikomų sankcijų kroviniams iš Baltarusijos per 2022–2025 m. neteko daugiau kaip pusės krovinių srauto. Taip sparčiai sumažėjus krovinių srautui, geležinkelių infrastruktūros surenkamos pajamos už krovinių vežimo paslaugas atitinkamai sumažėjo, o kapitalo sąnaudos – nesumažėjo, infrastruktūros valdytojui tai gali sąlygoti finansines problemas. Geležinkelių infrastruktūros tinklas Lietuvoje (kaip ir Latvijoje, Estijoje) sukurtas ir pastatytas 1520 mm vėžės pločio („rusiškos“ vėžės) dar 19 a. pabaigoj – 20 a. pirmoje pusėje ir jo magistralės skirtos Rusijos kroviniams vežti į Baltijos jūros uostus. Pagrindinė jungtis Kena–Klaipėda Lietuvai atgavus nepriklausomybę tarnavo kaip labiausiai apkrauta linija vežti krovinius iš Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos į Klaipėdos uostą, o atsaka nuo Kauno – skirta vežti tuos krovinius į Kaliningrado uostą (per Pagėgius). Linija Kena–Klaipėda, nors ir eina per Vilnių, tačiau driekiasi ne trumpiausiu keliu iki Klaipėdos, kas būtų aktualu keleiviams, bet per pramoninius miestus – Jonavą, Šiaulius, Plungę ir kt. Dėl ilgesnio atstumo nei kelių transportu bei dėl geležinkelio linijos kreivių ir posūkių spindulių, greitieji traukiniai važiuoti šia linija negali, o geležinkelių transportu kelionė trunka ilgiau nei kelių transportu. Iki Rusijos pradėto karo Ukrainoje 2022 m. ir iki sankcijų taikymo, ši linija buvo laikoma prioritetine, nes ji generavo viso geležinkelių tinklo mastu reikšmingas pajamas krovinių vežėjui geležinkeliais (AB „LTG Cargo“), o šis generavo pajamas infrastruktūros valdytojui (AB „LTG Infra“). Šios linijos elektrifikavimas buvo laikomas prioritetinės svarbos tikslu, nes dyzelinė trauka labai prisidėdavo prie ŠESD ir oro taršos. Dyzelinių traukinių pakeitimas į elektrinius pagrindinėje geležinkelių magistralėje turėjo reikšmingai sumažinti geležinkelių ŠESD ir tuo buvo pagrindžiamas geležinkelių elektrifikavimo poreikis jį planuojant. Dėl sankcijų nelikus krovinių srauto iš Baltarusijos, atitinkamai reikšmingai sumažėjo traukinių eismas magistralėje Kena–Klaipėda, todėl elektrifikacijos nauda turėtų būti perskaičiuota pasikeitus bazinėms prielaidoms. Visgi geopolitinės situacijos neprognozuojamumas yra aplinkybė, dėl kurios šios geležinkelių linijos elektrifikavimas nepraranda turėtos reikšmės. Svarbu pažymėti, kad ši magistralė yra ne tik Baltarusijos, bet ir Ukrainos jungtis su Klaipėdos uostu. Kadangi Ukrainos atstatymui bus reikalingi gausūs ištekliai, be to Ukraina turi didelį eksporto potencialą, tad Ukrainos prieiga prie Klaipėdos uosto kertant Baltarusiją ir naudojantis geležinkelio atkarpa Lietuvoje Kena–Klaipėda išlieka aktuali tiek Ukrainos, tiek ir Lietuvos interesams. Šis požiūris dabartinį krovinių srauto šioje atkarpoje sumažėjimą iš esmės leidžia vertinti kaip laikiną, taigi, linijos elektrifikacijos projektas turėtų būti laikomas kaip tęstinis prioritetas.

Be to, grupinės diskusijos metu geležinkelių sektoriaus atstovai išskyrė geležinkelių integracijos su miestais trūkumą, pavyzdžiui, stotelių plėtros poreikį Vilniaus apylinkėse. Taip pat atstovai atkreipė dėmesį, jog geležinkelio susisiekimas tarp didžiųjų miestų, pavyzdžiui, Vilniaus ir Klaipėdos, yra lėtesnis nei automobiliu, dėl ko prarandamas konkurencingumas⁵².

JUNGČIŲ INTEGRALUMAS IR PROJEKTŲ SINCHRONIZACIJA. Lietuvoje vis dar trūksta efektyvių multimodalinių mazgų, kurie užtikrintų sklandų keleivių ir krovinių srautų sujungimą tarp kelių, geležinkelių, uostų ir oro uostų, ypač TEN-T tinklo kontekste. Dėl to kyla koordinavimo problemų, mažėja logistikos grandinių efektyvumas ir konkurencingumas. Atitinkamai, svarbiausios infrastruktūros problemos, kurios reikalauja skubaus sprendimo, buvo įvardytos skirtingų transporto

⁵¹ LTG Infra. Elektrifikavimas. Prieiga internetu: <https://ltginfra.lt/elektrifikavimas/>

⁵² Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

rūšių atstovų. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos atstovai atkreipė dėmesį į jūrų transporto nepakankamą finansavimą ir plėtros trūkumą, ypač poreikį gilinti uostą ir plėsti teritoriją didesniems laivams priimti, siekiant konkurencingumo su kitais Europos šalių jūrų uostais⁵³.

Grupinės diskusijos metu jungčių klausimas buvo identifikuojamas kaip viena iš pagrindinių problemų susisiekimo sektoriuje, pabrėžiant, kad junglumas tarp skirtingų transporto rūšių ir jų patogumas yra svarbiausi veiksniai⁵⁴. Buvo argumentuojama, kad visos transporto sritys yra svarbios ir reikalingos, todėl nereikėtų skirstyti prioritetų pagal transporto rūšis. Diskusijos metu pabrėžta, jog transportas turi suteikti galimybę patogiai ir ekonomiškai perkelti keleivius bei krovinius iš vienos transporto rūšies į kitą (taip pat ir tarp tos pačios rūšies TP), o tam būtina įgyvendinti projektus, šalinančius neatitikimus ir kliūtis.

FINANSAVIMO NESTABILUMAS IR ATOTRŪKIS NUO POREIKIŲ. Dėl ilgamečio nepakankamo finansavimo kelių būklė blogėjo greičiau nei buvo tvarkoma (žr. 8 lentelę). Nuo 2026 m. planuojamas specialus Kelių fondas su naujais pastoviais pajamų šaltiniais (įskaitant e.rinkliavas) turėtų stabilizuoti investicijas. Tuo tarpu mokamų kelių tinklas sunkiajam transportui plėtojamas siekiant užtikrinti tvaresnį kelių finansavimą.

Diskusijoje akcentuota, kad, siekiant užtikrinti sistemos konkurencingumą, integralumą ir patikimumą, nepakanka vien tik investicijų. Būtina kompleksiška mokestinė-reguliacinė sistema, kuri naudotojui ir verslui suteiktų aiškias finansines paskatas naudoti tvaresnes TP⁵⁵. Be to, pabrėžta finansavimo tvarumo svarba. Pažymėta, kad pavienės investicijos ne visada yra tvarios. Pavyzdžiui, patiriami nuostoliai dėl mažo elektromobilių įkrovimo stotelių, pastatytų ne miestuose, naudojimo. Pabrėžta, kad finansavimas yra nenuoseklus ir neorientuotas į ilgalaikę perspektyvą, o tik trumpalaikę. Be to, strateginiai planai ir tikslai keičiami per dažnai, kas taip pat apsunkina įgyvendinimą. Atitinkamai, siūlyta sukurti tvarų modelį, kuris leistų planuoti ilguoju laikotarpiu ir užtikrintų tikslų įgyvendinimą.

SKAITMENINĖS INFRASTRUKTŪROS IR ITS SPRAGOS. ITS diegimas vyksta fragmentuotai, stokojama duomenų integracijos ir vieningos plėtros vizijos. Neužtikrinamas pakankamai spartus 5G koridorių bei pažangių eismo valdymo priemonių diegimas, todėl mažėja sektoriaus gebėjimas greitai prisitaikyti prie augančio eismo intensyvumo ir technologinių pokyčių⁵⁶.

ŽEMAS TVARIŲ AUTOMOBILIŲ SKAIČIUS. Nors alternatyviaisiais degalais varomų automobilių daugėja, elektromobiliai visame transporto parke sudaro tik nedidelę dalį. Lietuvos lengvųjų automobilių parke toliau dominuoja automobiliai su vidaus degimo varikliais, iš jų didžiausią dalį sudaro dyzelinu varomos TP (žr. toliau pateikiamą lentelę).

18 lentelė. Lengvųjų keleivinių automobilių skaičius pagal degalus ir variklio tipą (sk.) 2025 liepos 1 d.

Lengvųjų keleivinių automobilių skaičius pagal degalus ir variklio tipą	M1	N1
Dyzelinas	1 157 059,00	78 586,00
Benzinas	405 224,00	1 870,00
Įkraunami hibridai	16 933,00	10,00
Grynieji elektromobiliai	19 608,00	658,00

⁵³ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁵⁴ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

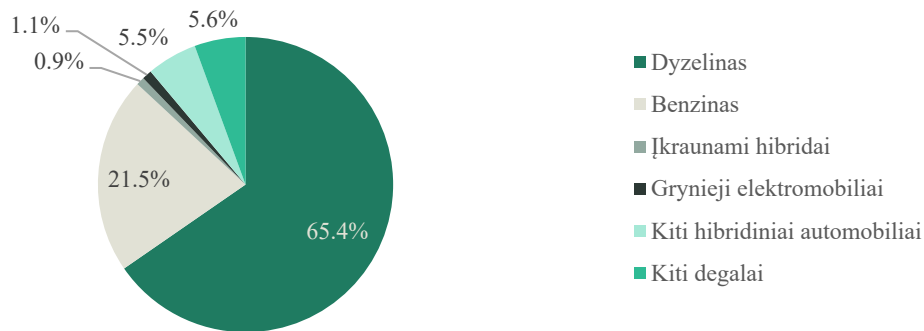
⁵⁵ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁵⁶ Kurk Lietuvai. Intelektinių transporto sistemų plėtros galimybės Lietuvoje. Prieiga internetu: <https://kurklietuvai.lt/projektai/intelektiniu-transporto-sistemu-pletros-galimybes-lietuvoje>

Kiti hibridiniai automobiliai, išskyrus iš išorės įkraunamus hibridus	104 288,00	172,00
Dujos	335,00	37,00
Kiti degalai	104 288,00	995,00

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis Lietuvos energetikos agentūros duomenimis

2025 m. liepos 1 d. duomenimis, didžiausią Lietuvoje registruoto lengvųjų keleivinių automobilių parko dalį sudarė dyzelinu varomos TP – 65,4 proc. Benzinu varomų automobilių dalis siekė 21,5 proc., o elektromobilių (grynujų ir įkraunamų) – 2 proc.⁵⁷ (žr. toliau pateikiamą paveikslą).



16 paveikslas. Lengvųjų keleivinių automobilių parko sudėtis (proc.)

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis Lietuvos energetikos agentūros duomenimis

Pastaraisiais metais elektra varomų TP skaičius auga, tačiau reikšmingą jų dalį vis dar sudaro įkraunami hibridai (iš 2 proc. parko – 0,9 proc.). Naujausi tyrimai rodo, kad įkraunami hibridiniai automobiliai, net ir važiuodami elektriniu režimu, vidutiniškai išmeta apie 68 g CO₂ / km, nes vien elektros variklio galios dažnai nepakanka ir įsijungia vidaus degimo variklis. Be to, faktinės šių automobilių emisijos beveik penkis kartus viršija oficialiai deklaruojamas.⁵⁸ Tyrimai taip pat atskleidžia, kad retai kraunamų ir ilgiems atstumams naudojamų įkraunamų hibridų elektros dalis visoje ridos energijoje sudaro tik apie 20–40 proc.⁵⁹

Pastebimas ir kitas aspektas, jog, nepaisant didėjančio elektromobilių skaičiaus, benzino ir dyzelino suvartojimas transporto sektoriuje toliau auga.

19 lentelė. Lengvųjų automobilių kuro ir energijos suvartojimas, Tj

Kuro arba energijos rūšis	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Suskystintos naftos dujos	3864	3939	4083
Automobilių benzinas (su biodegalais)	10208	10743	11266
Bioetanolis automobilių benzine	713	706	769
Kelių transporto dyzelinas (su biodegalais)	50806	53748	54007
Biodyzelinas kelių transporto dyzeline	3019	3106	3907
Elektros energija	71	105	145

Šaltinis: parengta Vertintojo, remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis

⁵⁷ Lietuvos energetikos agentūra. Transportas. Prieiga internetu: <https://www.ena.lt/transportas-2025-07/>

⁵⁸ Transport & Environment. Smoke screen: the growing PHEV emissions scandal. (2025). Prieiga internetu: <https://www.transportenvironment.org/articles/smoke-screen-the-growing-phev-emissions-scandal>

⁵⁹ Aaron Isenstadt, Zifei Yang, Stephanie Searle, John German. Real world usage of plug-in hybrid vehicles in the United States (2022). Prieiga internetu: https://theicct.org/publication/real-world-phev-us-dec22/?gad_source=1&gad_campaignid=22639629046&gbraid=0AAAAA_pFled7hTm8C614Xn2IJ2eEZY0IU&gclid=CjwKCAjwx-zHBhBhEiwA-7Kjq64YWaWBYYcVps55k9BGBAyVdJpUKckTw5G0WoZWtr9C_8dJav4RCIBoCmLgQAvD_BwE

Diskusijos dalyviai patvirtino esamas tvarių automobilių rinkos problemas. Dalyviai sutiko, jog mažataršis ir netaršus transportas turi tapti prioritetu, tačiau per artimiausius metus neįmanoma pasiekti numatytų tikslų dėl resursų trūkumo⁶⁰.

6.1.3. Technologinių inovacijų ir skaitmenizacijos galimybių vertinimas

Tikslinantis klausimas:

- kokių technologijų ir inovacijų įdiegimas būtų naudingas siekiant susisiekimo sektoriaus tvarumo ir efektyvumo?

Technologinės inovacijos ir skaitmenizavimas tampa neatsiejama šiuolaikinės susisiekimo politikos dalimi, ypač siekiant tvarumo, efektyvumo ir saugumo tikslų. Lietuvos susisiekimo sektoriuje vis dar egzistuoja reikšmingas potencialas diegti pažangius sprendimus, kurie leistų optimizuoti transporto srautus, mažinti emisijas, gerinti paslaugų kokybę ir didinti sistemos atsparumą. Šiame kontekste svarbu vertinti ne tik technologijų prieinamumą, bet ir jų integracijos galimybes į esamą infrastruktūrą bei valdymo sistemas.

Viena iš svarbiausių krypčių – pažangių ITS diegimas. ITS leidžia realiuoju laiku stebėti ir valdyti transporto srautus, prognozuoti spūstis, optimizuoti maršrutus ir informuoti vairuotojus apie eismo sąlygas. Lietuvoje ITS diegimas vis dar fragmentuotas, o duomenų integracija tarp skirtingų transporto rūšių ir savivaldybių sistemų – ribota⁶¹. Nacionalinės ITS strategijos parengimas ir įgyvendinimas, apimantis vieningus duomenų standartus, 5G ryšio plėtrą transporto koridoriuose ir atvirų duomenų platformas, galėtų tapti esminiu proveržiu efektyvumo srityje.

Skaitmeninės technologijos taip pat leidžia kurti išmaniąją viešojo transporto sistemą. Integruotos bilietų platformos, mobiliosios programėlės, keleivių srautų analizė ir realaus laiko informacija apie maršrutus didina paslaugų patrauklumą ir prieinamumą⁶². Be to, skaitmeninės priemonės leidžia geriau planuoti viešojo transporto pasiūlą pagal faktinius poreikius, mažinant tuščių reisų skaičių ir optimizuojant energijos naudojimą. Tokie sprendimai ypač svarbūs miestų darnaus judumo kontekste, kur viešasis transportas turi tapti konkurencinga alternatyva individualiam automobiliui.

Tačiau būtina užtikrinti, kad renkami duomenys būtų tikslūs, aktualūs bei išsamūs. Be to, būtina užtikrinti sistemų saugumą⁶³.

Krovinių logistikos srityje technologijos leidžia kurti efektyvesnes multimodales grandines. Elektroninių krovinių dokumentų diegimas, skaitmeninė muitinės ir tranzito procedūrų integracija, automatizuoti sandėliavimo ir perkrovimo sprendimai mažina administracinę naštą ir trumpina pristatymo laiką. Lietuvai, kaip tranzito šaliai, tai ypač aktualu – skaitmeninė logistika gali tapti konkurenciniu pranašumu regioninėje rinkoje. Be to, skaitmeninės priemonės leidžia stebėti krovinių judėjimą, užtikrinti saugumą ir greičiau reaguoti į trikdžius.

Tvarumo kontekste technologijos atveria galimybes pereiti prie alternatyvių degalų ir mažataršių TP. Elektromobilių įkrovimo tinklo plėtra, vandenilio degalinių kūrimas, biometano infrastruktūra ir išmanusis energijos paskirstymas leidžia mažinti CO₂ emisijas ir atitikti ES klimato politikos

⁶⁰ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁶¹ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁶² Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁶³ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

tikslus. Šių technologijų diegimas turi būti derinamas su transporto parko atnaujinimu, ypač viešojo ir komercinio transporto segmente, kur emisijų mažinimo potencialas yra didžiausias⁶⁴.

Inovacijos taip pat keičia pačios infrastruktūros priežiūros ir planavimo principus. Naudojant dronus, sensorius ir dirbtinį intelektą galima efektyviau stebėti kelių, tiltų ir geležinkelių būklę, prognozuoti gedimus ir planuoti remontus. Tokie sprendimai ne tik mažina eksploatacinius kaštus, bet ir didina saugumą bei infrastruktūros ilgaamžiškumą. Be to, skaitmeninės priemonės leidžia kurti interaktyvius planavimo įrankius, kurie padeda politikos formuotojams priimti duomenimis grįstus sprendimus.

Apibendrinant, technologinių inovacijų ir skaitmenizavimo diegimas Lietuvos susisiekimo sektoriuje yra būtinas ne tik dėl efektyvumo, bet ir dėl strateginio tvarumo, konkurencingumo ir paslaugų kokybės. Viešosios politikos požiūriu, svarbu užtikrinti, kad technologijų diegimas būtų koordinuotas, grindžiamas aiškia vizija ir integruotas į bendrą transporto sistemos valdymą. Tik taip galima užtikrinti, kad inovacijos taptų ne pavieniais projektais, o sisteminiu pokyčiu, kuris kuria pridėtinę vertę visai visuomenei.

6.1.4. Politinių, ekonominių ir socialinių veiksnių įtakos analizė

Tikslinantis klausimas:

- kokie politiniai, ekonominiai ar socialiniai veiksniai gali turėti įtakos prioritetinių sričių nustatymui?

Prioritetinių transporto sričių nustatymas nėra atsitiktinis procesas – jį lemia kompleksinė politinių, ekonominių ir socialinių veiksnių sąveika. Šie veiksniai formuoja tiek ilgalaikę strateginę kryptį, tiek konkrečius investicinius sprendimus, todėl jų analizė leidžia suprasti, kodėl vienos sritys tampa prioritetinėmis, o kitos – ne.

POLITINIAI VEIKSNIAI. Pirmiausia susiję su tarptautiniais įsipareigojimais ir geopolitine situacija. Lietuvos transporto politika glaudžiai derinama su ES „Žalioju kursu“, TEN-T tinklo plėtros gairėmis ir klimato kaitos mažinimo tikslais, todėl prioritetas teikiamas mažataršėms, tvarioms transporto rūšims. Be to, geopolitinė aplinka, ypač saugumo iššūkiai regione, gali nulemti investicijas į kelių ir geležinkelių infrastruktūrą, pritaikytą kariniam mobilumui. Vis dėlto, labai svarbi nacionalinė politinė valia – sprendimai dėl finansavimo paskirstymo, teisės aktų pakeitimai ir reguliacinės priemonės, kurios tiesiogiai veikia, kurios sritys bus plėtojamos sparčiau⁶⁵.

Diskusijos metu buvo atkreiptas dėmesys į tai, jog reguliacinė aplinka gali nulemti transporto srities konkurencingumą⁶⁶. Diskusijos dalyviai pažymėjo, kad dėl griežto reguliavimo, verčiančio naudoti alternatyvųjų kūrą, kai kaimyninės šalys to netaiko, Lietuva gali nukentėti ir prarasti tranzitinius srautus.

EKONOMINIAI VEIKSNIAI. Orientuoja prioritetus į tas transporto rūšis, kurios užtikrina didžiausią investicijų grąžą ir palaiko šalies konkurencingumą. Kelių transportas išlieka kertine grandimi dėl savo universalumo ir gebėjimo aptarnauti tiek vidaus, tiek tarptautinius krovinių bei keleivių srautus. Geležinkeliai tampa strategine alternatyva ilgiems atstumams, ypač krovinių pervežimui, nes mažina logistikos kaštus ir aplinkos taršą. ES finansavimo mechanizmai skatina investuoti į

⁶⁴ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁶⁵ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁶⁶ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

projektus, kurie atitinka bendras Europines strategijas – tai dar labiau sustiprina prioritetą tvarioms ir tarptautiniu mastu integruotoms transporto rūšims.

Grupinėje diskusijoje buvo pažymėta, kad investuotojai ne visada gauna tiesioginę ekonominę naudą iš infrastruktūros projektų, todėl dažnai yra reikalinga valstybės parama. Buvo siūloma, kad valstybė, kaip naudos gavėja, turėtų dalintis ja su infrastruktūros valdytojais⁶⁷. Geležinkelių sektoriaus atstovai pateikė pavyzdį – Lietuva turi didžiulį geležinkelio tinklą, tačiau jis išnaudojamas tik 40 proc. dėl per mažo finansavimo. Be to, didelė grėsmė yra susijusi su senąja geležinkelio vėže, kuriai trūksta investicijų remontui ar rekonstravimui.

SOCIALINIAI VEIKSNIAI. Atspindi visuomenės poreikius ir lūkesčius. Miestų augimas ir regionų pasiekiamumo užtikrinimas skatina plėtoti viešąjį transportą ir kelių infrastruktūrą. Visuomenės požiūris į aplinkosaugą tampa vis reikšmingesnis – gyventojai vis labiau palaiko mažataršes transporto alternatyvas, todėl politiniai sprendimai atliepia šį lūkestį. Socialinės įtraukties siekis lemia, kad viešasis transportas turi būti pritaikytas SPTŽ, o skaitmeniniai sprendimai – prieinami plačiai visuomenės daliai.

Vis dėlto, nepakanka vien tik plėtoti tvarią infrastruktūrą, bet taip pat būtinos paskatos, kurios skatintų žmones keisti įpročius. Nepalankūs socialiniai veiksniai, pavyzdžiui, asmeninių automobilių naudojimo įpročiai, gali stabdyti darnaus judumo plėtrą net ir esant gerai infrastruktūrai. Siekiant paskatinti gyventojus persėsti ant dviračių ar naudotis viešuoju transportu, būtinos papildomos skatinimo priemonės, kadangi esamos nėra veiksmingos⁶⁸. Be to, labiau būtina atsižvelgti ir į SPTŽ mobilumą, kadangi vis dar atsiranda sprendimų ir priemonių, kuriose į tai nėra iki galo atsižvelgiama.

Iš lentelės galima matyti, kad politiniai veiksniai dažniausiai lemia ilgalaikius strateginius prioritetus (pvz., kelių ir geležinkelių plėtra, alternatyvių degalų diegimas), ekonominiai – investicijų kryptį ir mastą (pvz., kelių transporto dominavimas dėl srautų), o socialiniai – paslaugų prieinamumą ir patrauklumą visuomenei (pvz., viešojo transporto plėtra, skaitmeniniai sprendimai). Matyti, kad neprioritetinės sritys (žr. 6.1.1 skyrių) dažniausiai neatitinka bent dviejų iš trijų veiksmų – jos arba ekonomiškai neefektyvios, arba neturi reikšmingo politinio ir socialinio svorio.

20 lentelė. Veiksnių-poveikio lentelė

Transporto sritis	Veiksnių tipas	Poveikis
Kelių transportas	Politinis	Nacionalinė ir ES politika skatina kelių tinklo modernizaciją bei pritaikymą kariniam mobilumui, atsižvelgiant į geopolitinę situaciją
	Ekonominis	Didžiausi krovinių ir keleivių srautai užtikrina aukštą investicijų grąžą, todėl kelių infrastruktūra išlieka prioritetinga
Geležinkeliai	Politinis	ES „Žalioji kursas“ ir TEN-T plėtros gairės skatina geležinkelių elektrifikaciją ir tarptautinių jungčių stiprinimą
	Ekonominis	Ilgų nuotolių krovinių pervežimas geležinkeliais mažina logistikos kaštus ir kelių apkrovą
Viešasis transportas	Socialinis	Miestų augimas ir socialinės įtraukties siekis lemia viešojo transporto plėtrą bei pritaikymą įvairių poreikių turintiems keleiviams
	Ekonominis	Efektyvus viešasis transportas mažina spūstis ir didina darbo rinkos pasiekiamumą
Alternatyvūs degalai	Politinis	Klimato kaitos mažinimo tikslai ir emisijų ribojimai skatina investicijas į elektromobilius, vandenilį

⁶⁷ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁶⁸ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

Skaitmeninės transporto sistemos	Ekonominis	Ilgalaikėje perspektyvoje mažesni eksploatacijos kaštai ir energetinė nepriklausomybė didina patrauklumą
	Politinis	Nacionalinės skaitmenizavimo strategijos remia 5G, ITS ir duomenų integracijos diegimą transporto sektoriuje
	Socialinis	Gyventojų poreikis realaus laiko informacijai ir patogiam planavimui skatina skaitmeninių sprendimų plėtrą
Vidaus vandenų transportas	Socialinis	Ribotas naudojimas kasdieniam susisiekimui lemia mažą prioritetą, išskyrus turizmo ar aplinkosaugos projektus

Šaltinis: parengta Vertintojo

Pažymėtina, kad politinių, ekonominių ir socialinių veiksnių derinys lemia aiškų poslinkį link tvaresnių, efektyvesnių ir tarptautiniu mastu integruotų transporto sprendimų. Politiniai įsipareigojimai ir saugumo poreikiai užtikrina ilgalaikį kelių ir geležinkelių prioritetą, ekonominiai argumentai skatina investuoti į didžiausią grąžą duodančias sritis, o socialiniai lūkesčiai verčia transporto sistemą tapti patogesne, labiau prieinama ir draugiškesne aplinkai. Tuo pat metu mažiau efektyvios ar taršios transporto rūšys, neturinčios aiškios ekonominės ar socialinės naudos, pamažu praranda strateginę reikšmę ir transformuojasi į nišines paslaugas.

APIBENDRINIMAS. Ateities transporto prioritetai Lietuvoje aiškiai siejasi su ES politikos kryptimis ir nacionaliniais dokumentais, kuriuose dėmesys skiriamas kelių infrastruktūros modernizavimui ir saugumui, geležinkelių elektrifikacijai, alternatyviųjų degalų ir darnaus judumo skatinimui bei kitoms sritims. Visgi fokusuotos grupinės diskusijos metu buvo išreikštas pastebėjimas, kad nei viena transporto sritis neturėtų būti prioretizuojama, tačiau plėtojant kiekvieną iš jų būtina užtikrinti:

- saugumą;
- skaitmenizavimą;
- tinklo junglumą, jog transportas būtų patogus;
- skirtingų transporto rūšių derinimą ir integralumą.

6.2. Investicijų nukreipimo modelis

Poskyryje siekiama atsakyti į 10.5.2. klausimą – koks investicijų nukreipimo modelis padėtų susisiekimo sistemai veikti kaip vientisam integraliam mechanizmui? Hipotezės šiai daliai nekeliamos.

Tikslinantys klausimai:

- Ar susisiekimo sistema gali veikti kaip vientisas integralus mechanizmas?
- Ar šiuo metu naudojami finansavimo modeliai yra tinkami ir pakankami?
- Koks turėtų būti taikomas finansavimo modelis, kad susisiekimo sistema veiktų kaip integralus mechanizmas?
- Kiek yra svarbu integruoti skirtingas transporto rūšis (pvz., geležinkeliai, kelių transportas, viešasis transportas, elektrinis transportas ir kt.)?
- Kokie yra pagrindiniai investicijų šaltiniai (pvz., nacionalinis biudžetas, ES fondai, privatūs investuotojai)? Kaip užtikrinti, kad susisiekimo sektoriaus investicijos būtų suderintos su nacionalinėmis ir tarptautinėmis plėtros strategijomis?
- Kokia turėtų būti investicijų struktūra (pvz., koks būtų balansavimas tarp infrastruktūros atnaujinimo ir naujų projektų įgyvendinimo)?
- Kokių priemonių reikės, kad būtų užtikrintas tvarus finansavimas ir ilgalaikė investicijų grąža?
- Kokios naudos (ekonominės, socialinės, aplinkosaugos) tikimasi gauti iš planuojamų investicijų ir kaip tai bus įvertinta?

Šiuo metu Lietuvos susisiekimo sektoriaus investicijų nukreipimo modelis pasižymi nepakankamu koordinavimu, ribotu ilgalaikiu planavimu ir neefektyvia skirtingų transporto rūšių integracija. Grupinės diskusijos metu išryškėjo esminiai iššūkiai, kurie trukdo susisiekimo sistemai veikti kaip vientisam integraliam mechanizmui. Vienas iš pagrindinių trukdžių – tai metinis finansavimo ciklas, kuris neleidžia planuoti ilgalaikių projektų⁶⁹. Infrastruktūros valdytojai neturi teisės generuoti pajamų iš infrastruktūros naudojimo, o tai riboja jų finansinį savarankiškumą ir galimybę reinvestuoti lėšas į sektoriaus plėtrą. Papildomai pastebėtina, kad sektoriuje stokojama horizontalaus koordinavimo tarp skirtingų institucijų (pvz., SM, savivaldybių ir valstybinių įmonių), kas lemia sprendimų dubliavimą, projektų fragmentaciją ir menką sinergiją tarp nacionalinių ir vietos lygmens investicijų. Be to, viešasis transportas dažnai konkuruoja su privačiu automobiliu dėl greičio ir patogumo, o geležinkeliai neturi pakankamos sąsajos su miesto transportu.

Šiuo metu naudojami finansavimo modeliai nėra pakankami. Jie remiasi tradiciniais šaltiniais – nacionaliniu biudžetu ir ES fondais, tačiau šie šaltiniai nepadengia visų poreikių, ypač senosios infrastruktūros atnaujinimui⁷⁰. Viešojo transporto finansavimo intensyvumas Lietuvoje nėra pakankamas, o skolinimosi rinkoje galimybės yra apribotos dėl pareiškėjų finansinių pajėgumų ir/arba savivaldybių skolinimosi limitų. Taip pat stokojama finansinių inovacijų, pavyzdžiui, infrastruktūros investiciniai fondai nėra aktyviai taikomi, nors tokie instrumentai galėtų pritraukti papildomą kapitalą iš privačių investuotojų ir tarptautinių finansinių institucijų. Be to, viešojo transporto organizavimas savivaldybių lygmeniu lemia fragmentuotą bilietų sistemą, ribotą integraciją ir neefektyvų planavimą.

Efektyvus investicijų nukreipimo modelis turėtų būti grindžiamas ilgalaikiu planavimu, finansavimo stabilumu ir skirtingų transporto rūšių integracija. Reikalinga diversifikuota finansavimo struktūra, kurioje būtų derinamos dotacijos, viešojo ir privataus sektoriaus partnerystė (toliau – VPSP), kompensacinės paramos priemonės ir mokesstinės paskatos⁷¹. Infrastruktūros valdytojams turėtų būti suteikta teisė generuoti pajamas ir jas reinvestuoti. Valstybė turėtų aktyviai dalyvauti kaip investuotoja, ypač ten, kur privatus kapitalas negeba užtikrinti gražos⁷². Svarbus vaidmuo turėtų tekti ir inovatyviems finansavimo mechanizms, pavyzdžiui, transporto sektoriaus anglies dioksido mokesčių perskirstymui į infrastruktūros modernizavimą arba kelių naudotojo mokesčio sistemos tobulinimą, kad surinktos lėšos būtų skaidriai nukreipiamos į viešojo transporto ir alternatyvių judumo priemonių plėtrą. Taip pat būtina reguliacinė aplinka, kuri skatintų alternatyviųjų degalų naudojimą, elektrifikaciją ir skaitmenizaciją, kartu išlaikant konkurencingumą regioniniame kontekste.

Skirtingų transporto rūšių integracija yra būtina sąlyga, kad susisiekimo sistema veiktų kaip integralus mechanizmas. Diskusijoje buvo nuolat akcentuojamas junglumo poreikis – be sąsajų tarp transporto rūšių, investicijos praranda efektyvumą⁷³. Pavyzdžiui, geležinkelių infrastruktūra netenka prasmės, jei nėra jungčių su viešuoju transportu. Integralumas būtinas tiek keleivių, tiek krovinių pervežimui, ypač siekiant mažinti ŠESD ir skatinti darnią judumo sistemą. Reikalinga mokesstinė ir reguliacinė sistema, kuri skatintų naudotis alternatyviomis TP, o ne privačiais automobiliais.

⁶⁹ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁷⁰ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁷¹ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁷² Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

⁷³ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

Pagrindiniai investicijų šaltiniai šiuo metu yra:

- nacionalinis biudžetas – skiriamas infrastruktūros priežiūrai ir strateginiams projektams;
- ES fondai – ypač svarbūs kompleksiniams projektams, tokiems kaip „Rail Baltica“;
- privatus kapitalas – dažniausiai per VPSP modelius, nors jų taikymas vis dar ribotas.

Tačiau investicijos dažnai nesuderinamos su ilgalaikėmis strategijomis dėl finansavimo neprognozuojamumo. Reikalinga nacionalinė strategija, kuri užtikrintų investicijų tęstinumą, prioritetų aiškumą ir suderinamumą su ES žaliojo kurso bei TEN-T tinklo reikalavimais. Be to, strategija turėtų numatyti aiškius sektoriaus veiklos rodiklius ir reguliarius jų vertinimo ciklus, kad būtų galima objektyviai įvertinti investicijų efektyvumą bei laiku koreguoti planus.

Investicijų struktūra turi būti subalansuota tarp infrastruktūros atnaujinimo ir naujų projektų įgyvendinimo⁷⁴. Šiuo metu ES fondai dažniausiai skiriami naujiems projektams, tokiems kaip „Rail Baltica“, tačiau senoji infrastruktūra lieka be paramos. Tai kelia grėsmę ilgalaikiam sektoriaus stabilumui, nes senosios infrastruktūros priežiūra ir modernizavimas yra būtini norint išlaikyti konkurencingumą su kitomis šalimis. Be to, infrastruktūros modernizavimas yra būtinas ne tik siekiant užtikrinti fizinę jos kokybę, bet ir įgyvendinant skaitmeninius sprendimus – signalizacijos sistemas, transporto eismo valdymą, logistikos grandinių optimizavimą. Tai didintų bendrą sistemos efektyvumą bei saugumą. Reikia užtikrinti, kad dalis lėšų būtų skiriama senosios infrastruktūros modernizavimui, kuri šiuo metu nėra patraukli ir reikalauja didelių išlaidų.

Tvariam finansavimui būtina:

- suteikti infrastruktūros valdytojams teisę generuoti pajamas;
- įdarbinti infrastruktūrą ir gražinti lėšas valstybei per dividendus;
- sukurti mokestinę politiką, kuri skatintų naudoti mažataršį transportą;
- įgyvendinti kompensacines priemones, padengiančias žaliojo transporto išlaidas;
- paspartinti Kelių fondo veiklą.

Tikimasi, kad investicijos į susisiekimo sektorių duos:

- ekonominės naudos – efektyvesnis krovinių ir keleivių pervežimas, konkurencingumo didinimas;
- socialinės naudos – geresnis susisiekimas, mažesnė atskirtis, patogesnė infrastruktūra;
- aplinkosauginės naudos – ŠESD mažinimas, žaliojo transporto plėtra, tvarios judumo formos.

Ši nauda turėtų būti vertinama per rodiklių sistemą, apimančią transporto efektyvumą, taršos lygį, keleivių srautus ir investicijų grąžą. Rodiklių sistema turėtų būti vieša, skaidri ir reguliariai atnaujinama, kad visuomenė ir rinkos dalyviai galėtų stebėti realų pažangos lygį bei investicijų poveikį. Tik sisteminis, koordinuotas ir tvarus investicijų modelis leis Lietuvos susisiekimo sistemai veikti kaip integraliam mechanizmui, atitinkančiam tiek nacionalinius, tiek tarptautinius plėtros tikslus.

APIBENDRINIMAS. Tam, kad susisiekimo sistema veiktų kaip vientisas ir integralus mechanizmas, reikalinga suteikti infrastruktūros valdytojams teisę generuoti pajamas; įdarbinti infrastruktūrą ir gražinti lėšas valstybei per dividendus; sukurti mokestinę politiką, kuri skatintų naudoti mažataršį transportą; įgyvendinti kompensacines priemones, padengiančias žaliojo transporto išlaidas; paspartinti Kelių fondo veiklą.

⁷⁴ Grupinė diskusija su transporto sektoriaus atstovais. 2025 m. rugsėjo 25 d.

7. Išvados ir rekomendacijos

7.1. Vertinimo išvados

Pagrindinės Vertinimo išvados formuluojamos pagal keltų hipotezių ar jų alternatyvų patvirtinimą ir struktūruotai pateikiamos žemiau esančioje lentelėje.

21 lentelė. Vertinimo išvados

Vertinimo uždavinys	Vertinimo ataskaitos skyrius	Vertinimo klausimas	Pasitvirtinusi hipotezė	Išvada
10.1.	2.1.	10.1.1. Ar pasirinktos tinkamos pažangos priemonių ir gairių veiklos / poveiklės ir jų įgyvendinimo būdai rodikliams pasiekti? Jei ne, kurias veiklas / poveikles reikėtų tobulinti ar keisti pasirinktą kryptį tikslui pasiekti?	H_A : dalis veiklų / poveiklių neprisidedančių (arba nežymiai prisidedančių) prie rodiklių pasiekimo turėtų būti tobulinamos	Daliai veiklų nenustatyti rezultato rodikliai, egzistuoja neatitikimai tarp strateginių dokumentų bei silpna rodiklių ir veiklų sąsaja, todėl mažėja intervencijų pažangos vertinimo aiškumas ir pagrįstumas
	2.2.	10.1.2. Kaip planuojamos priemonės atitinka nacionalinius, strateginius tikslus, uždavinius?	H_0 : visos planuojamos PP yra suderintos ir neprieštaruja nacionaliniams bei strateginiams tikslams ir uždaviniams	Visos vertinamos PP yra suderintos su nacionaliniais ir strateginiais tikslais bei neprieštaruja jų įgyvendinimui
	2.3.	10.1.3. Kaip planuojamos priemonės atitinka tikslinių grupių poreikius?	H_A : dalies tikslinių grupių poreikiai nėra atliepami planuojamų PP apimtyje	Tikslinės grupės buvo identifikuotos ir įtrauktos į planavimo procesą, tačiau dalies poreikiai dėl įvairių apribojimų (pavyzdžiui, finansavimo sąlygų) buvo neatliepti
10.2.	3.1.	10.2.1. Ar planavimo dokumentuose nurodytos veiklos yra suderintos tarpusavyje (kartu įvertinant suderinamumą su kitų ministerijų įgyvendinamų PP veiklomis / poveiklėmis)? Įvertinti kitų ministerijų skiriamas investicijas, numatytas veiklas / poveikles vienodiems rodikliams pasiekti.	H_0 : SM PP veiklos dera tarpusavyje ir su kitų ministerijų PP veiklomis	PP veiklos dera tarpusavyje ir nesidubliuoja su kitų ministerijų intervencijomis

	3.2.	10.2.2. Ar investicijos dera tarpusavyje, kiek priklauso viena nuo kitos, kokios rizikos?	H ₀ : veiklos dera tarpusavyje ir nekelia rizikos kitų veiklų savalaikiam įgyvendinimui	PP veiklos dera tarpusavyje nepaisant pasitaikančių veiklų tarpusavio priklausomybių
	3.3.	10.2.3. Kaip intervencijos dera su kitų ministerijų įgyvendinamomis pažangos priemonėmis, kurių veiklos prisideda prie tokių pat rodiklių pasiekimo, kurioms skiriamos intervencijos? Ar jos papildo kitas intervencijas, ar jų nedubliuoja?	H ₀ : PP (įskaitant ir kitų ministerijų), siekiančios to pačio rezultato rodiklio, papildo viena kitą, bet nedubliuoja	Yra rodiklių, kurių SM PP siekia su kitomis ministerijomis, tačiau jų intervencijos papildo viena kitą, nesidubliuoja ir yra orientuotos į skirtingas sritis
10.3.	4.1.	10.3.1. Koks yra planavimo dokumentuose nurodytų tikslų ir rezultatų, rodiklių reikšmių pasiekimo lygis? Kas lėmė tokį jų pasiekimo laipsnį (sėkmės veiksniai ir probleminės sritys)?	H _A : dalies PP rodiklių reikšmių pasiekimo lygis nepakankamas galutinių tikslų pasiekimui (arba nesiekia nustatytos tarpinės reikšmės)	Dalies PP rezultato rodiklių pasiekimo lygis tarpinio vertinimo metu yra nepakankamas tarpiniams arba galutiniams tikslams pasiekti. Kadangi kai kurių rodiklių tarpinės reikšmės vėluoja arba veiklos dar nėra pradėtos, vertinama, kad pažanga gali būti nepasiekta nustatytu laiku
	4.2.	10.3.2. Kiek kiekviena suplanuota pažangos priemonių ar gairių veikla / poveiklė prisidėjo prie suplanuotų rodiklių pasiekimo? Pateikti rodiklių reikšmių pasiekimo tarpinius rezultatus.	H ₀ : nėra numatytų PP veiklų, kurios neprisideda (arba tik nežymiai prisideda) prie rezultato rodiklių pasiekimo	Visos įgyvendinamos veiklos ženkliai prisideda prie rezultato rodiklio
	4.3.	10.3.3. Kokia tikimybė, kad tikslai bus pasiekti? Kokie yra sėkmės ir rizikos veiksniai (vidiniai ir išoriniai)?	H _A : dalis tikslų bus nepasiekti nustatytu laiku, arba bus pasiekti nepilna apimtimi	Yra tikslų, kurie gali būti nepasiekti arba bus pasiekti ne pilna apimtimi, kadangi tarpinio vertinimo metu yra rodiklių, kurie nesiekia tarpinės reikšmės ir jų įgyvendinimas vėluoja
10.4.	5.1.	10.4.1. Ar pasirinktos priemonės ir joms įgyvendinti skirtos lėšos yra pakankamos, kad būtų pasiekti nustatyti tikslai ir įvykdyti uždaviniai, pasiekti rodikliai?	H _A : ne visoms PP yra skirtas pakankamas finansavimas ir rodikliai nebus pasiekti	Ne visoms PP yra skirtas pakankamas finansavimas, nes jis viršytas arba išleistos lėšos neužtikrina rodiklio pasiekimo
	5.2.	10.4.2. Ar vertinamu laikotarpiu rezultatai pasiekti ekonomiškai naudojant išteklius?	H _A : atskirų rezultatų (rodiklių) pasiekimui išteklių naudojama neefektyviai	Nustatyti atvejai, kai lėšos buvo naudojamos neefektyviai, nes veiklai skirtas biudžetas buvo viršytas, o nustatyti rodikliai nepasiekti
	5.3.	10.4.3. Ar panaudoti išteklių yra proporcingi pasiektiems rezultatams ir kokiu lygiu? Ar su tais pačiais (ar mažesniais) kaštais buvo galima pasiekti geresnių rezultatų?	H _A : atskiriems rodikliams pasiekti (atitinkamų veiklų finansavimui) naudojami neproporcingi išteklių	PP turi rezultato rodiklių, kurie yra nelygiaverčiai, tačiau turi įtakos (?) bendros pažangos pasiekimui PP lygmeniu
10.5.	6.1.	10.5.1. Kokios yra prioritetingos ateities transporto sritys?	<i>Hipotezės nekeltos</i>	Nustatyta, kad nei viena transporto sritis neturėtų būti prioritetizuojama, tačiau plėtojant kiekvieną iš jų būtina užtikrinti saugumą; skaitmenizavimą; tinklo junglumą ir skirtingų transporto rūšių derinimą ir integralumą

6.2.	10.5.2. Koks investicijų nukreipimo modelis padėtų susisiekimo sistemai veikti kaip vientisam integraliam mechanizmui?	<i>Hipotezės nekeltos</i>	Tam, kad susisiekimo sistema veiktų kaip vientisas ir integralus mechanizmas reikalinga: suteikti infrastruktūros valdytojams teisę generuoti pajamas; įdarbinti infrastruktūrą ir grąžinti lėšas valstybei per dividendus; sukurti mokestinę politiką, kuri skatintų naudoti mažataršį transportą; įgyvendinti kompensacines priemones, padengiančias žaliojo transporto išlaidas; paspartinti Kelių fondo veiklą
10.6.1.	Kokios daromos išvados ir rekomendacijos, kurios pagerintų investicijų panaudojimą ateityje?	<i>Hipotezės nekeltos</i>	<i>Išvados pateikiamos pagal kiekvieną vertinimo uždavinį ir klausimą</i> <i>Rekomendacijos pateikiamos ataskaitos 7.2. skyriuje</i>
10.6. 7.1./7.2.	10.6.2. Kokių finansinių ir žmogiškųjų išteklių reikia pasiektiems intervencijų rezultatams išlaikyti?	<i>Hipotezės nekeltos</i>	Atsižvelgiant į tai, kad rezultato rodiklių pasiekimas vertinamas sąlyginai (pagal finansavimo sutartis, o ne pagal faktinį įgyvendinimo faktą), intervencijų metu sukurto produkto išlaikymo kaštai nėra atskirai skaičiuojami. PP koordinavimui, atitinkamai ir rezultatų pasiekimo ir išlaikymo užtikrinimui, rekomendacijose siūloma priskirti koordinatorius, tai gali įtakoti papildomų žmogiškųjų išteklių poreikį (priklausomai nuo darbo funkcijų perskirstymo galimybes) – ne daugiau kaip vieną papildomą etatą

Šaltinis: parengta Vertintojo

Susisiekimo plėtros programa ir jos PP neapsiriboja vien tik priemonėmis, susietomis su ES finansavimo šaltiniais, pokyčio rezultato gali būti siekiama ir naudojant kitus finansavimo mechanizmus ar tęstines lėšas. Tokiais atvejais tikslinga arba integruoti tokias priemones į PP, arba nurodyti aiškias sąsajas bei akumuliuoti rezultato rodiklių reikšmes.

Papildomai siūloma atkreipti dėmesį į tarpinstitucinio bendradarbiavimo poreikį. Atskirais atvejais skirtingos institucijos prisideda prie to paties rezultato siekimo (pvz. SM skatina elektromobilius, o EM – privačias įkrovos stoteles), naudoja tos pačios programos lėšas (pvz. klimato kaitos programa), arba įgyvendina nacionaliniais teisės aktais deleguotas funkcijas (pvz. pagal ADI SM kartu su EM formuoja alternatyviųjų degalų ir juos naudojančių TP infrastruktūros plėtros politiką). PP derinimo procedūrų metu reikia užtikrinti, kad taikomos priemonės nedubliuotų viena kitos, o kompleksiskai prisidėtų prie bendro pokyčio ir efektyviausio rezultato.

Vertinimo metu identifikuota, kad įrengiant naują infrastruktūrą ji ne visuomet pilnai pritaikoma SPTŽ reikmėms, arba po įrengimo nėra patogi naudotis (pvz. elektromobilių įkrovimo prieigos). Teisinis reglamentavimas šiuo atveju yra pakankamas, tačiau papildomai galima rekomenduoti į projektų planavimo procedūras įtraukti konsultacijas su atitinkamomis organizacijomis.

7.2. Vertinimo rekomendacijos

Atsižvelgiant į 7.1. skyriuje pateikiamas išvadas bei identifikuotas problemas ar rizikos veiksnius, pateikiamos rekomendacijos, kurios pagal svarbą papildomai skirstomos į „žinok tai“ ir „daryk tai“ kategorijas.

22 lentelė. Vertinimo rekomendacijos

Nr.	Rizika ar problema	Rekomendacija ir siūlomos priemonės	Už įgyvendinimą atsakingos institucijos	Rekomendacijos tipas (Daryk tai, žinok tai)	Įgyvendinimo terminas
1.	Nenuoseklus įgyvendinimo proceso koordinavimas	PP priskirti koordinatorius, kurie nuolat sektų įgyvendinimo procesą ir pasiektą rezultatą	SM	Daryk tai	2026 m.
2.	Egzistuoja neatitikimai tarp strateginių dokumentų: NPP, Programos ir PP	Atnaujinti Programą, patvirtinti visas Programoje numatytas PP arba jas pašalinti iš Programos	SM	Daryk tai	2026 m.
3.	Dalis veiklų neturi rezultato rodiklių, kai kurie rezultato rodikliai pagal savo prigimtį labiau atitinka produkto rodiklį.	Įvertinti ir pagal poreikį tikslinti arba nustatyti naujus rezultato rodiklius visoms PP veikloms, juos formuluoti siekiant stebėti pažangą	SM	Daryk tai	2026 m.
4.	Ne visos PP prisideda prie NPP uždavinių ir jų rodiklių įgyvendinimo (po NPP pakeitimų išnyko sąsajos)	Siūloma užtikrinti intervencijos logiką tarp PP ir NPP uždavinių, užtikrinant, kad visos PP atlieptų NPP uždavinius	SM	Daryk tai	2026 m.
5.	Programa orientuota į ES reikalavimų įgyvendinimą ir jų siūlomą tematiką, todėl ne visų aktualių tikslinių grupių poreikiai atliepti (pvz. vidinio junglumo klausimai – vietinės reikšmės keliai, vidaus vandenų keliai)	PP neturėtų apsiriboti tik ES finansuojamomis priemonėmis, susisiekimo sistemos plėtrai atskirais atvejais gali būti naudojamos ir tęstinės lėšos (pvz. iš KPP lėšų finansuojamas žvyruotų gatvių asfaltavimas prisideda prie DBI). Tokiais atvejais PP priemonėje turėtų atsirasti sąsajos su iš kitų finansavimo šaltinių finansuojamomis priemonėmis, atitinkamai, tose priemonėse turėtų būti vertinamas prisidėjimas prie rezultato rodiklio.	SM	Žinok tai	
6.	Finansavimo gairėse nustatyti techniniai reikalavimai ne visuomet atitinka tikslinių grupių poreikius ir riboja galimybes (pvz. galima įsigyti tik elektra ar vandeniliu varomas TP, galimas tik žemagrindis VT)	Keičiant arba ateityje rengiant naujas finansavimo gaires (sąlygas) sudaryti galimybes finansuoti priemones turinčias ir alternatyvius techninius parametrus, jeigu jos atitinka bendruosius reikalavimus ir prisideda prie rezultato rodiklio siekimo (pvz. ne žemagrindis, tačiau SPTŽ poreikius užtikrinantis VT)	SM	Žinok tai	2028-2034
7.	Nepakankamas VT elektrifikavimas, be to, net ir pakeitus visą VT netaršiais autobusais jie sudaro itin mažą viso	Papildomai prie subsidijų (arba atskiroms grupėms vietoj subsidijų) siūlyti alternatyvius finansinius mechanizmus, pvz. mokėti kompensacijas savivaldybėms už netaršiu VT atliktas	SM	Žinok tai	2028-2034

	<p>autoparko dalį (didesnė pažanga būtų pasiekta didinant bendrą VT keleivių sk.). Nebus pasiekta ADĮ nuostata – netaršus VT iki 2029.</p>	<p>keliones (keleivių kilometrus) – savivaldybės, vietoje to, kad subsidijuotų nuostolingus maršrutus, galėtų prisidėti prie VT parko ir infrastruktūros atnaujinimo, o keleiviai gautų kainos prasme labiau prieinamą paslaugą</p>			
8.	<p>Judumo priemonių įgyvendinimas prisideda prie ŠESD pokyčių, tačiau nėra jokių objektyvių kriterijų pažangos išmatavimui (ŠESD rodiklis skaičiuojamas Investicijų programos lygmeniu)</p>	<p>Modalinio pasiskirstymo nustatymo metodikos parengimas, kuris leistų įvertinti ŠESD sutaupymus ir realų kelionių būdų pasiskirstymo pokytį (pažanga)</p>	SM	Daryk tai	2027 m.
9.	<p>Darnaus judumo priemonėse numatytas rezultato rodiklis – dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius, kuris bus vertinamas įgyvendinus projektą, tačiau nematuoju faktinių rezultatų nebūsimanoma nustatyti realaus pokyčio</p>	<p>Tikslinga numatyti atskirą finansavimą (arba numatyti būtinybę darnaus judumo planų rengimo gairėse) priemonėms, leidžiančioms vykdyti aktyvų judumo monitoringą (pvz. visų eismo dalyvių srautų matavimas), užtikrinančioms ne tik momentinį rezultato fiksavimą po projekto įgyvendinimo, tačiau ir esamą situaciją bei nuolatinį pokytį</p>	SM	Žinok tai	
10.	<p>Eismo saugos gerinimo priemonės apsiriboja tik juodųjų dėmių naikinimu (atskira PP), tačiau neapima prevencinių eismo saugos priemonių, kurios yra sudėtinė darnaus judumo planų dalis</p>	<p>Atnaujinant ar rengiant naujo finansinio laikotarpio PP darnaus judumo kontekste turėtų būti finansuojamos ir inžinerinės eismo saugos priemonės (sankryžų pertvarkymas, perėjos, šviesoforai, eismo raminto priemonės), kurios tiesiogiai neprisideda prie ŠESD mažinimo (nustatyti kitus rezultato rodiklius)</p>	SM	Žinok tai	2028-2034
11.	<p>Automobilių parko elektrifikacija nepakankama – nors elektromobilių dalis parke didėja, tačiau bendras automobilizacijos lygio augimas vis dar didina išskastinio kuro naudojimą. Nebus pasiektas rodiklis „Elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke“ (galutinė reikšmė 20 proc., pasiekta reikšmė 1,92 proc.)</p>	<p>Nepakanka vien tik paskatų netaršioms automobiliams, reikalingos ir atgrasymo priemonės, tokios kaip pvz., taršių automobilių apmokestinimas (kasmetinis mokestis priklausomai nuo automobilio CO2 emisijos). Atskirai atkreiptinas dėmesys, kad pagal ADĮ prie elektromobilių priskiriami ir įkraunami hibridai, kurie nėra nulinės taršos, todėl neturėtų būti skaičiuojami vertinant bendrą rezultato rodiklį.</p>	SM	Žinok tai	
12.	<p>Geležinkelio elektrifikacija reikalauja didelių investicijų, tačiau geležinkelio ŠESD kiekis bendroje sausumos transporto struktūroje sudaro labai nedidelę dalį</p>	<p>Neužtenka vien elektrifikuoti geležinkelių, reikia skatinti modalinį krovinių ir keleivių persiskirstymą - vidinio geležinkelių tinklo plėtrą (norint užtikrinti konkurencingumą, kelionė geležinkeliu negali būti lėtesnė nei automobiliu, turi būti užtikrinamas maršrutų dažnis ir kelionės komfortas)</p>	SM	Žinok tai	

Šaltinis: parengta Vertintojo

Priedai

1 Priedas. Vertinimo hipotezės ir tikslinantys klausimai

Vertinimo klausimas	Hipotezės	Tikslinantys klausimai	Taikomi metodai
10.1. Išanalizuoti pažangos priemonių veiklų tinkamumą			
10.1.1. Ar pasirinktos tinkamos pažangos priemonių ir gairių veiklos / poveiklės ir jų įgyvendinimo būdai rodikliams pasiekti? Jei ne, kurias veiklas / poveikles reikėtų tobulinti ar keisti pasirinktą kryptį tikslui pasiekti?	<p>H₀: visos pasirinktos PP ir gairių veiklos / poveiklės ir jų įgyvendinimo būdai yra tinkami, siekiant visų numatytų rodiklių.</p> <p>H_A: dalis veiklų / poveiklių nepasisiekiančių (arba nežymiai prisidedančių) prie rodiklių pasiekimo turėtų būti tobulinamos.</p>	<p>Ar visoms PP veikloms / poveiklėms yra nustatyti rezultato rodikliai?</p> <p>Ar visos veiklos / poveiklės prisideda bent prie vieno PP rezultato rodiklio?</p> <p>Ar Programos rezultato rodikliai atitinka PP nustatytus rezultato rodiklius?</p> <p>Ar visų PP rodiklių yra siekiama (padengiami veiklomis ir poveiklėmis)?</p>	<p>Intervencijos logikos ir priešasčių bei pasekmių analizė</p> <p>Antrinių šaltinių analizė</p> <p>Turinio analizė</p>
10.1.2. Kaip planuojamos priemonės atitinka nacionalinius, strateginius tikslus, uždavinius?	<p>H₀: visos planuojamos priemonės yra suderintos ir neprieštarauja nacionaliniams bei strateginiams tikslams ir uždaviniams.</p> <p>H_A: dalis PP nėra tiesiogiai sietinos su nacionaliniais, strateginiais tikslais arba neprisideda prie uždavinių įgyvendinimo.</p>	<p>Ar PP rezultato rodiklių visuma atitinka Programos rodiklius?</p> <p>Ar PP prisideda prie NPP 5, 6 ir 10 tikslų pasiekimo?</p> <p>Ar PP prisideda prie NPP 5.3, 5.4, 6.1, 10.2 uždavinių įgyvendinimo?</p> <p>Ar PP prisideda prie tikslų, numatytų pagrindiniuose strateginiuose Nacionaliniuose dokumentuose?</p>	<p>Intervencijos logikos ir priešasčių bei pasekmių analizė</p> <p>Antrinių šaltinių analizė</p> <p>Turinio analizė</p>
10.1.3. Kaip planuojamos priemonės atitinka tikslinių grupių poreikius?	<p>H₀: planuojamos priemonės atliepia visų tikslinių grupių poreikius.</p> <p>H_A: dalies tikslinių grupių poreikiai nėra atliepami planuojamų PP apimtyje.</p>	<p>Kaip nustatytos tikslinės grupės?</p> <p>Ar planuojant PP buvo įtrauktos tikslinės grupės?</p> <p>Ar buvo identifikuoti tikslinių grupių poreikiai?</p> <p>Ar buvo tikslinių grupių, kurių poreikiai neatliepti?</p>	<p>Interviu</p> <p>Apklausa</p> <p>Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė</p> <p>Turinio analizė</p>
10.2. Įvertinti pažangos priemonių tarpusavio suderinamumą			
10.2.1. Ar planavimo dokumentuose nurodytos veiklos yra suderintos tarpusavyje (kartu įvertinant suderinamumą su kitų ministerijų įgyvendinamų pažangos priemonių veiklomis / poveiklėmis)? Įvertinti kitų ministerijų skiriamas investicijas, numatytas	<p>H₀: SM PP veiklos dera tarpusavyje ir su kitų ministerijų PP veiklomis.</p> <p>H_{A1}: dalis SM PP veiklų nedera tarpusavyje (su kitų PP veiklomis).</p> <p>H_{A2}: dalis SM PP veiklų nedera su kitų ministerijų PP veiklomis.</p>	<p>Kokios PP siekia tų pačių 5.3, 5.4, 6.1, 10.2 uždavinio rezultato rodiklių?</p> <p>Kokios kitų ministerijų PP prisideda prie 5.3, 5.4, 6.1, 10.2 uždavinio rezultato rodiklių pasiekimo?</p> <p>Kokios veiklos numatytos susijusiose PP?</p>	<p>Intervencijos logikos ir priešasčių bei pasekmių analizė</p> <p>Antrinių šaltinių analizė</p> <p>Turinio analizė</p> <p>Interviu</p>

veiklas / poveikles vienodiems rodikliams pasiekti.			
10.2.2. Ar investicijos dera tarpusavyje, kiek priklauso viena nuo kitos, kokios rizikos?	H ₀ : veiklos dera tarpusavyje ir nekelia rizikos kitų veiklų savalaikiam įgyvendinimui. H _A : dalis veiklų negali būti įgyvendintos prieš tai neįgyvendinus kitos PP veiklos.	Ar konkrečiam rezultato rodikliui pasiekti numatytos veiklos dera tarpusavyje? Ar PP veiklos yra priklausomos viena nuo kitos, pavyzdžiui, nėra veiklų, kurių įgyvendinimas galimas tik įgyvendinus kitas veiklas? Jei taip, kokios rizikos atsiranda?	Intervencijos logikos ir priešasčių bei pasekmių analizė Antrinių šaltinių analizė Turinio analizė Interviu
10.2.3. Kaip intervencijos dera su kitų ministerijų įgyvendinamomis pažangos priemonėmis, kurių veiklos prisideda prie tokių pat rodiklių pasiekimo, kurioms skiriamos intervencijos? Ar jos papildo kitas intervencijas, ar jų nedubliuoja?	H ₀ : PP (įskaitant ir kitų ministerijų), siekiančios to pačio rezultato rodiklio, papildo viena kitą, bet nedubliuoja. H _A : dalis PP veiklų dubliuoja viena kitą.	Ar ministerijų intervencijos papildo viena kitą? Kaip kitų ministerijų intervencijos prisideda prie SM rodiklių pasiekimo?	Intervencijos logikos ir priešasčių bei pasekmių analizė Antrinių šaltinių analizė Turinio analizė Interviu
10.3. Nustatyti pažangos priemonių rezultatyvumą			
10.3.1. Koks yra planavimo dokumentuose nurodytų tikslų ir rezultatų, rodiklių reikšmių pasiekimo lygis? Kas lėmė tokių jų pasiekimo laipsnį (sėkmės veiksniai ir probleminės sritys)?	H ₀ : visų PP rezultatų rodiklių reikšmių pasiekimo lygis yra pakankamas planavimo dokumentuose numatytų tikslų pasiekimui. H _A : dalies PP rodiklių reikšmių pasiekimo lygis nepakankamas galutinių tikslų pasiekimui (arba nesiekia nustatytos tarpinės reikšmės).	Kokios vertinimo metu yra PP rezultato rodiklių pasiektos reikšmės? Ar yra PP rezultato rodiklių, kurie turi požymių būti nepasiekti? Koks yra PP rezultato rodiklių įgyvendinimo lygis ir planuojamas įgyvendinimas?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Interviu Turinio analizė
10.3.2. Kiek kiekviena suplanuota pažangos priemonių ar gairių veikla / poveiklė prisidėjo prie suplanuotų rodiklių pasiekimo? Pateikti rodiklių reikšmių pasiekimo tarpinius rezultatus.	H ₀ : nėra numatytų PP veiklų, kurios neprisideda (arba tik nežymiai prisideda) prie rezultato rodiklių pasiekimo. H _A : dalis PP veiklų neprisideda (arba tik nežymiai prisideda) prie rodiklių pasiekimo.	Koks yra PP kiekvienos veiklos pasiektas rezultato rodiklis? Kokia dalis rezultato rodiklio tenka kiekvienai PP veiklai?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė
10.3.3. Kokia tikimybė, kad tikslai bus pasiekti? Kokie yra sėkmės ir rizikos veiksniai (vidiniai ir išoriniai)?	H ₀ : tikslai bus pasiekiami laiku ir pilna apimtimi. H _A : dalis tikslų bus nepasiekti nustatytu laiku, arba bus pasiekti nepilna apimtimi.	Ar dabartinis pažangos tempas leidžia manyti, kad tikslai bus pasiekti laiku? Kokie yra pagrindiniai vidiniai (instituciniai, valdymo) ir išoriniai (ekonominiai, politiniai) sėkmės ir rizikos veiksniai?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Interviu Turinio analizė
10.4. Įvertinti pažangos priemonių įgyvendinimo efektyvumą			
10.4.1. Ar pasirinktos priemonės ir joms įgyvendinti skirtos lėšos yra pakankamos, kad būtų pasiekti nustatyti tikslai ir įvykdyti uždaviniai, pasiekti rodikliai?	H ₀ : skiriamos lėšos yra pakankamos PP įgyvendinti ir planuojamiems rodikliams pasiekti. H _A : ne visoms PP yra skirtas pakankamas finansavimas ir rodikliai nebus pasiekti.	Kokios investicijos yra numatytos PP? Kiek lėšų jau yra panaudota esamam rezultato rodikliui pasiekti?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė

		Koks yra nepanaudotų investicijų ir neįgyvendinto rodiklio santykis? Ar yra priemonių, kurių projektams nustatytas lėšų nepakankamumas?	Sąnaudų-naudos analizė Interviu Turinio analizė
10.4.2. Ar vertinamu laikotarpiu rezultatai pasiekti ekonomiškai naudojant išteklius?	H ₀ : vertinamu laikotarpiu išteklių rezultatai pasiekimui naudojami ekonomiškai. H _A : atskirų rezultatų (rodiklių) pasiekimui išteklių naudojami neefektyviai.	Kokios investicijos yra numatytos kiekvienai PP veiklai? Kiek lėšų sunaudota kiekvienai veiklai? Kiek lėšų sunaudota santykiniam rodiklio vienetui pasiekti?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Sąnaudų-naudos analizė
10.4.3. Ar panaudoti išteklių yra proporcingi pasiektiems rezultatams ir koku lygiu? Ar su tais pačiais (ar mažesniais) kaštais buvo galima pasiekti geresnių rezultatų?	H ₀ : didžiausios intervencijos ir finansavimas yra skiriamas toms veikloms, kurios labiausiai prisideda prie rezultato rodiklių pasiekimo. H _A : atskiriems rodikliams pasiekti (atitinkamų veiklų finansavimui) naudojami neproporcingi išteklių.	Koks yra kiekvienai PP veiklai panaudotų lėšų ir pasiektų rodiklio santykis? Ar yra identifikuotas projektas, kuriam skirtas / panaudotas finansavimas ir siekiamas rezultatas yra neproporcingas?	Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Sąnaudų-naudos analizė Atvejo analizė Interviu Turinio analizė
10.5. Nustatyti būsimo finansavimo laikotarpio prioritines transporto sritis ir pateikti investicijų nukreipimo modelį, kad susisiekimo sistema veiktų kaip vientisas integralus mechanizmas			
10.5.1. Kokios yra prioritinės ateities transporto sritys?	<i>Hipotezės nekeliamos</i>	Kokie tikslai / vizija keliami ateities transporto sričiai, strateginiuose planavimo dokumentuose? Ar strateginiuose planavimo dokumentuose yra numatytos prioritinės ateities transporto sritys? Kokios transporto sritys dažniausiai įvardijamos kaip prioritinės? Kokios ateities transporto sritys yra neaperspektyvios? Kokios esamos susisiekimo infrastruktūros problemos turi būti sprendžiamos pirmiausia (pvz., senėjanti infrastruktūra, didėjantis eismas)? Kokių technologijų ir inovacijų įdiegimas būtų naudingas siekiant susisiekimo sektoriaus tvarumo ir efektyvumo? Kokius infrastruktūros projektus reikėtų įgyvendinti, kad būtų užtikrintas susisiekimo sistemos konkurencingumas, integralumas ir patikimumas? Kokie politiniai, ekonominiai ar socialiniai veiksniai gali turėti įtakos prioritinių sričių nustatymui?	Apklausa Interviu Grupinės diskusijos Stebėsenos ir statistinių duomenų analizė Turinio analizė
10.5.2. Koks investicijų nukreipimo modelis padėtų susisiekimo sistemai veikti kaip vientisam integraliam mechanizmui?	<i>Hipotezės nekeliamos</i>	Ar susisiekimo sistema gali veikti kaip vientisas integralus mechanizmas? Ar šiuo metu naudojami finansavimo modeliai pakankami?	Interviu Grupinės diskusijos Turinio analizė

Koks finansavimo modelis galėtų būti pritaikytas, kad susisiekimo sistema veiktų kaip integralus mechanizmas?
 Kiek yra svarbu integruoti skirtingas transporto rūšis (pvz., geležinkeliai, kelių transportas, viešasis transportas, elektrinis transportas ir kt.)?
 Kokie yra pagrindiniai investicijų šaltiniai (pvz., nacionalinis biudžetas, ES fondai, privatūs investuotojai)? Kaip užtikrinti, kad susisiekimo sektoriaus investicijos būtų suderintos su nacionalinėmis ir tarptautinėmis plėtros strategijomis?
 Kokia turėtų būti investicijų struktūra (pvz., koks būtų balansavimas tarp infrastruktūros atnaujinimo ir naujų projektų įgyvendinimo)?
 Kokių priemonių reikės, kad būtų užtikrintas tvarus finansavimas ir ilgalaikė investicijų grąža?
 Kokios naudos (ekonominės, socialinės, aplinkosaugos) tikimasi gauti iš planuojamų investicijų ir kaip tai bus įvertinta?

10.6. Pateikti išvadas ir rekomendacijas, kurios pagerintų investicijų panaudojimą ateityje

10.6.1. Kokios daromos išvados ir rekomendacijos, kurios pagerintų investicijų panaudojimą ateityje?	<i>Hipotezės nekeliamos</i>	<i>Patikslinantys klausimai nekeliami</i>	Ekspertinis vertinimas
10.6.2. Kokių finansinių ir žmogiškųjų išteklių reikia pasiektiems intervencijų rezultatams išlaikyti?	<i>Hipotezės nekeliamos</i>	Ar šiuo metu skiriami ištekliai yra pakankami? Ar yra įvertinta, kokių finansinių ir žmogiškųjų išteklių reikia. Jei taip, kokių? Kiek ir kokio pobūdžio investicijų ir žmogiškųjų išteklių reikia?	Ekspertinis vertinimas

2 Priedas. Veiklos ir poveiklės, neturinčios numatyto rezultato rodiklio

Veikla /poveiklė, kuriai nenumatytas siektinas rezultato rodiklis	Vertinimas
Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“	
4. Žvyrkelių asfaltavimas	Produkto rodiklis: išasfaltuota žvyrkelių, km. Produkto rodiklis prisideda prie PP rezultato rodiklių: naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų arba modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus; dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupyta laikas.
Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“	
3. EITP 2021–2027 m. lėšomis finansuojami projektai:	–
3.1. „Rail Baltica“ – 1435 mm standartinės vėžės geležinkelio linijos plėtra Estijoje, Latvijoje ir Lietuvoje	Produkto rodiklis: „Rail Baltica“ ruožo „Lenkijos ir Lietuvos valstybės siena–Kaunas–Vilnius“ statybų techninis projektas, komplektas. Produkto rodiklis prisideda prie PP rezultato rodiklio – numatomas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis.
3.2. Standartinės (1435 mm) geležinkelio linijos tiesimas koridoriuje „Rail Baltica“ (RB) per Estiją, Latviją ir Lietuvą	Produkto rodiklis: geležinkelio magistralinės linijos tiesimas ruože „Ryga–Latvijos ir Lietuvos valstybės siena–Kaunas“, kilometrai. Produkto rodiklis prisideda prie PP rezultato rodiklio – numatomas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis.
3.3. Standartinės (1435 mm) geležinkelio linijos tiesimas koridoriuje „Rail Baltica“ (RB) per Estiją, Latviją ir Lietuvą	Produkto rodiklis: nėra. Veikla taip pat prisideda prie numatomo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio rezultato rodiklio siekimo.
3.4. Palemono pakrovimo aikštelės įrengimas kariniam / civiliam naudojimui	Produkto rodiklis: krovininių krovos objekto statybos darbai, vienetai. Veikla galima sieti su Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ rodikliais: krovininių vežimo įvairiarūšėmis jungtimis apimtis per metus, tonos; krovininių vežimo kombinuotu transportu dalis, proc.
Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“	
4. EITP 2021–2027 m. lėšomis finansuojami projektai:	–
4.1. „Sinchronizuotas oro eismo valdymo modernizavimas	Produkto rodiklis: baigtas visos sistemos informacijos valdymo sąsajos kūrimas ir tarpinės programinės įrangos kūrimas ir diegimas, testavimo ataskaita. Produkto rodiklis netiesiogiai prisideda prie PP rezultato rodiklio – Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius.
4.2. „Delegavimas per virtualius centrus“	Produkto rodiklis: platformų plėtojimas ir diegimas, ataskaita. Produkto rodiklis netiesiogiai prisideda prie PP rezultato rodiklio – Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius.
4.3. „Kauno tarptautinio oro uosto infrastruktūros plėtra, užtikrinant jos pritaikomumą karinio mobilumo poreikiams ir jos dvejojo naudojimo pajėgumų didinimas“	Produkto rodiklis: praplėstas Kauno oro uosto šiaurinis peronas, vnt. Produkto rodiklis prisideda prie PP rezultato rodiklio – Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius.
Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“	
1.1. Eismo kontrolės sistemų diegimas	Produkto rodiklis: įdiegtos eismo kontrolės sistemos keliuose; įrengtos kelių oro sąlygų stotelės. Produkto rodiklis prisideda prie PP rezultato rodiklių – žuvusiųjų TEN-T keliuose skaičius; panaikintų juodųjų dėmių dalis.
1.1.1. Projektas „Eismo kontrolės sistemų diegimas“	Produkto rodiklis: įdiegtos eismo kontrolės sistemos keliuose. Ryšiai su PP rezultato rodikliais nenumatyti.
1.1.2. Projektas „Kelių oro sąlygų stotelių įrengimas“	Produkto rodiklis: įrengtos kelių oro sąlygų stotelės. Ryšiai su PP rezultato rodikliais nenumatyti.
1.2. Vieno lygio geležinkelio pervažų modernizavimas	Produkto rodiklis: įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės geležinkeliuose.
1.2.1. Projektas „Vilnius–Klaipėda geležinkelių linijos prioritетinių pervažų modernizavimas“	Produkto rodiklis netiesiogiai prisideda prie PP rezultato rodiklio – žuvusiųjų ir sužeistųjų geležinkelių pervažose skaičius.
1.2.2. Projektas „Pervažų saugumo didinimo programa. III etapas. 14 prioritетinių pervažų modernizavimas“	

1.2.3. Projektas „Pervažos Vilnius–Klaipėda 351+780 km (Kretinga) modernizavimas“	
1.3. Dviejų lygių pėsčiųjų perėjų įrengimas ir (ar) modernizavimas	Produkto rodiklis: įdiegtos saugų eismą gerinančios ir aplinkosaugos priemonės geležinkeliuose.
1.3.1. Projektas „Dviejų lygių pėsčiųjų perėjos įrengimas linijoje Vilnius–Klaipėda 375+117 km“ (Klaipėdos Pušyno g.)	Produkto rodiklis netiesiogiai prisideda prie PP rezultato rodiklio – žvusiųjų ir sužeistųjų geležinkelių pervažose skaičius.
1.3.2. Projektas „Dviejų lygių pėsčiųjų perėjos įrengimas linijoje Vilnius–Klaipėda 353+595 km“ (Kretingos Palangos g.)	
1.3.3. Projektas „Gaižiūnų, Radviliškio, Panevėžio pėsčiųjų viadukų atnaujinimas“	
1.4. Sankryžų rekonstravimas	Produkto rodiklis: rekonstruotos sankryžos.
1.4.1. Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 122 Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys kapitalinis remontas įrengiant iškilias saleles 92,682 km (sankryžoje su valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 3045 Karsakiškis–Pelėdiškis)	Produkto rodiklis netiesiogiai prisideda prie PP rezultato rodiklio – žvusiųjų TEN-T keliuose skaičius; panaikintų juodųjų dėmių dalis.
1.4.2. Kelio Nr. 122 Daugpilis–Rokiškis–Panevėžys kapitalinis remontas, pertvarkant sankryžą, esančią 96,926 km (su vietinės reikšmės keliu)	
1.4.3. Kelio Nr. 131 Alytus–Simnas–Kalvarija kapitalinis remontas, įrengiant iškilias saleles sankryžoje, esančioje 56,059 km (sankryža su keliu Nr. 2616 Kalvarija–Sangrūda–Mockai)	
1.4.4. Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 147 Tauragė–Pašventys rekonstravimas, įrengiant 1,893 km žiedinę sankryžą	
1.4.5. Kelio Nr. 155 Kuršėnai–Mažeikiai kapitalinis remontas, pertvarkant sankryžą, esančią 1,281 km (sankryža su keliu Nr. 203 Kuršėnų aplinkkeliu)	
1.4.6. Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 160 Telšiai–Varniai–Laukuva kapitalinis remontas, įrengiant žiedinę sankryžą 3,999 km (sankryža su valstybinės reikšmės rajoniniu keliu Nr. 4636. Privažiuojamasis kelias prie Telšių nuo kelio Telšiai–Varniai–Laukuva)	
Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“ (PP apraše nėra numatyti rezultato rodikliai, todėl vertinama sąsaja su SM Programos rodikliais)	
1. Sudarytos galimybės skatinti susisiekimo inovacijas	–
1.1. Skaitmeninių technologinių sprendimų, kuriems įgyvendinti būtinas 5G ryšys, kūrimas, testavimas ir vystymas	Produkto rodiklis: pradėti įgyvendinti susisiekimo inovacijų skaitmeniniai sprendimai, vienetai; susisiekimo inovacijų finansavimo teisinės sistemos įsigaliojimas, vienetai; užbaigtos atviro konkurso procedūros, vienetai. Sąsaja su SM Programos rodikliais: skaitmeninių krovinių dokumentų dalis, palyginti su popieriniais, proc.; sukurtų papildomų naujų darbo vietų skaičius, įveiklinant ryšių infrastruktūrą.
1.2. Sudarytos prielaidos susisiekimo inovacijoms skatinti	Produkto rodiklis: paskirta kompetentinga institucija susisiekimo inovacijų priemonėms administruoti, vienetai. Sąsaja su SM Programos rodikliais: skaitmeninių krovinių dokumentų dalis, palyginti su popieriniais, proc.
2. Susisiekimo inovacijų skatinimo socialinio-ekonominio poveikio įvertinimas	Produkto rodiklis: nėra.
3. Krovinių rinkų diversifikavimo galimybių studija	Produkto rodiklis: nėra.
4. EITP 2021–2027 m. lėšomis finansuojami projektai:	–
4.1. Europos elektroninė krovinių vežimo informacijos platforma	Produkto rodiklis: visų nacionalinių ir tarpvalstybinių bandomųjų projektų ir išankstinio testavimo aprašymas ir darbo planas, dokumentas. Sąsaja su SM Programos rodikliais: skaitmeninių krovinių dokumentų dalis, palyginti su popieriniais, proc.; sukurtų papildomų naujų darbo vietų skaičius, įveiklinant ryšių infrastruktūrą.

4.2. Įrengtos pirmosios dvi aukštos įtampos sausumos jėgainės – viena Centriniam Klaipėdos terminale ir viena Klaipėdos konteinerių terminale	Produkto rodiklis: įrengta aukštos įtampos sausumos jėgainė, vienetai. Sąsajų nėra.
Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“	
5.1.1. Elektros tiekimo ir įkrovimo infrastruktūros sukūrimas oro uostuose	Produkto rodiklis: alternatyviųjų degalų infrastruktūra (degalų papildymo ar įkrovimo punktai). Produkto rodiklis prisideda prie PP rezultato rodiklio – elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke. Veikla taip pat prisideda prie numatomo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio rezultato rodiklio siekimo.
5.2.1. Didelio galingumo įkrovimo infrastruktūros įrengimas Lietuvos TEN-T kelių tinkle	Produkto rodiklis: pradėjusios veikti viešai prieinamos įkrovimo priemonės ir labai didelės galios įkrovimo priemonės kroviniam transportui ir (arba) autobusams.
5.2.2. Itin greito elektromobilių įkrovimo stotelių kūrimas TEN-T tinkle Lenkijoje, Lietuvoje, Latvijoje ir Estijoje	Veikla prisideda prie numatomo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio rezultato rodiklio siekimo.
5.2.3. „Elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra“	
8. Skatinimas įsigyti netaisias vidaus vandenų transporto priemones	Produkto rodiklis: nesavaeigės baržos įsigijimas ir pristatymas; 100 proc. elektrinio kranų įsigijimas ir pristatymas; elektrinio laivo įsigijimas ir pristatymas. Veikla taip pat prisideda prie numatomo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio rezultato rodiklio siekimo.
Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“	
1.1. Dviračių transporto plėtros strateginių gairių parengimas	Produkto rodiklis: parengtos dviračių transporto plėtros strateginės gairės, vnt. Produkto rodiklis netiesiogiai prisideda prie PP rezultato rodiklio – dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius. Veikla taip pat prisideda prie numatomo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio rezultato rodiklio siekimo.
1.3. Dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros vystymas šalia valstybinės reikšmės kelių (KPPP)	Produkto rodiklis: įrengta ar rekonstruota dviračiams skirta infrastruktūra, km. Produkto rodiklis prisideda prie PP rezultato rodiklio – dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius. Veikla taip pat prisideda prie numatomo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio rezultato rodiklio siekimo.
1.4. Dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros vystymas savivaldybėse	Produkto rodiklis: naujai nutiestų ar atnaujintų dviračių arba bendrų dviračių ir pėsčiųjų takų ilgis, km.
1.5. Dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros vystymas šalia valstybinės reikšmės kelių	Produkto rodiklis netiesiogiai prisideda prie PP rezultato rodiklio – dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius. Veikla taip pat prisideda prie numatomo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio rezultato rodiklio siekimo.
Nr. 10-002-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“	
2. Viešųjų alternatyviųjų degalų įkrovimo ir (ar) papildymo infrastruktūros plėtra	Produkto rodiklis: alternatyviųjų degalų infrastruktūra (degalų papildymo/ įkrovimo punktai); gyventojai, kuriems taikomi projektai, vykdomi pagal integruotas teritorinio vystymo programas; integruotos teritorinio vystymo strategijos, kurioms suteikta parama. Produkto rodiklis prisideda prie PP rezultato rodiklio – numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis .
4. Darnaus judumo mieste planuose numatytų priemonių, prisidedančių prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo, įgyvendinimas	Produkto rodiklis: įgyvendintos darnaus judumo priemonės; gyventojai, kuriems taikomi projektai, vykdomi pagal integruotas teritorinio vystymo programas; integruotos teritorinio vystymo strategijos, kurioms suteikta parama. Produkto rodiklis prisideda prie PP rezultato rodiklio – numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis .

3 Priedas. Interviu respondentai

Eil. Nr.	Institucija	Respondentas	Data
Vadovaujanti ir administruojančios institucijos			
1.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija	Eugenijus Ramaškevičius	2025 m. liepos 3 d.
2.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija	Zita Nemanienė	2025 m. liepos 9 d.
3.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija	Jūratė Parachonkienė, Vaidė Porvaneckienė	2025 m. liepos 15 d.
4.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija	Ramūnas Rimkus	2025 m. liepos 17 d.
5.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija	Danutė Čepienė	2025 m. rugpjūčio 4 d.
6.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija	Saulius Kerza	2025 m. rugsėjo 4 d.
7.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija	Zita Dubickienė	2025 m. rugsėjo 5 d.
8.	Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija	Rasa Tamulevičiūtė, Eglė Šarkauskaitė	2025 m. rugpjūčio 26 d.
9.	Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija	Judita Liukaitytė-Kukienė, Renata Gagienė	2025 m. rugpjūčio 29 d.
10.	Lietuvos Respublikos energetikos ministerija	Vaidas Vaitėnas	2025 m. rugsėjo 4 d.
11.	Centrinė projektų valdymo agentūra	Audrius Tamkus, Vitalijus Leonas	2025 m. liepos 25 d.
Socialiniai-ekonominiai partneriai			
12.	Lietuvos žmonių su negalia sąjunga	Ramunė Šidlauskaitė	2025 m. liepos 30 d.
13.	Lietuvos keleivių vežimo asociacija	Gintaras Nakutis ir kiti asociacijos nariai	2025 m. liepos 30 d.
14.	Lietuvos savivaldybių asociacija	Raivydas Rakauskas	2025 m. liepos 31 d.
15.	Lietuvos negalios organizacijų forumas	Egidijus Grigonis	2025 m. rugpjūčio 5 d.
Pareiškėjai ir projektų vykdytojai			
16.	Plačiąjuostis internetas	Eglė Misienė, Donatas Bernatonis	2025 m. rugpjūčio 1 d.
17.	LTG Infra	Rasa Maslauskienė, Sofija Kogan	2025 m. rugpjūčio 12 d.
18.	Via Lietuva	Eglė Stakeliūnienė, Alma Vaitkunsienė	2025 m. rugpjūčio 13 d.
19.	Vidaus vandens kelių direkcija	Meda Dyfartaitė	2025 m. rugpjūčio 25 d.
20.	Oro navigacija	Julija Čižienė, Agnė Vyšumirskė	2025 m. rugsėjo 3 d.
21.	Lietuvos oro uostai	Inga Trepšienė	2025 m. rugsėjo 11 d.

4 Priedas. Fokusuotos grupinės diskusijos metodika

Fokusuotos grupinės diskusijos tema – prioritetinės ateities transporto sritys ir investicijų nukreipimo modelis.

Fokusuotos grupinės diskusijos tikslas – nustatyti būsimo finansavimo laikotarpio prioritetines transporto sritis ir pateikti investicijų nukreipimo modelį, kad susisiekimo sistema veiktų kaip vientisas integralus mechanizmas.

Fokusuotos grupinės diskusijos metodas – tai kokybinis tyrimo būdas, kai 6–12 dalyvių, padedami moderatoriaus, diskutuoja nustatyta tema.

Fokusuotos grupinės diskusijos dalyviai – įvairių susisiekimo sektorių atstovai.

Vertinimo metu atlikta fokusuota grupinė diskusija buvo suskirstyta į dvi dalis. Pirmoje dalyje buvo diskutuojama apie ateities prioritetines transporto sritis, o antroje – apie investicijų nukreipimo modelį. Kiekvienai diskusijos daliai buvo skiriama viena valanda. Toliau pateikiamos diskusijos dalys ir diskusijos metu nagrinėjami klausimai.

I DALIS. DISKUSIJA APIE ATEITIES PRIORITETINES TRANSPORTO SRITIS

Klausimai:

1. Kurioms susisiekimo sritims reikėtų teikti prioritetą, o kurios praranda aktualumą?
2. Kokios susisiekimo infrastruktūros problemos turi būti sprendžiamos pirmiausia?
3. Kokių technologijų ir inovacijų įdiegimas būtų naudingas siekiant susisiekimo sektoriaus tvarumo ir efektyvumo?
4. Kokius infrastruktūros projektus reikėtų įgyvendinti, kad būtų užtikrintas susisiekimo sistemos integralumas?
5. Kokie politiniai, ekonominiai ar socialiniai veiksniai gali turėti įtakos prioritetinių sričių nustatymui?

II DALIS. INVESTICIJŲ NUKREIPIMO MODELIO, KURIS PADĖTŲ SUSISIEKIMO SISTEMAI VEIKTI KAIP VIENTISAM INTEGRALIAM MECHANIZMUI, FORMAVIMAS.

Klausimai:

6. Koks turėtų būti taikomas finansavimo modelis, kad susisiekimo sistema veiktų kaip integralus mechanizmas?
7. Kokie yra pagrindiniai investicijų šaltiniai? Ir kaip užtikrinti, kad susisiekimo sektoriaus investicijos būtų suderintos su nacionalinėmis ir tarptautinėmis plėtros strategijomis?
8. Kokia turėtų būti investicijų struktūra?
9. Kokių priemonių reikės, kad būtų užtikrintas tvarus finansavimas ir ilgalaikė investicijų grąža?
10. Kokios naudos (ekonominės, socialinės, aplinkosaugos) tikimasi gauti iš planuojamų investicijų ir kaip tai bus įvertinta?

Apibendrinti diskusijos metu surinkti duomenys naudojami atsakant į 10.5. vertinimo uždavinį – nustatyti būsimo finansavimo laikotarpio prioritetines transporto sritis ir pateikti investicijų nukreipimo modelį, kad susisiekimo sistema veiktų kaip vientisas integralus mechanizmas.

5 Priedas. Fokusuotos grupinės diskusijos dalyviai

Eil. Nr.	Dalyvis	Atstovaujama įstaiga
1.	Andrius Jaržemskis	Vertintojas
2.	Aurelijus Jaruševičius	Vertintojas
3.	Gintė Purauskaitė	Vertintojas
4.	Rugilė Atkočiūnaitė	Vertintojas
5.	Ramūnas Rimkus	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
6.	Edgaras Katelovičius	Via Lietuva
7.	Vilius Žemaitis	LTG Infra
8.	Rasa Maslauskienė	LTG Infra
9.	Martynas Armonaitis	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
10.	Aurelijus Rimas	Vidaus vandens kelių direkcija
11.	Mindaugas Grigelis	Lietuvos keleivių vežimo asociacija (UAB „Kauno autobusai“)
12.	Mindaugas Tarasevičius	Lietuvos keleivių vežimo asociacija (UAB „Kauno autobusai“)
13.	Martynas Norbutas	Transporto inovacijų asociacija
14.	Paulius Bakutis	Lietuvos dviratininkų bendrija
15.	Egidijus Grigonis	Lietuvos negalios organizacijų forumas

6 Priedas. Rodiklių ir jų rezultatų pokyčiai po 2025 m. liepos 1 d.

2026 m. sausio 23 d. buvo priimtas EK sprendimas kuriuo buvo nustatytos naujos siektinos reikšmės rodikliams:

- Lietuvoje pristatytų ir registruotų ekologiškų transporto priemonių skaičius – 270 vnt. (2026 Q2);
- Įrengta ar renovuota dviračių takų, dviračių gatvių ar dviračių juostų, ar pėsčiųjų-dviračių takų – 119,23 km (2026 Q2);
- Modernizuoti autobusai, kad atitiktų nulinės emisijos reikalavimus – 7 vnt. (2026 Q2);
- Pristatyta elektrinių ar vandenilinių autobusų (M2 ir M3) – 218 vnt. (2026 Q2);
- Įrengta viešų (800 vnt.) ir privačių (18 910 vnt.) elektromobilių įkrovos prieigų – 19 710 vnt. (2026 Q2);
- Įrengta vieša vandenilio pildymo stotelė – 1 vnt. (2026 Q2).

Atsižvelgiant į tai, turėtų būti tikslinami ir Programos bei PP siekiami rezultatai, atitinkamai koreguojamas ir įgyvendinimo rezultatas.

Elektromobilių įkrovos stotelių įrengimo ir elektromobilių įsigijimo kompensavimo priemonių pasiekti faktiniai rezultatai vertinant per APVA kvietimus patenkintas paraiškas.

Elektromobilių įkrovos prieigų įrengimo rezultatai

Priemonė	Patvirtinta suma, Eur	Prieigų skaičius
Elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimas darnaus judumo miestuose planų 2014-2020 m. Europos Sąjungos fondų lėšomis nerengusiose savivaldybėse	2 240 014	425
Elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimas degalinėse, geležinkelių ir autobusų stotyse, oro uostuose, vidaus vandenų ir jūrų uostuose	1 008 557	144
Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra nustatytoose ruožuose šalia TEN-T tinklui priklausančių Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių	3 121 167	161
Viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros sunkiajam elektriniam transportui įrengimas (kvietimas 2024-10)	144 523	8
Viešai prieinamos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros įrengimas ir plėtra privačia iniciatyva darnaus judumo miestuose planus parengusiose savivaldybėse (EGADP) 2025-06	918 606	47

Atsižvelgiant į EK sumažintą viešojo įkrovimo prieigų rodiklį (800 vnt.), tikėtina jis bus pasiektas numatytu laiku (2026 m. II ketv.)

Viešojo sektoriaus nedaršius TP įsigijimo rezultatai

Priemonė	Kompensuotas įsigytų elektromobilių sk.	Išmokėtos kompensacijos, Eur
Netaršių transporto priemonių įsigijimo viešajam sektoriui skatinimas, kai pareiškėjas įsigyja naujus M1 ir N1 klasės grynuosius elektromobilius ar vandeniliu varomus automobilius	24	120 000
Netaršių transporto priemonių įsigijimo viešajam sektoriui skatinimas, kai pareiškėjas įsigyja naudotus M1 ir N1 klasės grynuosius elektromobilius ar vandeniliu varomus automobilius	3	7 500
VIEŠAJAM SEKTORIUI, įsigijus naujus M1 ir N1 klasės grynuosius elektromobilius ar vandeniliu varomus automobilius 2025-07 Nr. 08-008-J-0001-J03	60	900 000
VIEŠAJAM SEKTORIUI, įsigijus naudotus M1 ir N1 klasės grynuosius elektromobilius ar vandeniliu varomus automobilius 2025-07 Nr. 08-008-J-0001-J04	3	22 500

2025 metais viešajam sektoriui buvo padidintos kompensacijos už įsigyjamus netaršius automobilius (naujam automobiliui 15 000 Eur, naudotam 7 500 Eur)

Rezultato rodikliai, kurių tarpinė įgyvendinimo reikšmė numatyta 2025 m.

Rezultato rodiklis	Pradinė reikšmė	Tarpinė reikšmė	Pasiekta reikšmė	Pasiekta pokyčio dalis, proc.
Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius, mln. kel.	6,5	7,5	7,16	66%
Elektromobilių ir kitų nulinės taršos lengvųjų automobilių dalis lengvųjų automobilių parke, proc.	0,3	2,7	2,37	86%