

Investicijų projektas

**Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų
nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinis
remontas**

Akcinė bendrovė „Via Lietuva“
Kauno g. 22, LT-03212 Vilnius



2024 m.

TURINYS

BENDROJI DALIS	4
Sutrumpinimai	4
Paveikslų sąrašas	4
Lentelių sąrašas.....	4
SANTRAUKA	6
1 PROJEKTO KONTEKSTAS.....	8
1.1 Paslaugos pasiūla ir paklausa	8
1.2 Teisinė aplinka.....	11
1.3 Problemos ir jų atsiradimo priežastys.....	15
2 PROJEKTO TURINYS.....	16
2.1 Tikslas ir uždaviniai	16
2.2 Sąsajos su kitais projektais	16
2.3 Tikslinės grupės ir poveikio ribos	17
2.4 Projekto organizacija	17
2.5 Paslaugos pokyčio rezultatas	18
3 GALIMYBĖS IR ALTERNATYVOS.....	20
3.1 Esamos situacijos aprašymas.....	20
3.2 Galimos projekto veiklos.....	22
3.3 Alternatyvų sudarymas	23
3.4 Analizės metodo pasirinkimas.....	23
4 FINANSINĖ ANALIZĖ.....	24
4.1 Projekto ataskaitinis laikotarpis.....	24
4.2 Finansinė diskonto norma.....	24
4.3 Projekto lėšų srantai	24
4.3.1 Projekto investicijos	24
4.3.2 Investicijų likutinė vertė	25
4.3.3 Projekto veiklos pajamos.....	25
4.3.4 Projekto veiklos išlaidos.....	25
4.3.5 Projekto mokesčiai	26
4.3.6 Projekto finansavimas	26
4.4 Projekto finansiniai rodikliai	26
4.4.1 Investicijų rodikliai.....	26
4.4.2 Išvada dėl finansinio gyvybingumo.....	27
4.4.3 Kapitalo rodikliai.....	27
4.4.4 Rodiklių palyginimas.....	27
5 EKONOMINĖ ANALIZĖ.....	28
5.1 Rinkos kainų perskaičiavimas į ekonomines.....	28

5.2	Socialinė diskonto norma	28
5.3	Socialinė-ekonominė nauda.....	28
5.3.1	Socialinio-ekonominio poveikio naudos ir žalos komponentai.....	28
5.3.2	Poveikio tikslinei grupei mastas ir nauda	28
5.4	Socialinio-ekonominio poveikio rodikliai	30
5.4.1	Ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV).....	30
5.4.2	Ekonominė vidinė gražos norma (EVGN)	30
5.4.3	Ekonominės naudos ir išlaidų santykis (ENIS)	30
5.5	Optimalios alternatyvos pasirinkimas SNA metodu	30
6	JAUTRUMAS IR RIZIKOS	32
6.1	Jautrumo analizė.....	32
6.1.1	IP kintamieji	32
6.1.2	Kintamųjų tarpusavio priklausomumo eliminavimas.....	32
6.1.3	Elastingumo analizė.....	32
6.1.4	Kritiniai kintamieji ir lūžio taškai.....	33
6.2	Scenarijų analizė.....	33
6.3	Kintamųjų tikimybės	34
6.4	Rizikų vertinimas.....	34
6.4.1	Rizikos įverčiai	34
6.4.2	Rizikos įverčių priskyrimas rizikos grupėms	34
6.4.3	Rizikos paskirstymas	34
6.5	Rodikliai su rizika.....	35
6.6	Rizikos priimtinumai.....	35
6.7	Rizikų valdymo veiksmai	35
7	VYKDYMO PLANAS.....	37
7.1	Projekto trukmė ir etapai	37
7.2	Projekto vieta.....	39
7.3	Projekto komanda.....	39
7.4	Projekto prielaidos ir tęstinumas	39
7.5	Kitos išvados	40
8	PRIEDAI	41
	Priedas Nr. 1	41
	Priedas Nr. 2	42
	Priedas Nr. 3	46

BENDROJI DALIS

Sutrumpinimai

CPVA – Centrinė projektų valdymo agentūra;
EGDV – ekonominė grynoji dabartinė vertė;
ENIS - ekonominis naudos ir išlaidų santykis;
ES – Europos Sąjunga;
EVGN – ekonominė vidinė gražos norma;
FDN – finansinė diskonto norma;
FGDV – finansinė grynoji dabartinė vertė;
FVGN – finansinė vidinė gražos norma;
KPPP – kelių priežiūros ir plėtros programa;
PPR – paslaugos pokyčio rezultatas;
PVM – pridėtinės vertės mokestis;
SDN – socialinė diskonto norma;
SEVR – sąnaudų efektyvumo/veiksmingumo rodiklis;
SNA – sąnaudų-naudos analizė;
SVA – sąnaudų veiksmingumo analizė;
ŠESD – šilumos efektą sukeliančios dujos.

Paveikslų sąrašas

Paveikslas 1.1. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių tinklas.....	9
Paveikslas 2.1. „Via Lietuva“ valdymo struktūra	18
Paveikslas 3.1. Remontuojamo objekto vieta.....	20
Paveikslas 3.2. Remontuojamo objekto vieta.....	21
Paveikslas 8.1. AB „Via Lietuva“ organizacinė struktūra.....	41
Paveikslas 8.2. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka FGDV (I) rodikliui.....	46
Paveikslas 8.3. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka FVGN (I) rodikliui.....	47
Paveikslas 8.4. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka EGDV rodikliui	48
Paveikslas 8.5. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka EVGN rodikliui	49

Lentelių sąrašas

Lentelė 1.1. Valstybinės reikšmės kelių ilgis, 2019-2023 m.	9
Lentelė 1.2. Molėtų rajono savivaldybės gyventojų skaičiaus kaita 2020-2024 m.	10
Lentelė 1.3. Utenos rajono savivaldybės gyventojų skaičiaus kaita 2020-2024 m.	10
Lentelė 1.4. Lietuvos Respublikos gyventojų skaičiaus prognozė 2030-2070 m.....	11

Lentelė 1.5. Projektui aktualių teisės aktų apžvalga.....	13
Lentelė 2.1. „Via Lietuva“ rekvizitai.....	17
Lentelė 2.2. Problemos ir jų priežastys, siekiami paslaugos pokyčio rezultatai.....	18
Lentelė 3.1. Projekto problema, priežastys, galimos veiklos bei minimalūs rezultatai	23
Lentelė 4.1. Projekto 1 Alternatyvos valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 64,332 iki 79,510 km kapitalinio remonto investicijos	24
Lentelė 4.2. Projekto 1 Alternatyvos valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinio remonto investicijos	25
Lentelė 4.3. Projekto 1 Alternatyvos finansavimo šaltiniai	26
Lentelė 4.4. Projekto alternatyvos investicijų rodikliai, Eur	26
Lentelė 4.5. Projekto alternatyvos kapitalo rodikliai, Eur	27
Lentelė 4.6. Projekto alternatyvos finansiniai rodikliai.....	27
Lentelė 5.1. Projekto įgyvendinimo 1 Alternatyvos ekonominių rodiklių palyginimas.....	31
Lentelė 6.1. Kritinių kintamųjų lūžio taškai	33
Lentelė 6.2. Pesimistinio ir optimistinio scenarijų analizė	34
Lentelė 6.3. Projekto rizika ir jos valdymas	36
Lentelė 7.1. Projekto įgyvendinimo grafikas.....	38
Lentelė 7.2. Projekto loginis pagrindimas	40
Lentelė 8.1. Projekto 1 Alternatyvos investicijos	42
Lentelė 8.2. Projekto 1 Alternatyvos investicijos (tęsinys)	42
Lentelė 8.3. Projekto 1 Alternatyvos veiklos išlaidos	43
Lentelė 8.4. Projekto 1 Alternatyvos veiklos išlaidos (tęsinys).....	43
Lentelė 8.5. Projekto 1 Alternatyvos finansavimas	44
Lentelė 8.6. Projekto 1 Alternatyvos finansavimas (tęsinys)	44
Lentelė 8.7. Projekto 1 Alternatyvos socialinis – ekonominis poveikis ir paslaugos pokyčio rezultatas.....	45
Lentelė 8.8. Projekto 1 Alternatyvos socialinis – ekonominis poveikis ir paslaugos pokyčio rezultatas (tęsinys).....	45

SANTRAUKA

Šiuo investicijų projektu sprendžiama problema – Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio. Viena iš šios problemos priežasčių – Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų.

Projekto tikslas – pagerinti Lietuvos transporto infrastruktūrą ir teikiamų paslaugų kokybę. Projekto tikslui pasiekti formuluojamas uždavinys: pagerinti valstybinės reikšmės magistralinių kelių infrastruktūros kokybinius techninius parametrus. Konkrečios uždavinio įgyvendinimo veiklos apims valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinį remontą.

Projektui pagrįsti svarstoma ši alternatyva:

1 Alternatyva. Įgyvendinant šią **1 Alternatyvą**, numatoma atlikti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinį remontą. Bendra investicijų vertė – 61 666 457,90 Eur, 100 proc. finansavimo sudarys valstybės biudžeto (Kelių priežiūros ir plėtros programos) lėšos.

Siekiant įvertinti alternatyvą, buvo atlikta sąnaudų - naudos analizė, apimanti finansinę, ekonominę bei jautrumo ir rizikos analizes.

Projekto įgyvendinimo **1 Alternatyvos** finansiniai rodikliai yra neigiami ir nepriimtini: investicijų rodiklis FGDV(I) neigiamas, projektas per ataskaitinį laikotarpį finansiškai neatsiperka, todėl įgyvendinant projektą finansinė nauda nebus gauta. FVGN(I) teigiama, tačiau mažesnė už IP taikomą finansinę diskonto normą, projektas duos mažesnę finansinę naudą nei projekto vykdytojo norima finansinė grąža. Finansinis naudos ir išlaidų santykis yra teigiamas – alternatyvos sukuriama finansinė nauda viršija jai įgyvendinti reikalingas išlaidas. Užtikrinamas alternatyvos finansinis gyvybingumas. Kapitalo rodiklis FGDV(K) neigiamas, FVGN(K) teigiama, tačiau mažesnė už finansinę diskonto normą, kapitalo grąža yra mažesnė.

Nagrinėjamos **1 Alternatyvos** ekonominė grynoji dabartinė vertė (EDGV) yra didesnė už nulį, tai reiškia, kad projekto alternatyva kuria naudą visuomenei, todėl jos įgyvendinimas socialiniu-ekonominiu požiūriu pagrįstas. Ekonominė vidinė grąžos norma (EVGN) yra didesnė nei pritaikyta socialinė diskonto norma (5 proc.), todėl alternatyva teikia socialinę-ekonominę naudą. Ekonominės naudos ir išlaidų santykis (ENIS) yra didesnis už 1, todėl alternatyvos ekonominė nauda didesnė už ekonominius kaštus.

Nagrinėtos projekto alternatyvos rodikliai pateikiami žemiau esančioje lentelėje:

Finansinės ir ekonominės analizės rodikliai (lyginamaisiais skaičiais)	1 Alternatyva
Finansinė grynoji dabartinė vertė investicijoms - FGDV(I)	-4 541 344
Finansinė vidinė grąžos norma investicijoms - FVGN(I)	0,85%
Finansinė modifikuota vidinė grąžos norma investicijoms - FMVGN(I)	3,75%
Finansinis naudos ir išlaidų santykis - FNIS	0,92
Finansinis gyvybingumas (realiaja išraiška)	Taip
Finansinė grynoji dabartinė vertė kapitalui - FGDV(K)	-4 541 344
Finansinė vidinė grąžos norma kapitalui - FVGN(K)	0,85%
Ekonominė grynoji dabartinė vertė - EGDV	128 884 652
Ekonominė vidinė grąžos norma - EVGN	34,15%
Ekonominis naudos ir išlaidų santykis - ENIS	4,15

Atlikus jautrumo analizę, buvo nustatyti kritiniai kintamieji: statyba, rekonstravimas, kapitalinis remontas ir kiti darbai; investicijų likutinė vertė; infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos.

Scenarijų analizė parodė, kad pesimistinio scenarijaus atveju, kai visų kritinių kintamųjų reikšmės pasikeistų 25 proc., projektas būtų ekonomiškai naudingas.

Atlikus rizikos priimtumo analizę Monte Carlo metodu, naudojant Investicijų projektų rengimo metodikos skaičiuoklę „Rizikos priimtumo analizė“ nustatyta, kad pagal labiausiai tikėtinas EGDV ir EVGN reikšmes projektas nėra rizikingas.

Projektas įgyvendinamas per 2023-2025 metus. Įgyvendinus investicijų projektą, t. y. atlikus valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinį remontą, Molėtų ir Utenos rajono savivaldybių gyventojams bus užtikrinamas patogesnis ir saugesnis gyvenamųjų vietovių pasiekiamumas, pagerės šalia kelio ruožų esančių vietovių susisiekimo sąlygos, sutrumpės kelionės laikas. Projekto teikiama nauda taip pat gaus aplinkinių rajonų gyventojai, asmenys iš visos Lietuvos bei užsienio, kurie naudosis suremontuotu keliu, tačiau dėl skaičiaus neapibrėžtumo šios grupės žmonių investicijų projekte nėra vertinamos kaip tiesioginės tikslinės grupės.

Taip būtų pagerinta „Via Lietuva“ teikiamos transporto infrastruktūros plėtros viešosios paslaugos kokybė.

1 PROJEKTO KONTEKSTAS

1.1 Paslaugos pasiūla ir paklausa

Viešoji paslauga, kurios gerinimui skiriamas projektas, yra **transporto infrastruktūros plėtra**, kurią teikia akcinė bendrovė „Via Lietuva“ (toliau - „Via Lietuva“, Bendrovė).

„Via Lietuva“ yra bendrovė, prižiūrinti ir plėtojanti nacionaliniam saugumui strateginę reikšmę turinčius objektus – valstybinės reikšmės kelius ir yra vienintelė Lietuvoje tokio pobūdžio viešųjų paslaugų tiekėja, kurios veikla finansuojama iš valstybės biudžeto ir Europos Sąjungos paramos, skirtos ES šalių susisiekimo infrastruktūros plėtrai skiriamų lėšų.

Bendrovė vykdo specialųjį įpareigojimą – patikėjimo teise valdo valstybinės reikšmės kelius, užtikrina saugių eismo sąlygų organizavimą ir koordinavimą įgyvendinant eismo saugumo priemones, siekia gerinti valstybinės reikšmės kelių infrastruktūros būklę bei plėtoti naujus infrastruktūros projektus, diegia intelektines transporto sistemas ir skaitmeninimo sprendimus valstybinės reikšmės kelių infrastruktūroje.

2023 m. sausio 2 d. „Via Lietuva“ pertvarkyta iš valstybės įmonės į akcinę bendrovę. Naujas statusas bendrovei suteikė galimybę greičiau priimti sprendimus, veikti efektyviau, lanksčiau ir pažangiau, reaguoti į rinkos teikiamas galimybes, sparčiau įgyvendinti strateginius projektus¹.

Pagrindiniai „Via Lietuva“ veiklos tikslai yra skaidriai ir efektyviai vykdyti bendrovės veiklą ir siekti su įstaigos veikla susijusių tikslų, užtikrinant viešojo intereso tenkinimą, nacionalinio saugumo tikslų įgyvendinimą, nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbaus turto apsaugą, bendrovės ilgalaikės vertės augimą, efektyvumą ir konkurencingumo didinimą, finansinių ir kapitalo grąžos rodiklių pasiekimą, racionalų ir efektyvų lėšų, turto ir kitų išteklių pritraukimą ir panaudojimą, naudą akcininkui ir akcininko turtiniams interesams.

„Via Lietuva“ veiklos objektas – organizuoti ir koordinuoti valstybinės reikšmės automobilių kelių atkūrimą, priežiūrą ir plėtrą; atlikti Lietuvos Respublikos kelių įstatyme, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme ir kituose teisės aktuose nustatytas funkcijas; vykdyti komercinę veiklą transporto infrastruktūros ir kitose srityse².

Magistralinio kelio A14 Vilnius–Utena rekonstrukcijos projektas šiuo metu yra vienas iš svarbiausių Lietuvos ekonomikai ir tarptautiniam susiekimui užtikrinti. Magistralinis kelias A14 Vilnius–Utena nėra pagrindinio TEN-T tinklo dalis, tačiau yra vienas intensyviausių kelių šalyje, o kokybės požiūriu yra blogiausias magistralinės reikšmės kelias valstybinės reikšmės kelių tinkle. Tai vienintelis kelias, turintis cementbetonio dangą, kuri yra susidėvėjusi, deformuota ir kelia pavojų eismo saugai.

Projekto įgyvendinimas prisidės prie saugesnio ir efektyvesnio susisiekimo sąlygų pagerinimo sausuma ir reikšmingai padidins Lietuvos valstybinės reikšmės kelių junglumą kaip atskira TEN-T tinklo jungtis su regionais, pagrindiniais miestais ir ekonominiais centrais, kuriuose kasmet sukurama daug naujų darbo vietų ir kurie yra svarbūs visuomenės ir bendruomenių socialinių paslaugų ir kultūros centrai³.

„Via Lietuva“ teikia viešąją transporto infrastruktūros plėtros paslaugą, tačiau dėl objektyviai ribotų valstybės biudžeto galimybių rekonstruoti valstybinės reikšmės magistralinius kelius, neužtikrinamas saugus ir efektyvus susiekimas (plačiau žiūrėti dalyje „**Sprendžiamos problemos ir jų atsiradimo priežastys**“).

¹ „Via Lietuva“ 2023 m. metinis pranešimas.

² „Via Lietuva“ įstatai, įregistruota juridinių asmenų registre 2024 m. kovo 5 d.

³ „Via Lietuva“ 2023 m. metinis pranešimas.

Pasiūlos analizė

Visų valstybinės reikšmės kelių bendras ilgis 2023 m. siekė 21,2 tūkst. km (**1.1 lentelė**). Bendras visų Lietuvos automobilių kelių, įskaitant vietinės reikšmės kelių, tinklas siekė 83,5 tūkst. km.

Kelio reikšmė / Ilgis, km	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.
Valstybinės reikšmės magistraliniai keliai	1 751	1 751	1 751	1 751	1 751
Valstybinės reikšmės krašto keliai	4 928	4 928	4 928	4 925	4 925
Valstybinės reikšmės rajoniniai keliai	14 559	14 559	14 559	14 527	14 527
Iš viso	21 238	21 238	21 238	21 203	21 203

Lentelė 1.1. Valstybinės reikšmės kelių ilgis, 2019–2023 m.

Šaltinis: Valstybės duomenų agentūra

- Magistraliniai – pagrindiniai Lietuvos keliai ir jų tęsiniai – gatvių važiuojamosios dalys. Šiais keliais vyksta intensyviausias transporto priemonių eismas. Šiems keliams priskiriami visi valstybinės reikšmės keliai, įtraukti į Europos tarptautinių kelių tinklą. Magistralinių kelių bendras ilgis – 1 751 km;

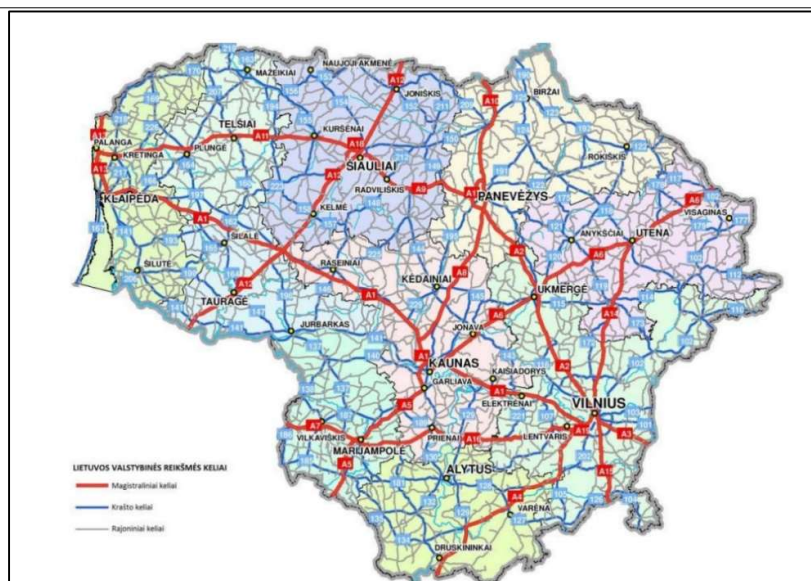
- Krašto keliai ir jų tęsiniai – gatvių važiuojamosios dalys. Šiais keliais vyksta intensyvus transporto priemonių eismas tarp Lietuvos Respublikos teritorijos administracinių centrų, taip pat tranzitinio ir turistinio transporto priemonių eismas. Krašto kelių bendras ilgis – 4 925 km;

- Rajoniniai keliai, jungiantys miestų ir kaimų gyvenamąsias vietas su magistraliniais ir krašto keliais. Rajoninių kelių bendras ilgis – 14 527 km (žr. **1.1 paveikslą**).

Lietuvos Respublikos teritoriją kerta du TEN-T koridoriai ir šešios Europinės reikšmės magistralės:

- TEN-T koridoriai: Šiaurės–Pietų kryptimi: I koridorius (Talinas–Ryga–Saločiai–Panevėžys–Kaunas–Kalvarija–Varšuva) ir jo šaka – IA koridorius (Talinas–Ryga–Šiauliai–Tauragė–Kalinigradas); Rytų–Vakarų kryptimi: IX koridorius; IXB koridoriaus šaka (Kijevas–Minskas–Vilnius–Klaipėda); IXD koridorius (Kaunas–Kalinigradas);

- Europinės reikšmės magistralės: E67 (Helsinkis–Talinas–Ryga–Panevėžys–Kaunas–Varšuva–Vroclavas–Praha); E28 (Berlynas–Gdanskas–Karaliaučius–Marijampolė–Priėnai–Vilnius–Minskas); E77 (Pskovas–Ryga–Šiauliai–Karaliaučius–Varšuva–Krokuva–Budapeštas); E85 (Klaipėda–Kaunas–Vilnius–Lyda–Černovcai–Bukareštas–Aleksandropolis); E262 (Kaunas–Utena–Daugpilis–Rezekne–Ostravas); E272 (Vilnius–Panevėžys–Šiauliai–Palanga–Klaipėda).



Paveikslas 1.1. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių tinklas

Šaltinis: Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022–2035 m. strateginės gairės

Konkrečiai šiame projekte nagrinėjama viešosios paslaugos pasiūla – suremontuoti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožai nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km.

Valstybinių kelių priežiūrą pagal sutartį su pagrindiniu užsakovu – AB „Via Lietuva“ atlieka AB „Kelių priežiūra“. Valstybinės reikšmės kelių priežiūra atliekama vadovaujantis Kelių priežiūros vadovu „Automobilių kelių priežiūros normatyvai KPV PN 23“, reglamentuojančiu kelių techninės priežiūros kokybę, darbus ir jų vertę.

Nuolatiniai darbai:

- Kelių priežiūra vasarą: apželdintų plotų, kelio zonų švarumo darbai ir kt.;
- Kelių priežiūra žiemą: valstybinių kelių barstymas, valymas ir kt. darbai;
- Nuolatinė kelio statinių, elementų ir įrenginių priežiūra.

Periodiniai darbai:

- Asfalto ir betono dangų defektų ištaisymas;
- Avarijų, vandalizmo ir stichinių nelaimių padarinių likvidavimas, skubių saugaus eismo priemonių įgyvendinimas;
- Kelio elementų atstatymas dėl perėjimo prie naujų kelių priežiūros normatyvų;
- Tiltų ir vandens pralaidų defektų ištaisymas;
- Takų ir šaligatvių barstymas žiemą;
- Kiti su kelių priežiūra susiję darbai⁴.

Paklausos analizė

Konkrečiai šiame projekte nagrinėjamos viešosios paslaugos pasiūlos (suremontuotų valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km) paklausą atstovauja Molėtų rajono savivaldybės ir Utenos rajono savivaldybės gyventojai (susisieikimo srityje). Nors kelias nėra pagrindinio TEN-T tinklo dalis, tačiau yra vienas intensyviausių kelių šalyje, todėl svarbus visiems šalies gyventojams.

Molėtų rajono savivaldybėje 2024 m. pradžioje gyveno 16 516 gyventojų. Molėtų rajono savivaldybės gyventojų skaičius nagrinėjamu 2020-2024 m. laikotarpiu mažėjo, žr. **1.2 lentelę**.

Teritorija / Metai	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Molėtų r. sav.	17 487	17 222	16 926	16 762	16 516

Lentelė 1.2. Molėtų rajono savivaldybės gyventojų skaičiaus kaita 2020-2024 m.

Šaltinis: Valstybės duomenų agentūra

Utenos rajono savivaldybėje 2024 m. pradžioje gyveno 39 539 gyventojai. Utenos rajono savivaldybės gyventojų skaičius nagrinėjamu 2020-2024 m. laikotarpiu didėjo, žr. **1.3 lentelę**.

Teritorija / Metai	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Utenos r. sav.	37 634	37 509	37 266	37 670	39 539

Lentelė 1.3. Utenos rajono savivaldybės gyventojų skaičiaus kaita 2020-2024 m.

Šaltinis: Valstybės duomenų agentūra

Lietuvos statistikos departamentas pateikia bendrą Lietuvos Respublikos gyventojų skaičiaus prognozę, kurioje nurodoma, kad 2050 metais Lietuvoje gyvens 2 337 340 gyventojų, žr. **1.4 lentelę**. Daroma prielaida, kad panašia tendencija keisis ir Molėtų bei Utenos rajono savivaldybės gyventojų skaičius.

⁴ <https://www.keliuprieziura.lt/paslaugos/valstybiniu-keliu-prieziura/15>

Prognozė / Metai	2030 m.	2040 m.	2050 m.	2060 m.	2070 m.
Gyventojų skaičius metų pradžioje	2 741 927	2 522 535	2 337 340	2 167 236	2 017 152

Lentelė 1.4. Lietuvos Respublikos gyventojų skaičiaus prognozė 2030-2070 m.

Šaltinis: Valstybės duomenų agentūra

Remiantis Lietuvos Respublikos skaičiaus prognoze, proporcingai apskaičiuojamas Molėtų rajono savivaldybės ir Utenos rajono savivaldybės gyventojų skaičius (2049 m. – Molėtų r. sav. – 13 529 gyventojai, Utenos r. sav. – 32 387 gyventojai). Nors prognozuojamas Lietuvos Respublikos (ir Molėtų bei Utenos rajono savivaldybės) gyventojų skaičius nežymiai mažėja, tačiau paskutiniaisiais projekto ataskaitinio laikotarpio metais, t. y. 2049 metais Lietuvoje transporto infrastruktūros plėtros viešoji paslauga bus aktuali ir reikalinga.

Augantis lengvųjų bei sunkiasvorių transporto priemonių skaičius ne tik teikia didelę ekonominę naudą, tačiau reikalauja ir nuolatinės valstybinės reikšmės kelių infrastruktūros priežiūros, rekonstrukcijos, remonto, intelektinių sprendimų, aplinkosaugos ir saugaus eismo priemonių diegimo. Lengvųjų automobilių populiarumas (2023 m. bendroje įregistruotų transporto priemonių struktūroje – 83 proc.) lėmė didesnę kelių eismo taisyklių pažeidimų skaičių, didesnę avaringumą. Transporto sektorius yra vienas iš labiausiai aplinką teršiančių sektorių, todėl ES žaliojo kurso pokyčiai plėtojant šį sektorių yra būtini.

Pažymėtina, kad augantis lengvųjų bei sunkiasvorių transporto priemonių skaičius taip pat yra reikšmingas iššūkis Lietuvai vykdant ES žaliojo kurso reikalavimus mažinti ŠESD ir taupyti energijos išteklius. Iššūkį didina ir tas faktas, kad, remiantis Europos Komisijos prognozėmis, energijos išteklių poreikis iki 2030 m. transporto sektoriuje sudarys net apie 30 proc. visų sektorių energijos išteklių poreikio. Remiantis minėtomis prognozėmis, transporto sektorius išliks 3-ioje vietoje tarp tų pramonės šakų, kuriose energijos išteklių poreikis auga labiausiai (European Commission, European energy and transport trends to 2030)⁵.

1.2 Teisinė aplinka

Šioje dalyje pristatomi pagrindiniai teisės aktai, reglamentuojantys investicijų projekte nagrinėjamos viešosios paslaugos teikimą.

Dokumentas	Projektui aktualios nuostatos
Lietuvos Respublikos kelių įstatymas	Šis Įstatymas nustato Lietuvos Respublikos automobilių kelių plėtojimo, priežiūros ir naudojimosi jais teisinius pagrindus. Šiuo Įstatymu įgyvendinami Europos Sąjungos teisės aktai, nurodyti šio Įstatymo priede.
Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas	Šis įstatymas nustato eismo saugumo automobilių keliais Lietuvos Respublikoje teisinius pagrindus, valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų pareigas įgyvendinant saugaus eismo politiką, eismo dalyvių mokymą, pagrindines eismo dalyvių, transporto priemonių savininkų ir valdytojų, už kelių priežiūrą atsakingų asmenų, policijos, muitinės pareigūnų ir kitų tikrinančių pareigūnų teises ir pareigas, taip pat pagrindinius su transporto priemonių technine būkle, techninės būklės tikrinimu, transporto priemonių registravimu, valdymu, duomenų viešu skelbimu susijusius reikalavimus, eismo saugumo reikalavimus keliams, siekiant apsaugoti eismo

⁵ Valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros 2022-2035 m. strateginės gairės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. birželio 30 d. įsakymu Nr. 3-340.

Dokumentas	Projektui aktualios nuostatos
	dalyvių ir kitų asmenų gyvybę, sveikatą ir turtą, gerinti transporto ir pėsčiųjų eismo sąlygas.
Kelių techninio reglamento KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“	Šis reglamentas nustato visų nuosavybės formų kelių už gyvenamųjų vietovių ribų tiesimo, rekonstravimo ir remonto projektavimo techninius reikalavimus.
2021–2030 metų nacionalinis pažangos planas	2021–2030 metų nacionalinis pažangos planas rengiamas siekiant nustatyti pagrindinius ateinančių dešimtmetį valstybėje siekiamus pokyčius, užtikrinančius pažangą socialinėje, ekonominėje, aplinkos ir saugumo srityse. Projektas atitinka plano 5 tikslo „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“, 5.3 uždavinį „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“.
2022–2030 metų plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtos programa	Į Programą įtraukti 2021-2030 metų Nacionalinio pažangos plane numatyti įgyvendinti uždaviniai, kuriuos pavesta įgyvendinti Susisiekimo ministerijai (toliau – SM) pagal ministerijos veiklos sritį „Transportas ir ryšiai“ ir nustatytus pasiekti tikslus. Projektas prisideda prie 2022-2030 metų susisiekimo plėtos programos 1 problemos „Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio“ – ir ją detalizuojančios priežasties „Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų“ sprendimo.
2022–2030 metų Plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtos programos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ aprašas	Apraše numatyta veikla Nr. 2 „TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas“, numatyta finansavimo suma – 552 764 tūkst. Eur, finansavimo šaltinis – valstybės biudžeto lėšos (Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtos programos lėšos) ir ES Sanglaudos fondo lėšos. Pažangos priemonės projektų sąrašė numatyti konkretūs projektai „Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 64,332 iki 79,510 km kapitalinis remontas“ ir „Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinis remontas“.
2022–2030 metų Plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Susisiekimo plėtos programos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ veiklą „TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas“, „TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas“ ir „Kitų (ne TEN-T) kelių projektavimas ir statyba“ projektų finansavimo sąlygų aprašas	Pagal Aprašą viena iš finansuojamų veiklų: TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas.
2021–2030 metų nacionalinis pažangos planas	2021–2030 metų nacionalinis pažangos planas rengiamas siekiant nustatyti pagrindinius ateinančių dešimtmetį valstybėje

Dokumentas	Projektui aktualios nuostatos
	siekiamus pokyčius, užtikrinančius pažangą socialinėje, ekonominėje, aplinkos ir saugumo srityse. Projektas atitinka plano 5 tikslo „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“, 5.4 uždavinį „Gerinti šalies transporto junglumą su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis“.
2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa	Programoje numatytas 5.3 uždavinys „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“, uždaviniui spręsti suplanuota pažangos priemonė Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“.
Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas	Plane numatytas 2 prioritetas „Šalies ekonomikai ir konkurencingumui skirta susisiekimo sistema“, 2.1. tikslas „Konkurencinga ir ekonomiškai efektyvi susisiekimo sistema“, 2.1.1. uždavinys „TEN-T infrastruktūros pajėgumų ir pralaidumo plėtros ir priežiūros užtikrinimas“, 2.1.3.1. priemonė „TEN-T kelių infrastruktūros atnaujinimas ir priežiūra“.
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro valdymo sričių 2024–2026 metų strateginis veiklos planas	Plane numatyta programa 10 001 (F) „Transporto ir ryšių politikos įgyvendinimas“, uždavinys 10-001-05-03 (P) „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugą“, priemonė 10-001-05-03-01 (PP) „Gerinti susisiekimą kelių transportu“.
AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2024–2027 m. strateginis veiklos planas	Plane numatyta strateginė kryptis „Tvarus finansavimo modelis“, strateginis uždavinys „Plėsti ir atnaujinti kelių infrastruktūrą“, veiksmas „Pritraukti investicijas kelių infrastruktūros plėtrai ir atnaujinimui (kitomis nei KPPP lėšomis)“.

Lentelė 1.5. Projektui aktualių teisės aktų apžvalga

Kelias - Valstybinės reikšmės magistralinis kelias A14 Vilnius-Utena (unik. Nr. - 4400-6115-8776, 4400-6115-8798, 4400-6115-8810, 4400-6115-8832, 4400-6115-8843, 4400-6115-8854, 4400-6115-8865, 4400-6115-8932, 4400-6115-9108, 4400-6115-9119, 4400-6115-9128, 4400-6115-9130, 4400-6115-9140, 4400-6115-9151) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-04-25 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-327).

Kelias - Rajoninis kelias Nr. 2802 Molėtai - Stacijava – Smėlinka (unik. Nr. - 4400-4770-1155); Kelias - Valstybinės reikšmės rajoninis kelias Nr. 2822 Toliajai-Šnieriškės-Labanoras (unik. Nr. - 4400-4939-8043) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-04-25 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-327).

Kelias - Valstybinės reikšmės rajoninis kelias Nr. 2817 Aidiečiai – Kulionys (kelio ruožas 0,019 km - 4,173 km) (unik. Nr. - 4400-4812-3364) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-04-25 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-327).

Kelias - Valstybinės reikšmės rajoninis kelias Nr. 2813 Gečiai-Kuktiškės-Tauragnai (unik. Nr. - 4400-4398-0096) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-04-25 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-327).

Kelias - Valstybinės reikšmės rajoninis kelias Nr. 2811 Kapanauza-Čivyliai-Verbiškės (kelio ruožas: 0,019 – 4,950 km) (unik. Nr. - 4400-4891-6045) nuosavybės teise priklauso Lietuvos

Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-04-25 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-327).

Kelias - Valstybinės reikšmės rajoninis kelias Nr. 2829 Suginėčiai-Melninkai 0,023-2,679 km (unik. Nr. - 4400-5845-8596) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-10-30 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-924).

Kelias - Valstybinės reikšmės rajoninis kelias Nr. 2824 Pamuštytės-Mitkėnai-Šakiai 0,023-3,096 km (unik. Nr. - 4400-5636-4508) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-10-30 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-924).

Kelias - Valstybinės reikšmės magistralinis kelias A14 Vilnius-Utena (kelio ruožas nuo 40,557 km iki 83,144 km) (unik. Nr. - 4400-2418-3077) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-04-25 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-327).

Kelias - Valstybinės reikšmės magistralinis kelias A14 Vilnius-Utena (ruožas nuo 83,144 km iki 93,685 km) (unik. Nr. - 4400-2418-3055) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-04-25 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-327).

Kelias - Valstybinės reikšmės magistralinis kelias Nr. 14 Vilnius – Utena, Utenos r. sav., Utenos sen., Gedimino k. (kelio ruožas 93,685 km - 93,726 km) (unik. Nr. - 4400-4286-7072) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-04-25 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-327).

Kelias - Valstybinės reikšmės rajoninis kelias Nr. 4914 Pakalnių-Velbiškės-Kvykliai (kelio ruožas 0,008-4,910 km (unik. Nr. - 4400-4865-9990); ruožas 4,993-8,964 km (unik. Nr. - 4400-4891-7742)) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-04-25 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-327).

Kelias - Valstybinės reikšmės rajoninis kelias Nr. 4905 Narkūnai-Ažuolių 0,045-1,326 km (unik. Nr. - 4400-5747-8407) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-10-30 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-924).

Kelias - Krašto kelias Nr. 208 Pietrytinis Utenos aplinkkelis (kelio ruožas 0,021-1,888 km) (unik. Nr. - 4400-3969-0278) nuosavybės teise priklauso Lietuvos Respublikai, turto patikėjimo teise turtą valdo „Via Lietuva“ (2017-03-29 Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimas Nr. 238; 2017-04-25 perdavimo-priėmimo aktas Nr. 6-327).

2022 m. rugsėjo 28 d. sudaryta faktinė valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 64,332 iki 79,510 km kapitalinio remonto darbų projektavimo ir projekto vykdymo priežiūros sutartis Nr. S-1232; 2023 m. rugpjūčio 28 d. sudaryta faktinė ekspertizės sutartis Nr. S-950; 2024 m. sausio 29 d. sudaryta faktinė techninės priežiūros sutartis Nr. S-70; 2024 m. sausio 31 d. sudaryta faktinė rangos darbų sutartis Nr. S-84.

2022 m. rugsėjo 30 d. sudaryta faktinė valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinio remonto darbų projektavimo ir projekto vykdymo priežiūros sutartis Nr. S-1248; 2023 m. rugpjūčio 21 d. sudaryta faktinė ekspertizės sutartis Nr. S-918; 2024 m. vasario 1 d. sudaryta faktinė techninės priežiūros sutartis Nr. S-93; 2024 m. sausio 31 d. sudaryta faktinė rangos darbų sutartis Nr. S-85.

Viešoji visuomenės apsaugos paslauga turi būti organizuojama vadovaujantis akcinės bendrovės „Via Lietuva“ įstatais, įregistruotais juridinių asmenų registre 2024 m. kovo 5 d.

1.3 Problemos ir jų atsiradimo priežastys

Šiuo investicijų projektu sprendžiama problema – Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio. Viena iš šios problemos priežasčių – esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų.

Vienas iš sprendžiamos problemos „Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio“ priežasties „Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų“ komponentų:

- Netenkina esami kokybiniai transeuropinio transporto pagrindinio ir visuotinio tinklo (toliau – TEN-T) tinklo parametrai, trūksta 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 (toliau – Reglamentas Nr. 1315/2013) nustatytų būtinų infrastruktūros komponentų, aplinkkelių, jungiamųjų kelių, intelektinių transporto sistemų, eismo saugumo elementų, individualių poreikių turintiems žmonėms pritaikytų infrastruktūros elementų, aplinkosauginių priemonių.

Anksčiau vykdytos intervencijos: kelių infrastruktūra buvo ir yra finansuojama valstybės biudžeto ir ES fondų lėšomis, tačiau vykdytos intervencijos nebuvo pakankamos siekiant užsibrėžtų tikslų. Intervencijų nepakankamumą, o tiksliau – augantį jų poreikį lėmė šie susiję veiksniai:

1. Nepakankamas finansavimas. Įvertinant faktą, kad pagrindinis investicijų į valstybinės reikšmės automobilių kelių infrastruktūrą šaltinis yra valstybės biudžeto lėšos, šių lėšų šaltinis visuomet buvo objektyvių ekonominių veiksnių apribotas akcizo, vinječių ir kitų pajamų įmokomis, formuojančiomis šį finansavimo šaltinį.

2. Didėjanti klimato kaitos įtaka kelių būklei.

3. Didėjanti automobilių kelių priežiūros ir plėtros, tame tarpe ir investicijų finansavimo spraga dėl reikšmingų geopolitinių pokyčių 2022 m. sutrikdytos pasaulinės statybinių medžiagų ir žaliavų tiekimo grandinės, visų atvežtinių statybinių medžiagų pabrangimo ir infliacijos.

Valstybinės reikšmės magistralinis TEN-T tinklo kelias A14 Vilnius–Utena priklauso visuotiniam tinklui ir yra vienas problemiškesnių ir avaringiausių Lietuvoje, tai bene vienintelis kelias su cementbetonio danga, kuri yra susidėvėjusi, deformuota ir kelia didelį pavojų eismo saugai. Projekto įgyvendinimas prisidėtų prie saugesnio ir efektyvaus susisiekimo ir mobilumo sąlygų pagerinimo sausuma ir reikšmingai padidintų Lietuvos valstybinės reikšmės kelių junglumą, kaip atskira TEN-T tinklo jungtis su regionais, pagrindiniais miestais ir ekonominiais centrais, kuriuose kasmet sukuriami daug naujų darbo vietų ir kurie yra svarbūs visuomenės ir bendruomenių socialinių paslaugų ir kultūros centrai.

2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje kaip viena iš siektinų spresti problemų nurodoma, kad Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio. Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų. Teisiniai ir aplinkosauginiai reikalavimai lėtina susisiekimo infrastruktūros plėtrą.

2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ pagrindimo apraše nurodyta, kad Pažangos priemonėje nagrinėjamos veiklos (poveiklės), susijusios su Susisiekimo plėtros programoje įvardinta problema „Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio“ – ir ją detalizuojančios priežasties „Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų“ sprendimu. Numatomos priežastį šalinančios veiklos: TEN-T pagrindinio tinklo kelių būklės gerinimas; TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas; naujų tiltų projektavimas ir statyba; aplinkosauginių priemonių diegimas.

2 PROJEKTO TURINYS

2.1 Tikslas ir uždaviniai

Šio projekto **tikslas – pagerinti Lietuvos transporto infrastruktūrą ir teikiamų paslaugų kokybę.**

Projekto tikslui pasiekti formuluojamas uždavinys: pagerinti valstybinės reikšmės magistralinių kelių infrastruktūros kokybinius techninius parametrus.

Konkrečios uždavinio įgyvendinimo veiklos apims valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius–Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinį remontą.

Projekto tikslas ir uždavinys atitinka Nacionalinio pažangos plano 5 tikslo „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“, 5.4 uždavinį „Gerinti šalies transporto junglumą su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis“.

2.2 Sąsajos su kitais projektais

Projektas „Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius–Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinis remontas“ turi tiesiogines sąsajas su kitu „Via Lietuva“ vykdytu projektu, tvarkant kelią A14 Vilnius–Utena:

„Via Lietuva“ (buvusi VI Lietuvos automobilių kelių direkcija) ir VŠĮ Centrinė projektų valdymo agentūra 2020 m. birželio 17 d. pasirašė projekto Nr. 06.1.1-TID-V-501-01-0012 „Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius–Utena ruožo nuo 16,00 iki 21,50 km rekonstravimas“ (toliau – Projektas) sutartį. Finansavimo sutartyje numatyta Projekto finansavimui skirta iki 31 373 890,54 Eur Europos Sąjungos struktūrinių fondų (Sanglaudos fondas) lėšų. Bendra projekto vertė, kurią sudaro tinkamos ir netinkamos išlaidos – 39 857 698,10 Eur.

Projekto tikslas – plėtoti ir tobulinti TEN-T kelių tinklą, stiprinant ir platinant kelių dangą, rekonstruojant kelio A14 Vilnius–Utena ruožą nuo 16,00 iki 21,50 km.

Projekto lėšomis buvo rekonstruojamas kelio A14 Vilnius–Utena ruožas nuo 16,00 iki 21,50 km, kuris neatitiko kelių techninio reglamento keliamų reikalavimų, neužtikrino saugių ir patogių automobilių eismo sąlygų, atitinkančių eismo intensyvumo lygį, kelio reikšmę ir tarptautinius standartus. Nagrinėjamas kelio ruožas buvo dviejų eismo juostų kelias, sudarytas daugiausia iš cementbetonio dangos, vietomis – asfalto. Tiek asfalto, tiek cementbetonio dangos būklė buvo nepatenkinama. Vyravo kairiniai posūkiai ir apsisukimai, kertant skiriamąją juostą. Kelią A14 Vilnius–Utena 17,14 km viename lygyje kirta krašto kelias Nr. 172 Raudondvaris–Giedraičiai–Molėtai, o 21,18 km – krašto kelias Nr. 108 Vievis–Maišiagala–Nemenčinė.

Užbaigus projektą, jo ruožas buvo sustiprintas ir paplatintas nuo 2 iki 4 eismo juostų, buvusią nekokybišką cementbetonio dangą pakeitė asfalto danga. Eismo saugumui pagerinti šiame ruože nebeliko kairinių posūkių ir apsisukimų per skiriamąją juostą – šiam tikslui įgyvendinti įrengtos dvi skirtingų lygių sankryžos su krašto keliais: pastatyti viadukai ir įrengtos žiedinės sankryžos, į kurias įsijungę jungiamieji keliai bei greitėjimo ir lėtėjimo juostos iš kelio A14 Vilnius–Utena. Pėsčiųjų ir dviratininkų saugumui pagerinti buvo pastatytas pėsčiųjų viadukas, įrengta požeminė pėsčiųjų perėja, šalia kelio nutiestas pėsčiųjų ir dviračių takas. Atnaujintame ruože įrengtas kelio apšvietimas, pastatyti apsauginiai atitvarai, įdiegtos aplinkosauginės priemonės – triukšmą slopinanti sienutė ir tinklo tvora nuo laukinių žvėrių, rekonstruoti inžineriniai tinklai.

Užbaigus projektą, bendras rekonstruotų kelių TEN-T tinkle ilgis padidėjo 5,50 km, sugaištas kelionės automobilių keliais TEN-T tinkle laikas planuojama, kad sudarys 0,20 mln. val.

Įgyvendinus numatytus rekonstravimo darbus, pagerėjo susisiekimo sąlygos, padidėjo maršruto patrauklumas Lietuvos bei užsienio šalių eismo dalyviams, tačiau didžiausią naudą gavo Vilniaus raj. gyventojai. Kelias A14 Vilnius–Utena Vilniaus raj. gyventojams užtikrins patogesnę jungtį su šalies sostine bei visu Vilniaus regionu ir Utenos miestu.

Projekto įgyvendinimas prisidėjo prie 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 6 prioriteto „Darnaus transporto ir pagrindinių tinklų infrastruktūros plėtra“ 6 prioriteto 06.1.1-TID-V-501 priemonės „TEN-T kelių tinklo techninių parametų gerinimas ir pralaidumo didinimas“ remiamos veiklos „TEN-T kelių tinklo, įskaitant su jais susijusių privažiuojamųjų kelių ir tiesioginių jungiamųjų kelių, rekonstrukcija ir tiesimas“ numatyto pasiekti rezultato⁶.

Šiuo metu pasirašytos valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimo techninio projekto koregavimo, ekspertizės, projekto vykdymo priežiūros, rangos darbų ir techninės priežiūros sutartys, vykdomi rangos darbai.

Tos pačios išlaidos, būtinos numatomam įgyvendinti projektui, nėra įtrauktos į kelių skirtingų projektų biudžetus.

2.3 Tikslinės grupės ir poveikio ribos

Pagal planuojamą teikti paslaugą ir šios paslaugos nustatytą paklausą išskiriamos šios projekto tiesioginės tikslinės grupės:

- Molėtų rajono savivaldybės gyventojai (tikslinės grupės apimtis 2024 m. – 16 516 asmenų);
- Utenos rajono savivaldybės gyventojai (tikslinės grupės apimtis 2024 m. – 39 539 asmenys).

Geografiškai projektas apima veiklas Molėtų ir Utenos rajono savivaldybėse. Socialinės projekto ribos – projekto naudą gaus Molėtų ir Utenos rajono savivaldybių gyventojai, kuriems bus užtikrinamas patogesnis ir saugesnis gyvenamųjų vietovių pasiekiamumas, pagerės šalia kelio ruožų esančių vietovių susisiekimo sąlygos, sutrumpės kelionės laikas. Projekto teikiamą naudą taip pat gaus aplinkinių rajonų gyventojai, asmenys iš visos Lietuvos bei užsienio, kurie naudosis suremontuotu keliu, tačiau dėl skaičiaus neapibrėžtumo šios grupės žmonių investicijų projekte nėra vertinamos kaip tiesioginės tikslinės grupės.

2.4 Projekto organizacija

Projekto organizacija: projekto pareiškėjas ir vykdytojas yra „Via Lietuva“, rekvizitai pateikiami **2.1 lentelėje**.

Institucijos pavadinimas	„Via Lietuva“
Teisinė forma	Akinė bendrovė
Adresas	Kauno g. 22, LT-03212 Vilnius
Tel. Nr.	+370 5 232 9600
Interneto svetainė	https://vialietuva.lt/
Generalinis direktorius	Marius Švaikauskas

Lentelė 2.1. „Via Lietuva“ rekvizitai

Esminė informacija apie įmonę, jos teisinę veiklos formą ir veiklos sritis pateikta investicijų projekto dalyje „Paslaugos pasiūla ir paklausa“ (8 psl.).

„Via Lietuva“ valdymo organai yra savininko teisės ir pareigas įgyvendinanti institucija – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, kolegialus valdymo organas – valdyba ir vienasmenis

⁶ <https://vialietuva.lt/projektai/projekto-nr-06-1-1-tid-v-501-01-0012-valstybines-reiksmes-magistralinio-kelio-a14-vilnius-utena-ruozo-nuo-1600-iki-2150-km-rekonstravimas>

valdymo organas – generalinis direktorius, žr. **2.1 pav.** „Via Lietuva“ organizacinė struktūra pateikta **Priede Nr. 1.**



Paveikslas 2.1. „Via Lietuva“ valdymo struktūra

Šaltinis: <https://vialietuva.lt/apie-mus>

Valdyba yra kolegialus „Via Lietuva“ valdymo organas. Valdyba veikia vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Konstitucija, Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymu, „Via Lietuva“ įstatais ir kitais teisės aktais. „Via Lietuva“ valdyba yra skiriama „Via Lietuva“ savininko teises ir pareigas įgyvendinančios institucijos (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos) ministro įsakymais ketverių metų kadencijai. Valdybą pagal „Via Lietuva“ įstatus sudaro penki nariai. „Via Lietuva“ valdybos kadencija yra nuo 2020 m. rugsėjo 9 d. iki 2024 m. rugsėjo 1 d. Valdyba veikia pagal patvirtintą reglamentą. 2021 metais Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymais valdyba buvo iš dalies atnaujinta ir visiškai suformuota. Nuo 2021 m. rugpjūčio 16 d. didžioji dauguma (4 iš 5 valdybos narių, arba 80 proc.) valdybos yra nepriklausomi valdybos nariai, viena narė – valstybės tarnautoja. Valdybos pirmininkas yra nepriklausomas valdybos narys.

Generalinis direktorius, išrinktas į akcinės bendrovės Lietuvos automobilių kelių direkcijos generalinio direktoriaus pareigas valdybos 2023-02-23 nutarimu Nr. VD-14, nuo 2023-02-24 penkerių metų kadencijai, laimėjęs konkursą į šias pareigas. Generalinio direktoriaus funkcijos ir atsakomybė yra nustatyta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. gruodžio 5 d. įsakymu Nr. 3-550 patvirtintuose akcinės bendrovės Lietuvos automobilių kelių direkcijos įstatuose, generalinio direktoriaus pareigybės aprašyme, patvirtintame valdybos 2023 m. vasario 2 d. posėdžio protokolu Nr. VD-11 ir kituose Lietuvos Respublikos teisės aktuose⁷.

„Via Lietuva“ dirba 315 darbuotojų. Juridinio asmens kodas – 188710638, PVM mokėtojo kodas LT100009270611.

2.5 Paslaugos pokyčio rezultatas

Projektu siekiama pagerinti Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymą ir teikiamų paslaugų kokybę. „Via Lietuva“ teikiamos aukštesnės kokybės viešosios transporto infrastruktūros plėtros paslaugos pokytį bus galima išmatuoti modernizuoto kelio naudotojų skaičiumi per metus. Formuluojamas paslaugos pokyčio rezultatas (PPR): „Modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus, keleivių km per metus“ – 56 568 448“, žr. **2.2 lentelę.**

Problema/apribojimai	Pagrindinės priežastys	Siekiami paslaugos pokyčio rezultatai
Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio.	Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų.	Modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus, keleivių km per metus – 56 568 448.

Lentelė 2.2. Problemos ir jų priežastys, siekiami paslaugos pokyčio rezultatai

⁷ <https://vialietuva.lt/apie-mus>

Siekiamas paslaugos pokyčio rezultatas prisidės prie 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“ apraše nurodytos veiklos „2.1. TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas“ rodiklių:

Produkto rodiklio – „Rekonstruotų arba modernizuotų kelių ilgis – TEN-T, km“ – 29,305 km (atstumas nustatytas remiantis techniniame projekte pateikta informacija).

Rezultato rodiklio – „Naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų ar modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus, keleivių km per metus“ – 56 568 448.

Rezultato rodiklio – „Dėl patobulintos kelių infrastruktūros sutaupytas laikas, darbo dienų per metus“ – 20 128.

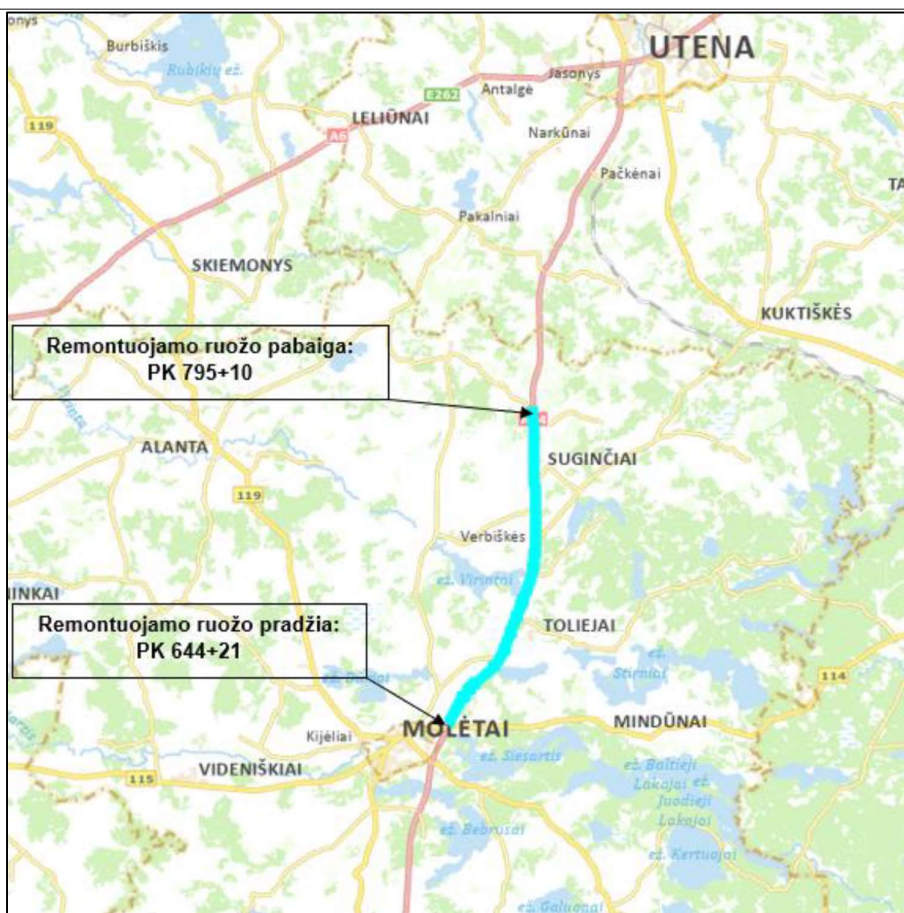
Igyvendinus investicijų projektą, bus suremontuota 29,305 km valstybinės reikšmės magistralinio kelio.

Projekto rezultatais naudosis ir projekto teikiamą naudą gaus Molėtų ir Utenos rajono savivaldybių gyventojai, kuriems bus užtikrinamas patogesnis ir saugesnis gyvenamųjų vietovių pasiekiamumas, pagerės šalia kelio ruožų esančių vietovių susisiekimo sąlygos, sutrumpės kelionės laikas. Projekto teikiamą naudą taip pat gaus aplinkinių rajonų gyventojai, asmenys iš visos Lietuvos bei užsienio, kurie naudosis suremontuotu keliu, tačiau dėl skaičiaus neapibrėžtumo šios grupės žmonių investicijų projekte nėra vertinamos kaip tiesioginės tikslinės grupės.

3 GALIMYBĖS IR ALTERNATYVOS

3.1 Esamos situacijos aprašymas

Kelio kapitalinio remonto darbai atliekami Molėtų rajono savivaldybėje. Remontuojamas 15,089 km ilgio valstybinės reikšmės magistralinio kelio Nr. A14 Vilnius–Utena ruožas (žr. **3.1 pav.**). Remontuojamas kelio ruožas yra sklypuose, kurių unikalūs Nr. 4400-2514-8550, 4400-2514-1270, 4400-2514-6878, 4400-2513-8732, 4400-2515-2663, 4400-2512-8147.



Paveikslas 3.1. Remontuojamo objekto vieta

Šaltinis: Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius–Utena ruožo nuo 64,332 iki 79,510 km kapitalinio remonto projektas, UAB „SRP PROJEKTAS“, 2023 m.

Esama kelio danga – betoninės plokštės, matomos siūlių pažaidos (briaunų nulūžimai bei paviršiaus ištrupėjimai), temperatūrinės deformacijos, skersiniai plyšiai, plokštės vietomis yra sulūžusios, gausu duobių. Neužtikrinamas paviršinio vandens nuleidimas nuo dangos konstrukcijos paviršiaus, todėl kaupiasi balos važiuojamojoje dalyje. Esama dangos būklė yra itin prasta.

Valstybinės reikšmės magistraliniame kelyje Nr. A14 Vilnius–Utena ruože nuo 64,332 iki 79,510 km 2019-2021 m. buvo užregistruoti 79 įskaitiniai eismo įvykiai. Tarp užfiksuotų eismo įvykių vyrauja įvairūs susidūrimai arba užvažiavimai ant gyvūnų. Iš 79 užfiksuotų įskaitinių eismo įvykių žuvo 10 eismo dalyvių, sužeista – 43.

Esamas kelio skersinis nuolydis tiesiuose ruožuose kinta nuo 0,5 % iki 3,0 %, būtinas jo atstatymas iki 2,5 %, užtikrinant saugumą ir vandens nuvedimą nuo kelio dangos. Esamas kelio išilginis profilis vietomis neatitinka minimalių KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ keliamų

reikalavimų, taip pat danga yra labai nelygi dėl susikraipusių betoninių plokščių. Būtiną kelio išilginio profilio ištiesinimas ir išilginio nuolydžio atstatymas pagal KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ keliamus reikalavimus⁸.

Kelio kapitalinio remonto darbai atliekami Molėtų rajono savivaldybėje ir Utenos rajono savivaldybėje. Remontuojamas 14,216 km ilgio valstybinės reikšmės magistralinio kelio Nr. A14 Vilnius–Utena ruožas (žr. 3.2 pav.). Remontuojamas kelio ruožas yra sklypuose, kurių unikalus Nr. 4400-2512-8147, 4400-2437-4870, 4400-2437-3117, 4400-5177-0004.



Paveikslas 3.2. Remontuojamo objekto vieta

Šaltinis: Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius –Utena ruožo nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinio remonto projektas, UAB „SRP PROJEKTAS“, 2023 m.

Valstybinės reikšmės magistraliniame kelyje Nr. A14 Vilnius–Utena ruože nuo 79,510 iki 93,726 km 2019-2021 m. buvo užregistruoti 45 įskaitiniai eismo įvykiai. Tarp užfiksuotų eismo įvykių vyrauja įvairūs susidūrimai arba užvažiuojimai ant gyvūnų. Iš 45 užfiksuotų įskaitinių eismo įvykių žuvo 1 eismo dalyvis, sužeista – 14.

Esama kelio danga – betoninės plokštės, matomos siūlių pažaidos (briaunų nulūžimai bei paviršiaus ištrupėjimai), temperatūrinės deformacijos, skersiniai plyšiai, plokštės vietomis yra sulūžusios, gausu duobių. Neužtikrinamas paviršinio vandens nuleidimas nuo dangos konstrukcijos paviršiaus, todėl kaupiasi balos važiuojamojoje dalyje. Esama dangos būklė yra itin prasta.

Esamas kelio skersinis nuolydis tiesiuose ruožuose kinta nuo 0,5 % iki 3,0%, būtiną jo atstatymas iki 2,5 %, užtikrinant saugumą ir vandens nuvedimą nuo kelio dangos. Esamas kelio išilginis profilis vietomis neatitinka minimalių KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ keliamų reikalavimų, taip pat danga yra labai nelygi dėl susikraipusių betoninių plokščių. Būtiną kelio išilginio profilio ištiesinimas ir išilginio nuolydžio atstatymas pagal KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ keliamus reikalavimus⁹.

Magistralinis kelias A14 Vilnius–Utena yra vienas intensyviausių kelių šalyje, o kokybės požiūriu yra blogiausias magistralinės reikšmės kelias valstybinės reikšmės kelių tinkle. Tai vienintelis kelias, turintis cementbetonio dangą, kuri yra susidėvėjusi, deformuota ir kelia pavojų

⁸ Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius –Utena ruožo nuo 64,332 iki 79,510 km kapitalinio remonto projektas, UAB „SRP PROJEKTAS“, 2023 m.

⁹ Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius –Utena ruožo nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinio remonto projektas, UAB „SRP PROJEKTAS“, 2023 m.

eismo saugai¹⁰. Neatliekant kelio ruožų kapitalinio remonto darbų, nebūtų patiriamos investicijos, tačiau taip pat nebūtų pagerinta eismo saugumo ir susisiekimo situacija, Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas.

Esamos situacijos finansiniai srautai yra atskaitos taškas, vertinant projekto vykdymo alternatyvą, nes projekto vykdymo alternatyvos finansiniai srautai išreiškiami skirtumu (pokyčiu) tarp esamos situacijos ir projekto įgyvendinimo alternatyvos.

3.2 Galimos projekto veiklos

Šio projekto atveju galimų strateginio lygmens veiklų analizė yra atlikta aukštesnio lygmens planavimo dokumente – 2022–2030 metų Plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ (toliau – Pažangos priemonė) pagrindimo apraše, kuriame nurodyta, kad „Susisiekimo plėtros programoje įvardintos problemos „Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio“ priežastčiai „Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų“ pašalinti galimos tik investicinės veiklos, t. y. nėra teisinių, reguliacinių ar kitų veiklų, kurios pagerintų kokybinius techninius parametrus ir įrengtų trūkstamus infrastruktūros komponentus.“

Pažangos priemonės pagrindimo apraše vadovaujantis prioritetinių eilių sudarymo metodikomis, VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos direktoriaus 2021 m. gegužės 3 d. įsakymu Nr. VE-80 patvirtinta „Rekonstruotinių ir remontuotinių magistralinių kelių ruožų prioritetinė eilė“.

Projektas „Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinis remontas“ yra įtrauktas į Pažangos priemonės projektų sąrašą (Nr. 2.6 ir 2.7) ir patenka į Pažangos priemonės apraše numatytą veiklą Nr. 2. „TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas“, poveiklę Nr. 2.1. „TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas“.

Projektų sąrašė investicijų projektas nurodytas įvardijant konkretų kelią, statybos darbų vietą ir statybos rūšį (kapitalinis remontas). Transporto srautų planavimo, eismo saugos ir infrastruktūros atsiperkamumo požiūriu tinkamiausias techninis sprendimas buvo pasirinktas 2023 m. parengtuose techniniuose darbo projektuose, atlikus projektinių sprendinių analizę ir aptarimą su visuomene. Techninių projektų sprendiniai atitinka 2023 m. atliktų Kelio saugumo auditų ruožams nuo 64,332 iki 79,510 km ir ruožui nuo 79,510 iki 93,726 km reikalavimus.

Įvertinus strateginio planavimo lygmeniu atliktos analizės rezultatus ir darbų projektavimo metu parinktus techninius sprendinius, toliau nagrinėjama tik viena techninio lygmens alternatyva „Esamų inžinerinių statinių techninių savybių gerinimas“ (toliau – 1 Alternatyva).

¹⁰ „Via Lietuva“ 2023 m. metinis pranešimas.

Problema	Pagrindinės priežastys	Strateginio (Paslaugos) lygmens veiklos	Galimos veiklos ir techninio lygmens alternatyvos	Siekiami minimalūs rezultatai
Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio.	Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų.	Gerinti susisiekimą kelių transportu.	Esamų inžinerinių statinių techninių savybių gerinimas	Modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus, keleivių km per metus“ – 56 568 448.

Lentelė 3.1. Projekto problema, priežastys, galimos veiklos bei minimalūs rezultatai

3.3 Alternatyvų sudarymas

Projekto vykdymui pasirenkama **1 Alternatyva**. Įgyvendinant šią **1 Alternatyvą**, numatoma atlikti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinį remontą.

3.4 Analizės metodo pasirinkimas

Alternatyvoms palyginti ir optimaliai alternatyvai pasirinkti naudojami sąnaudų-naudos analizės (SNA) arba sąnaudų-veiksmingumo analizės (SVA) metodai. Projekto įgyvendinimo alternatyvų palyginimas įprastai atliekamas SNA metodu, t. y. investicijų naudingumas vertinamas palyginant projektui įgyvendinti reikalingas sąnaudas su investicijų sukuriama socialine-ekonominė nauda.

Projekto investavimo objektas – inžineriniai statiniai. Šiam investavimo objektui toliau nagrinėjama alternatyva „**1 Alternatyva**“. Projekto alternatyvos vertinimui bus taikomas **SNA (sąnaudų-naudos analizės) metodas**. Alternatyvos siektinas paslaugos pokyčio rezultatas (toliau - PPR) – „**Modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus, keleivių km per metus**“ – **56 568 448**“.

4 FINANSINĖ ANALIZĖ

Toliau nagrinėjamos „1 Alternatyvos“ finansinis ir ekonominis vertinimas atliekamas naudojant Investicijų projektų rengimo metodikos, patvirtintos Viešosios įstaigos Centrinės projektų valdymo agentūros direktoriaus 2014 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 2014/8-337 (2024 m. sausio mėn. 15 d. įsakymo Nr. 2024/8-10 redakcija), 9 priedą skaičiuoklę (*aktuali versija v2.2.2*), skelbiama www.ppplietuva.lt).

4.1 Projekto ataskaitinis laikotarpis

Vadovaujantis Investicijų projektų rengimo metodika, projekto finansiniai pinigų srautai bei alternatyvos finansinė grynoji dabartinė vertė skaičiuojami 26 metų laikotarpiui („Kiti sektoriai“), įskaitant investicijų laikotarpį (3 metų projekto veiklą įgyvendinimo laikotarpį).

4.2 Finansinė diskonto norma

Vadovaujantis Investicijų projektų rengimo metodika, finansinėje analizėje naudojama 4 procentų reali finansinė diskonto norma. Analizė atliekama realiomis kainomis, t. y., prognozuojami pinigų srautai nekoreguojami dėl infliacijos.

4.3 Projekto lėšų srautai

4.3.1 Projekto investicijos

Bendromis projekto investicijomis laikomos visos projekto išlaidos, įskaitant PVM. Bendra 1 Alternatyvos įgyvendinimo vertė yra 61 666 457,90 Eur.

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 64,332 iki 79,510 km kapitalinio remonto investicijų vertė – 31 965 363,78 Eur (žr. 4.1 lentelę). Rangos darbų vertė – 31 629 275,22 Eur, nustatyta pagal 2024-01-31 faktinę sutartį Nr. S-84 (sudaryti susitarimai dėl papildomų ir (ar) neatliekamų darbų: 2024-05-16 Nr. 482; 2024-06-03 Nr. S-549; 2024-07-12 Nr. S-688). Techninio darbo projekto parengimo vertė – 144 595,00 Eur, projekto vykdymo priežiūros vertė – 18 150,00 Eur, nustatyta pagal faktinę 2022-09-28 sutartį Nr. S-1232. Ekspertizės suma – 60 599,99 Eur, nustatyta pagal faktinę 2023-08-28 sutartį Nr. S-950. Statybos darbų techninės priežiūros suma – 112 743,57 Eur, nustatyta pagal 2024-01-29 faktinę sutartį Nr. S-70.

Investicijos:	Vertė, Eur su PVM
Rangos darbai	31 629 275,22
Projektavimas	144 595,00
Projekto vykdymo priežiūra	18 150,00
Ekspertizė	60 599,99
Techninė priežiūra	112 743,57
Iš viso	31 965 363,78

Lentelė 4.1. Projekto 1 Alternatyvos valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 64,332 iki 79,510 km kapitalinio remonto investicijos

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinio remonto investicijų vertė – 29 701 094,12 Eur (žr. 4.2 lentelę). Rangos darbų vertė – 29 398 670,38 Eur, nustatyta pagal 2024-01-31 faktinę sutartį Nr. S-85 (sudaryti susitarimai

dėl papildomų ir (ar) neatliekamų darbų: 2024-07-12 Nr. 689; 2024-07-12 Nr. S-690; 2024-08-29 Nr. 859). Techninio darbo projekto parengimo vertė – 136 609,00 Eur, projekto vykdymo priežiūros vertė – 18 150,00 Eur, nustatyta pagal faktinę 2022-09-30 sutartį Nr. S-1248. Ekspertizės suma – 49 610,00 Eur, nustatyta pagal faktinę 2023-08-21 sutartį Nr. S-918. Statybos darbų techninės priežiūros suma – 98 054,74 Eur, nustatyta pagal 2024-02-01 faktinę sutartį Nr. S-93.

Investicijos:	Vertė, Eur su PVM
Rangos darbai	29 398 670,38
Projektavimas	136 609,00
Projekto vykdymo priežiūra	18 150,00
Ekspertizė	49 610,00
Techninė priežiūra	98 054,74
Iš viso	29 701 094,12

Lentelė 4.2. Projekto 1 Alternatyvos valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinio remonto investicijos

Vadovaujantis Investicijų projektų rengimo metodika, projekto investicijų, kurios vykdomos 2023-2025 metais, investicijų likutinės vertės ir finansavimo pinigų srautai nurodomi realiomis kainomis.

Projekto investicijos pagal kategorijas ir investicijų vertė projekto vykdymo alternatyvos atveju pateikiamos lentelėse **Priede Nr. 2 (8.1 ir 8.2 lentelės)**.

4.3.2 Investicijų likutinė vertė

Remiantis Investicijų projektų rengimo metodika, turto likutinė vertė apskaičiuojama tiesinio nusidėvėjimo metodu: likutinė vertė lygi turto sukūrimo savikainai, iš kurios atimama atsižvelgiant į turto naudingo tarnavimo laikotarpį (turto nusidėvėjimo normatyvus, jei nėra galimybių nustatyti naudingo tarnavimo laikotarpio) apskaičiuota nusidėvėjimo vertė, sukaupta per projekto ataskaitinį laikotarpį.

Investicijų (infrastruktūros) nusidėvėjimo laikotarpis nustatomas pagal kelių nusidėvėjimo normatyvus, patvirtintus Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2018 m. sausio 18 d. įsakymu Nr. TV-3 „Dėl Valstybinės reikšmės kelių vertės, jos kitimo skaičiavimo ir kelių užimamos žemės vertės apskaitos tvarkos aprašo TAKVS (ŽV) 18 patvirtinimo“ (Kelias su asfalto, betono, grindinio ar žvyro dangą – 25 metai).

Likutinė vertė ataskaitinio laikotarpio pabaigoje **1 Alternatyvos** vykdymo atveju sudaro 2 441 118 Eur. Detalūs skaičiavimai pateikiami skaičiuoklės priedaidų dalyje.

4.3.3 Projekto veiklos pajamos

„Via Lietuva“ papildomų pajamų, susijusių su projekto veikla, negaus, todėl pajamų pokytis nevertinamas.

4.3.4 Projekto veiklos išlaidos

Igyvendinant **1 Alternatyvą**, naujos eismo juostos nebus įrengiamos, todėl papildomos priežiūros išlaidos neskaičiuojamos.

Neatliekant projekto investicijų, siekiant palaikyti eksploatacijai tinkamą kelio dangos lygumą („Via Lietuva“ duomenimis, kapitalinis remontas atliekamas kuomet IRI¹¹ pasiekia 4,5, o paprastas remontas – kuomet IRI pasiekia 3,5 ir 3,7) 2026 m. būtų atliekamas valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km

¹¹ IRI – tarptautinis kelio dangos nelygumo indeksas (angl. *International Roughness Index*).

kapitalinis remontas ir kas 10 metų (2036 m. ir 2046 m.) atliekamas paprastas remontas. „Via Lietuva“ duomenimis, kapitalinio remonto 1 km kaina – 2 076 167,00 Eur, paprastojo remonto 1 km kaina – 501 523,00 Eur. Remontuojamas kelio atkarpos ilgis – 29,305 km, taigi kapitalinio remonto išlaidos sudarytų 60 842 073,94 Eur, paprastojo remonto išlaidos – 14 697 131,52 Eur.

Atliekant projekto investicijas, papildomas kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinis remontas nebūtų atliekamas, tačiau kas 10 metų (2035 m. ir 2045 m.) planuojamas paprastas remontas.

4.3.5 Projekto mokesčiai

Nors projekto vykdytojas yra PVM mokėtojas (kodas – LT100009270611), tačiau šiuo investicijų projektu sukurti rezultatai nėra ir nebus naudojami ekonominei PVM apmokestinamai veiklai vykdyti. Projekto metu jokie papildomi mokesčiai, išskyrus PVM, kuris įskačiuotas į investicijų vertę, nebus mokami.

4.3.6 Projekto finansavimas

Projekto finansavimą sudaro valstybės biudžeto lėšos (Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos), yra užtikrinamas projekto finansinis gyvybingumas per 26 metų projekto vertinimo laikotarpį.

1 Alternatyvos įgyvendinimo atveju bendra investicijų vertė – 61 666 457,90 Eur, 100 proc. finansavimo sudarys valstybės biudžeto (Kelių priežiūros ir plėtros programos) lėšos, žr. **4.3 lentelę**.

Finansavimas	Eur	Proc.
Valstybės biudžeto lėšos (KPPP)	61 666 457,90	100,00%
Iš viso	61 666 457,90	100,00%

Lentelė 4.3. Projekto 1 Alternatyvos finansavimo šaltiniai

4.4 Projekto finansiniai rodikliai

4.4.1 Investicijų rodikliai

Finansinė grynoji dabartinė vertė (FGDV) parodo projekto finansinę naudą, išreikštą dabartine pinigų verte. Šis rodiklis apskaičiuojamas, įvertinus diskontuotą grynąjį pinigų srautą, apimančią investicijas, likutinę vertę, pajamas ir veiklos išlaidas, per projekto ataskaitinį laikotarpį.

Finansiniu požiūriu projekto įgyvendinimo alternatyva yra neatsiperkanti, nes finansinės grynosios dabartinės vertės (FGDV) investicijoms reikšmė yra neigiama, o finansinės vidinės grąžos normos (FVGN) investicijoms reikšmė yra neigiama, bet neviršija finansinės diskonto normos (4 proc.) – žr. **4.4 lentelę**.

Investicijų rodikliai	1 Alternatyva
Finansinė grynoji dabartinė vertė investicijoms - FGDV(I)	-4 541 344
Finansinė vidinė grąžos norma investicijoms - FVGN(I)	0,85%

Lentelė 4.4. Projekto alternatyvos investicijų rodikliai, Eur

Pažymėtina, kad aukščiau pateiktos skaičiavimų būdu nustatytos investicijų vertės yra sąlygotos aplinkybės, kad šiame investicijų projekte aprašoma investicija vykdoma į viešąją infrastruktūrą kaip viešąją saugų susisiekimą užtikrinančią paslaugą, kuri nėra apmokestinta, todėl

neigiamos finansinės grąžos reikšmės yra suprantamos ir toleruotinos galiojančios teisinės ir mokestinės aplinkos kontekste.

4.4.2 Išvada dėl finansinio gyvybingumo

Finansuojant projekto investicijas valstybės biudžeto (KPPP) lėšomis, o veiklos išlaidas – valstybės biudžeto lėšomis, yra užtikrinamas projekto finansinis gyvybingumas per 26 metų projekto vertinimo laikotarpį.

Detalūs skaičiavimai pateikiami skaičiuoklės prielaidų dalyje, projekto finansavimo lentelės pateikiamos **Priede Nr. 2 (8.5 ir 8.6 lentelės)**.

4.4.3 Kapitalo rodikliai

Kapitalo požiūriu projekto alternatyva nesukuria finansinės naudos, nes finansinės grynosios dabartinės vertės (FGDV) kapitalui reikšmė yra neigiama, o finansinės vidinės grąžos normos (FVGN) kapitalui reikšmė yra teigiama, bet neviršija finansinės diskonto normos (4 proc.), žr. **4.5 lentelę**.

	Kapitalo rodikliai	1 Alternatyva
	Finansinė grynoji dabartinė vertė kapitalui - FGDV(K)	-4 541 344
	Finansinė vidinė grąžos norma kapitalui - FVGN(K)	0,85%

Lentelė 4.5. Projekto alternatyvos kapitalo rodikliai, Eur

4.4.4 Rodiklių palyginimas

Projekto įgyvendinimo „1 Alternatyvos“ finansiniai investicijų rodikliai yra neigiami ir nepriimtini, žr. **4.6 lentelę**.

Finansiniai rodikliai	1 Alternatyva	Išvados
Finansinė grynoji dabartinė vertė investicijoms - FGDV(I)	-4 541 344	FGDV(I) neigiama, alternatyva neatsiperkanti.
Finansinė vidinė grąžos norma investicijoms - FVGN(I)	0,85%	FVGN(I) nesiekia 4 proc., alternatyva negeneruoja siekiamos finansinės grąžos.
Finansinis naudos ir išlaidų santykis - FNIS	0,92	FNIS teigiamas, alternatyvos sukuriamą finansinę naudą viršija jai įgyvendinti reikalingas išlaidas.
Finansinis gyvybingumas (realiaja išraiška)	Taip	Alternatyvos finansinis gyvybingumas užtikrinamas valstybės biudžeto lėšomis.
Finansinė grynoji dabartinė vertė kapitalui - FGDV(K)	-4 541 344	Alternatyvos FGDV(K) reikšmės neigiamos, alternatyva nesukuria finansinės naudos.
Finansinė vidinė grąžos norma kapitalui - FVGN(K)	0,85%	Alternatyvos FVGN(K) nesiekia 4 proc., alternatyva negeneruoja siekiamos kapitalo grąžos.

Lentelė 4.6. Projekto alternatyvos finansiniai rodikliai

5 EKONOMINĖ ANALIZĖ

5.1 Rinkos kainų perskaičiavimas į ekonomines

Finansinėje analizėje apskaičiuotų pinigų srautų vertę paprastai veikia sunkiai prognozuojama, geopolitinių ir kitų veiksnių sąlygojama, konkurencinė, mokestinė aplinka ir kiti veiksniai, dėl kurių pasireiškimo finansinėje analizėje įvertinti pinigų srautai neatspindi tikrosios ekonominės jų vertės. Todėl ekonominėje analizėje naudojami ne finansiniai, o ekonominiai pinigų srautai, kurie gaunami pakoregavus finansinės analizės pinigų srautus atitinkamais konversijos koeficientais. Šis veiksmas vadinamas konvertavimu ir jis leidžia apskaičiuoti tikrąsias projekto išlaidas, tinkamas įvertinti jo socialinę-ekonominę naudą.

5.2 Socialinė diskonto norma

Vadovaujantis Investicijų projektų rengimo metodika, ekonominėje analizėje naudojama 5 procentų socialinė diskonto norma.

5.3 Socialinė-ekonominė nauda

Toliau atliekant ekonominę analizę įvertinama išorinė projekto nauda, remiantis Investicijų projektų rengimo metodikos, patvirtintos Viešosios įstaigos Centrinės projektų valdymo agentūros direktoriaus 2014 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 2014/8-337 (2024 m. sausio mėn. 15 d. įsakymo Nr. 2024/8-10 redakcija), 9 priedu Sąnaudų ir naudos analizės rezultatų skaičiuokle (*aktuali versija v2-2-2 (galioja nuo 2024-01-01), skelbiama www.ppplietuva.lt*).

5.3.1 Socialinio-ekonominio poveikio naudos ir žalos komponentai

Išorinė projekto nauda pirmiausia vertinama remiantis „Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio (naudos / žalos) vertinimo metodika“.

Pagrindinis išorės poveikis, siejamas su **transporto projektais**, apima:

- Laiko sutaupymus;
- Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymus;
- Nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimą;
- Triukšmo taršos sumažėjimą / padidėjimą;
- Oro taršos sumažėjimą / padidėjimą;
- Šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos sumažėjimą / padidėjimą.

Įvertinus planuojamas projekte vykdyti priemones, toliau nagrinėjamos šios naudos:

1. Laiko sutaupymai;
2. Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai;
3. Nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimas.

5.3.2 Poveikio tikslinei grupei mastas ir nauda

Laiko sutaupymai. Ši ekonominė nauda įvertinta pagal nagrinėjamo kelio ilgį (29,305 km), planuojamą vidutinį metinį paros eismo intensyvumą („Via Lietuva“ 2023 m. duomenimis lengvųjų automobilių VMPEI – 3740,31; krovininių automobilių – 663,35; autobusų – 48,00), prielaidas dėl eismo greičio nevykdant ir vykdant projektą („Via Lietuva“ 2023 m. duomenimis vidutinis greitis

– 86,36 km/h, įgyvendinus projektą vidutinis leistinas greitis – 90 km/h). Lengvųjų automobilių ir autobusų srautui vertinamas vienos valandos kelionės laiko vertės įkainis bei darbo ir ne darbo reikalais vykstančių keleivių skaičius (remiantis statistiniais duomenimis vienu automobiliu vidutiniškai važiuoja 1,2 žmogus, autobusu – 17 žmonių, taip pat, remiantis Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio (naudos/žalos) vertinimo metodika, daroma prielaida, kad 50 proc. kelionių yra vykdoma darbo reikalais, o 50 proc. ne darbo reikalais). Krovininių automobilių srautui vertinamas pervežamo krovinio laiko vertės įkainis, Eur/val.

Kelionės laiko santaupos skaičiuojamos dėl prognozuojamo vidutinio automobilių srauto greičio padidėjimo. Greičio skirtumas lemia tam tikras kelionės laiko santaupas, kurios pagal laiko vertę yra išreiškiamos pinigine išraiška. Kelionės laiko santaupos vertinamos per likusį ekonominio vertinimo periodą po remonto. Skaičiuojant įvertinamas vidutinis metinis paros eismo intensyvumas ir automobilių srauto sudėtis.

Laiko sutaupymų nauda per projekto ataskaitinį 2026-2049 m. laikotarpį sudarys 16 602 554 Eur. Detalūs socialinės-ekonominės naudos skaičiavimai pateikiami skaičiuoklės dalyje „**Ek. Nauda**“.

Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai. Atlikus reikiamus nagrinėjamo kelio remonto darbus pagerės eismo sąlygos. Lygesnė danga sumažins transporto priemonių eksploatacines sąnaudas (TPES). Skirtumas tarp suminių autotransporto srauto eksploatacinių išlaidų ir lengvųjų bei krovininių automobilių vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (VMPEI), sudaro šio projekto TPES santaupas. Pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ rengimo metu atlikta analizė dėl kelio nelygumo pagal tarptautinį nelygumo indeksą IRI (IRI be projekto – 4, IRI įgyvendinus projektą – 0,8).

Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymų, įkainis, kai IRI = 4 (prieš projekto įgyvendinimą), lengviesiems automobiliams sudaro 0,36, mažiems autobusams (iki 20 vietų), lengviesiems 2 ašių krovininiams automobiliams (iki 3.5 t) sudaro 0,90, autobusams (21 ir daugiau vietų), vidutiniams ir/ar sunkiems 2 ašių krovininiams automobiliams (nuo 3.5 t) sudaro 1,28, 3 ir > ašių krovininiams automobiliams) (tipiškai nuo 5.5 t) sudaro 1,37.

Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymų, įkainis, kai IRI = 0,8 (po projekto įgyvendinimo), lengviesiems automobiliams sudaro 0,248, mažiems autobusams (iki 20 vietų), lengviesiems 2 ašių krovininiams automobiliams (iki 3.5 t) sudaro 0,624, autobusams (21 ir daugiau vietų), vidutiniams ir/ar sunkiems 2 ašių krovininiams automobiliams (nuo 3.5 t) sudaro 0,96 3 ir > ašių krovininiams automobiliams) (tipiškai nuo 5.5 t) sudaro 1,016¹².

Apskaičiuojamas IRI skirtumas (Eur/km) prieš ir po projekto įgyvendinimo, padauginamas iš tvarkomos kelio atkarpos ilgio, VPMEI ir metų dienų skaičiaus. Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymų nauda per projekto ataskaitinį 2026-2049 m. laikotarpį sudarys 242 284 301 Eur. Detalūs socialinės-ekonominės naudos skaičiavimai pateikiami skaičiuoklės dalyje „**Ek. Nauda**“.

Nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimas. „Via Lietuva“ 2019-2023 m. duomenimis valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožuose nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 75,910 iki 93,726 km įvyko 9 eismo įvykiai, kuriuose buvo sužeista 12 asmenų ir 1 asmuo žuvo.

Remiantis priemonės „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ rengimo metu atlikta analize, planuojamas dėl intervencijos prognozuojamas nelaimingų atsitikimų sumažėjimo koeficientas – 0,25 (TEN-T visuotinio tinklo kelių būklės gerinimas).

Bendra, dėl šio investicijų projekto įgyvendinimo generuojama, nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimo nauda per 2026-2049 m. laikotarpį sudarys 17 271 232 Eur. Detalūs socialinės-ekonominės naudos skaičiavimai pateikiami skaičiuoklės dalyje „**Ek. nauda sužeistieji**“.

Projekto socialinė-ekonominė nauda pateikta lentelėse **Priede Nr. 2 (8.7 ir 8.8 lentelės)**.

¹² IRI 0,8 apskaičiuojamas dauginant IRI reikšmę 1, pateikiamų Investicijų projektų rengimo metodikos 5-6 prieduose, padauginus iš 0,8.

5.4 Socialinio-ekonominio poveikio rodikliai

Pagrindiniai socialinės–ekonominės analizės rezultatai vertinami šiais rodikliais: Ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV), ekonominė vidinė grąžos norma (EVGN) ir ekonominės naudos ir išlaidų santykis (ENIS).

5.4.1 Ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV)

Ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV) – tai projekto (alternatyvos) investicijų ekonominių išlaidų, sumažintų likutine verte ir veiklos bei priežiūros ekonominių išlaidų ir socialinės-ekonominės naudos diskontuotų pinigų srautų, įvertintų per visą projekto ataskaitinį laikotarpį, dabartinė vertė. Ji parodo, kokia grynoji socialinė-ekonominė nauda, įvertinant visas pinigine išraiška pamatuojamas naudas ir išlaidas, būtų sukurta įgyvendinus projektą, kartu atsižvelgiant ir į alternatyvius ekonominius kaštus, t. y. į ekonominę grąžą, kurią visuomenė tikisi gauti iš pokyčiui įgyvendinti skiriamų lėšų.

5.4.2 Ekonominė vidinė grąžos norma (EVGN)

Ekonominė vidinė grąžos norma (EVGN) – naudojama projekto (alternatyvų) socialiniam–ekonominiam atsipirkimui ir patrauklumui vertinti. Ekonominė vidinė grąžos norma yra diskonto norma, kuriai esant ekonominė grynoji dabartinė vertė lygi nuliui. Gauta ekonominė vidinė grąžos norma lyginama su socialine diskonto norma, pritaikyta ekonominei grynajai dabartinei vertei apskaičiuoti. Socialinę-ekonominę naudą teikiančios projekto alternatyvos ekonominė vidinė grąžos norma yra didesnė nei pritaikyta socialinė diskonto norma. Atitinkamai Ekonominė vidinė grąžos norma, kuri yra mažesnė nei socialinė diskonto norma, leidžia konstatuoti, kad projekto įgyvendinimo alternatyva socialinės-ekonominės naudos atžvilgiu nėra naudinga.

5.4.3 Ekonominės naudos ir išlaidų santykis (ENIS)

Ekonominės naudos ir išlaidų santykis (ENIS) – atskleidžia, kiek kartų projekto (alternatyvos) sukuriamą socialinę-ekonominę naudą viršija jam įgyvendinti reikalingas išlaidas. ENIS apskaičiuojamas, padalinant projekto (alternatyvos) kuriamą socialinę-ekonominę naudą iš ekonominių išlaidų.

5.5 Optimalios alternatyvos pasirinkimas SNA metodu

Nagrinėjamos **1 Alternatyvos** ekonominė grynoji dabartinė vertė yra didesnė už nulį, ir tai reiškia, kad projekto alternatyva kuria naudą visuomenei, todėl jos įgyvendinimas socialiniu-ekonominiu požiūriu pagrįstas. Ekonominė vidinė grąžos norma yra didesnė nei pritaikyta socialinė diskonto norma (5 proc.), todėl alternatyva teikia socialinę-ekonominę naudą. Ekonominės naudos ir išlaidų santykis yra didesnis už 1, todėl alternatyvos ekonominė nauda didesnė už ekonominius kaštus, žr. **5.1 lentelę**.

Ekonominiai rodikliai	1 Alternatyva	Išvados
Ekonominė grynoji dabartinė vertė - EGDV	128 884 652	Alternatyvos EGDV yra didesnė už nulį, tai reiškia, kad projekto alternatyva kuria naudą visuomenei, todėl jos įgyvendinimas socialiniu-ekonominiu požiūriu pagrįstas.
Ekonominė vidinė grąžos norma - EVGN	34,15%	Alternatyvos EVGN yra didesnė nei pritaikyta socialinė diskonto norma (5 proc.), todėl alternatyva teikia socialinę-ekonominę naudą.
Ekonominis naudos ir išlaidų santykis - ENIS	4,15	Alternatyvos ENIS yra didesnis už 1, todėl alternatyva socialinės-ekonominės naudos atžvilgiu yra priimtina.

Lentelė 5.1. Projekto įgyvendinimo 1 Alternatyvos ekonominių rodiklių palyginimas

Remiantis ekonominės analizės rezultatais, projekto įgyvendinimui rekomenduojama pasirinkti **1 Alternatyvą**.

6 JAUTRUMAS IR RIZIKOS

6.1 Jautrumo analizė

Jautrumo analizė atskleidžia, kokią taką analizuojamiems IP rezultatams daro kiekvieno atskiro veiksnio (kintamojo) pasikeitimas.

Jautrumo analizė atliekama atskirai keičiant kiekvieno kintamojo reikšmės prielaidas ir stebint, kaip šis pasikeitimas daro įtaką finansiniams (FGDV(I), FVGN(I)) ir ekonominiams (EGDV, ENIS, EVGN) rodikliams, jei pasirinktas taikyti SNA metodas, finansiniams (FGDV(I) ir SEVR) rodikliams, jei pasirinktas SVA metodas ir sąnaudų efektyvumo vertinimo principas, ir SEVR, jei pasirinktas SVA metodas ir sąnaudų veiksmingumo vertinimo principas. Vienu metu keičiama tik vieno kintamojo reikšmė. Jautrumo analizės rezultatas yra kritinių kintamųjų ir jų lūžio taškų sąrašas. Jis sudaromas atlikus visų kintamųjų jautrumo analizę.

6.1.1 IP kintamieji

Vadovaujantis Investicijų projektų rengimo metodika, investicijų projekto kintamieji skirstomi į bendruosius, tiesioginius ir specifinius kintamuosius.

Bendrieji – bendrosios projektui taikomo finansinio modelio prielaidos (finansinė diskonto norma (FDN), socialinė diskonto norma (SDN), projekto ataskaitinis laikotarpis);

Tiesioginiai – projekto investicijų srautai (statyba, rekonstravimas, kapitalinis remontas ir kiti darbai; projektavimo, techninės priežiūros ir kitos su investicijomis į ilgalaikį turtą susijusios paslaugos; investicijų likutinė vertė; infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos; paslaugos pokyčio rezultatas);

Specifiniai – kintamieji, susiję su IP būdinga specifine veikla ar jos įgyvendinimo ypatumais (pvz., paslaugos vartotojų skaičius, pajamų (paslaugos) tarifas, paslaugos kaina, vidutinis darbo užmokestis, įdarbintų asmenų skaičius, energijos kaina, sunaudojamas energijos kiekis, statybos įrangos nuomos kaina). Šiame investicijų projekte specifiniai kintamieji nenaudojami.

6.1.2 Kintamųjų tarpusavio priklausomumo eliminavimas

Atskiri specifiniai kintamieji gali būti to paties tiesioginio kintamojo sudedamoji dalis, tai gali sąlygoti jautrumo (scenarijų) analizės rezultatų iškraipymą. Dėl šios priežasties naudojami kintamieji, kurie yra tarpusavyje nepriklausomi. Kintamųjų tarpusavio priklausomybę atskiruose finansiniuose ir (ar) ekonominiuose srautuose galima eliminuoti pasirenkant:

a) tik specifinius kintamuosius, kurie veikia tiesioginius kintamuosius (pvz., veiklos pajamos yra tiesioginis kintamasis, tačiau paslaugos (prekės) kiekis ir (ar) kaina yra veiklos pajamų komponentai ir kiekvienas atskirai gali būti kritinis);

b) tik tiesioginius kintamuosius, tai yra reikšmingesnius sudėtinius kintamuosius, kuriems daro įtaką specifiniai kintamieji.

Šiame investicijų projekte naudojami tik tiesioginiai kintamieji.

6.1.3 Elastingumo analizė

Elastingumo analizė parodo, kaip kiekvieno atskiro kintamojo pasikeitimas įtakoja analizuojamo projekto rezultatus. Elastingumo analizė atliekama šiuo eiliškumu:

Šiame investicijų projekte atliekama kokybinė elastingumo analizė. Jos rezultatas – kintamųjų, kurie turi žymią įtaką finansiniams ir ekonominiams rodikliams, sąrašas. Naudojami tie kintamieji, kuriems ankstesniuose etapuose buvo suteikta finansinė išraiška. Kokybinės elastingumo

analizės tikslas yra sumažinti skaičiuojamosios elastingumo analizės metu nagrinėjamų kintamųjų skaičių.

6.1.4 Kritiniai kintamieji ir lūžio taškai

Įvertinant elastingumo analizės rezultatus, kritiniais laikomi kintamieji, kurių reikšmei padidėjus (sumažėjus) 1 procentu, bent vieno finansinio ar ekonominio rodiklio (SVA atveju ekonominiai rodikliai neskaičiuojami) reikšmė pakinta daugiau nei 1%. Kritiniai kintamieji paprastai tiesiogiai įtakoja pagrindinius finansinius srautus: investicijas, veiklos pajamas, veiklos išlaidas ir pan. Jei kritinių kintamųjų skaičius viršija dešimt, patartina identifikuoti dešimt, turinčių didžiausią įtaką.

Naudojant Investicijų projektų rengimo metodikos skaičiuoklę atlikus jautrumo analizę, buvo nustatyti kritiniai kintamieji:

- Statyba, rekonstravimas, kapitalinis remontas ir kiti darbai;
- Investicijų likutinė vertė
- Infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos.

Jautrumo analizės grafiniai rezultatai (kreivės, vaizduojančios kritinio kintamojo įtaką finansiniams ir ekonominiams rodikliams) pateikiami **Priede Nr. 3**.

Kritiniams kintamiesiems taip pat paskaičiuojami finansinės ir ekonominės analizės lūžio taškai (pasirinkus SVA metodą ekonominiai rodikliai neskaičiuojami). Finansinės analizės atveju lūžio taškas – kritinio kintamojo reikšmė, kurią pasiekus FGDV(I) tampa lygi nuliui, t. y. grynoji dabartinė pajamų vertė yra lygi grynąja dabartine verte išreikštoms išlaidoms. Ekonominės analizės atveju lūžio taškas – tai kritinio kintamojo reikšmė, kurią pasiekus EGDV tampa lygi nuliui, ENIS - vienetui, VGN – SDN, t. y. projekto sukuriama socialinė-ekonominė nauda tik minimaliai siekia priimtina reikšmę, kuriai esant grynoji dabartinė projekto išlaidų vertė lygi sukuriamai socialinei-ekonominėi naudai.

Kritinių kintamųjų lūžio taškas yra skirtas nustatyti didžiausią riziką lemiančius kintamuosius, įvertinti projekto rizikingumą, suteikti daugiau informacijos, planuojant rizikos valdymo priemones. Naudojant Investicijų projektų rengimo metodikos skaičiuoklę atlikus jautrumo analizę, pateikiami kritiniams kintamiesiems apskaičiuoti lūžio taškai – tokios kritinio kintamojo reikšmės:

Pasirinktas kintamasis bei pokytis	Lūžio taškai (GDV)
Statyba, rekonstravimas, kapitalinis remontas ir kiti darbai	241 664 280
Investicijų likutinė vertė	-199 124 832
Infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos	143 631 595

Lentelė 6.1. Kritinių kintamųjų lūžio taškai

6.2 Scenarijų analizė

Scenarijų analizė yra speciali jautrumo analizės forma, leidžianti aktualių veiksnių poveikį rodikliams įvertinti lyginant kompleksiskiau.

Standartinėje jautrumo analizėje išnagrinėjama kiekvieno atskiro kintamojo įtaka projekto rodikliams. Atliekant scenarijų analizę, įvertinama šių kritinių kintamųjų bendra įtaka priklausomai nuo pasirinkto analizės metodo aktualiams finansiniams (FGDV(I), FVGN(I), SEVR) ir ekonominiams (EGDV, EVGN, ENIS) rodikliams (taikant SVA metodą ekonominiai rodikliai neskaičiuojami). Analizė atliekama sudarytoms pesimistinei ir optimistinei įvykių vystymosi eigai (turėtų būti išnagrinėti trys–penki galimi scenarijai). Optimistinės ir pesimistinės reikšmės, o tiksliau jų deriniai, leidžia įvertinti projekto rodiklius atitinkamose sumodeliuotuose specifinėse

situacijose, tokiu būdu įgalinant surinkti daugiau informacijos apie konkretaus projekto rizikingumą. Finansiniai rodikliai paskaičiuojami kiekvienam projekto kritinių kintamųjų reikšmių deriniui (scenarijui).

Siekiant įvertinti kritinių kintamųjų bendrą įtaką finansiniams rodikliams ir sąnaudų efektyvumo/veiksmingumo rodikliui, naudojant Investicijų projektų rengimo metodikos skaičiuoklę, atlikta scenarijų analizė esant tariamai pesimistinei ir tariamai optimistinei įvykių klostymosi eigai. Scenarijų analizė pateikiama **6.2 lentelėje**:

Scenarijaus pavadinimas / Finansinis (ekonominis) rodiklis ir jo reikšmė	Pesimistinis	Mažiau pesimistinis	Realus	Mažiau optimistinis	Optimistinis
Finansinė grynoji dabartinė vertė investicijoms - FGDV(I)	-6 116 923	-5 171 575	-4 541 344	-3 911 113	-2 965 765
Finansinė vidinė grąžos norma investicijoms - FVGN(I)	0,37%	0,64%	0,85%	1,08%	1,50%
Finansinė modifikuota vidinė grąžos norma investicijoms - FMVGN(I)	3,73%	3,74%	3,75%	3,76%	3,78%
Ekonominė grynoji dabartinė vertė - EGDV	127 130 707	128 183 074	128 884 652	129 586 229	130 638 596
Ekonominė vidinė grąžos norma - EVGN	30,27%	32,44%	34,15%	36,14%	39,88%

Lentelė 6.2. Pesimistinio ir optimistinio scenarijų analizė

6.3 Kintamųjų tikimybės

Investicijų projektų rengimo metodikos, patvirtintos VŠĮ Centrinės projektų valdymo agentūros direktoriaus 2014 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 2014/8-337, teigiama, kad CPVA ekspertai atliko tyrimus ir nustatė kiekvienam kintamajam labiausiai tikėtinus tikimybių skirstinius ir jų parametrus, todėl IP skaičiuoklėje kiekvienam tiesioginiam kintamajam pagal nutylėjimą jau yra parinktas labiausiai tikėtinas tikimybių skirstinys ir jo parametrų reikšmė.

6.4 Rizikų vertinimas

Rizikų vertinimas atliekamas šiuo eiliškumu:

1. Nustatomas kiekvieno (tiesioginio) kintamojo rizikos įvertis.
2. Rizikos įverčiai priskiriami atitinkamoms rizikų grupėms ir susumuojami.
3. Kiekviena rizikų grupės įverčio reikšmė paskirstoma pagal projekto ataskaitinio laikotarpio metus.

6.4.1 Rizikos įverčiai

Investicijų projektų rengimo metodikos skaičiuoklė kiekvieno tiesioginio kintamojo rizikos įverčius apskaičiuoja pati be jokių papildomų vartotojo turimų atlikti veiksmų. IP rizikos įverčiai pateikiami IP skaičiuoklės 5.1 darbalapyje.

6.4.2 Rizikos įverčių priskyrimas rizikos grupėms

Investicijų projektų rengimo metodikos skaičiuoklė savarankiškai priskiria rizikos įverčius atitinkamoms rizikų grupėms ir apskaičiuoja galimos pasireikšti rizikos atskirose rizikų grupėse vertę.

6.4.3 Rizikos paskirstymas

Kiekvienas rizikos įvertis pagal projekto ataskaitinio laikotarpio metus paskirstomas proporcingai šios rizikų grupės įtakojamo tiesioginio kintamojo pinigų srautui tiek verčių, tiek pasiskirstymo laike atžvilgiais. Kai pasirenkamas sąnaudų efektyvumo vertinimo principas, laikomasi požiūrio, jog su rizika susiję nuostoliai gali būti visiškai padengti, jei tam atitinkamu

veiklų vykdymo metu bus skirta pakankamai lėšų. Kai taikomas sąnaudų veiksmingumo vertinimo principas, t. y. nėra lėšų su rizikos pasireiškimu susijusioms išlaidoms padengti, rizika tiesiogiai daro įtaką galimybėms pasiekti atitinkamo laikotarpio, kai patiriamos išlaidos, PPR.

6.5 Rodikliai su rizika

Išanalizavus riziką, apskaičiuojamos aktualių finansinių ir ekonominių rodiklių reikšmės su įvertinta rizika. Skirtingai nei pinigų srautai, kurie skaičiuojant grynąjį lėšų srautą rodikliams apskaičiuoti, persidengia (t. y., pajamos didina, o išlaidos mažina grynąjį pinigų srautą), rizikų vertės, nesvarbu, ar jos siejamos su padidėjusiomis išlaidomis, ar su negautomis pajamomis, persidengti negali ir visos traktuojamos kaip papildomas išlaidų srautas, bloginantis rodiklių reikšmes. Apskaičiuotos rodiklių reikšmės turi būti įvertintos, esant 70 proc. pasiklovimo lygmeniui.

Investicijų projektų rengimo metodikos skaičiuoklė savarankiškai 5.1 darbalapyje apskaičiuoja finansinių ir ekonominių rodiklių, koreguotų rizikos vertėmis, reikšmes, esant 70 proc. pasiklovimo lygmeniui.

6.6 Rizikos priimtinumai

Investicijų projektų rengimo metodikos skaičiuoklė rizikos priimtinumui vertinti naudojamus rodiklius apskaičiuoja savarankiškai, vartotojui juos inicijavus (5.4 IP skaičiuoklės darbalapis).

Atlikus rizikos priimtumo analizę Monte Carlo metodu, naudojant Investicijų projektų rengimo metodikos skaičiuoklę „Rizikos priimtumo analizė“ nustatyta, kad teigiama EGDV reikšmė bus pasiekta su 98,3 proc. tikimybe, projektas nėra rizikingas.

6.7 Rizikų valdymo veiksmai

Pasirinktos Projekto alternatyvos įgyvendinimo rizikos rūšys ir rizikos valdymo būdai aptariamasi toliau pateikiamoje **6.3 lentelėje**:

Eil. Nr.	Rizikų grupė	Paaiškinimas (detalizavimas)	Valdymo priemonės
1.	Projektavimo (planavimo) rizika	Projekto tikslai ir suplanuoti rezultatai neišsprendžia problemos, dėl kurios inicijuojamas projektas. Planavimo rizika gali pasireikšti netiksliai suplanuotais rezultatais - pvz. mažesnis nei planuota poveikis kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymams, laiko sutaupymams, lemiantys socialinę-ekonominę projekto naudą.	Nesudaryti papildomų apribojimų naudotis sutvarkyta infrastruktūra (pvz. mažesni negu suplanuota greitį ribojantys ženklai ir pan.), mažinančių planuotą srautą.
2.	Turto likutinės vertės rizika	Nukrypstant nuo infrastruktūros būklės palaikymo plano. Rizikos veiksnys pasireiškia, kai paaiškėja, kad turtui laiku nebuvo atlikti profilaktiniai patikrinimai, planiniai remonto darbai ir pan. Turto likutinė vertė ataskaitinio laikotarpio pabaigoje taip pat gali neatitikti planuotos dėl per ataskaitinį laikotarpį įvykusių nukrypimų nuo iš anksto suderinto turto būklės palaikymo plano.	Sudaryti ilgalaikio turto infrastruktūros būklės palaikymo planą, atlikti profilaktinius patikrinimus, planinius remonto darbus.

Lentelė 6.3. Projekto rizika ir jos valdymas

7 VYKDYMO PLANAS

7.1 Projekto trukmė ir etapai

Šiuo metu pasirašytos valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinio remonto projektavimo, ekspertizės, projekto vykdymo priežiūros, rangos darbų ir techninės priežiūros sutartys, vykdomi rangos darbai.

Projekto administravimą vykdys „Via Lietuva“ atstovai. Projekto veiklų įgyvendinimo grafikas pateiktas **7.1 lentelėje**.

Eil. Nr.	Projekto veiklos ir jų detalizavimas		Projekto veiklų vykdymo laikotarpis																								
		Metai	Iki 2024	2024												2025											
		Ketv ir tis		I			II			III			IV			I			II			III			IV		
		Mėnuo		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Projektavimo ir projekto vykdymo priežiūros paslaugų pirkimas																										
2.	Rangos darbų pirkimas																										
3.	Techninės priežiūros paslaugų pirkimas																										
4.	Projektavimas																										
5.	Ekspertizė																										
6.	Rangos darbų vykdymas																										
7.	Techninės priežiūros vykdymas																										
8.	Projekto vykdymo priežiūros vykdymas																										
9.	Projekto administravimas																										

Lentelė 7.1. Projekto įgyvendinimo grafikas

7.2 Projekto vieta

Projekto vykdymo vieta – darbai bus vykdomi valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožuose nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km, Molėtų ir Utenos rajono savivaldybių teritorijų ribose.

7.3 Projekto komanda

Projekto valdymui numatoma **projekto organizacinė struktūra**. Šiuo atveju, projektui valdyti pritaikoma esama įstaigos administracijos struktūra. Projekto vadovas yra tiesiogiai pavaldus įstaigos vadovui ir turi pakankamus įgaliojimus laisvai disponuoti jam tiesiogiai nepavaldžiais žmogiškaisiais ištekliais, kurių reikia sėkmingam projekto vykdymui užtikrinti.

Projektui įgyvendinti bus sudaryta projekto administravimo komanda iš „Via Lietuva“ atstovų, kurie atliks projekto vadovo, projekto koordinatoriaus ir projekto finansininko funkcijas.

Projekto vadovo funkcijos: bendras projekto planavimas ir valdymas, projekto įgyvendinimo ir atliktų darbų kokybės kontrolė. Vadovavimas projekto vykdymo grupės susitikimams. Su projekto įgyvendinimu ir finansavimo lėšomis susijusių dokumentų kokybės kontrolė, projekto įgyvendinimo ir atliktų darbų kokybės kontrolė. Su projekto įgyvendinimu susijusių dokumentų kokybės kontrolė, šių dokumentų pasirašymas, dalyvavimas viešųjų pirkimų pasiūlymų vertinimo komisijose, su projektu susijusių duomenų kaupimas, projekto dokumentų saugojimas, dalyvavimas ir atstovavimas projekto patikrose. Susijusių su projekto įgyvendinimu sprendimų priėmimas pagal savo kompetenciją, bendradarbiavimo su projekto priežiūrą vykdančia institucija užtikrinimas, vadovo ir kitų suinteresuotų institucijų informavimas apie projekto įgyvendinimą teisės aktuose numatyta tvarka, kitų su projekto įgyvendinimu susijusių veiklų vykdymas.

Projekto koordinatoriaus funkcijos: bendras projekto įgyvendinimo administravimas, duomenų įgyvendinančiai institucijai rengiamoms ataskaitoms sudaryti rinkimas, projekto ataskaitų, mokėjimo prašymų ir kitų su projekto veikla susijusių dokumentų rengimas. Bendradarbiavimas su įgyvendinančios institucijos paskirtu projekto vadovu ir kitais atsakingais asmenimis, pasiūlymų dėl galimų problemų sprendimo būdų teikimas projekto vadovui savo kompetencijos ribose. Dalyvavimas projekto patikrose kartu su projekto vadovu, kitų su projekto įgyvendinimu susijusių veiklų vykdymas.

Projekto finansininko funkcijos: projekto finansinis valdymas ir koordinavimas (taisyklinga projekto veiklų apskaita, su projektu susijusių išlaidų įtraukimas į buhalterinę apskaitą, mokėjimo pavedimų už atliktus darbus vykdymas, mokėjimo prašymų/paraiškų finansinės dalies pildymas).

7.4 Projekto prielaidos ir testinumas

Projekto rezultatais naudosis ir projekto teikiamą naudą gaus Molėtų ir Utenos rajono savivaldybių gyventojai, kuriems bus užtikrinamas patogesnis ir saugesnis gyvenamųjų vietovių pasiekiamumas, pagerės šalia kelio ruožų esančių vietovių susisiekimo sąlygos, sutrumpės kelionės laikas. Projekto teikiamą naudą taip pat gaus aplinkinių rajonų gyventojai, asmenys iš visos Lietuvos bei užsienio, kurie naudosis suremontuotu keliu, tačiau dėl skaičiaus neapibrėžtumo šios grupės žmonių investicijų projekte nėra vertinamos kaip tiesioginės tikslinės grupės.

Įgyvendinus investicijų projektą, t. y. atlikus valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinį remontą, bus pagerinta „Via Lietuva“ teikiamos transporto infrastruktūros plėtros viešosios paslaugos kokybė.

7.5 Kitos išvados

Šiuo investicijų projektu sprendžiama problema – Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio. Viena iš šios problemos priežasčių – Esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, trūksta būtinų infrastruktūros komponentų.

Problema bus išspręsta įgyvendinant **1 Alternatyvą** – atliekant valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinį remontą.

Projekto įgyvendinimo **1 Alternatyvos** finansiniai rodikliai yra neigiami ir nepriimtini: investicijų rodiklis FGDV(I) neigiamas, projektas per ataskaitinį laikotarpį finansiškai neatsiperka, todėl įgyvendinant projektą finansinė nauda nebus gauta. FVGN(I) teigiama, tačiau mažesnė už IP taikomą finansinę diskonto normą, projektas duos mažesnę finansinę naudą nei projekto vykdytojo norima finansinė grąža. Finansinis naudos ir išlaidų santykis yra teigiamas – alternatyvos sukuriamą finansinę nauda viršija jai įgyvendinti reikalingas išlaidas. Užtikrinamas alternatyvos finansinis gyvybingumas. Kapitalo rodiklis FGDV(K) neigiamas, FVGN(K) teigiama, tačiau mažesnė už finansinę diskonto normą, kapitalo grąža yra mažesnė.

Nagrinėjamos **1 Alternatyvos** ekonominė grynoji dabartinė vertė yra didesnė už nulį, tai reiškia, kad projekto alternatyva kuria naudą visuomenei, todėl jos įgyvendinimas socialiniu-ekonominiu požiūriu pagrįstas. Ekonominė vidinė grąžos norma yra didesnė nei pritaikyta socialinė diskonto norma (5 proc.), todėl alternatyva teikia socialinę-ekonominę naudą. Ekonominės naudos ir išlaidų santykis yra didesnis už 1, todėl alternatyvos ekonominė nauda didesnė už ekonominius kaštus.

Scenarijų analizė parodė, kad pesimistinio scenarijaus atveju, kai visų kritinių kintamųjų reikšmės pasikeistų 25 proc. projektas būtų ekonomiškai naudingas.

Atlikus rizikos priimtumo analizę Monte Carlo metodu, naudojant Investicijų projektų rengimo metodikos skaičiuoklę „Rizikos priimtumo analizė“ nustatyta, kad pagal labiausiai tikėtinas EGDV ir EVGN reikšmes projektas nėra rizikingas.

Projekto loginio pagrindimo struktūra

Projekto loginio pagrindimo struktūra pateikiama **7.2 lentelėje**.

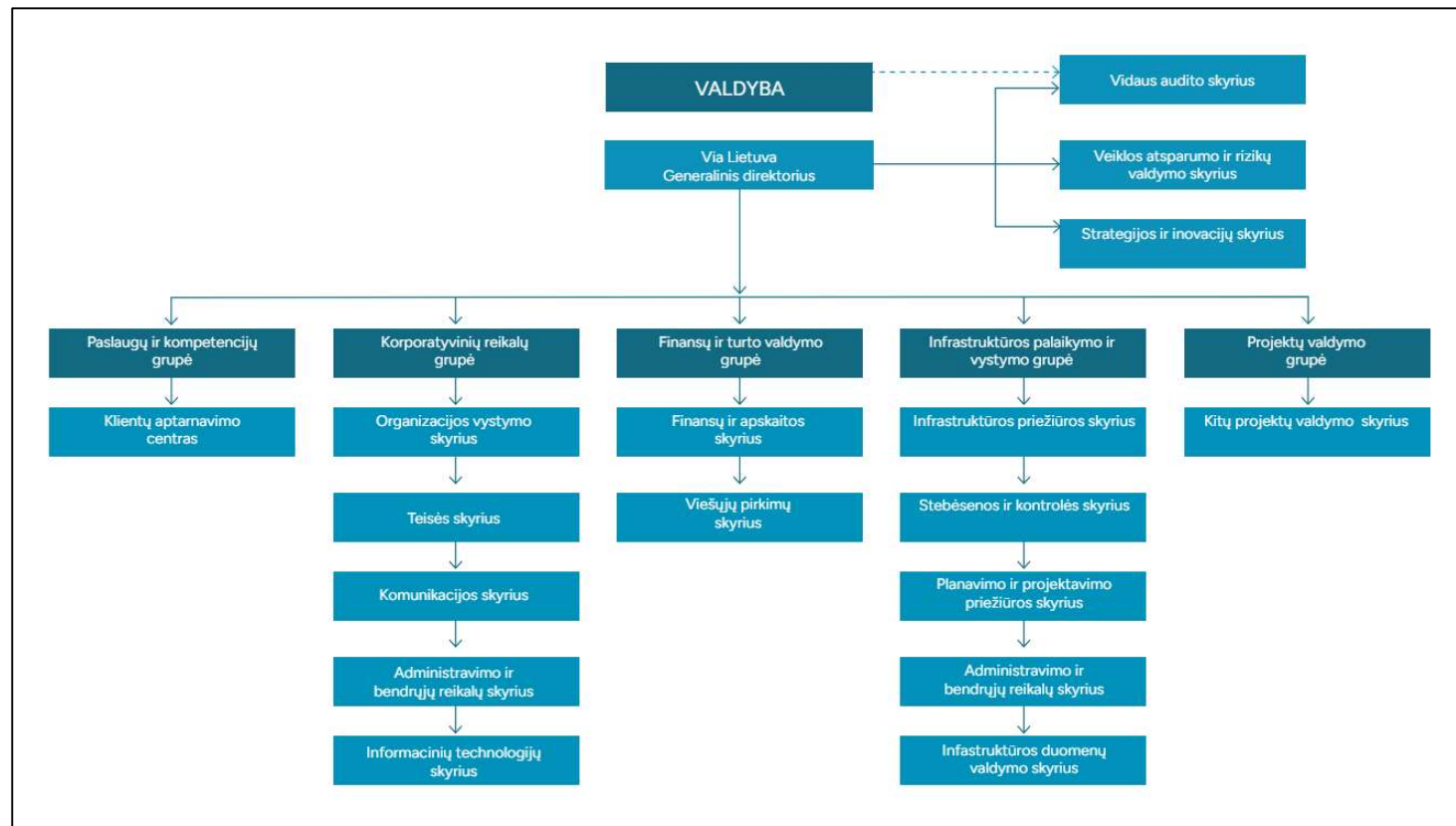
Projekto tikslas	Pagerinti Lietuvos transporto infrastruktūrą ir teikiamų paslaugų kokybę.		
Uždavinys	Projekto veikla	Fizinio rodiklio pavadinimas ir matavimo vienetas	Fizinio rodiklio siekiama reikšmė
1. Pagerinti valstybinės reikšmės magistralinių kelių infrastruktūros kokybinius techninius parametrus.	1.1. Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožų nuo 64,332 iki 79,510 km ir nuo 79,510 iki 93,726 km kapitalinis remontas.	1.1. Suremontuota valstybinės reikšmės magistralinių kelių, km.	29,305

Lentelė 7.2. Projekto loginis pagrindimas

Projekto administravimo komanda turės užtikrinti projekto tikslams pasiekti suplanuotų veiklų apimčių atitiktį.

8 PRIEDAI

Priedas Nr. 1



Paveikslas 8.1. AB „Via Lietuva“ organizacinė struktūra

Priedas Nr. 2

Projekto įgyvendinimo metai		Iš viso:		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Projekto biudžeto eilutė / Projekto įgyvendinimo kalendoriniai metai		(GDV)	(realiai)	<=2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
A.	Alternatyvos investicijos, iš viso	58 918 622	61 666 458	391 414	50 699 607	10 575 437	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.1.	Žemė	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.2.	Nekilnojamasis turtas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.3.	Statyba, rekonstravimas, kapitalinis remontas ir kiti darbai	58 291 191	61 027 946	0	50 495 156	10 532 790	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.4.	Įranga, įrenginiai ir kitas ilgalaikis turtas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.5.	Projektavimo, techninės priežiūros ir kitos su investicijomis į ilgalaikį turtą (A.1.-A.4.) susijusios paslaugos	627 431	638 512	391 414	204 452	42 647	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.6.	Projekto administravimas ir vykdymas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.7.	Kitos paslaugos ir išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.8.	Reinvesticijos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B.	Investicijų likutinė vertė	880 485	2 441 118	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Lentelė 8.1. Projekto 1 Alternatyvos investicijos

Projekto įgyvendinimo metai		Iš viso:		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Projekto biudžeto eilutė / Projekto įgyvendinimo kalendoriniai metai		(GDV)	(realiai)	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
A.	Alternatyvos investicijos, iš viso	58 918 622	61 666 458	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.1.	Žemė	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.2.	Nekilnojamasis turtas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.3.	Statyba, rekonstravimas, kapitalinis remontas ir kiti darbai	58 291 191	61 027 946	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.4.	Įranga, įrenginiai ir kitas ilgalaikis turtas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.5.	Projektavimo, techninės priežiūros ir kitos su investicijomis į ilgalaikį turtą (A.1.-A.4.) susijusios paslaugos	627 431	638 512	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.6.	Projekto administravimas ir vykdymas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.7.	Kitos paslaugos ir išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A.8.	Reinvesticijos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B.	Investicijų likutinė vertė	880 485	2 441 118	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 441 118

Lentelė 8.2. Projekto 1 Alternatyvos investicijos (tęsinys)

Projekto įgyvendinimo metai		Iš viso:		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Projekto biudžeto eilutė / Projekto įgyvendinimo kalendoriniai metai		(GDV)	(realiai)	<=2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
D.	Veiklos ir finansinės išlaidos, iš viso	-53 496 793	-60 842 074	0	0	0	-60 842 074	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	-14 697 132
D.1.	Veiklos išlaidos	-53 496 793	-60 842 074	0	0	0	-60 842 074	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	-14 697 132
D.1.1.	Zaliavos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.1.2.	Darbo užmokesčio išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.1.3.	Elektros energijos išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.1.4.	Šildymo (išskyrus elektrą) išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.1.5.	Infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos	-53 496 793	-60 842 074	0	0	0	-60 842 074	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	-14 697 132
D.1.6.	Kitos išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.2.	Gautų paskolų (G.3.1.) palūkanos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.	Mokesčiai (+ neigiama įtaka; - teigiama įtaka biudžeto lėšų srautams)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.1.	Bendra importo/pirkimo PVM suma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.2.	Bendra pardavimo PVM suma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.3.	Bendra kitų mokėtinų netiesioginių mokesčių suma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F.	Grynosios veiklos pajamos	53 496 793	60 842 074	0	0	0	60 842 074	0	0	0	0	0	0	0	0	-14 697 132	14 697 132

Lentelė 8.3. Projekto 1 Alternatyvos veiklos išlaidos

Projekto įgyvendinimo metai		Iš viso:		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Projekto biudžeto eilutė / Projekto įgyvendinimo kalendoriniai metai		(GDV)	(realiai)	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
D.	Veiklos ir finansinės išlaidos, iš viso	-53 496 793	-60 842 074	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	-14 697 132	0	0	0
D.1.	Veiklos išlaidos	-53 496 793	-60 842 074	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	-14 697 132	0	0	0
D.1.1.	Zaliavos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.1.2.	Darbo užmokesčio išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.1.3.	Elektros energijos išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.1.4.	Šildymo (išskyrus elektrą) išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.1.5.	Infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos	-53 496 793	-60 842 074	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	-14 697 132	0	0	0
D.1.6.	Kitos išlaidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.2.	Gautų paskolų (G.3.1.) palūkanos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.	Mokesčiai (+ neigiama įtaka; - teigiama įtaka biudžeto lėšų srautams)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.1.	Bendra importo/pirkimo PVM suma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.2.	Bendra pardavimo PVM suma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.3.	Bendra kitų mokėtinų netiesioginių mokesčių suma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F.	Grynosios veiklos pajamos	53 496 793	60 842 074	0	0	0	0	0	0	0	0	-14 697 132	14 697 132	0	0	0

Lentelė 8.4. Projekto 1 Alternatyvos veiklos išlaidos (tęsinys)

Projekto įgyvendinimo metai		Iš viso:		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Projekto biudžeto eilutė / Projekto įgyvendinimo kalendoriniai metai		(GDV)	(realiai)	≤2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
G.	Finansavimas, iš viso	74 299 941	91 060 721	391 414	50 699 607	10 575 437	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	0
G.1.	Prašomas finansavimas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.1.1.	ES struktūrinės paramos lėšos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.1.2.	LR bendrojo finansavimo lėšos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.1.3.	Kito tarptautinio finansavimo lėšos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.1.4.	Specialiosios programos lėšos, skirtos padengti netinkamą finansuoti PVM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.2.	Viešųjų ir privačiųjų šaltinių lėšos	74 299 941	91 060 721	391 414	50 699 607	10 575 437	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	0
G.2.1.	Viešosios lėšos (valstybės, savivaldybės biudžetai, kiti viešųjų lėšų šaltiniai)	74 299 941	91 060 721	391 414	50 699 607	10 575 437	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	0
G.2.2.	Privačios lėšos (nuosavos, kitos privačios lėšos)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.3.	Paskolos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.3.1.	Paskolos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.3.2.	Paskolų grąžinimai (išskyrus palūkanas)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Lentelė 8.5. Projekto 1 Alternatyvos finansavimas

Projekto įgyvendinimo metai		Iš viso:		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Projekto biudžeto eilutė / Projekto įgyvendinimo kalendoriniai metai		(GDV)	(realiai)	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
G.	Finansavimas, iš viso	74 299 941	91 060 721	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	0	0	0	0
G.1.	Prašomas finansavimas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.1.1.	ES struktūrinės paramos lėšos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.1.2.	LR bendrojo finansavimo lėšos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.1.3.	Kito tarptautinio finansavimo lėšos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.1.4.	Specialiosios programos lėšos, skirtos padengti netinkamą finansuoti PVM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.2.	Viešųjų ir privačiųjų šaltinių lėšos	74 299 941	91 060 721	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	0	0	0	0
G.2.1.	Viešosios lėšos (valstybės, savivaldybės biudžetai, kiti viešųjų lėšų šaltiniai)	74 299 941	91 060 721	0	0	0	0	0	0	0	0	14 697 132	0	0	0	0
G.2.2.	Privačios lėšos (nuosavos, kitos privačios lėšos)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.3.	Paskolos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.3.1.	Paskolos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
G.3.2.	Paskolų grąžinimai (išskyrus palūkanas)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

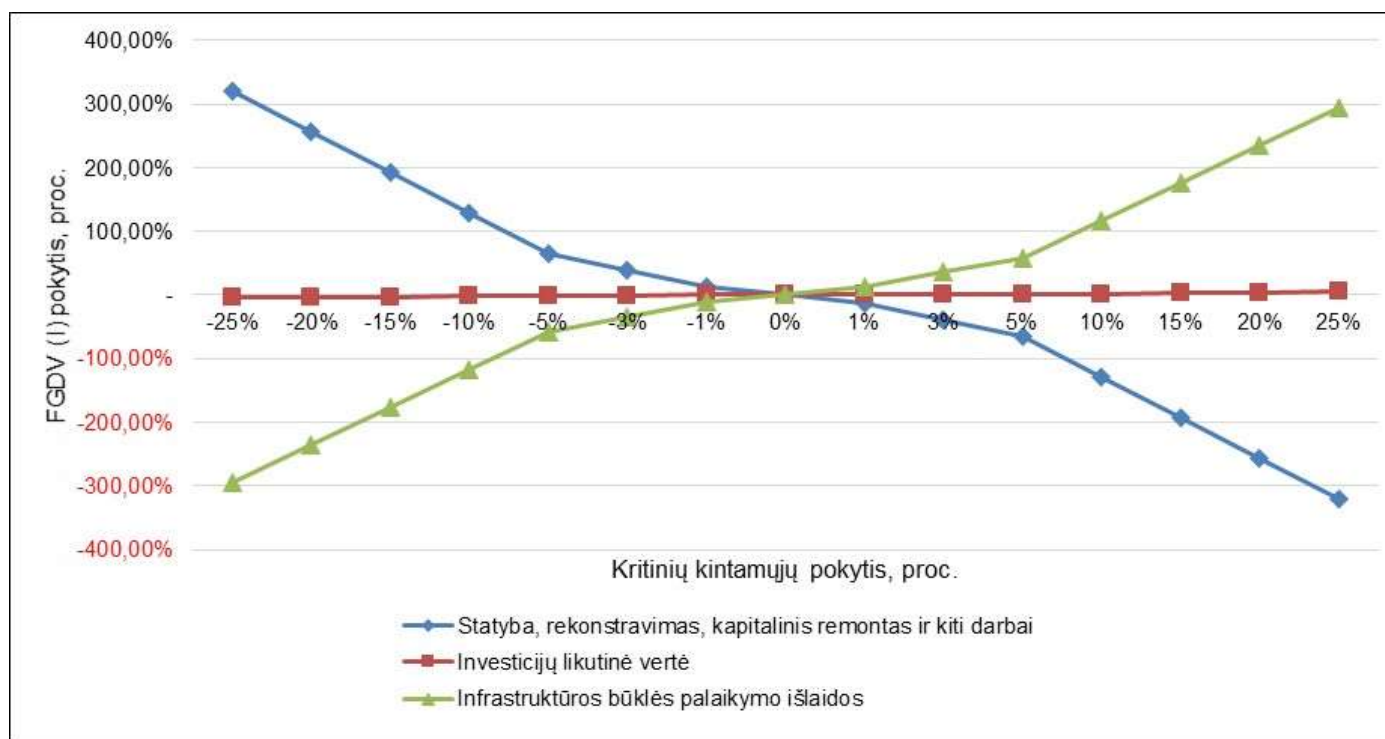
Lentelė 8.6. Projekto 1 Alternatyvos finansavimas (tęsinys)

Projekto įgyvendinimo metai		Iš viso:		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Projekto biudžeto eilutė / Projekto įgyvendinimo kalendoriniai metai		(GDV)	(realiai)	<=2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
H.	Socialinio ekonominio (SE) poveikio finansinė išraiška	134 765 650	276 158 087	0	0	0	8 145 240	8 372 543	8 606 297	8 850 146	9 101 623	9 360 980	9 628 482	9 904 359	10 188 978	10 482 701	10 785 772
H.1.	SE nauda (pasirinkite SE naudos komponentą)	134 765 650	276 158 087	0	0	0	8 145 240	8 372 543	8 606 297	8 850 146	9 101 623	9 360 980	9 628 482	9 904 359	10 188 978	10 482 701	10 785 772
H.1.1.	Nelaimingų atsitikimų sumažėjimas	8 351 577	17 271 232	0	0	0	484 387	499 117	513 937	531 032	548 695	566 946	585 804	605 289	625 422	646 225	667 720
H.1.2.	Laiko sutaupymai	7 519 867	16 602 554	0	0	0	314 826	333 714	353 655	375 961	399 717	424 999	451 890	480 432	510 801	543 161	577 553
H.1.3.	Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai	118 894 206	242 284 301	0	0	0	7 346 028	7 539 712	7 738 704	7 943 153	8 153 211	8 369 035	8 590 789	8 818 638	9 052 755	9 293 315	9 540 499
H.1.4.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.1.5.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.1.6.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.1.7.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.2.	SE žala (pasirinkite SE žalos komponentą)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.2.1.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.2.2.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.2.3.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
J.	Paslaugos pokyčio rezultatas (PPR): Modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus, keleivių km per metus	797 426 999	1 357 642 752	0	0	0	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448

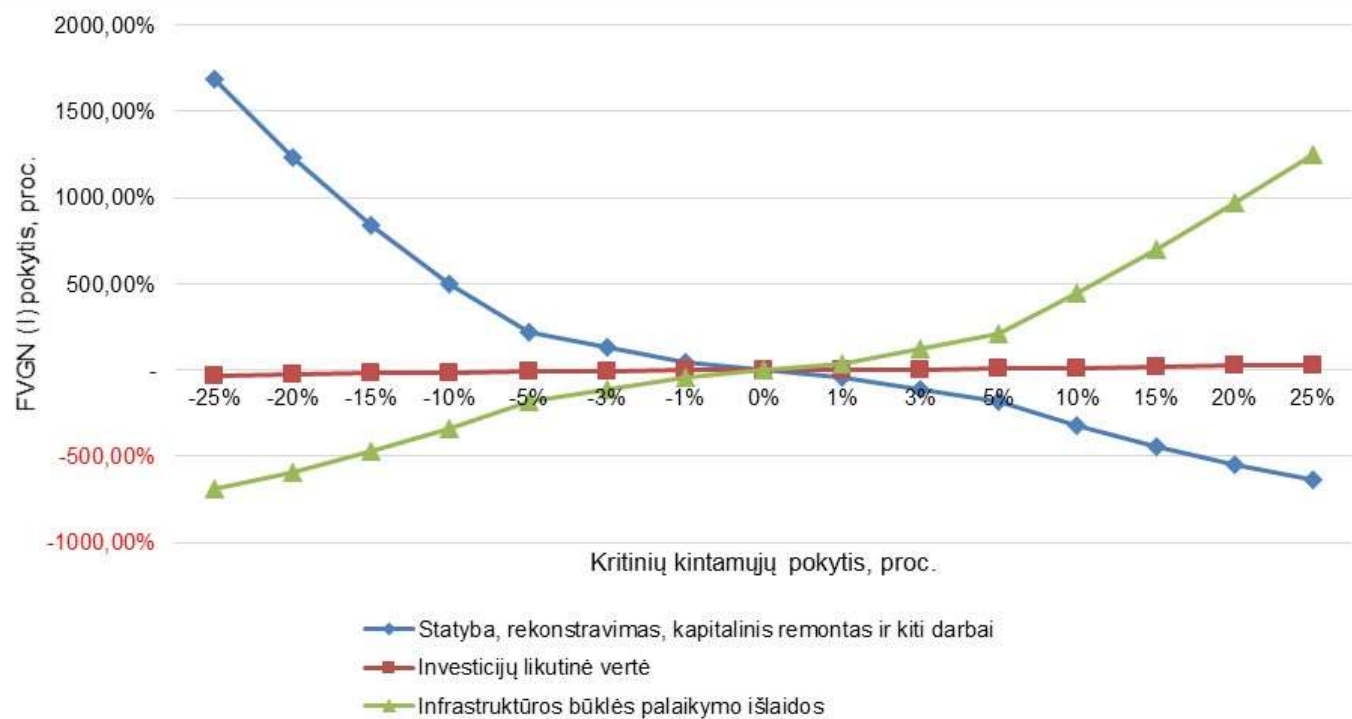
Lentelė 8.7. Projekto 1 Alternatyvos socialinis – ekonominis poveikis ir paslaugos pokyčio rezultatas

Projekto įgyvendinimo metai		Iš viso:		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Projekto biudžeto eilutė / Projekto įgyvendinimo kalendoriniai metai		(GDV)	(realiai)	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
H.	Socialinio ekonominio (SE) poveikio finansinė išraiška	134 765 650	276 158 087	11 098 411	11 421 210	11 754 294	12 098 376	12 453 472	12 820 341	13 199 061	13 590 594	13 994 774	14 412 746	14 844 506	15 290 764	15 752 415
H.1.	SE nauda (pasirinkite SE naudos komponentą)	134 765 650	276 158 087	11 098 411	11 421 210	11 754 294	12 098 376	12 453 472	12 820 341	13 199 061	13 590 594	13 994 774	14 412 746	14 844 506	15 290 764	15 752 415
H.1.1.	Nelaimingų atsitikimų sumažėjimas	8 351 577	17 271 232	689 929	712 878	736 590	761 090	786 405	812 563	839 590	867 517	896 372	926 187	956 994	988 826	1 021 716
H.1.2.	Laiko sutaupymai	7 519 867	16 602 554	613 986	652 838	694 011	737 991	784 557	834 227	886 832	943 076	1 002 530	1 066 068	1 133 406	1 204 969	1 281 355
H.1.3.	Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai	118 894 206	242 284 301	9 794 495	10 055 494	10 323 693	10 599 296	10 882 510	11 173 551	11 472 639	11 780 002	12 095 872	12 420 491	12 754 105	13 096 969	13 449 344
H.1.4.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.1.5.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.1.6.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.1.7.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.2.	SE žala (pasirinkite SE žalos komponentą)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.2.1.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.2.2.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.2.3.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
J.	Paslaugos pokyčio rezultatas (PPR): Modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus, keleivių km per metus	797 426 999	1 357 642 752	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448	56568448

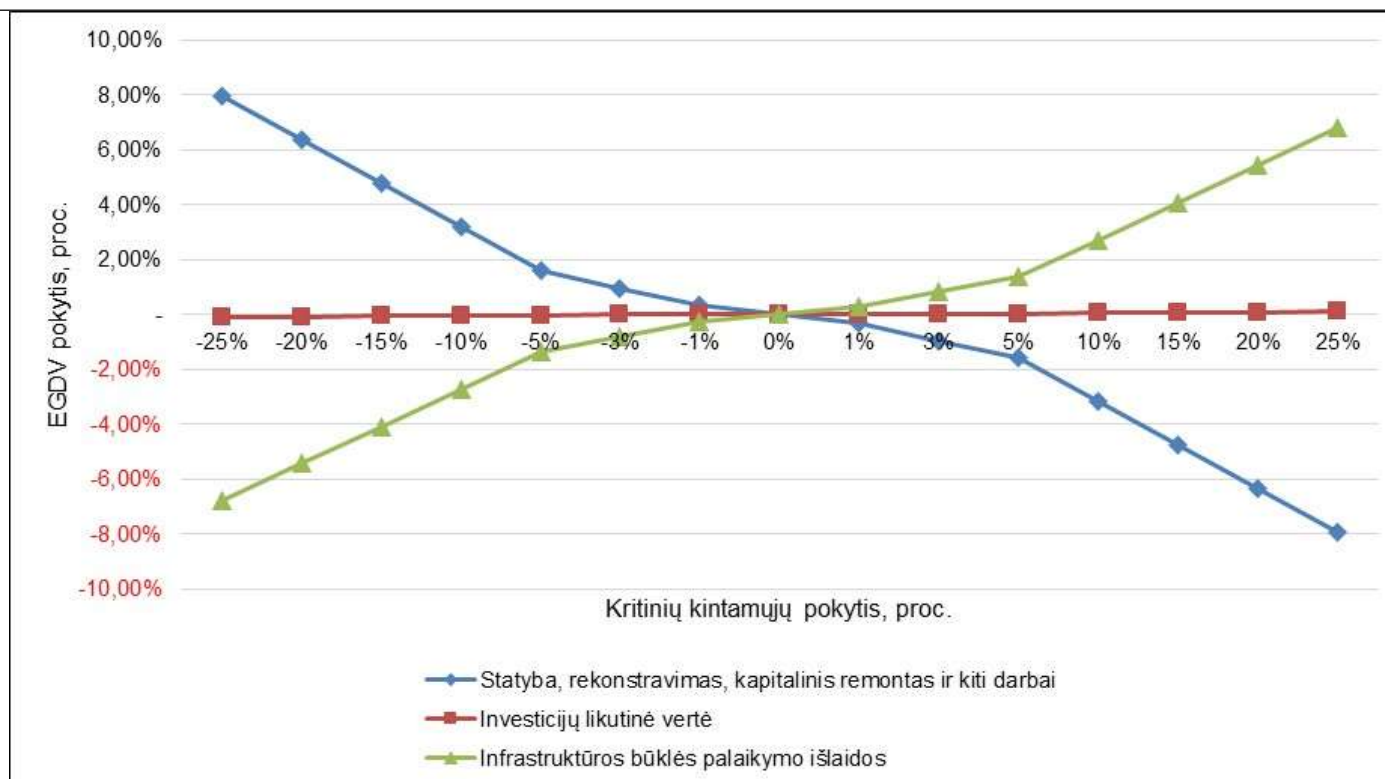
Lentelė 8.8. Projekto 1 Alternatyvos socialinis – ekonominis poveikis ir paslaugos pokyčio rezultatas (tęsinys)



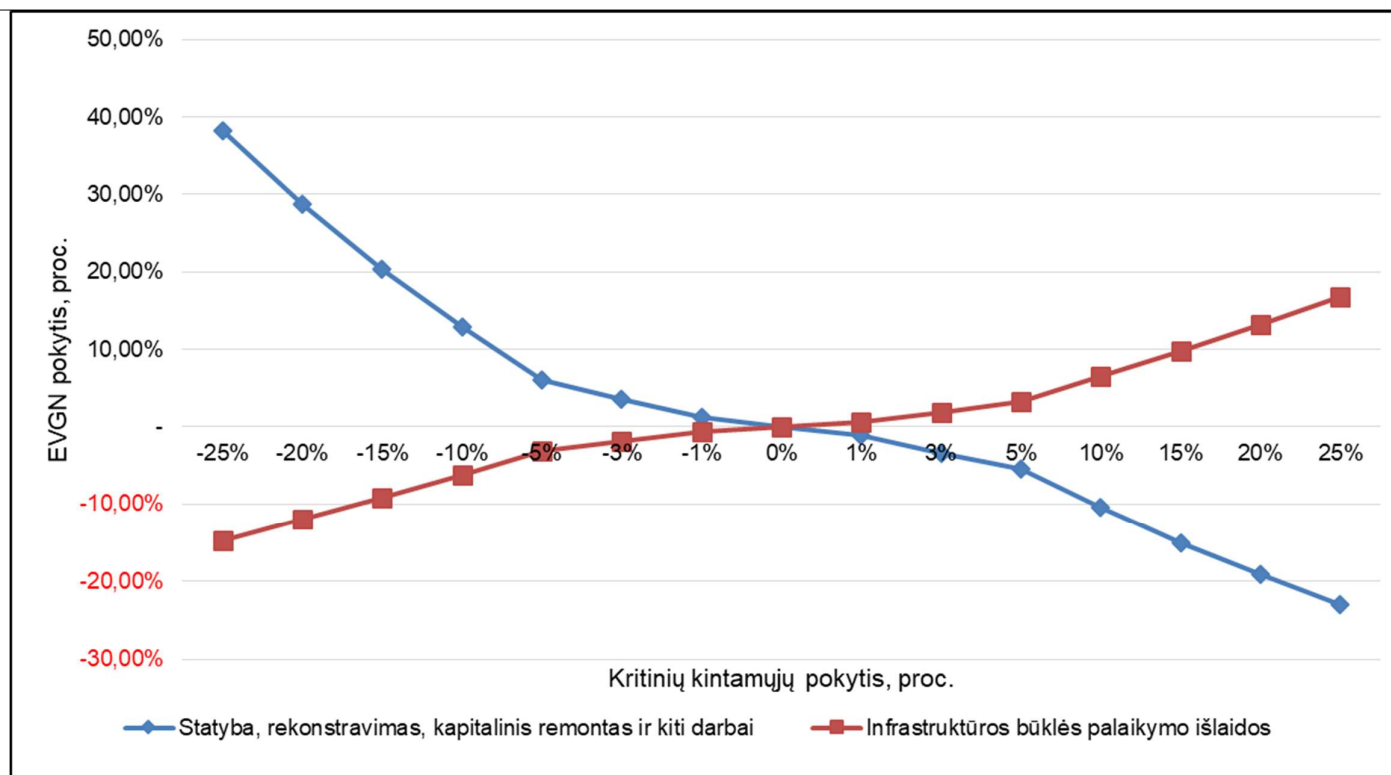
Paveikslas 8.2. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka FGDV (I) rodikliui



Paveikslas 8.3. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka FVGN (I) rodikliui



Paveikslas 8.4. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka EGDV rodikliui



Paveikslas 8.5. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka EVGN rodikliui