

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

Galutinės ataskaitos santrauka

Skirta: Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
Vilnius, 2026

Santrauka

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 pakankumą. 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 suderintos, ar investicijos tinkamos, kad rodikliai būtų pasiekti. Parengta bendra susisiekimo sektoriaus nacionalinė vizija ir aiški prioritentinė plėtros kryptis padės tinkamai pasiruošti naujam finansavimo laikotarpiui.

VERTINIMO TIKSLAS, APIMTIS IR LAIKOTARPIS. Vertinimu siekiama 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 pakankumą. Vertinimas apima tik 10 iš 13 PP, kadangi 3 PP Vertinimo metu dar nėra patvirtintos – jos įgyvendinamos per tęstinius projektus arba kitas priemones. Vertinimas atliekamas remiantis 2025 m. liepos 1 d. duomenis iš Europos Sąjungos investicijų administravimo informacinės sistemos (toliau – INVESTIS) ir pagal galiojančias teisės aktų bei dokumentų redakcijas.

VERTINIMO UŽDAVINIAI. Vertinimo uždaviniai apima a) išanalizuoti pažangos priemonių veiklų tinkamumą; b) įvertinti pažangos priemonių tarpusavio suderinamumą; c) nustatyti pažangos priemonių rezultatyvumą; d) įvertinti pažangos priemonių įgyvendinimo efektyvumą; e) nustatyti būsimo finansavimo laikotarpio prioritėtines transporto sritis ir pateikti investicijų nukreipimo modelį, kad susisiekimo sistema veiktų kaip vientisas integralus mechanizmas; f) pateikti išvadas ir rekomendacijas, kurios pagerintų investicijų panaudojimą ateityje.

VERTINAMOS PP. Vertinamos šios PP: a) Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“; b) Nr. 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“; c) Nr. 10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“; d) Nr. 10-001-05-03-06 „Gerinti eismo saugą“; e) Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“; f) Nr. 10-001-05-04-01 „Didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę ir infrastruktūros panaudojimo efektyvumą“; g) Nr. 10-001-05-04-02 „Skatinti pažangių elektroninių ryšių technologijų ir naujos kartos ryšio tinklų (įskaitant 5G ryšį) plėtrą“; h) Nr. 10-001-06-01-01 „Skatinti alternatyviųjų degalų

naudojimą transporto sektoriuje“; j) Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“; k) Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“.

Pabrėžtina, kad 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 METODIKA. Vertinimas atliekamas PP, jų veiklų / poveikių ir rodiklių lygmeniu, keturiais etapais. 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, o taip pat derinami tarpusavyje siekiant užtikrinti rezultatų patikimumą.

Vertinimas atliktas remiantis iki 2025 m. liepos 1 d. patvirtintais NPP, Programos ir PP aprašų dokumentais bei duomenimis už laikotarpį iki šios datos, todėl į vertinimo apimtį įtraukti tik tie projektai, kurių sutartys buvo pasirašytos iki nurodyto termino. Kadangi vertinimo metu dar nebuvo žinomi faktiškai pasiekti projektų rezultatai, jis grindžiamas pasirašytų sutarčių duomenimis, t. y. sutartyse numatytais rodikliais ir finansavimo apimtimis. Be to, dėl duomenų trūkumų, susijusių su nacionalinio biudžeto lėšomis finansuojamais projektais (pvz., valstybės biudžeto ar Kelių priežiūros ir plėtros programos), atitinkamos veiklos į vertinimą nebuvo įtrauktos.

PP VEIKLŲ TINKAMUMO VERTINIMAS. Šiame galutinės ataskaitos skyriuje vertinamas PP veiklų tinkamumas, analizuojant, ar suplanuotos veiklos ir poveiklės yra adekvačios numatytiems rodikliams pasiekti, ar jos dera su nacionaliniais strateginiais dokumentais ir ar atliepia tikslinių grupių poreikius. Vertinimas atskleidė reikšmingų sisteminių trūkumų planavimo dokumentuose, ypač susijusių su rodiklių struktūra, veiklų ir rodiklių sąsajomis bei tikslinių grupių įtraukimu.

Pirmiausia nustatyta, kad PP aprašuose trūksta nuoseklumo rodiklių priskyrimo logikoje. Iš viso PP turi **38 VEIKLAS IR 62 POVEIKLES**, tačiau net **39 VEIKLOMS IR POVEIKLĖMS NĖRA NUSTATYTI REZULTATO RODIKLIAI**, o **2 VEIKLOMS NĖRA NUSTATYTA JOKIŲ RODIKLIŲ**. Tai reiškia, kad daugiau nei pusė veiklų formaliai neturi aiškaus matavimo mechanizmo, nors pagal šiuo metu galiojančią Strateginio valdymo metodiką kiekvienai veiklai privaloma turėti rezultato rodiklį. Šis neatitikimas iš dalies paaiškinamas tuo, kad PP buvo rengiamos pagal ankstesnę metodikos versiją, kurioje rodikliai buvo privalomi tik PP lygmeniu, tačiau dabartiniame kontekste tai apsunkina pažangos vertinimą ir veiklų indėlio nustatymą.

Be to, dalis PP rodiklių pagal savo prigimtį yra produkto, o ne rezultato rodikliai. Tai reiškia, kad jie matuoja veiklos įgyvendinimą, bet ne jos poveikį. Pavyzdžiui, kai kuriose PP nurodomi tik infrastruktūros vienetai (km, vnt.), tačiau nėra rodiklių, kurie parodytų realų poveikį – saugumo, mobilumo ar aplinkosaugos pokytį. Ypač ryškus pavyzdys – PP Nr. 10-001-05-04-01, kuri apskritai neturi rezultato rodiklį, nors jos tikslas – didinti susisiekimo sistemos kuriamą vertę – reikalauja aiškių poveikio matų. Tai rodo, kad dalis veiklų nėra tinkamai suprojektuotos rodiklių logikos požiūriu.

Analizė taip pat atskleidė neatitikimus tarp NPP, Programos ir PP aprašų rodiklių. Dalis Programos rodiklių nėra perkelti į PP, o kai kurie PP rodikliai nėra siejami su veiklomis. Tai ypač aktualu po 2024 m. NPP pakeitimų, kai dalis rodiklių buvo pašalinti, tačiau Programa nebuvo atnaujinta. Dėl to susidarė situacija, kai dvi PP – 10-001-05-04-01 ir 10-001-05-04-02 – šiuo metu neturi tiesioginio ryšio su NPP uždaviniais, nors pradinėje NPP versijoje tokie ryšiai buvo numatyti. Tai rodo, kad planavimo dokumentai nėra pakankamai sinchronizuoti, o rodiklių sistema – fragmentuota.

Vertinant veiklų tinkamumą rodikliams pasiekti nustatyta, kad dalis veiklų nėra aiškiai susietos su rezultato rodikliais, nors realiai prie jų prisideda. Analizė parodė, kad egzistuoja faktinės sąsajos, tačiau jos nėra įtvirtintos dokumentuose. Tai apsunkina tiek planavimą, tiek vertinimą, nes nėra aišku, kuri veikla atsakinga už kokį pokytį. Todėl rekomenduojama PP aprašuose aiškiai suformuoti veiklų–rodiklių ryšius, kad būtų užtikrintas nuoseklus ir skaidrus pažangos vertinimas.

Vertinant PP atitikimą nacionaliniams strateginiams tikslams nustatyta, kad dauguma priemonių prisideda prie NPP 5, 6 ir 10 tikslų. Dvi PP prisideda prie visų trijų tikslų, trys – prie dviejų, o likusios – prie vieno. PP taip pat dera su kitais strateginiais dokumentais: Lietuva 2050, LR teritorijos bendruoju planu, Nacionaliniu energetikos ir klimato srities veiksmų planu bei ES Investicijų programa. Visuose šiuose dokumentuose akcentuojami susisiekimo infrastruktūros modernizavimas, darnaus judumo skatinimas, alternatyviųjų degalų plėtra, eismo sauga ir skaitmeninė infrastruktūra – sritys, kurias apima vertinamos PP. Tai rodo, kad priemonės yra strategiškai pagrįstos ir kryptingai orientuotos į nacionalinius prioritetus.

Galiausiai, vertinant PP atitikimą tikslinių grupių poreikiams nustatyta, kad tikslinės grupės buvo identifikuotos nevienodai. Kai kuriose PP jos aiškiai įvardytos, kitose – numanomos pagal veiklų pobūdį. Tikslinės grupės dažniausiai nustatytos pagal sprendžiamas problemas (pvz., taršos mažinimas, judumo trūkumai, eismo sauga) arba pagal planuojamus projektus (pvz., geležinkelio ruožų gyventojai, dviračių takų naudotojai). Interviu su socialiniais partneriais parodė, kad tikslinės grupės buvo įtrauktos į planavimo procesą, tačiau dažniausiai tik po to, kai PP ir problemos jau buvo suformuluotos. Tai reiškia, kad tikslinės grupės neturėjo galimybės daryti įtakos problemų identifikavimui, o jų poreikiai buvo vertinami ribotai. Partneriai taip pat pažymėjo, kad Programa labiau orientuota į ES reikalavimų įgyvendinimą nei į realius tikslinių grupių poreikius.

Apibendrinant galima teigti, kad nulinė hipotezė atmetama – ne visos PP veiklos ir poveiklės yra tinkamos numatytiems rodikliams pasiekti. Pagrindinės problemos susijusios su rodiklių nebuvimu veiklų lygmeniu, rodiklių ir veiklų nesuderinamumu, neatitikimais tarp NPP, Programos ir PP aprašų bei ribotu tikslinių grupių įtraukimu. Siekiant užtikrinti veiksmingą PP įgyvendinimą, būtina peržiūrėti veiklas, aiškiai priskirti rezultato rodiklius, atnaujinti Programą pagal NPP pakeitimus ir stiprinti tikslinių grupių įtraukimą ankstyvame planavimo etape.

PP TARPUSAVIO SUDERINAMUMO VERTINIMAS. Šiame galutinės ataskaitos skyriuje vertinamas PP tarpusavio suderinamumas, jų sąveika su kitų ministerijų priemonėmis ir investicijų priklausomumas. Analizė rodo, kad SM PP iš esmės yra tarpusavyje suderintos, o dubliavimosi rizika – minimali. Dauguma priemonių papildo viena kitą, siekdamos bendrų rodiklių, ypač eismo saugos ir ŠESD mažinimo srityse.

Pirmiausia nustatyta, kad yra du NPP uždavinių rodikliai, prie kurių prisideda daugiau nei viena SM PP: **EISMO ĮVYKIUOSE ŽUVUSIŲJŲ SKAIČIUS** ir **ŠESD KIEKIO POKYTIS TRANSPORTE**. Eismo saugos srityje veikia dvi PP – viena orientuota į valstybinės reikšmės kelius, kita į vietinės reikšmės gatves. Abi priemonės įgyvendina skirtingas, bet viena kitą papildančias inžinerines priemones, todėl dubliavimosi nėra. ŠESD mažinimo srityje veikia keturios PP – geležinkelių elektrifikacija, alternatyviųjų degalų infrastruktūra, darnus judumas ir darnaus judumo priemonės miestuose. Visos jos prisideda prie bendro tikslo skirtingais mechanizmais, todėl laikomos suderintomis.

Analizė taip pat parodė, kad SM PP dera su kitų ministerijų priemonėmis. Azoto oksidų (NO_x) mažinimo rodiklis įgyvendinamas kartu su Aplinkos ministerija (toliau – AM), kuri finansuoja mažiau taršaus transporto įsigijimą ir darnaus judumo priemones. Viešojo transporto prieinamumo rodiklis siejamas su Vidaus reikalų ministerijos (toliau – VRM) PP, kurios orientuotos į viešųjų paslaugų pasiekiamumą ir pavėžėjimo sprendimus regionuose. Šios intervencijos papildo SM veiklas, nes orientuojasi į skirtingas teritorijas ir funkcijas. Taip pat nustatyta, kad SM prisideda prie

platesnių tarpsektorinių tikslų kartu su Ekonomikos ir inovacijų ministerija (toliau – EIM) ir Energetikos ministerija (toliau – EM), tačiau jų veiklos nesidubliuoja, nes vykdomos skirtingose srityse (pramonė, pastatai, energetika).

Vertinant investicijų suderinamumą nustatyta, kad dauguma PP veiklų nėra tiesiogiai priklausomos viena nuo kitos. Vienintelė išimtis – **ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ PP**, kur elektromobilių įsigijimo skatinimas priklauso nuo įkrovimo infrastruktūros plėtros. Jei infrastruktūros plėtra vėluoja, elektromobilių įsigijimo priemonės tampa mažiau efektyvios. Tai identifikuota kaip pagrindinė tarpusavio priklausomumo rizika. Kitose PP tokios priklausomybės nenustatyta – veiklos gali būti įgyvendinamos savarankiškai, o jų rezultatai nepriklauso nuo kitų priemonių įgyvendinimo tempo.

Analizuojant pasikartojančius rodiklius tarp PP nustatyta trys sritys, kuriose rodikliai kartojasi: **ŠESD MAŽINIMAS, JUODŲJŲ DĒMIŲ ŠALINIMAS** ir **DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪROS NAUDOTOJŲ SKAIČIUS**. Visais atvejais veiklos papildo viena kitą: ŠESD mažinimas vykdomas per skirtingas transporto rūšis ir technologijas; juodųjų dėmių šalinimas vykdomas tiek valstybinės, tiek vietinės reikšmės keliuose; dviračių infrastruktūra plėtojama tiek miestuose, tiek regionuose. Dubliavimosi nenustatyta.

Galiausiai, vertinant SM ir kitų ministerijų intervencijų suderinamumą, nustatyta, kad nors rodikliai kartojasi, veiklos yra orientuotos į skirtingas sritis ir tikslines grupes. Pavyzdžiui, dviračių takų plėtra SM PP orientuota į susisiekimą ir kasdienį mobilumą, o VRM – į turizmo infrastruktūrą ir pramoninių teritorijų pasiekiamumą. ŠESD mažinimo priemonės taip pat skirtingos – SM veikia transporte, AM pastatuose, EM energetikoje, EIM pramonėje. Todėl dubliavimosi rizika neidentifikuota.

Apibendrinant, visos analizės kryptys patvirtina nulinę hipotezę – **SM PP VEIKLOS YRA TARPUSAVYJE SUDERINTOS, DERA SU KITŲ MINISTERIJŲ PRIEMONĖMIS, O INVESTICIJOS PAPILDO VIENA KITĄ IR NEDUBLIUOJA**. Vienintelė reikšminga priklausomumo rizika nustatyta alternatyviųjų degalų PP, kur infrastruktūros plėtra yra būtina kitų veiklų efektyvumui.

PP REZULTATYVUMO VERTINIMAS. Šiame galutinės ataskaitos skyriuje vertinamas PP rezultatyvumas, analizuojant rodiklių pasiekimo lygį, veiklų indėlį ir tikimybę pasiekti galutinius tikslus. Vertinimas atskleidžia labai nevienodą pažangos dinamiką tarp skirtingų transporto sričių – nuo reikšmingai viršytų rodiklių iki visiškai nepasiektų tarpinių reikšmių. Vertinant rodiklių pasiekimo lygį nustatyta, kad dalis rezultatų reikšmingai viršija suplanuotas ribas. Ryškiausi pavyzdžiai – alternatyviųjų degalų infrastruktūra, kur pasiekta **849 PROC.** tarpinės ir **350 PROC.** galutinės reikšmės, bei dviračių infrastruktūros naudotojų skaičius, pasiekęs **1117 PROC.** ir **141 PROC.** galutinės reikšmės. Tačiau, atsižvelgiant į Vertinimo ribojimus (neturime faktinių baigtų projektų duomenų ir vertiname pagal pasirašytas sutartis), šių rodiklių rezultatas neturėtų būti vertinamas: įkrovimo prieigų įrengimas numatytas sutartyje su kita administruojančia institucija (APVA) ir turėtų būti vertinamas tik pasibaigus kvietimams, o dviračių infrastruktūros naudotojų skaičiaus vertinimas dėl metodikos trūkumo yra galimas tik po įgyvendinimo laikotarpio atliekant natūrinius matavimus.

Taip pat trys rodikliai jau dabar pasiekti **100 PROC.** nuo galutinės reikšmės (pvz., triukšmo mažinimas geležinkeliuose, gigabitinis junglumas, 5G padengimas magistralėse). Tai rodo, kad tam tikrose srityse intervencijos yra itin sėkmingos.

Kita vertus, identifikuoti bent **6 RODIKLIAI**, kurie turi požymių būti nepasiekti. Pavyzdžiui, TEN-T kelių tinklo rodiklis pasiekė tik **62 PROC.** tarpinės ir **27 PROC.** galutinės reikšmės, nors produkto rodiklis (TEN-T km) jau įgyvendintas **100 PROC.** Oro transporto rodiklis taip pat atsilieka – 2024 m. aptarnauta **6,6 MLN.** keleivių, o iki 2025 m. tarpinės reikšmės (7,5 mln.) trūksta **0,9 MLN.** Elektromobilių dalis lengvųjų automobilių parke siekia tik **1,92 PROC.**, nors tarpinė reikšmė – **2,7**

PROC., o galutinė – **20 PROC.** Eismo saugos rodikliai taip pat rizikingi – pagal sutartis įgyvendinta tik **1 IŠ 14** sankryžų rekonstrukcijų ir **1 IŠ 30** oro sąlygų stotelių, todėl tikimybė pasiekti juodųjų dėmių mažinimo tikslus yra maža.

Analizuojant veiklų indėlių nustatyta, kad dauguma veiklų turi aiškiai atribotus rodiklius ir prisideda prie pažangos. Kelių transporto PP atveju veikla „TEN-T pagrindinio tinklo gerinimas“ generuoja didesnę pažangos dalį nei visuotinio tinklo gerinimas – atitinkamai **62 PROC.** ir **38 PROC.** naudotojų rodiklio. Tuo tarpu oro transporto veiklų indėlio įvertinti nebuvo įmanoma dėl duomenų stokos, tačiau pagal PP aprašą žinoma, kad didžiausią poveikį turės naujo terminalo statyba. Darniojo judumo srityje dviračių infrastruktūros plėtra generuoja itin didelę pažangą, o viešojo transporto atnaujinimo veiklos dar nepradėtos, todėl jų indėlis lygus nuliui.

Vertinant tikimybę pasiekti tikslus nustatyta, kad dalis jų gali būti nepasiekti iki 2030 m. Dauguma atsiliekančių rodiklių nėra pasiekę net **50 PROC.** galutinės reikšmės, o kai kurių intervencijų įgyvendinimas dar nepradėtas. Riziką didina finansavimo neapibrėžtumai, projektų vėlavimai, rangovų pajėgumų trūkumas ir priklausomybė nuo išorinių veiksnių (pvz., keleivių srautų dinamika). Sėkmės veiksniai – gerai suplanuoti projektai, pakankamas finansavimas ir politinis tęstinumas.

PP EFEKTYVUMO VERTINIMAS. Šiame galutinės ataskaitos skyriuje vertinamas PP įgyvendinimo efektyvumas, analizuojant finansavimo pakankamumą, išteklių naudojimo ekonomiškumą ir rezultatų proporcingumą. Bendra PP investicijų apimtis siekia **4 856,3 MLN. EUR**, o 2025 m. liepos 1 d. duomenimis panaudota **2 709,6 MLN. EUR**, t. y. **55,8 PROC.** suplanuoto biudžeto. Tačiau lėšų panaudojimas tarp priemonių labai nevienodas – nuo **7 PROC. IKI 120 PROC.**, kas rodo reikšmingą įgyvendinimo disproporciją.

Vertinant finansavimo pakankamumą nustatyta, kad viena priemonė viršijo suplanuotą biudžetą (**120 PROC.**), viena panaudojo visą biudžetą (**100 PROC.**), o keturios nepanaudojo net trečdaliu. Rodiklių pasiekimo ir panaudotų lėšų santykis rodo, kad dauguma PP veikia efektyviai (santykis >1), tačiau identifikuotos dvi sritys, kuriose efektyvumas nepakankamas arba jo nustatymas ribotas. Oro transporto PP rodiklis siekia tik **2,7 PROC.**, nors panaudota **100 PROC.** biudžeto (santykis **0,03**), tačiau čia intervencijų poveikis ir efektyvumo vertinimas bus galimas tik po terminalo statybos, t.y. po 2030 m. 5G ir ryšių PP rodiklių pasiekimas sudaro **57,1 PROC.**, o lėšų panaudojimas – **70,2 PROC.** (santykis **0,81**), tačiau likusios įgyvendinti veiklos yra nevienodo reikšmingumo ir jų įgyvendinimui nėra būtinas didelis biudžetas.

Išteklių naudojimo ekonomiškumo analizė atskleidė didelius skirtumus tarp veiklų. Kai kurios veiklos jau sunaudojo beveik visą biudžetą (pvz., TEN-T pagrindinio tinklo kelių gerinimas – **82 PROC.**), o kitos nepradėtos įgyvendinti (pvz., žvyrkelių asfaltavimas – **0 PROC.**). Yra veiklų, kurios viršijo biudžetą: eismo saugos pervažų modernizavimas sunaudojo **130 PROC.** lėšų, tačiau pasiekė tik **40 PROC.** rodiklio; viešojo transporto elektrifikavimas sunaudojo **103 PROC.**, bet pasiekė **106 PROC.** rodiklio; susisiekimo inovacijų veikla viršijo biudžetą **29 PROC.**, tačiau rodiklis viršytas daugiau nei **4 KARTUS**. Lėšų sąnaudos vienam produkto rodiklio vienetui taip pat labai skiriasi: TEN-T kelių km kainuoja **8,39 MLN. EUR**, dviračių infrastruktūros km – **620 TŪKST. EUR**, o „Rail Baltica“ techninio projekto vienetas – **127 MLN. EUR**.

Proporcingumo analizė rodo, kad kai kurios veiklos pasiekia gerokai daugiau nei planuota (pvz., alternatyvieji degalai, darnus judumas), o kitos – nepasiekia net minimalių tarpinės reikšmės rodiklių, nors biudžetas išnaudotas (oro transportas, 5G plėtra, eismo sauga). Tai patvirtina, kad su tais pačiais kaštais būtų galima pasiekti geresnių rezultatų.

BŪSIMO FINANSAVIMO LAIKOTARPIO PRIORITETINĖS TRANSPORTO SRITYS IR INVESTICIJŲ NUKREIPIMO MODELIS. Šiame galutinės ataskaitos skyriuje siekiama nustatyti prioritėtines ateities

transporto sritis ir pasiūlyti investicijų nukreipimo modelį, leidžiantį susisiekimo sistemai veikti kaip vientisam, integraliam mechanizmui. Analizė remiasi ES ir Lietuvos strateginiais dokumentais, sektoriaus problematika, technologinėmis tendencijomis ir infrastruktūros būkle.

Lietuvos transporto sektoriaus prioritetai visiškai dera su ES Žaliuoju kursu, Darnaus ir išmanaus judumo strategija bei TEN-T politika. Visuose dokumentuose akcentuojamas perėjimas prie klimato neutralaus, skaitmenizuoto ir multimodalaus mobilumo. Todėl prioritetinėmis laikomos sritys, kurios tiesiogiai prisideda prie emisijų mažinimo, junglumo stiprinimo ir technologinės pažangos.

Geležinkelių sektorius išskiriamas kaip kartinė ateities kryptis dėl „Rail Baltica“ projekto, elektrifikacijos poreikio ir būtinybės perkelti krovinius nuo kelių. Kelių transporto srityje prioritetas teikiamas TEN-T jungčių modernizavimui, eismo saugai ir karinio mobilumo reikalavimams. Viešasis transportas laikomas esminiu socialinės įtraukties ir miestų klimatui neutralumo elementu, todėl akcentuojama elektrifikacija, paslaugų kokybė ir integruotos bilietų sistemos. Alternatyviųjų degalų infrastruktūra (elektra, vandenilis, biodujos) tampa būtina tiek klimato tikslams, tiek energetinei nepriklausomybei. Skaitmenizacija ir ITS sprendimai įvardijami kaip horizontalus prioritetas, būtinas efektyviam srautų valdymui, logistikos optimizavimui ir mobilumo paslaugų integracijai.

Mažiau perspektyviomis laikomos sritys, susijusios su vidaus degimo varikliais, neefektyviu kelių transporto dominavimu ir riboto potencialo vidaus vandens keliais. Prioritetų formavimą lemia klimato politika, geopolitinė aplinka, regionų junglumas, technologinė pažanga ir ekonominis konkurencingumas.

Vertinant investicijų nukreipimo modelį nustatyta, kad dabartinė sistema yra fragmentuota, priklausoma nuo metinio biudžeto ciklo ir neužtikrina ilgalaikio planavimo. Infrastruktūros valdytojai neturi pakankamo finansinio savarankiškumo, o senoji infrastruktūra dažnai lieka be tvaraus finansavimo. Viešojo transporto finansavimas yra nevienodas ir nepakankamas, o ES fondai daugiausia nukreipiami į naujus projektus, paliekant spragas priežiūrai ir modernizacijai.

Nulinė hipotezė atmetama – dalies PP rodiklių pasiekimo lygis yra nepakankamas, o tikimybė pasiekti visus tikslus iki 2030 m. nėra užtikrinta. Rezultatyvumas tarp sričių labai skiriasi, o pažanga priklauso nuo veiklų įgyvendinimo tempo ir finansavimo stabilumo.

VERTINIMO IŠVADOS. Vertinimo metu nustatyta, kad daliai PP ir jų veiklų nėra nustatyti rezultato rodikliai, taip pat egzistuoja neatitikimai tarp strateginių dokumentų ir silpna veiklų bei rodiklių sąsaja, dėl ko apsunkinamas pažangos vertinimas. Visos vertintos PP yra suderintos su nacionaliniais ir strateginiais tikslais ir neprieštarauja jų įgyvendinimui. Tikslinės grupės buvo identifikuotos ir įtrauktos į planavimo procesą, tačiau dalies jų poreikiai planuojamų priemonių apimtyje nebuvo atliepti dėl nustatytų apribojimų, įskaitant finansavimo sąlygas.

Nustatyta, kad SM PP veiklos dera tarpusavyje ir nesidubliuoja su kitų ministerijų įgyvendinamomis intervencijomis. Tais atvejais, kai skirtingos ministerijos siekia tų pačių rodiklių, jų intervencijos viena kitą papildo ir yra orientuotos į skirtingas sritis. Nors identifikuotos veiklų tarpusavio priklausomybės, jos nelaikomos reikšmingomis rizikomis kitų veiklų savalaikiam įgyvendinimui.

Vertinimo metu nustatyta, kad dalies PP rezultato rodiklių pasiekimo lygis yra nepakankamas tarpinėms arba galutinėms reikšmėms pasiekti. Kai kurių rodiklių įgyvendinimas vėluoja arba veiklos dar nėra pradėtos, todėl kyla rizika, kad nustatyti tikslai nebus pasiekti laiku arba bus pasiekti nepilna apimtimi. Nors įgyvendinamos veiklos reikšmingai prisideda prie suplanuotų rezultatų, ne visoms PP skirtas pakankamas finansavimas, o atskirais atvejais nustatyta neefektyvaus ir neproporcingo išteklių naudojimo.

Papildomai nustatyta, kad įrengiant naują infrastruktūrą ji ne visais atvejais yra pilnai pritaikoma tikslinių naudotojų poreikiams arba po įrengimo nėra patogi naudoti, nepaisant pakankamo teisinio reglamentavimo.

VERTINIMO REKOMENDACIJOS. Remiantis Vertinimo išvadamis ir nustatytais problemomis bei rizikos veiksniais, suformuluotos rekomendacijos, pagal svarbą skirstomos į „žinok tai“ ir „daryk tai“ kategorijas. Vertinimo metu nustatyta, kad Programos ir PP įgyvendinimo efektyvumui didžiausią įtaką daro nepakankamas koordinavimas, ribotas strateginių dokumentų tarpusavio nuoseklumas bei nepakankamai išvystyta rezultatų ir poveikio stebėseną. Siekiant didesnio Programos veiksmingumo, rekomenduojama trumpuoju laikotarpiu sustiprinti PP įgyvendinimo koordinavimą, užtikrinti Programos, NPP ir PP suderinamumą bei peržiūrėti rezultato rodiklių sistemą, orientuojantis į realios pažangos matavimą. Taip pat tikslinga atkurti aiškia intervencijos logiką tarp PP ir NPP uždavinių ir sukurti objektyvius ŠESD bei darnaus judumo priemonių poveikio vertinimo kriterijus.

Vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu rekomenduojama didinti Programos lankstumą, neapsiribojant vien ES finansuojamomis priemonėmis ir sudarant galimybes derinti skirtingus finansavimo šaltinius. Taip pat svarbu peržiūrėti finansavimo gairių techninius reikalavimus, kad jie geriau atlieptų tikslinių grupių poreikius, bei stiprinti darnaus judumo ir eismo saugos priemonių integraciją. Siekiant reikšmingesnio poveikio ŠESD mažinimui, būtina derinti transporto elektrifikaciją su paklausos valdymo, modalinio persiskirstymo ir alternatyvių finansinių mechanizmų taikymu, įskaitant viešojo transporto patrauklumo didinimą ir geležinkelių konkurencingumo stiprinimą.