

Investicijų projektas

**Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo
nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimas**

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	13
2 PROJEKTO TURINYS.....	15
2.1 Tikslas ir uždaviniai.....	15
2.2 Sąsajos su kitais projektais	15
2.3 Tikslinės grupės ir poveikio ribos.....	16
2.4 Projekto organizacija	16
2.5 Paslaugos pokyčio rezultatas	17
3 GALIMYBĖS IR ALTERNATYVOS	19
3.1 Esamos situacijos aprašymas	19
3.2 Galimos projekto veiklos	20
3.3 Alternatyvų sudarymas	21
3.4 Analizės metodo pasirinkimas	21
4 FINANSINĖ ANALIZĖ.....	22
4.1 Projekto ataskaitinis laikotarpis	22
4.2 Finansinė diskonto norma	22
4.3 Projekto lėšų srautai.....	22
4.3.1 Projekto investicijos	22
4.3.2 Investicijų likutinė vertė	23
4.3.3 Projekto veiklos pajamos.....	23
4.3.4 Projekto veiklos išlaidos.....	23
4.3.5 Projekto mokesčiai	23
4.3.6 Projekto finansavimas	24
4.4 Projekto finansiniai rodikliai	24
4.4.1 Investicijų rodikliai.....	24
4.4.2 Išvada dėl finansinio gyvybingumo.....	24
4.4.3 Kapitalo rodikliai.....	24
4.4.4 Rodiklių palyginimas.....	25
5 EKONOMINĖ ANALIZĖ.....	26
5.1 Rinkos kainų perskaičiavimas į ekonomines	26

5.2	Socialinė diskonto norma.....	26
5.3	Socialinė-ekonominė nauda	26
5.3.1	Socialinio-ekonominio poveikio naudos ir žalos komponentai.....	26
5.3.2	Poveikio tikslinei grupei mastas ir nauda	26
5.4	Socialinio-ekonominio poveikio rodikliai	27
5.4.1	Ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV).....	27
5.4.2	Ekonominė vidinė gražos norma (EVGN)	27
5.4.3	Ekonominės naudos ir išlaidų santykis (ENIS)	28
5.5	Optimalios alternatyvos pasirinkimas SNA metodu.....	28
6	JAUTRUMAS IR RIZIKOS	29
6.1	Jautrumo analizė	29
6.1.1	IP kintamieji	29
6.1.2	Kintamųjų tarpusavio priklausomumo eliminavimas.....	29
6.1.3	Elastingumo analizė.....	29
6.1.4	Kritiniai kintamieji ir lūžio taškai.....	30
6.2	Scenarijų analizė	30
6.3	Kintamųjų tikimybės.....	31
6.4	Rizikų vertinimas	31
6.4.1	Rizikos įverčiai	31
6.4.2	Rizikos įverčių priskyrimas rizikos grupėms	31
6.4.3	Rizikos paskirstymas	31
6.5	Rodikliai su rizika	32
6.6	Rizikos priimtinumai	32
6.7	Rizikų valdymo veiksmai	32
7	VYKDYMO PLANAS.....	34
7.1	Projekto trukmė ir etapai.....	34
7.2	Projekto vieta	36
7.3	Projekto komanda	36
7.4	Projekto prielaidos ir tęstinumas.....	36
7.5	Kitos išvados.....	37
8	PRIEDAI	38
	Priedas Nr. 1	38
	Priedas Nr. 2	39
	Priedas Nr. 3	43

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	17
Paveikslas 3.1. Rekonstruojamo objekto vieta.....	19
Paveikslas 8.1. AB „Via Lietuva“ organizacinė struktūra	38
Paveikslas 8.2. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka FGDV (I) rodikliui.....	43
Paveikslas 8.3. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka FVGN (I) rodikliui.....	44
Paveikslas 8.4. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka EGDV rodikliui	45
Paveikslas 8.5. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka EVGN rodikliui	46

Lentelių sąrašas

Lentelė 1.1. Valstybinės reikšmės kelių ilgis, 2019-2023 m.....	9
Lentelė 1.2. Utenos rajono savivaldybės gyventojų skaičiaus kaita 2020-2024 m.	10
Lentelė 1.3. Lietuvos Respublikos gyventojų skaičiaus prognozė 2030-2070 m.....	10
Lentelė 1.4. Projektui aktualių teisės aktų apžvalga.....	13
Lentelė 2.1. „Via Lietuva“ rekvizitai.....	16
Lentelė 2.2. Problemos ir jų priežastys, siekiami paslaugos pokyčio rezultatai.....	17

Lentelė 3.1. Projekto problema, priežastys, galimos veiklos bei minimalūs rezultatai	21
Lentelė 4.1. Projekto 1 Alternatyvos investicijos.....	22
Lentelė 4.2. Projekto 1 Alternatyvos finansavimo šaltiniai.....	24
Lentelė 4.3. Projekto alternatyvos investicijų rodikliai, Eur	24
Lentelė 4.4. Projekto alternatyvos kapitalo rodikliai, Eur	25
Lentelė 4.5. Projekto alternatyvos finansiniai rodikliai.....	25
Lentelė 5.1. Projekto įgyvendinimo 1 Alternatyvos ekonominių rodiklių palyginimas.....	28
Lentelė 6.1. Kritinių kintamųjų lūžio taškai	30
Lentelė 6.2. Pesimistinio ir optimistinio scenarijų analizė	31
Lentelė 6.3. Projekto rizika ir jos valdymas	33
Lentelė 7.1. Projekto įgyvendinimo grafikas.....	35
Lentelė 7.2. Projekto loginis pagrindimas	37
Lentelė 8.1. Projekto 1 Alternatyvos investicijos.....	39
Lentelė 8.2. Projekto 1 Alternatyvos investicijos (tęsinys)	39
Lentelė 8.3. Projekto 1 Alternatyvos veiklos išlaidos	40
Lentelė 8.4. Projekto 1 Alternatyvos veiklos išlaidos (tęsinys).....	40
Lentelė 8.5. Projekto 1 Alternatyvos finansavimas	41
Lentelė 8.6. Projekto 1 Alternatyvos finansavimas (tęsinys)	41
Lentelė 8.7. Projekto 1 Alternatyvos socialinis – ekonominis poveikis ir paslaugos pokyčio rezultatas.....	42
Lentelė 8.8. Projekto 1 Alternatyvos socialinis – ekonominis poveikis ir paslaugos pokyčio rezultatas (tęsinys).....	42

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 ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimą.

Projektui pagrįsti svarstoma ši alternatyva:

1 Alternatyva. Įgyvendinant šią **1 Alternatyvą**, numatoma atlikti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstrukciją. Bendra investicijų vertė – 7 116 947,45 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) neigiama, alternatyva negeneruoja investicijų finansinės grąžos. 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) neigiama, alternatyva negeneruoja kapitalo grąžos.

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)	-3 288 113
Finansinė vidinė grąžos norma investicijoms - FVGN(I)	-12,10%
Finansinė modifikuota vidinė grąžos norma investicijoms - FMVGN(I)	1,90%
Finansinis naudos ir išlaidų santykis - FNIS	0,53
Finansinis gyvybingumas (realiųjų išlaidų)	Taip
Finansinė grynoji dabartinė vertė kapitalui - FGDV(K)	-3 288 112
Finansinė vidinė grąžos norma kapitalui - FVGN(K)	-12,10%
Ekonominė grynoji dabartinė vertė - EGDV	2 527 600
Ekonominė vidinė grąžos norma - EVGN	11,26%
Ekonominės naudos ir išlaidų santykis - ENIS	1,51

Atlikus jautrumo analizę, buvo nustatyti kritiniai kintamieji: statyba, rekonstravimas, kapitalinis remontas ir kiti darbai; infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos; kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai.

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 2023-2024 metus. Įgyvendinus investicijų projektą, t. y. atlikus valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstrukciją, Utenos rajono savivaldybės gyventojams bus užtikrinamas patogesnis ir saugesnis gyvenamųjų vietovių pasiekiamumas, pagerės šalia kelio ruožų esančių vietovių susisiekimo sąlygos. 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.

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 turkiniams 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 kelius, 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;

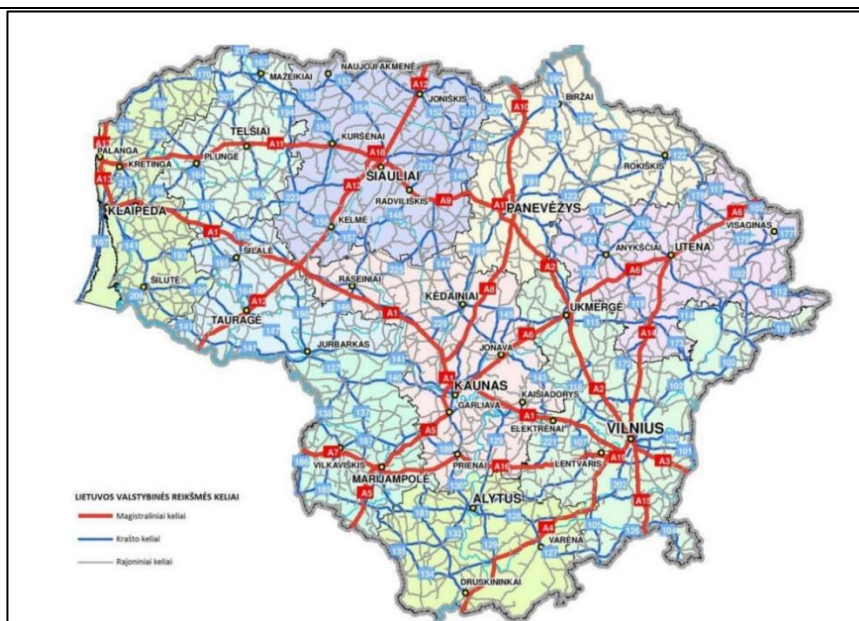
- Krašto keliai ir jų tęsiniai – gatvių važiuojamosios dalys. Šiais keliais vyksta intensyvus transporto priemonių eismas tarp Lietuvos Respublikos teritorijos administracinių centrų, taip pat tranzitinio ir turistinio transporto priemonių eismas. Krašto kelių bendras ilgis – 4 925 km;

- 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–Kaliningradas); Rytų–Vakarų kryptimi: IX koridorius; IXB koridoriaus šaka (Kijevas–Minskas–Vilnius–Klaipėda); IXD koridorius (Kaunas–Kaliningradas);

- Europinės reikšmės magistralės: E67 (Helsinkis–Talinas–Ryga–Panevėžys–Kaunas–Varšuva–Vroclavas–Praha); E28 (Berlynas–Gdanskas–Karaliaučius–Marijampolė–Prienai–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 – rekonstruotas valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožas nuo 93,726 iki 95,653 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 (rekonstruoto valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km) paklausą atstovauja Utenos rajono savivaldybės gyventojai (susisiekimo srityje). Nors kelias nėra pagrindinio TEN-T tinklo dalis, tačiau yra vienas intensyviausių kelių šalyje, todėl svarbus visiems šalies gyventojams.

Utenos rajono savivaldybėje 2024 m. pradžioje gyveno 39 539 gyventojai. Utenos rajono savivaldybės gyventojų skaičius nagrinėjamu 2020-2024 m. laikotarpiu didėjo, žr. 1.2 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 1.2. 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. 1.3 lentelę. Daroma prielaida, kad panašia tendencija keisis ir Molėtų bei Utenos rajono savivaldybės gyventojų skaičius.

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 1.3. Lietuvos Respublikos gyventojų skaičiaus prognozė 2030-2070 m.

Šaltinis: Valstybės duomenų agentūra

Remiantis Lietuvos Respublikos skaičiaus prognoze, proporcingai apskaičiuojamas Utenos rajono savivaldybės gyventojų skaičius (2049 m. – 32 387 gyventojai). Nors prognozuojamas Lietuvos Respublikos (ir Utenos rajono savivaldybės) gyventojų skaičius nežymiai mažėja, tačiau

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

paskutiniais 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 Commision, 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 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 ateinantį dešimtmetį valstybėje

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
	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 plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa	I 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 plėtros 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 Plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros 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 plėtros programos lėšos) ir ES Sanglaudos fondo lėšos. Pažangos priemonės projektų sąrašė numatytas konkretus projektas „Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimas“.
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“ veiklų „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 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	Programoje numatytas 5.3 uždavinys „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“, uždaviniui

Dokumentas	Projektui aktualios nuostatos
ministerijos susisiekimo plėtros programa	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 1.4. Projektui aktualių teisės aktų apžvalga

2021 m. rugpjūčio 2 d. sudaryta faktinė valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimo techninio projekto koregavimo ir projekto vykdymo priežiūros sutartis Nr. S-852; 2023 m. vasario 22 d. sudaryta faktinė ekspertizės sutartis Nr. S-132; 2023 m. rugsėjo 14 d. sudaryta faktinė techninės priežiūros sutartis Nr. S-1009; 2023 m. rugsėjo 19 d. sudaryta faktinė rangos darbų sutartis Nr. S-1026.

Viešojo 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 sukurama 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 spręsti 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 ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimą.

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 ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimas“ turi tiesiogines sąsajas su kitu „Via Lietuva“ vykdytu projektu, tvarkant kelią A14 Vilnius-Utena:

„Via Lietuva“ (buvusi VĮ 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-Maišiagalė-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 įsijungė 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 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.

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 išskiriama ši projekto tiesioginė tikslinė grupė:

- Utenos rajono savivaldybės gyventojai (tikslinės grupės apimtis 2024 m. – 39 539 asmenys).

Geografiškai projektas apima veiklas Utenos rajono savivaldybėje. Socialinės projekto ribos – projekto naudą gaus Utenos rajono savivaldybės gyventojai, kuriems bus užtikrinamas patogesnis ir saugesnis gyvenamųjų vietovių pasiekiamumas, pagerės šalia kelio ruožų esančių vietovių susisiekimo sąlygos. 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**.

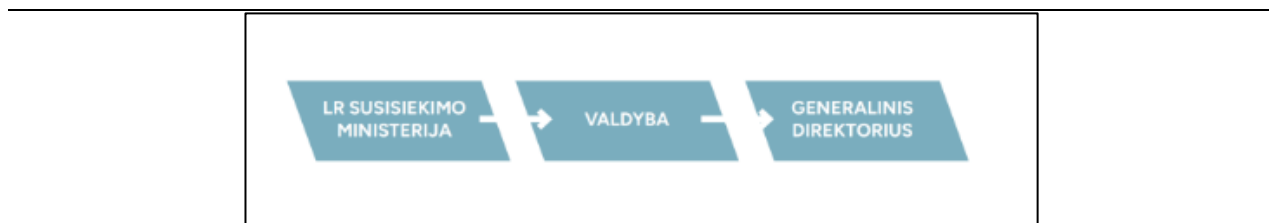
Institucijos pavadinimas	„Via Lietuva“
Teisinė forma	Akcinė bendrovė
Adresas	Kauno g. 22, LT-03212 Vilnius
Tel. Nr.	+370 5 232 9600
Interneto svetainė	https://vialietuva.lt/
Generalinis direktorius	Marius Švaikauskas

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 teises ir pareigas įgyvendinanti institucija – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, kolegialus valdymo organas – valdyba ir vienasmenis valdymo organas – generalinis direktorius, žr. **2.1 pav.** „Via Lietuva“ organizacinė struktūra pateikta **Priede Nr. 1**.

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>



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 teisės 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 plėtos 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“ – 3 791 973“, 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 – 3 791 973.

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“ – 1,927 km.

Rezultato rodiklio – „Naujai pastatytų, rekonstruotų, atnaujintų ar modernizuotų kelių naudotojų skaičius per metus, keleivių km per metus“ – 3 791 973.

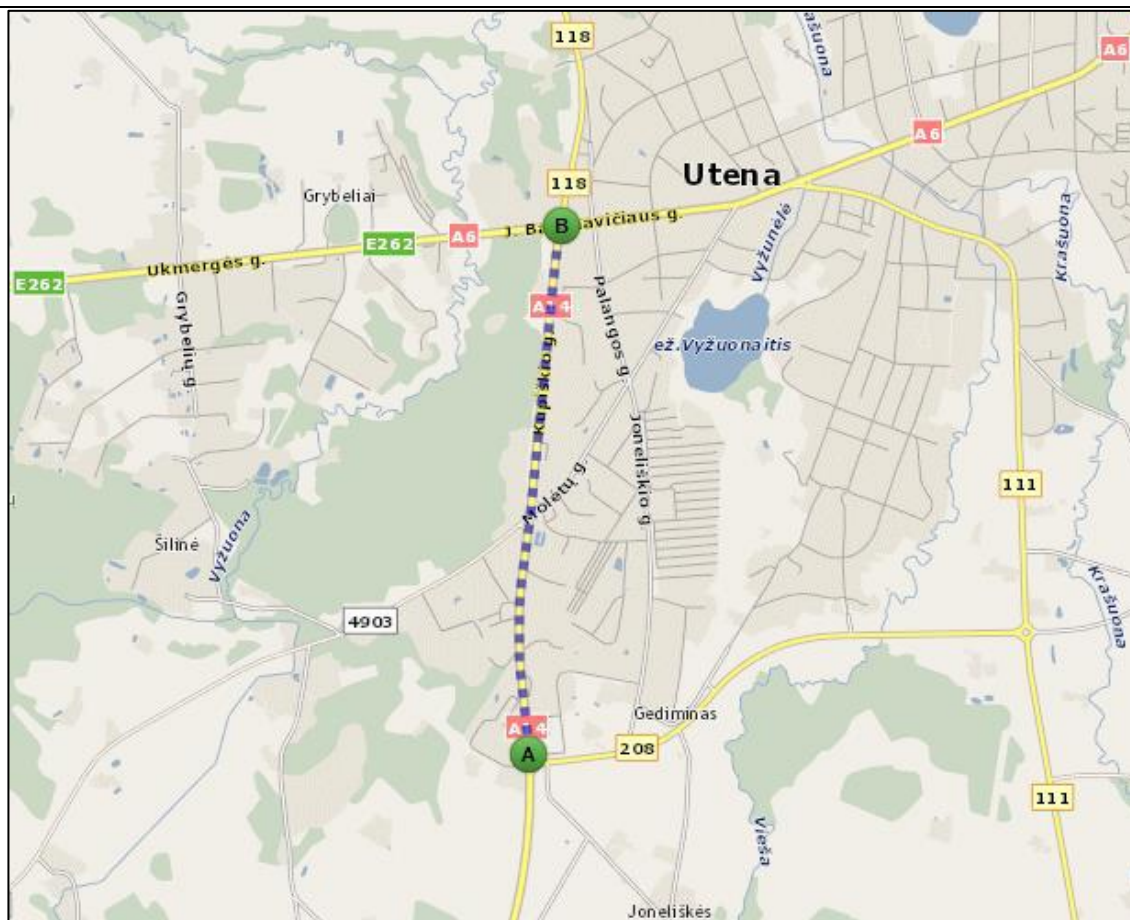
Igyvendinus investicijų projektą, bus rekonstruota 1,927 km valstybinės reikšmės magistralinio kelio.

Projekto rezultatais naudosis ir projekto teikiamą naudą gaus Utenos rajono savivaldybės gyventojai, kuriems bus užtikrinamas patogesnis ir saugesnis gyvenamųjų vietovių pasiekiamumas, pagerės šalia kelio ruožų esančių vietovių susisiekimo sąlygos. 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

Nagrinėjamo valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožas sutampa su Kupiškio gatve (žr. **3.1 pav.**). Rekonstruojamo ruožo pradžia yra už žiedinės sankryžos su krašto keliu Nr. 208 Pietrytinis Utenos aplinkkelis. Sankryža su Molėtų gatve, kuri sutampa su rajoniniu keliu Nr. 4903 Utena-Pakalniiai-Alanta - šviesoforinė. Dėl smailaus sankryžos kelių susikirtimo įrengti dešininiai apvažiavimai važiuojant iš Molėtų gatvės. Rekonstruojamo ruožo pabaiga yra sankryža su J. Basanavičiaus gatve kuri sutampa su magistraliniu keliu A6 Kaunas-Zarasai-Daugpilis. Toliau Kupiškio gatvė už sankryžos sutampa su krašto keliu Nr. 118 Kupiškis-Utena.



Paveikslas 3.1. Rekonstruojamo objekto vieta

Šaltinis: Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimo projekto koregavimas, UAB „TEC Infrastructure“, 2023 m.

Sankryžoje eismas reguliuojamas šviesoforais, yra įrengtos skiriamosios salelės su trinkelų danga. Kelią (gatvę) daugiausiai supa komercinės paskirties teritorijos. Artimiausi pastatai nuo kelio (gatvės) nutolę apie 11 m atstumu nuo kelio (gatvės) dangos.

Rekonstruojamą kelią kerta dujotiekis, žemos įtampos elektros orinės linijos, žemos ir aukštos įtampos požeminės elektros linijos, fekalinė kanalizacija, lietaus nuotekų tinklai, vandentiekis ir ryšių tinklai, drenažo linija. Ruožą kerta betoninė $\varnothing 625$ mm skersmens pralaida.

Visi kelio statiniai turi suformuotus ir įregistruotus žemės sklypus. Žemės sklypų savininkas – Lietuvos Respublika. Patikėtinis – „Via Lietuva“ (buvusi AB Lietuvos automobilių kelių direkcija). Pateikiami žemės sklypų, kuriuose numatomi projektiniai sprendiniai, unikalūs daiktų numeriai:

- Valstybinės reikšmės magistralinis kelias Nr. A14 Vilnius–Utena, unikalus daikto Nr. 4400-5246-7284;
- Valstybinės reikšmės rajoninis kelias Nr. 4903 Utena–Pakalniai–Alanta, unikalus daikto Nr. 4400-4252-1420;
- Valstybinės reikšmės magistralinis kelias Nr. A6 Kaunas–Zarasai–Daugpilis, unikalus daikto Nr. 4400-2274-7597;
- Valstybinės reikšmės krašto kelias Nr. 118 Kupiškis–Utena, unikalus daikto Nr. 4400-5342-9877;
- Valstybinės reikšmės krašto kelias Nr. 118 Kupiškis–Utena, unikalus daikto Nr. 4400-2634-8214⁸.

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 eismo saugai⁹. 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 ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimas“ yra įtrauktas į Pažangos priemonės projektų sąrašą (Nr. 2.8) 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 (rekonstrukcija). Transporto srautų planavimo, eismo saugos ir infrastruktūros atsiperkamumo požiūriu tinkamiausias techninis sprendimas buvo pasirinktas 2023 m. parengtame techniniame darbo projekte, atlikus projektinių sprendinių analizę ir aptarimą su visuomene. Techninio projekto sprendiniai atitinka 2021 m. atlikto Kelio saugumo audito reikalavimus.

⁸ Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius–Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimo projekto koregavimas, UAB „TEC Infrastructure“, 2023 m.

⁹ „Via Lietuva“ 2023 m. metinis pranešimas.

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).

Problema	Pagrindinės priežastys	Strateginio (Paslaugos) lygmens veiklos	Galimos veiklos ir techninio lygmens alternatyvos	Siekiami minimalūs rezultatai
Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybės 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 – 3 791 973.

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 ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstrukciją.

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**“ – **3 791 973**“.

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 (2 metų projekto veiklų 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 7 116 947,45 Eur (žr. 4.1 lentelę). Rangos darbų vertė – 7 024 717,94 Eur, nustatyta pagal 2023-09-19 faktinę sutartį Nr. S-1026 (sudaryti susitarimai dėl papildomų ir (ar) neatliekamų darbų: 2024-08-06 Nr. S-770; 2024-09-18 Nr. S-955; 2024-09-18 Nr. S-949; 2024-09-18 Nr. S-950). Techninio darbo projekto koregavimo vertė – 39 458,10 Eur, projekto vykdymo priežiūros vertė – 3 563,45 Eur, nustatyta pagal faktinę 2021-08-02 sutartį Nr. S-852. Ekspertizės suma – 24 187,90 Eur, nustatyta pagal faktinę 2023-02-22 sutartį Nr. S-132. Statybos darbų techninės priežiūros suma – 25 020,06 Eur, nustatyta pagal 2023-09-14 faktinę sutartį Nr. S-1009.

Investicijos	Vertė, Eur
Rangos darbai	7 024 717,94
Projektavimas	39 458,10
Ekspertizė	24 187,90
Techninė priežiūra	25 020,06
Projekto vykdymo priežiūra	3 563,45
Iš viso	7 116 947,45

Lentelė 4.1. Projekto 1 Alternatyvos investicijos

Vadovaujantis Investicijų projektų rengimo metodika, projekto investicijų, kurios vykdomos 2023-2024 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 danga – 25 metai).

Likutinė vertė ataskaitinio laikotarpio pabaigoje **1 Alternatyvos** vykdymo atveju sudaro 0 Eur. Detalūs skaičiavimai pateikiami skaičiuoklės prielaidų 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

Įgyvendinant **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 IRI¹⁰ pasiekia 4,5, o paprastas remontas – kuomet IRI pasiekia 3,5 ir 3,7) 2025 m. būtų atliekamas valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km kapitalinis remontas ir kas 10 metų (2035 m. ir 2045 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 – 1,927 km, taigi kapitalinio remonto išlaidos sudarytų 4 000 773,81 Eur, paprastojo remonto išlaidos – 966 434,82 Eur.

Atliekant projekto investicijas, papildomas A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km kapitalinis remontas nebūtų atliekamas, tačiau kas 10 metų (2034 m. ir 2044 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 įskaičiuotas į investicijų vertę, nebus mokami.

¹⁰ IRI – tarptautinis kelio dangos nelygumo indeksas (angl. *International Roughness Index*).

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 – 7 116 947,45 Eur, 100 proc. finansavimo sudarys valstybės biudžeto (Kelių priežiūros ir plėtros programos) lėšos, žr. **4.2 lentelę**.

Finansavimas	Eur	Proc.
Valstybės biudžeto lėšos (KPPP)	7 116 947,45	100,00%
Iš viso	7 116 947,45	100,00%

Lentelė 4.2. 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 gryniosios dabartinės vertės (FGDV) investicijoms ir finansinės vidinės grąžos normos (FVGN) investicijoms reikšmės yra neigiamos – žr. **4.3 lentelę**.

Investicijų rodikliai	1 Alternatyva
Finansinė grynoji dabartinė vertė investicijoms - FGDV(I)	-3 288 113
Finansinė vidinė grąžos norma investicijoms - FVGN(I)	-12,10%

Lentelė 4.3. 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 gryniosios dabartinės vertės (FGDV) kapitalui ir finansinės vidinės grąžos normos (FVGN) kapitalui reikšmės yra neigiamos, žr. **4.4 lentelę**.

	Kapitalo rodikliai	1 Alternatyva
	Finansinė grynoji dabartinė vertė kapitalui - FGDV(K)	-3 288 112
	Finansinė vidinė grąžos norma kapitalui - FVGN(K)	-12,10%

Lentelė 4.4. Projekto alternatyvos kapitalo rodikliai, Eur

4.4.4 Rodiklių palyginimas

Projekto įgyvendinimo „1 Alternatyvos“ finansiniai investicijų rodikliai yra neigiami ir nepriimtini, žr. 4.5 lentelę.

Finansiniai rodikliai	1 Alternatyva	Išvados
Finansinė grynoji dabartinė vertė investicijoms - FGDV(I)	-3 288 113	FGDV(I) neigiama, alternatyva neatsiperkanti.
Finansinė vidinė grąžos norma investicijoms - FVGN(I)	-12,10%	FVGN(I) neigiama, alternatyva negeneruoja investicijų finansinės grąžos.
Finansinis naudos ir išlaidų santykis - FNIS	0,53	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)	-3 288 112	Alternatyvos FGDV(K) reikšmės neigiamos, alternatyva nesukuria finansinės naudos.
Finansinė vidinė grąžos norma kapitalui - FVGN(K)	-12,10%	Alternatyvos FVGN(K) neigiama, alternatyva negeneruoja kapitalo grąžos.

Lentelė 4.5. 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. Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai;

5.3.2 Poveikio tikslinei grupei mastas ir 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. „Via Lietuva“ 2022 m. duomenimis, IRI prieš projektą – 4,5, „Via Lietuva“ 2024 m. duomenimis, IRI po projekto – 0,96. Kelių

transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymų, įkainis, kai $IRI = 4,5$ (prieš projekto įgyvendinimą), lengviesiems automobiliams sudaro 0,37, mažiems autobusams (iki 20 vietų), lengviesiems 2 ašių krovininiams automobiliams (iki 3.5 t) sudaro 0,92, autobusams (21 ir daugiau vietų), vidutiniams ir/ar sunkiems 2 ašių krovininiams automobiliams (nuo 3.5 t) sudaro 1,295, 3 ir > ašių krovininiams automobiliams) (tipiškai nuo 5.5 t) sudaro 1,39¹¹.

Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymų, įkainis, kai $IRI = 0,96$ (po projekto įgyvendinimo), lengviesiems automobiliams sudaro 0,2976, mažiems autobusams (iki 20 vietų), lengviesiems 2 ašių krovininiams automobiliams (iki 3.5 t) sudaro 0,7488, autobusams (21 ir daugiau vietų), vidutiniams ir/ar sunkiems 2 ašių krovininiams automobiliams (nuo 3.5 t) sudaro 1,152, 3 ir > ašių krovininiams automobiliams) (tipiškai nuo 5.5 t) sudaro 1,2192¹².

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 2025-2049 m. laikotarpį sudarys 9 999 255 Eur. Detalūs socialinės-ekonominės naudos skaičiavimai pateikiami skaičiuoklės dalyje „**Ek. Nauda**“.

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

5.4 Socialinio-ekonominio poveikio rodikliai

Pagrindiniai socialinės-ekonominės analizės rezultatai vertinami šiais rodikliais: Ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV), ekonominė vidinė gražos 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 gražą, kurią visuomenė tikisi gauti iš pokyčiui įgyvendinti skiriamų lėšų.

5.4.2 Ekonominė vidinė gražos norma (EVGN)

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

¹¹ IRI 4,5 skaičiuojamas kaip IRI reikšmių, pateikiamų Investicijų projektų rengimo metodikos 5-6 prieduose 4 ir 5 reikšmių vidurkis.

¹² IRI 0,96 apskaičiuojamas dauginant IRI reikšmę 1, pateikiamų Investicijų projektų rengimo metodikos 5-6 prieduose, padauginus iš 0,96.

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	2 527 600	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	11,26%	Alternatyvos EVGN yra didesnė nei pritaikyta socialinė diskonto norma (5 proc.), todėl alternatyva teikia socialinę-ekonominę naudą.
Ekonominis naudos ir išlaidų santykis - ENIS	1,51	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; 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;
- Infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos;
- Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai.

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 grynajai dabartine verte išreikštomis išlaidoms. Ekonominės analizės atveju lūžio taškas – tai kritinio kintamojo reikšmė, kurią pasiekus EGDV tampa lygi nuliui, ENIS - vienetui, VGN – SDN, t. y. projekto sukuriamą socialinę-ekonominę naudą tik minimaliai siekia priimtina reikšmė, 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	10 432 412
Infrastruktūros būklės palaikymo išlaidos	170 649
Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai	2 495 050

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 atskiuro kintamojo įtaka projekto rodikliams. Atliekant scenarijų analizę, įvertinama šių kritinių kintamųjų bendra įtaka priklausomai nuo pasirinkto analizės metodo aktualiems 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 tariausiai pesimistinei ir tariausiai 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)	-4 110 140	-3 616 924	-3 288 113	-2 959 301	-2 466 085
Finansinė vidinė grąžos norma investicijoms - FVGN(I)	-12,10%	-12,10%	-12,10%	-12,10%	-12,10%
Finansinė modifikuota vidinė grąžos norma investicijoms - FMVGN(I)	1,90%	1,90%	1,90%	1,90%	1,90%
Ekonominė grynoji dabartinė vertė - EGDV	1 903 837	2 278 095	2 527 600	2 777 105	3 151 363
Ekonominė vidinė grąžos norma - EVGN	9,04%	10,28%	11,26%	12,39%	14,51%

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 priimtinumas

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 71,4 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	Paiškinimas (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, 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	Nukrypstama 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 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.

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										
		Ketvirtis		I			II			III			IV	
		Mėnuo		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
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 ruože nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimas, Utenos rajono savivaldybės teritorijos 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 įgyvendinančiajai 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 tęstinumas

Projekto rezultatais naudosis ir projekto teikiama nauda gaus Utenos rajono savivaldybės gyventojai, kuriems bus užtikrinamas patogesnis ir saugesnis gyvenamųjų vietovių pasiekiamumas, pagerės šalia kelio ruožų esančių vietovių susisiekimo sąlygos. 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.

Įgyvendinus investicijų projektą, t. y. atlikus valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstrukciją, bus pagerinta „Via Lietuva“ teikiamos transporto infrastruktūros plėtos 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 ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstrukciją.

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) neigiama, alternatyva negeneruoja investicijų finansinės grąžos. 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) neigiama, alternatyva negeneruoja kapitalo grąžos.

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**.

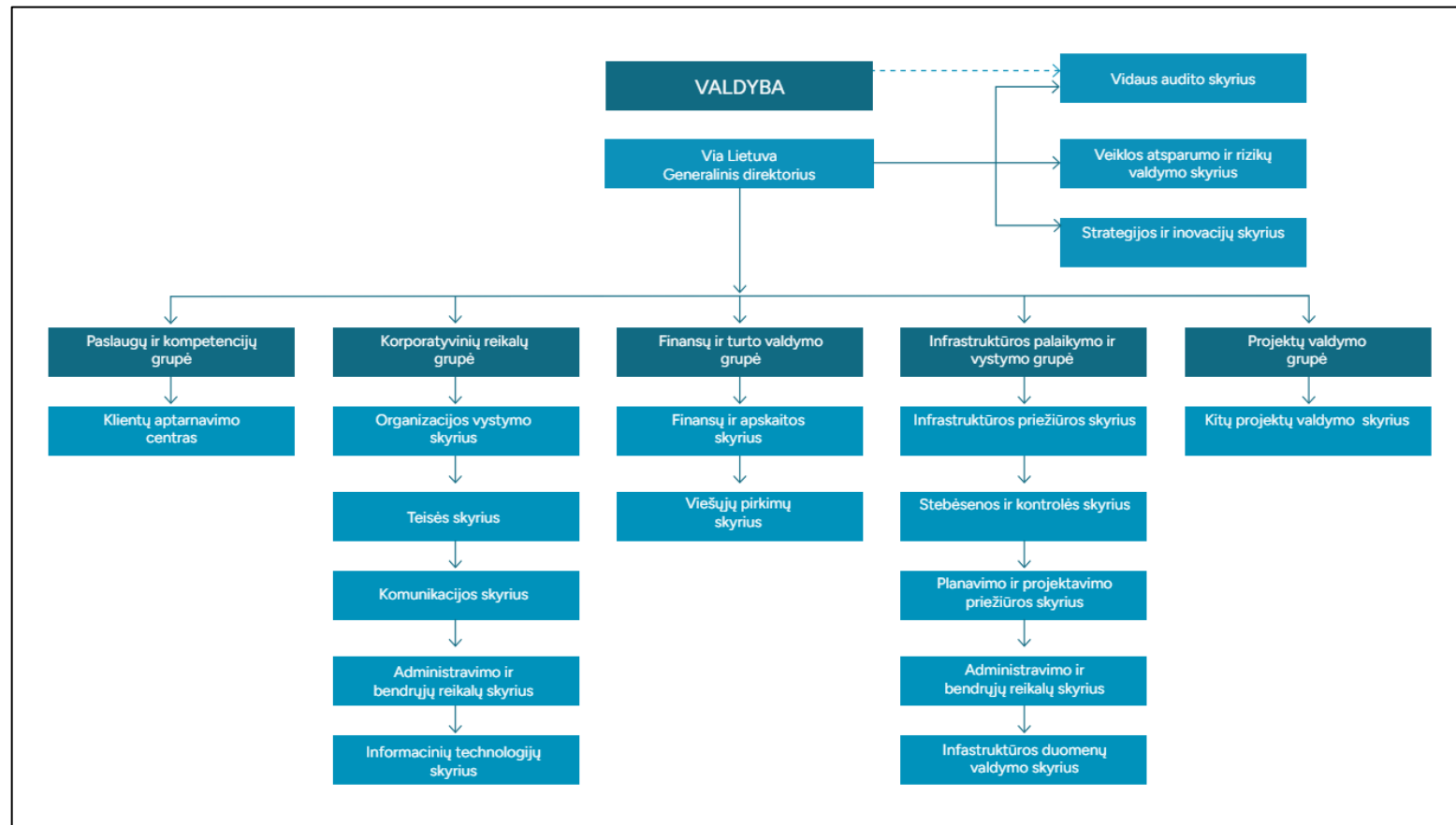
Projekto tikslas	Pagerinti Lietuvos transporto infrastruktūrą ir teikiamų paslaugų kokybę.		
Uždavinys	Projekto veikla	Fizinio rodiklio pavadinimas ir matavimo vienetas	Fizinio rodiklio siekiama reikšmė
1. Pagerinti valstybinės reikšmės magistralinių kelių infrastruktūros kokybinius techninius parametrus.	1.1 Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A14 Vilnius-Utena ruožo nuo 93,726 iki 95,653 km rekonstravimas.	1.1. Rekonstruota valstybinės reikšmės magistralinių kelių, km.	1,927

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	6 946 596	7 116 947	2 687 803	4 429 145	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	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	6 855 053	7 024 718	2 613 438	4 411 280	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	0
A.5.	Projektavimo, techninės priežiūros ir kitos su investicijomis į ilgalaikį turtą (A.1.-A.4.) susijusios paslaugos	91 542	92 230	74 365	17 865	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	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	0	0	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	6 946 596	7 116 947	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	6 855 053	7 024 718	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	91 542	92 230	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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	-3 658 483	-4 000 774	0	0	-4 000 774	0	0	0	0	0	0	0	0	966 435	-966 435	0
D.1.	Veiklos išlaidos	-3 658 483	-4 000 774	0	0	-4 000 774	0	0	0	0	0	0	0	0	966 435	-966 435	0
D.1.1.	Žaliavos	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	-3 658 483	-4 000 774	0	0	-4 000 774	0	0	0	0	0	0	0	0	966 435	-966 435	0
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	3 658 483	4 000 774	0	0	4 000 774	0	0	0	0	0	0	0	0	-966 435	966 435	0

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	-3 658 483	-4 000 774	0	0	0	0	0	0	0	966 435	-966 435	0	0	0	0
D.1.	Veiklos išlaidos	-3 658 483	-4 000 774	0	0	0	0	0	0	0	966 435	-966 435	0	0	0	0
D.1.1.	Žaliavos	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	-3 658 483	-4 000 774	0	0	0	0	0	0	0	966 435	-966 435	0	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	3 658 483	4 000 774	0	0	0	0	0	0	0	-966 435	966 435	0	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	7 998 477	9 049 817	2 687 803	4 429 145	0	0	0	0	0	0	0	0	0	966 435	0	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	7 998 477	9 049 817	2 687 803	4 429 145	0	0	0	0	0	0	0	0	0	966 435	0	0
G.2.1.	Viešosios lėšos (valstybės, savivaldybės biudžetai, kiti viešųjų lėšų šaltiniai)	7 998 477	9 049 817	2 687 803	4 429 145	0	0	0	0	0	0	0	0	0	966 435	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	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	7 998 477	9 049 817	0	0	0	0	0	0	0	966 435	0	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	7 998 477	9 049 817	0	0	0	0	0	0	0	966 435	0	0	0	0	0
G.2.1.	Viešosios lėšos (valstybės, savivaldybės biudžetai, kiti viešųjų lėšų šaltiniai)	7 998 477	9 049 817	0	0	0	0	0	0	0	966 435	0	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

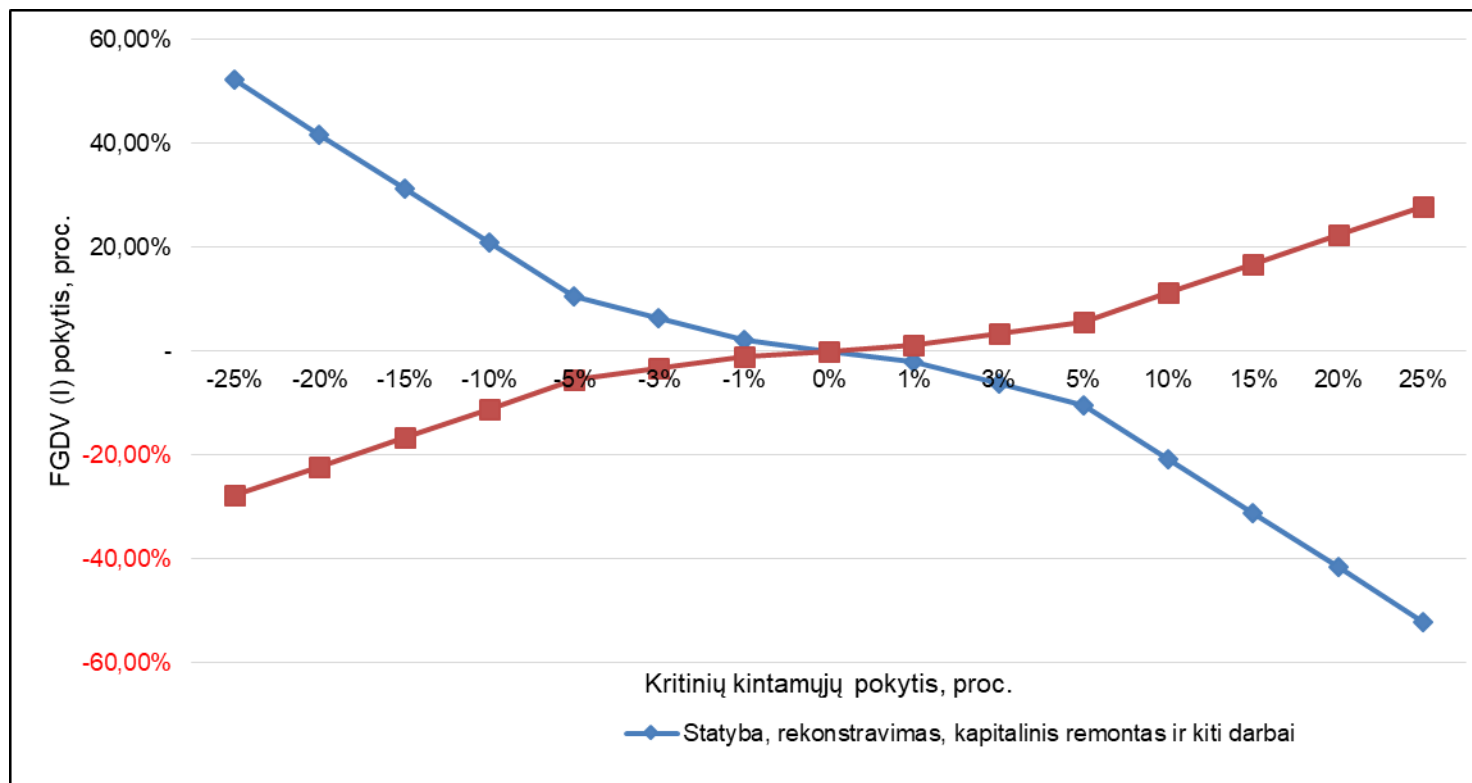
Lentelė 8.6. Projekto 1 Alternatyvos finansavimas (tęsinys)

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	5 022 653	9 999 255	0	0	285 786	293 406	301 237	309 283	317 552	326 049	334 782	343 756	352 979	362 457	372 198	382 209
H.1.	SE nauda (pasirinkite SE naudos komponentą)	5 022 653	9 999 255	0	0	285 786	293 406	301 237	309 283	317 552	326 049	334 782	343 756	352 979	362 457	372 198	382 209
H.1.1.	Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai	5 022 653	9 999 255	0	0	285 786	293 406	301 237	309 283	317 552	326 049	334 782	343 756	352 979	362 457	372 198	382 209
H.1.2.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.1.3.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	56 960 101	94 799 325	0	0	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973

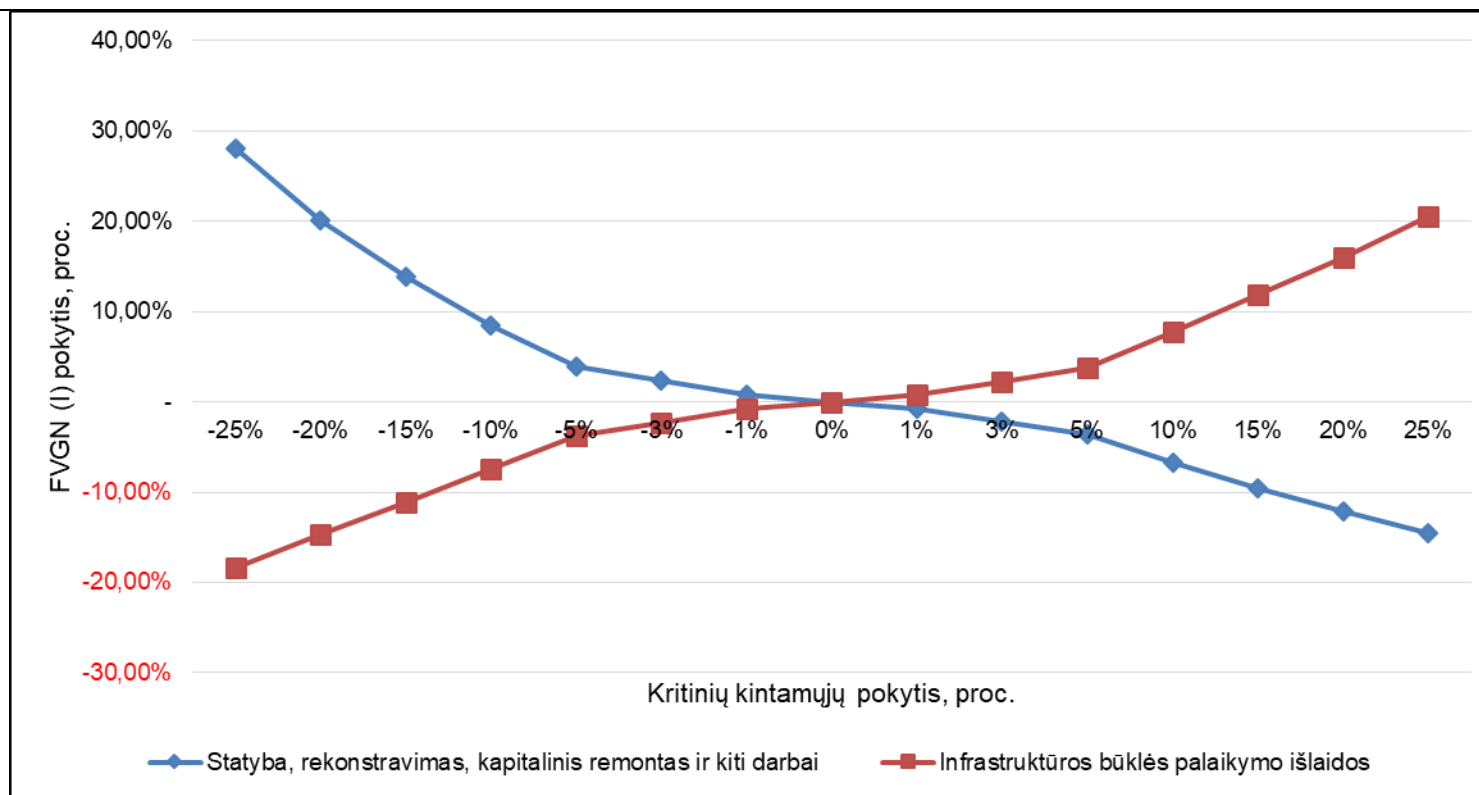
Lentelė 8.7. Projekto 1 Alternatyvos socialinis – ekonominis poveikis ir paslaugos pokyčio rezultatas

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	5 022 653	9 999 255	392 498	403 073	413 941	425 111	436 592	448 393	460 521	472 988	485 802	498 973	512 511	526 427	540 731
H.1.	SE nauda (pasirinkite SE naudos komponentą)	5 022 653	9 999 255	392 498	403 073	413 941	425 111	436 592	448 393	460 521	472 988	485 802	498 973	512 511	526 427	540 731
H.1.1.	Kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai	5 022 653	9 999 255	392 498	403 073	413 941	425 111	436 592	448 393	460 521	472 988	485 802	498 973	512 511	526 427	540 731
H.1.2.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H.1.3.	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	56 960 101	94 799 325	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973	3791973

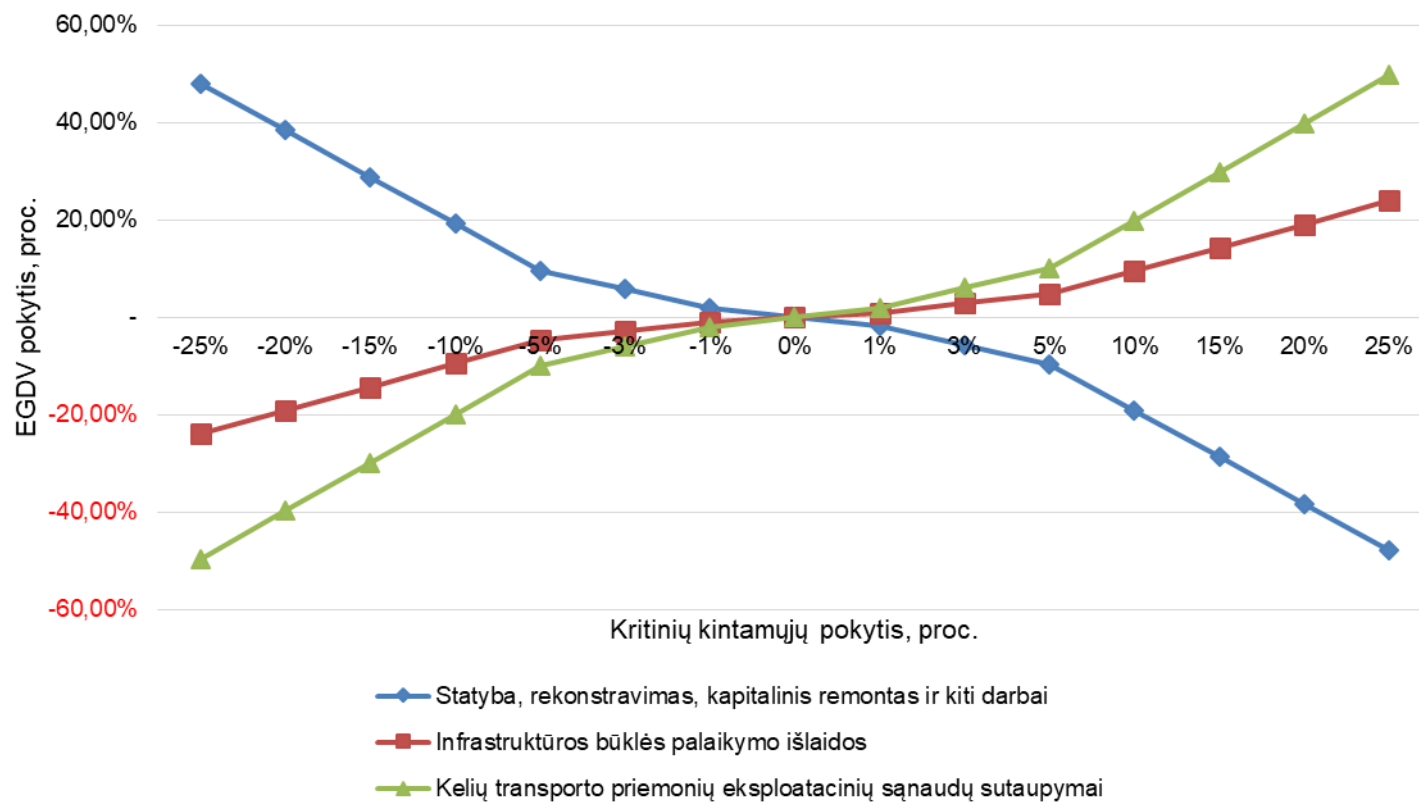
Lentelė 8.8. Projekto 1 Alternatyvos socialinis – ekonominis poveikis ir paslaugos pokyčio rezultatas (tęsinys)



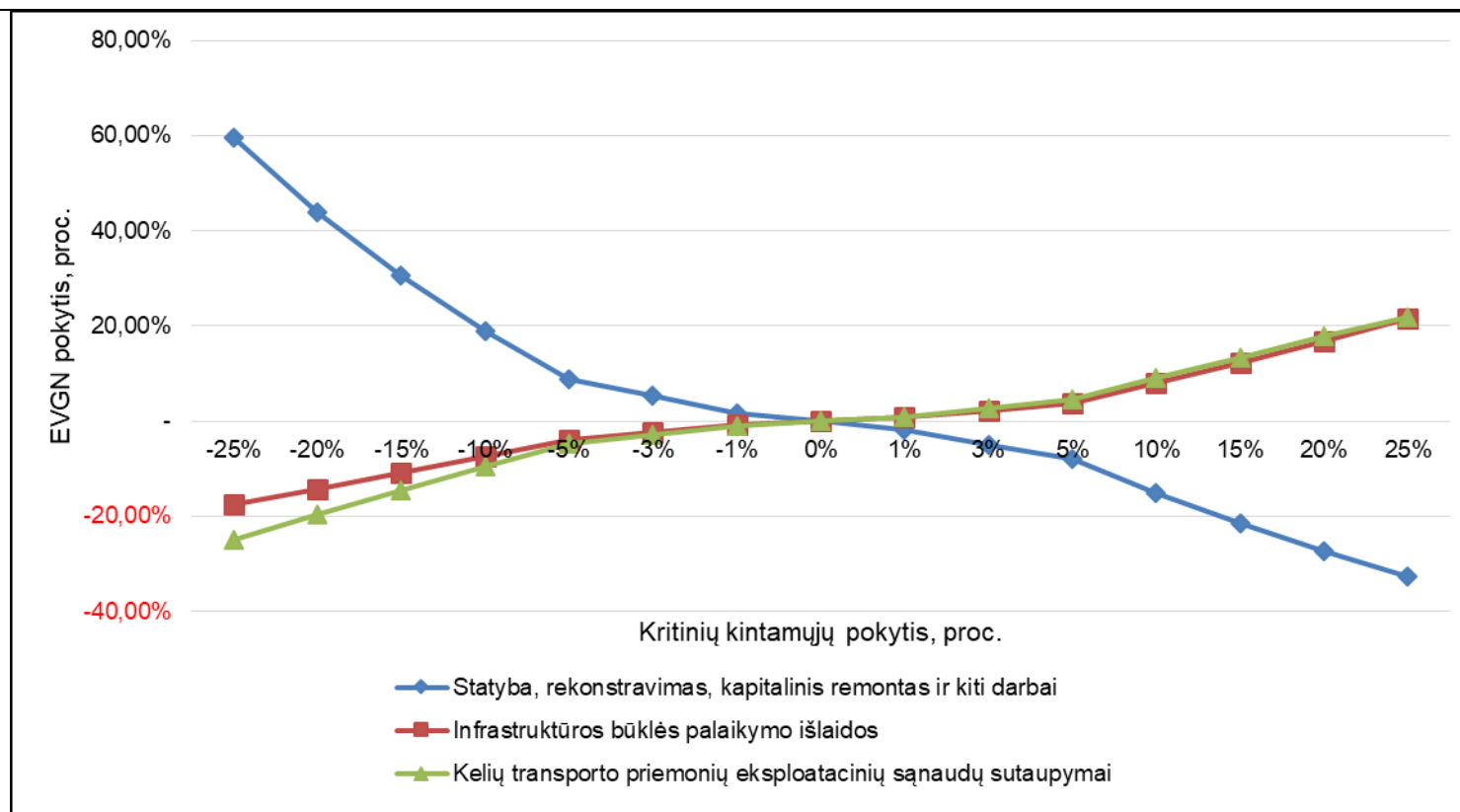
Paveikslas 8.2. Projekto 1 Alternatyvos kritinių kintamųjų įtaka FGDV (I) rodikliui



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