

**ŠIAULIŲ UNIVERSITETAS
SOCIALINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS
VIEŠOJO ADMINISTRAVIMO KATEDRA**

Ingrida SABAITĖ

**EUROPOS SAJUNGOS PARAMOS LIETUVAI PANAUDOJIMAS
TRANSPORTO SEKTORIUJE: VILNIAUS MIESTO ATVEJO ANALIZĖ**

Magistro darbas

Šiauliai, 2011

**ŠIAULIŲ UNIVERSITETAS
SOCIALINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS
VIEŠOJO ADMINISTRAVIMO KATEDRA**

**EUROPOS SĄJUNGOS PARAMOS LIETUVAI PANAUDOJIMAS
TRANSPORTO SEKTORIUJE: VILNIAUS MIESTO ATVEJO ANALIZĖ**

**Magistro darbas
Socialiniai mokslai, viešasis administravimas (04S)**

Magistro darbo autorius Ingrida Sabaitė

Vadovas doc. dr. Rimantas Krankalis

Recenzentas

.....
.....

Šiauliai, 2011

MAGISTRO DARBO RECENZIJĄ

Magistro darbo autorius

Darbo tema

.....

Recenzentas

.....

1. Tyrimo problematikos ir aktualumo pagrindumas

.....

.....

.....

2. Temos ir problematikos atitiktis darbo turiniui ir studijų kryptčiai

.....

.....

.....

3. Tyrimo tikslo realizavimo lygis

.....

.....

.....

4. Tyrimo objekto identifikavimas ir tyrimo metodų tyrimo kokybė

.....

.....

.....

5. Teorinių šaltinių analizės kokybė

.....

.....

.....

6. Tyrimo rezultatų pagrindumo lygis

.....

.....

.....

7. Rezultatų naujumas, jų teorinis ir praktinis reikšmingumas

.....

.....

.....

8. Išvadų pagrįstumas, rezultatų, siūlymų, prognozių logiškumas

.....

.....

.....

9. Autoriaus savarankiškumas nagrinėjant temą, jo asmeninis įnašas

.....

.....

.....

10. Stilius ir kalbos taisyklingumas

.....

.....

.....

11. Mokslinių šaltinių, dokumentų statistinių duomenų panaudojimas

.....

.....

.....

12. Darbo techninis įforminimas

.....

.....

.....

13. Recenzento suformuluoti klausimai darbo gynimui

.....

.....

.....

14. Galutinė recenzento išvada, įvertinimas pažymiu

.....

.....

.....

Data: **Parašas, vardas, pavardė**

TURINYS

ĮVADAS	13
1.EUROPOS SAJUNGOS STRUKTŪRINIŲ FONDŲ VAIDMUO TRANSPORTO INFRASTRUKTŪROJE.....	20
1.1 Europos regioninės politikos formavimosi etapai	20
1.2 Europos Sąjungos struktūrinių fondų finansinės paramos principai ir finansiniai instrumentai	22
1.3 Europos Sąjungos struktūrinė parama Lietuvos transporto infrastruktūros plėtrai	30
1.4 Europos Sąjungos finansuojamų projektų administravimas	33
1.5 Projektų atrankos proceso svarba	37
1.6 Transporto sektoriaus planuojami pasiekimai, galimi rezultatai ir poveikis	41
2.EUROPOS SAJUNGOS STRUKTŪRINĖS PARAMOS ĮGYVENDINTI PROJEKTAI VILNIAUS MIESTE	45
2.1 Senamiesčio pietinis apvažiavimas nuo P. Višinskio g. iki Aušros Vartų g.	45
2.2 IXB transporto koridoriaus trūkstamos grandies statyba – Pietinis aplinkkelis	46
2.3 Vakarinis aplinkkelis	47
2.4 Transporto infrastruktūros statistiniai duomenys (2011 metai)	50
3.EUROPOS SAJUNGOS STRUKTŪRINIŲ FONDŲ REMIAMŲ PROJEKTŲ TRANSPORTO SEKTORIAUS INFRASTRUKTŪRAI KURTI FINANSAVIMAS IR ĮGYVENDINIMO ETAPAI	55
3.1 Europos Sąjungos remiamų projektų finansavimas	57
3.1.1 Projekto paraiškų pateikimas	57
3.1.2 Administracinis paraiškų vertinimas	62
3.1.3 Tinkamumo skirti paramą vertinimas	64
3.1.4 Finansavimo projektams skyrimas	69
3.2 Europos Sąjungos remiamų projektų įgyvendinimo eiga	73
3.2.1 Viešųjų pirkimų kontrolė	74
3.2.2 Projekto išlaidų apmokėjimas	77
3.2.3 Patikros vykdymas projekto statybvietėje	78
3.2.4 Projekto užbaigimas	82
4.EUROPOS SAJUNGOS PARAMOS LIETUVAI PANAUDOJIMAS TRANSPORTO SEKTORIUJE. VILNIAUS MIESTO ATVEJO ANALIZĖS TYRIMAS	85
4.1 Tyrimo metodologija	85
4.2 Tyrimo duomenų analizė	86
4.2.1 Gautų rezultatų pateikimas	86
4.3 Tyrimo bendra charakteristika	87
4.4 Gautų rezultatų apibendrinimas	88
IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS	94
LITERATŪRA	98

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1 pav. Europos regioninės politikos formavimosi etapai	20
2 pav. Regionų formavimosi būdai	21
3 pav. Struktūrinių lėšų investavimo tikslai	23
4 pav. Darnaus vystymosi koncepcijos pagrindą sudarantys komponentai	27
5 pav. Paramos pasiskirstymas pagal 2004-2006 m. BPD (%)	28
6 pav. SF pasiskirstymas Latvijoje 2004-2006 m. (%)	28
7 pav. ES SF administruojančių institucijų schema	34
8 pav. Transporto sektoriaus finansavimas (%) (BPD 2004-2006 m.)	42
9 pav. Senamiesčio pietinis apvažiavimas nuo P. Višinskio g. iki Aušros Vartų g.	46
10 pav. IXB transporto koridoriaus trūkstamos grandies statyba – Pietinis aplinkkelis	47
11 pav. Vilniaus vakarinis aplinkkelis	49
12 pav. Transporto priemonių skaičius 2005-2011 m.	50
13 pav. Vidutinė paros KD10 koncentracija 2011 m., sausio – vasario mėnesiais Senamiesčio OKT stotyje	52
14 pav. Vidutinė paros KD10 koncentracija 2011 m., sausio – vasario mėnesiais Lazdynų OKT stotyje	52
15 pav. Vidutinė paros KD10 koncentracija 2011 m., sausio – vasario mėnesiais Žirmūnų OKT stotyje	53
16 pav. Vidutinė paros KD10 koncentracija 2011 m., sausio – vasario mėnesiais Savanorių pr. OKT stotyje	53
17 pav. Planuojama Vilniaus metropoliteno schema	54
18 pav. Projekto ciklo etapai	55
19 pav. ES SF remiamo projekto finansavimo etapas	55
20 pav. ES SF remiamo projekto įgyvendinimo etapas	56
21 pav. Pagal kvietimą Nr.1 projektai kiekvienai apskrīčiai	60
22 pav. Pagal kvietimą Nr.3 projektai kiekvienai apskrīčiai	60
23 pav. Administracinio paraiškų vertinimo procedūros eiga	63
24 pav. Paraiškų tinkamumo vertinimo procedūra	65

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 lentelė. Darnaus vystymosi komponentų atliekamos funkcijos	27
2 lentelė. Transporto sektoriaus sritys ir paramos šaltiniai 2004-2006 m.	32
3 lentelė. Pagal 2004-2006 m. BPD planuoti transporto sektoriaus pasiekimo rodikliai	42
4 lentelė. 2004-2006 m. planuoti BPD transporto sektoriaus rezultato rodikliai	42
5 lentelė. 2004-2006 m. planuoti BPD transporto sektoriaus poveikio rodikliai	43
6 lentelė. 2009 m. pabaigai pagal 2004-2006 m. BPD planuotų ir pasiektų rodiklių statistika	43
7 lentelė. Kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičius 2001-2010 m.	51
8 lentelė. Aplinkos užterštumo statistiniai duomenys (2009-2011 m.)	52
9 lentelė. Oro užterštumas Vilniaus mieste. Vidutinė paros koncentracija (2011 m. sausio – vasario mėn.)	53
10 lentelė. Pateiktų paraiškų 2004-2005 m. pasiskirstymas pagal apskritis	59
11 lentelė. Prašomos paramos suma ir galimas finansavimas pagal kvietimus Nr.1 ir Nr.3 teikti paraiškas	61
12 lentelė. Atlikto tyrimo gauti rezultatai	86

PAGRINDINIŲ SANTRUMPŲ ANALIZĖ

BPD – bendrasis programavimo dokumentas.

EK – Europos Komisija.

ES – Europos Sąjunga.

ES SF – Europos Sąjungos struktūriniai fondai.

FIDIC – Tarptautinė inžinierių-konsultantų federacija, nustatanti rekomendacijas dėl rangos darbų sutarčių vykdymo.

FNTT – Finansinių nusikaltimų tyrimo tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos.

ISPA – Vidurio ir Rytų Europos valstybių kandidačių skirtas įstojimui į Europos Sąjungą paramos instrumentas, finansuojantis transporto ir aplinkos apsaugos projektus.

LAKD – Lietuvos automobilių kelių direkcija.

LR – Lietuvos Respublika.

PVM – pridėtinės vertės mokestis.

SFMIS – Europos Sąjungos struktūrinių fondų ir Sanglaudos fondo informacinė kompiuterizuota valdymo ir priežiūros sistema, skirta fondų finansuojamų projektų administravimui.

TKTI – VĮ Transporto ir kelių tyrimo institutas.

VPI – Viešųjų pirkimų įstatymas.

VPT – Viešųjų pirkimų tarnyba prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės.

VMI – Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos.

PAGRINDINIŲ SĄVOKOS ANALIZĖ

D

Darnusis vystymasis (angl. *sustainable development*) – sąvoka vartojama ekonomikoje, sociologijoje, aplinkotyroje, politologijoje, apimanti visumą metodų, kuriais siekiama užtikrinti vystymąsi, tenkinantį žmonių gerovę dabartyje, nesumažinant žmonių gerovės galimybių ateityje. (Anksčiau vartotos sąvokos – tvarioji plėtra, subalansuotas vystymasis) [64].

Darnaus vystymosi aspektai: ekologinis, ekonominis, socialinis, kultūrinis [64].

Darnaus vystymosi koncepcija – požiūris, leidžiantis pagerinti dabartinę gyvenimo kokybę ne taip smarkiai naudojant išteklius, kartu paliekant ateities kartoms nesumažėjusias ar net išaugusias gamtos išteklių ir kitų vertybių atsargas [64].

Darnaus vystymosi komponentai: aplinkos apsauga, ekonominė plėtra ir socialinis vystymasis [64].

Darnaus vystymosi rodikliai: aplinkos būklė, ekonominis vystymasis, socialinis vystymasis, regionų vystymasis [64].

M

Monitoringas (angl. *monitoring*) – sistemingas (nuolatinis ar periodinis; sistemingai parinktose vietose) tam tikro svarbaus reiškinių (aplinkos taršos, žmogaus sveikatos būsenos, švietimo sistemos kokybės ir kt.) stebėjimas, renkant informaciją, reikalingą sistemos valdymui, reiškinių paieška ir aptikimas. Monitoringui dažnai priskiriamas ir po to sekantis tolimesnės raidos bei galimų poveikių prognozavimas [65].

P

Paraiška – dokumentų rinkinys, kurio pagrindu priimamas sprendimas dėl finansavimo skyrimo.

PHARE – Europos Sąjungos ekonominės pagalbos programa, finansuojanti ekonomines ir socialines reformas Centrinėje ir Rytų Europoje, padeda šio regiono šalims kurti rinkos ekonomiką, paremtą laisva privataus sektoriaus iniciatyva [66].

Projektas – dokumentas, kurio dėka finansiškai, ekonomiškai ir techniškai pateikiami numatomi rezultatai, jų pasiekimo laikas, planuojamas efektyvumas, reikiami ištekliai, pasirinkto būdo taikymas ir detalus pasirinkto būdo taikymo planas.

Projekto gyvavimo ciklas – tam tikra seka Projekto veiksmų rengimas ir įgyvendinimas. Projekto veiksmų pagrindiniai etapai: programavimas, identifikavimas, formulavimas, finansavimas, įgyvendinimas ir vertinimas.

R

Regionas – vientisa valstybės teritorijos dalis, kurioje įgyvendinama nacionalinė regioninė politika [44].

S

Sanglaudos skatinimo veiksmų programa (angl. *Cohesion Promotion Action Program*) – tai tokia Europos Sąjungos programa, kurios pagrindinis tikslas yra įgyvendinti viziją apie darnesnę visuomenę [18].

Struktūrinė politika (angl. *structural Policy*) – tai kompleksas teisinių, administracinių ir ekonominių priemonių, padedančių racionaliau išdėstyti gamybines jėgas ir suvienodinti gyvenimo lygį [7].

SANTRAUKA

Ingrida Sabaitė

Europos Sąjungos paramos Lietuvai panaudojimas transporto sektoriuje: Vilniaus miesto atvejo analizė

Magistro darbas.

Magistro darbe nagrinėjamas Europos Sąjungos (**toliau – ES**) struktūrinės paramos Lietuvai panaudojimas transporto sektoriuje: Vilniaus miesto atvejo analizė.

Teorinėje dalyje atskleista ES struktūrinės paramos samprata, apžvelgti esminiai administravimo, valdymo ir finansavimo aspektai, pateikti pagrindiniai plėtros strategijos principai.

Antroje, praktinėje dalyje, įvardinti transporto sektoriaus analizės įvertinimo rodikliai, plėtros metodai, išskirti privalumai, trūkumai, praktinio taikymo galimybės Vilniaus mieste.

Po gautų rezultatų apibendrinimo, sudaryta nuomonė, kad ES struktūrinės paramos panaudojimas Lietuvai teikia daugiau privalumų nei trūkumų.

Atlikus ekspertų interviu ir respondentų apklausos būdais tyrimo analizę, matyti nemažas transporto sektoriaus projektų įgyvendinimo rodiklis, tačiau vis dar nepakankamai išvystytas. Atliktas tyrimas parodė, kad svarbu miestui turėti gerą susisiekimo sistemą, sutvarkytas gatves ir kelius. Svarbu įdiegti eismo valdymo sistemas, turėti aplinkkelius, apvažiavimus aplink miestą. Tai būtų efektyvios priemonės transporto spūsčių mažinimui.

ES struktūrinė parama Lietuvai skiriama ir naudojama plačiu mastu. Tai rodo projektų rengimo, finansavimo skyrimo, parengtos ataskaitos, ketvirčių/metinės finansinės suvestinės ir kt. finansiniai dokumentai. Tačiau tyrime dalyvavusių kompetentingų ekspertų ir šios srities specialistų nuomone, vis dar matyti skiriamos paramos įsisavinimo efektyvumui užtikrinti trūkumas.

Esant sunkesnei ekonominei situacijai Lietuvoje, daugelyje sričių mažinamas darbuotojų skaičius (mažėja finansinės galimybės valstybei išlaikyti esama darbo jėga – *aut. past.*). Dėl šios priežasties vis dar nedidėja ES struktūrinės paramos įsisavinimo rodikliai, nors finansavimas Lietuvai toliau skiriamas. *Verta paminėti*, kad Lietuvos valstybė šiuo metu nėra pajėgi plačiau įsisavinti ES struktūrinę paramą transporto sektoriaus sistemos gerinimui, tobulinimui arba dirbtinai sudaryta ir skleidžiama nuomonė visuomenėje, kad numatytiems darbams atlikti trūksta darbo jėgos.

Pagal projektų patikrų vietose dokumentuose pateiktus rezultatus matyti, kad projektų darbai per pastarųjų poros metų laikotarpį neypatingai pasistūmėjo statybvietėse arba traktuojama, kad visas nedarbas, nustatytos aukštos darbų kainos yra dėl sudėtingos ekonominės situacijos šalyje. Tačiau Lietuvos valstybei ES struktūrinė parama skiriama ir šiuo nelengvu periodu. Nors ir mažesnėmis darbo, jėgos sąnaudomis, tačiau privalu atsakingai įgyvendinti projektus, įsisavinti gaunamą paramą. Tai neatsiejama būtinybė, nes bet kuriuo metu jos skyrimas gali būti sustabdytas.

SUMMARY

Ingrida Sabaitė

European Union support to Lithuania in transport sector: a case study in Vilnius.
Master's work.

Master's thesis deal with the European Union (hereinafter – EU) structural assistance for Lithuania in the transport sector: a case study in Vilnius.

The theoretical part discloses EU structural support for the concept of an overview of the key administrative, managerial and financial aspects of the basic principles of the strategy development.

Second, practical part, identifying the transport sector analysis criteria for evaluation, development approaches, highlighting strengths, weaknesses, opportunities for practical application in Vilnius.

After summarizing the results, the opinion concluded that the EU structural support for Lithuania provides more advantages than disadvantages.

After interviews with experts and interviews means test analysis shows a significant transport project implementation rate, but not sufficiently developed. The research showed how important for the city to have a good transportation system, arrangement of roads and streets. It is important to implement traffic management schemes have bypasses, roundabouts around the town. This is an effective means of reducing traffic congestion.

EU structural support to Lithuania allocated and used on a large scale. This shows the project development, financing for the prepared statements, quarterly/annual financial statement, and other financial documents. However, surveyed competent experts opinion shows the efficiency of assistance to the lack of uptake.

In more difficult economic situation in Lithuania, in many areas there is reduced the number of employees (lower financial options to maintain the current state work force). In this case, there is still decreasing the absorption of EU structural support in the performance, although the funding is given to Lithuania. It is worth noting that the State of Lithuania is currently still not able to absorb more EU structural support for the improvement of transport system, improvement or construction and dissemination of opinion that for work covered by labor shortages.

Under the project, checks in the document presented results show that the project works during the past two years on construction sites or in advanced non-exceptional seen that the total unemployment, the high cost of the work is due to the difficult economic situation in the country. However, EU structural support is given to the state of Lithuania and in this difficult period. Although less labor costs, but must be responsible for the implementation of projects resulting from the absorption of aid. It is an integral part of necessity, because any time the support may be suspended.

IVADAS

Visuomenės vystymasis ilgą laiką rėmėsi nuostata, kad auganti ekonomika ir didėjanti gamyba yra pagrindinė vertybė ir visuomenės gerovės pagrindas. Spartus ekonomikos augimas sąlygojo vis intensyvesnį gamtos išteklių naudojimą ir aplinkos teršimą, kuris septintajame praeito amžiaus dešimtmetyje pasiekė tokį lygį, kad iškilo akivaizdi ekologinės krizės grėsmė. Tapo akivaizdu, kad atėjo laikas iš esmės peržiūrėti visuomenės raidos prioritetus ir apsispręsti dėl tolimesnės visuomenės vystymosi krypties. Kaip atsvara vyravusiam vartotojiškam požiūriui į gamtą buvo propaguojama Žmonijos išlikimo koncepcija, pagal kurią spartus ekonominis vystymasis yra visiškai nesuderinamas su švaria ir sveika aplinka. Pradėję aktyviai veikti visuomeniniai judėjimai matė vienintelę žmonijos išlikimo galimybę – atsisakyti tolimesnio ekonominio vystymosi bei griežtai apriboti žmonių norus turėti vis daugiau civilizacijos teikiamų gėrybių [36].

Kintant, t.y. didėjant, ES riboms ir į šią sąjungą įsijungiant vis daugiau naujų valstybių, ekonominio, socialinio ir kultūrinio atotrūkio tarp skirtingų regionų, esama problema kasdien tampa vis aktualesne. Šių skirtumų sumažinimui buvo pradėti kurti ES struktūriniai fondai.

Struktūrinių fondų pagalba įgyvendinami infrastruktūros projektai ES valstybėse šalyse-narėse, kurių dėka valstybės stiprėja, sukuriama, įgyvendinami nauji projektai, įmonėms ir darbuotojams tai priemonė perspektyviai darbinei veiklai – karjerai.

ES struktūrinių fondų tikslas – glaudžios, kuo arčiau piliečio, Europos tautų sąjungos kūrimas. Siekiama ekonominės ir socialinės pažangos balanso, tautų sanglaudos, darnos, vidinių sienų nebuvimo, kad atsirastų bendra ekonomika ir valiuta, interesai būtų ginami tarptautiniu atžvilgiu (šalies saugumas), būtų plėtojama bendros gynybos politika. Įgyvendinant bendrą šalies politiką būtų siekiama, stiprinti valstybių-narių piliečių teisių bei interesų apsaugą.

Pagrindinis veiksnys įtakojęs pasirinktą darbo temą – prieš dešimtmetį pradėta gauti parama iš ES Lietuvos valstybei. Ši disciplina suteikė galimybę gauti ES šalių-narių paramą, kuria nepertraukiamai dešimti metai Lietuva naudojasi. Šis procesas padeda kurti, plėsti, kelti valstybės ekonominį lygmenį.

Prieš ES struktūrinės paramos skyrimą, buvo vykdomos aktyvios diskusijos, agituojama visuomenė, apie šalyje diegiamą naujovę – gaunamą paramą, kurios dėka vyks naujų projektų įgyvendinimas Lietuvoje, šalies modernėjimas. Buvo teigiama, kad tai bus naudinga ne tik pačiai valstybei, bet kartu ir jos gyventojams. Išsakyti tokie principai, kad sukurta gerovė atneš naudą ir palengvins žmonių kasdienybę. Imtasi viešinimo priemonių, kurių dėka pristatyti projektai plačiai auditorijai, pateikti jų administravimo, įgyvendinimo principai.

2004 m. gegužės 1 d., Lietuvai įstojus į ES, buvo gauta galimybė sulaukti finansinės paramos. Tokiu būdu įgyvendinant naujus projektus atsirado niša mūsų valstybės klestėjimui.

ES struktūrinė parama iš struktūrinių fondų gaunama įstatymų, teisės aktų ir ES reglamento nustatyta tvarka, teikiant projektus ES struktūrinę paramą administruojančioms institucijoms ir pirmojo lygmens – ministerijoms – Lietuvoje.

Projektą optimaliai atspindi vadovams sukurtas apibrėžimas:

„Projektas – tai pastangos, sujungiančios žmogaus materialinius ir finansinius išteklius, naudojamus ir valdomus unikaliu būdu, kad būtų atliktas unikalus darbas, atitinkantis keliamus kokybės, sąnaudų ir laiko reikalavimus, nepažeidžiant natūralaus gyvavimo ciklo, kad būtų pasiekti naudingi pokyčiai, kuriuos apibrėžia kiekybiniai ir kokybiniai tikslai“ [52].

Projekto sąvoka šiame darbe sukonkretinta. *Projektas* čia – tai dokumentas, kurio dėka finansiškai, ekonomiškai ir techniškai pateikiami numatomi rezultatai, jų pasiekimo laikas, planuojamas efektyvumas, reikiami ištekliai, pasirinkto būdo taikymas ir detalus pasirinkto būdo taikymo planas.

Problema. Lietuvai įstojus į ES, šalyje vis didėja investicijų kiekis. Ypač, kaip veiksminga ekonominės integracijos priemonė, yra svarbi ES struktūrinių fondų parama. Šiuo metu įgyvendinami transporto sektoriaus projektai, kuriems skirta ES SF parama pagal Lietuvos 2007-2013 m. laikotarpį (*priedas Nr. 13*). Nors pirmasis 2004-2006 m. laikotarpis yra pakankamai trumpas tačiau manoma, kad įgyvendinta ES parama turėjo didelės įtakos tolesnei pažangai ir iki 2015 m. pagal pagrindinius socialinius, ekonominius rodiklius Lietuva pasieks turtingesnių ES šalių lygį.

Kad transporto projektui įgyvendinti būtų paskirta ES SF parama, jis turi atitikti bendrojo programavimo dokumento (**toliau – BPD**) strategiją, Lietuvos nacionalinę politiką, turi būti tam tikrame parengtumo lygyje, atitikti žemės ir turto nuosavybės dokumentus, būti susijęs su viešosios transporto infrastruktūros plėtra, gerinti menkiau išsivysčiusių Lietuvos regionų plėtrą ir atitikti kitus transporto sektoriaus projektų atrankos kriterijus. Tačiau kiekviename ES finansuojamų projektų etape kyla tam tikrų problemų, kurios įtakoja transporto projektų finansavimo ar įgyvendinimo etapų eigą. Dalis problemų yra išsprendžiamos kartu su projekto įgyvendinime dalyvaujančiomis Lietuvos Respublikos (**toliau – LR**) institucijomis, projekto įgyvendinimo grupe, teisininkais ar projekto darbų rangovais. Gali kilti ir tokių problemų, kurios tampa neišsprendžiamomis ir tai gali įtakoti ES struktūrinės paramos finansavimo skyrimą, skiriamos paramos kiekį arba jau įgyvendinamo projekto baigtį.

Tyrimo aktualumas. Kiekviena diena verčia susidurti su esama problemine transporto sistema, dažnai stovima transporto spūstyse, važiuojant iš miesto į miestą, miesto ribose, girdint apie vykstančias eismo avarijas ir pan. Visuomeninės apklausos rodo, kad žmonės tiki, pasitelkus ES struktūrinių fondų (**toliau - ES SF**) pagalbą, valdžia taptų pajėgi spręsti transporto infrastruktūros problemas.

Transporto sektoriaus plėtra Lietuvoje – prioritetinga sritis. Darbo tema yra aktuali dėl darbo objekto naujumo, esamų dokumentų, kitos literatūros. Iš valstybės sektoriaus reikalaujamas efektyvus darbas, konkretūs ir apčiuopiami darbo rezultatai, skaidrus ir efektyvus ES struktūrinės paramos skirstymas, *pvz.*, kodėl vienas transporto objektas yra statomas, o tuo atveju kitas tiesiog paliktas.

Prasidėjus antram 2007-2013 m. ES struktūrinės paramos skyrimo etapui, reikėjo įvertinti jau praėjusio, 2004-2006 m. laikotarpio panaudotą finansavimą, projektų įgyvendinimo patirtį ir kilusias problemas. Pastaruoju metu Lietuvoje vis daugėja įgyvendinamų projektų skaičius. Tai yra rimta priežastis ir įvairių sprendimų ieškojimas, nes iki 2013 m. (2007-2013 m. ES struktūrinės paramos laikotarpis – *aut. past.*), reikia panaudoti septynis kartus daugiau ES struktūrinės paramos skirto finansavimo nei per pirmąjį 2004-2006 m. laikotarpį.

Tampa aišku, kad be ES struktūrinės paramos pagalbos, nebūtų įmanoma sukurti darnios susisiekimo sistemos, kuri būtų efektyvi. Kiekvienas yra suinteresuotas, kad bet kuri sistema veiktų ir būtų praktiška. Tad šiuolaikiškos, modernios ir, svarbiausia, efektyvios susisiekimo sistemos sukūrimas (nauji keliai, apvažiavimai, aplinkkeliai – *aut. past.*) reikalingas ir būtinas veiksnys naujų projektų įgyvendinimui. Nuo to priklauso Lietuvos gyventojų saugumas, kelionės ilgis, efektyvumas, bendra važiavimo kokybė.

Tyrimo objektas. ES paramos panaudojimas transporto sektoriaus srityje.

Tyrimo dalykas. ES paramos panaudojimas transporto sektoriaus srityje Vilniaus mieste.

Tyrimo tikslas – išnagrinėti ES paramos panaudojimą transporto sektoriaus srityje Vilniaus mieste.

Tyrimo uždaviniai:

1. Išnagrinėti ES struktūrinės paramos investavimo tikslus, jų veiklą grindžiančius principus, administravimo ir valdymo Lietuvoje aspektus.
2. Įvertinti ES struktūrinės paramos panaudojimo transporto sektoriuje 2004-2006 m. laikotarpiu efektyvumą.
3. Apibrėžti tolesnes planuojamas ES struktūrinės paramos panaudojimo transporto sektoriuje socialinių rodiklių prognozes 2007-2013 m. laikotarpiui.
4. Atlikti ekspertų ir gyventojų nuomonės tyrimą apie ES struktūrinės paramos panaudojimo transporto sektoriuje 2004-2006 m., 2007-2013 m. laikotarpiais efektyvumą (Vilniaus miesto atvejo analizė).

Tyrimo metodai. Magistro darbe panaudota įvairaus pobūdžio literatūra, informaciniai šaltiniai, Lietuvos ir ES teisės aktai (jų pagalba galima nagrinėti pagrindines ES SF remiamų projektų nuostatas ir procedūras, administravimo taisykles ir projektų įgyvendinimo ypatumus – *aut. past.*). Darbe panaudota patvirtinta informacija, dokumentai; jais analizuoti ES SF finansavimo

skyrimo procedūros ir projektų įgyvendinimas. Siekiant išsamesios esamos padėties atskleidimo, atlikta dokumentų analizė, ekspertų interviu tyrimas ir respondentų apklausa. Šie šaltiniai suteikė naudingos informacijos ir jų dėka nustatyti ES SF remiamų projektų finansavimo ir įgyvendinimo etapų sunkumai ir trūkumai.

Tyrimo atlikimo seka:

- Respondentų apklausos tyrimui atlikti priemonė (parengta klausimų suvestinė; ekspertų interviu, anketinis tyrimas).
- Surinktų duomenų klasifikavimas, grupavimas.
- Lyginamoji analizė, prognozavimas.

Tyrimo rezultatai:

- Pagal atliktą įgyvendintą Lietuvos ES struktūrinės paramos transporto sektoriuje: Vilniaus miesto atvejo analizę, nustatyta: *Vilniaus m. gatvės pasižymi žemu pralaidumo lygiu, nuolat susidaro transporto grūstys, mažėja kelionės greitis, ilgėja trukmė, didėja taršos lygis, mažėja eismo saugumas.*

- Pagrįstas gautos ir įsisavintos paramos efektyvumas. Gautieji įvykdyto tyrimo rezultatai, praktinėje darbo dalyje atskleidžia *dėl susidarančių spūsčių miesto gatvėse pasitvirtinusių transporto sektoriaus plėtros prioritetą: ES struktūrinė parama – šansas geros transporto sistemos sukūrimui. Atlikto tyrimo gauti rezultatai atspindi egzistuojančias problemas miesto susisiekimo sistemoje, įgyvendintų projektų efektyvumą ir vis dar esamą jų trūkumą.*

- Nustatyta, kad naujuoju 2007-2013 m. laikotarpiu ES struktūrinės paramos teikimo etapu, svarbu užtikrinti *kelių tiesimo, statybos, rekonstrukcijos, taisymo (remonto) ir priežiūros darbų kokybę, skaidrų, efektyvų ir kryptingą valstybės biudžeto lėšų naudojimą, toliau vykdyti iš ES struktūrinės paramos projektų įgyvendinimą.*

- Sudaryta nuomonė, kad *būtina gebėti, imtis veiksmų tinkamai įsisavinti gaunamą ES struktūrinę paramą Lietuvos transporto sistemai tobulinti ir ją plėtoti.*

TEORINĖ DALIS		
	KRITERIJAI	INDIKATORIAI
EUROPOS SAJUNGOS STRUKTŪRINIŲ FONDŲ VAIDMUO TRANSPORTO INFRASTRUKTŪROJE	Europos regioninės politikos formavimosi etapai	Regioninės politikos pripažinimas; Europos regioninės politikos istorija; ES SF paramos teikimas tam tikrų tikslų įgyvendinimui; regionas; regionų formavimosi būdai; regionų sąsaja su susisiekimu sistema; regioninė valdžia.
	ES Struktūrinių fondų finansinės paramos principai ir finansiniai instrumentai	Sanglaudos politika; ES SF svarba; ES SF svarba Vilniaus miestui, Lietuvos valstybei; struktūrinių lėšų investavimo tikslai; darnaus vystymosi strategija; struktūrinių fondų veiklos principai; ES investicinės paramos formos; bendras programavimo dokumentas (BPD); darnaus vystymosi komponentai, atliekamos funkcijos; BPD priedas; ES paramos pasiskirstymas pagal BPD prioritetus; Lietuvos, Latvijos, Estijos, Lenkijos ir Slovakijos struktūrinių lėšų išsidėstymas 2004-2006 m. transporto sektoriuje; transporto srities atitikimas ES lėšų panaudojimui; BPD kritika.
	Europos Sąjungos struktūrinė parama Lietuvos transporto infrastruktūros plėtrai	Lietuva tranzito šalis, su pakankamai gerai išplėta transporto ir ryšių infrastruktūra; BPD 1.1 priemonė „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“; investicijų transporto sektoriui skyrimas; transporto sektoriaus plėtojimo Lietuvoje rūšys; transporto sektoriaus sritys ir paramos šaltiniai; transporto sektoriaus projektų techniškai sudėtingumas; 2004-2006 m. laikotarpis turi svarią įtaką tolesnei Lietuvos transporto sistemos plėtrai.
	ES finansuojamų projektų administravimas	Struktūrinių fondų valdymo ir administravimo struktūra Lietuvoje.
	Projektų atrankos proceso svarba	ES SF pokyčiai, išskirti 2007-2013 m. laikotarpio tikslai; projektų atrankos procesas, valdymo lygmenų institucijų tarpusavio sąveika; Tarpinės institucijos įtaka atrankos procesui; projektų atrankos viešumo didinimo rekomendacijos; visos institucijos funkcijos vienodai svarbios projektų atrankoje.

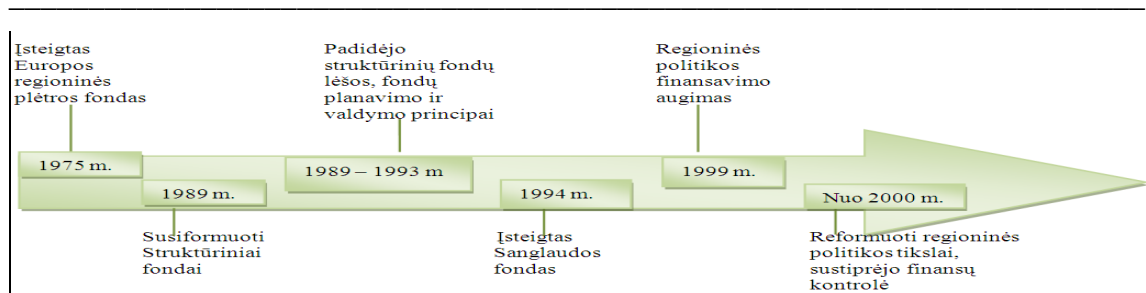
EUROPOS SAJUNGOS STRUKTŪRINĖS PARAMOS ĮGYVENDINTI PROJEKTAI VILNIAUS MIESTE	Transporto sektoriaus planuojami pasiekimai, galimi rezultatai ir poveikis	Sąvokos „pasiekimai“, „rezultatai“, „poveikis“; pasiekimų ir rezultatų rodikliai; BPD 2004-2006 m. finansavimas (%); transporto sektoriaus rezultato rodikliai, poveikio rodikliai; planuotų ir pasiektų BPD rodiklių statistika; kelių sektorius geriausiai įsisavina lėšas.
	Senamiesčio pietinis apvažiavimas nuo P. Višinskio g. iki Aušros Vartų g.	Projekto santrauka; projekto prioritetas Nr.1: Socialinės ir ekonominės infrastruktūros plėtra; projekto tikslai; projekto veiklos; projekto vertė; projekto įgyvendinimo trukmė; projekto pradžia; projekto pabaiga; projekto vadovas; gautas rezultatas.
	IXB transporto koridoriaus trūkstamos grandies statyba – Pietinis aplinkkelis	Projekto išskirti tikslai; investicinė aplinka, projekto apibūdinimas; infrastruktūros būklė; teritorijos paskirtis; teritorijos plotas; investicijos; projekto vystytojai; projekto autorius; projektavimo trukmė; gautas rezultatas.
	Vilniaus vakarinis aplinkkelis	Svarbiausias infrastruktūros projektas; transporto infrastruktūros problemų sprendimas; suplanuoti darbai vykdymui; projekto etapų charakteristika; projektų apibendrinimas; 2007-2013 m. laikotarpio nauji projektai; 2007-2013 m. laikotarpio planai.
	Transporto infrastruktūros statistiniai duomenys (2011 metai)	Didesnės apimties ir vertės transeuropinių tinklų modernizavimo projektai; statistiniai duomenys; transporto paslaugų rinkos pagerėjimas; 2010 metais kelių priežiūrai ir plėtrai panaudotos lėšos; eismo sauga; triukšmo lygis; aplinkos užterštumas; Vilniaus metropolitenas.
EUROPOS SAJUNGOS STRUKTŪRINIŲ FONDUŲ REMIAMŲ PROJEKTŲ TRANSPORTO SEKTORIAUS INFRASTRUKTŪRAI KURTI FINANSAVIMO IR ĮGYVENDINIMO ETAPAI	ES remiamų projektų finansavimas	Vertinimo etapai; Gairėse pareiškėjams; pareiškėjo išsipareigojimai; paraiškų vertinimas.
	Projekto paraiškų pateikimas	Kvietimų skelbimas teikti paraiškas; kvietimų Nr. 1 ir Nr. 3 apžvalga, apibendrinimas; paraiškų teikėjų užklausimų apibendrinimas; paraiškų teikėjų pasirengimas paraiškų teikimui; paraiškų užpildymo kokybė; paraiškų pasiskirstymas pagal apskritis; prašomos paramos sumos ir galimas jų finansavimas; paraiškų pateikimo problemos; apklaustų ES paramos administravimo specialistų įvardintos paraiškos pateikimo etapo problemos.
	Administracinis paraiškų	Paraiškos pateikimo reikalavimai;

	vertinimas	finansavimo etapas; kvietimo Nr.1 ir kvietimo Nr.3 pateiktų paraiškų rezultatai; paraiškų administracinio vertinimo problemos.
	Tinkamumo skirti paramą vertinimas	Tinkamumo vertinimo etapo procedūra; pagrindinės problemos;
	Projektų naudos ir kokybės vertinimas	Galima balų suma projektui; naudos ir kokybės vertinime kilusios problemos; paraiškų vertinimo etapo problemos; ekspertų nuomonė dėl paraiškų vertinimo.
	Finansavimo projektams skyrimas	Sprendimo dėl paramos skyrimo priėmimas; teiktų paraiškų finansavimo tvarka; galimos problemų sprendimo būdai; paramos skirstymui alternatyvūs finansavimo pasiūlymai; KPPP metodika; kvietimo Nr.3 naudos ir kokybės vertinimas, paramos skirstymo rezultatai; problemų sprendimas pagal gautus rezultatus; pagrindinės finansavimo skyrimo etapo problemos.
	ES remiamų projektų įgyvendinimo eiga	Projekto įgyvendinimas; paramos sutarties pasirašymas; Projektų įgyvendinimo etapai; projekto vykdytojas; projekto vadovas
	Viešųjų pirkimų kontrolė	Viešųjų pirkimų procedūros; tolesnės procedūros; viešųjų pirkimų užtikrinimas; LR statybos įstatymas; statybos techninių reglamentų reikalavimai; tarptautine inžinierių – konsultantų federacija (FIDIC); viešųjų pirkimų procedūrų stebėjimui atstovas; viešųjų pirkimų procedūrų terminai; viešųjų pirkimų problemos; žmoniškųjų išteklių trūkumas.
	Projekto išlaidų apmokėjimas	Kompensavimo už patirtas išlaidas; sąskaitų apmokėjimo būdas; projekto išlaidų apmokėjimo tvarkos problemos; esminė, susijusi su projekto išlaidų apmokėjimu problema.
	Patikros vykdymas projekto statybvietėje	Patikros atlikimo vietoje aspektai; patikrų rūšys; esminės projektų patikrų vietoje vykdymo problemos.
	Projektų užbaigimas	Projekto veiklų įvykdymas; numatytų projekto rezultatų pasiekimas; nežymių nukrypimų nebuvimas; projekto užbaigimo problemos.
	EUROPOS SĄJUNGOS PARAMOS LIETUVAI PANAUDOJIMAS TRANSPORTO SEKTORIUJE: VILNIAUS MIESTO ATVEJO ANALIZĖS TYRIMAS	Tyrimo metodologija
	Tyrimo duomenų analizė	Tyrimo rezultatai.
	Tyrimo gautųjų rezultatų pateikimas	Gauti duomenų pateikimas.
	Tyrimo bendra charakteristika	Gautų duomenų susisteminimas; pavyzdžių pateikimas; pagrindinių problemų pateikimas.
	Gautų rezultatų apibendrinimas	Gautų duomenų apibendrinimas.

1. EUROPOS SĄJUNGOS STRUKTŪRINIŲ FONDŲ VAIDMUO TRANSPORTO INFRASTRUKTŪROJE

1.1 Europos regioninės politikos formavimosi etapai

Regioninė politika, kaip regioninės ekonomikos skatinimo instrumentas, palyginti neseniai įgavo platų pripažinimą. Įvairiose Vakarų Europos ir Šiaurės Amerikos šalyse regioninė politika formavosi įvairiais periodais ir buvo vykdoma įvairių priemonių pagalba. Daugelyje šių šalių regioninė politika atsirado tik pastaraisiais dešimtmečiais. Kai kuriose iš jų tik ES regioninės politikos postūmio dėka. Europos regioninė politika turi palyginti trumpą istoriją (žr. 1 pav.).



1 pav. Europos regioninės politikos formavimosi etapai
Šaltinis: sudaryta autorės, pagal šaltinius [17], [40], [43]

1. 1975 m. po ilgų debatų įsteigtas Europos regioninės plėtros fondas (**toliau – ERPF**), po kurio įsteigimo, Europos regioninė politika pergyveno penkias reformas.

2. 1989 m. galutinai suformuoti Struktūriniai fondai. Be ERPF, į Struktūrinių fondų tarpą įėjo anksčiau įsteigti Europos socialinis fondas ir Europos žemės ūkio ir garantijų fondo paramos sektorius. Susiformavo pagrindiniai, iki šiol taikyti Struktūrinių fondų planavimo ir valdymo principai: paramos koncentravimo, koordinavimo, partnerystės, programavimo ir papildomumo.

3. 1989-1993 m. padidėjo Struktūrinių fondų lėšos. Šio sprendimo priežastis buvo ES suvokimas, kad Europos bendrosios rinkos formavimas gali turėti neigiamos įtakos atsiliekantiems ES regionams.

4. 1994 m. buvo įsteigtas Sanglaudos fondas, suformuoti pagrindiniai ES regioninės politikos principai 1994-1999 m. periodui. Paramos tikslas buvo suskirstytas į šešis smulkesnius tikslus. Tikslas Nr. 1 buvo svarbiausias finansine prasme ES regioninės politikos tikslas – skatinti vystymąsi ir struktūrinius pokyčius atsiliekančiuose regionuose.

5. 1999 m. ES regioninė politika (Struktūriniai fondai) jau apėmė 36 proc. viso ES biudžeto.

6. Nuo 2000 m., prasidėjus 2000-2006 m. programavimo periodui, įvyko daug naujų, tačiau ne tokių revoliucingų pokyčių: reformuoti regioninės politikos tikslai (jų liko trys, iš kurių pirmas tikslas – mažinti skirtumus tarp regionų – išliko pagrindinis), sustiprėjo finansų kontrolė, dar labiau

padidėjo Struktūrinių fondų biudžetas. Šiuo metu ES SF parama yra teikiama šių tikslų įgyvendinimui:

Tikslas 1. Parama atsiliekančioms regionams.

Tikslas 2. Parama regionų konversijai.

Tikslas 3. Parama švietimo, mokymo, darbo vietų kūrimo politikai.

Pasak prof. T. Tamošiūno, regionu traktuojamas savarankiškas teritorinis administracinis vienetas [44]. Lietuvoje regionai buvo tapatinami su apskritimis (buvęs kiekis – 10 – *aut. past.*), tačiau nuo 2010 m. liepos mėn. panaikintos. Jų veikla pagal sąryšį priskirta savivaldybėms ir ministerijoms. Regionas – teritorijos, turinčios visus ekonominius ir socialinius jiems būdingus atributus. Anot Vaitekūno, regionas – etnolingvistinių ypatumų sąlygota teritorija (*pvz.*, Lietuvoje – Žemaitija, Suvalkija ir pan.) [49].

Atsižvelgiant į teritoriškumo principą, regionai Europoje gali būti klasifikuojami taip:

- Mikroregionai – teritoriniai vienetai, savo dydžiu mažesni už valstybes (*pvz.* euroregionai; Lietuvos atveju mikroregionais galima laikyti buvusias apskritis, o Latvijos atveju – regionus).
- Mezo-regionai – teritoriniai vienetai iš dviejų ar daugiau valstybių (*pvz.* ES).
- Makroregionai – dideli erdviniai vientisi teritoriniai vienetai, susidedantys iš dviejų ar daugiau valstybių (*pvz.* Ramiojo vandenyno regionas). Prie jų priskiriami ir subregionai – specialūs makroregionų atvejai – mažesni nei teritoriniai vienetai, susidedantys iš valstybių ir mikroregionų (*pvz.* Baltijos jūros regionas) [44].

Regionas suprantamas kaip integruota ir sąlygiškai vientisa vidaus ryšiais susijusi teritorinė sistema, susiformavusi per tam tikrą laiką, išsiskirianti teritorinės sąrangos savitumu, egzistuojanti platesnėje hierarchinėje regionų sistemoje [44].

Pagrindiniai regionų formavimosi būdai pateikti 2 pav.



2 pav. Regionų formavimosi būdai

Šaltinis: Tijūnaitienė R., Giedrikienė L., (2002). Globalizacija versus regionalizmas. Regionų plėtros vadyba. Tarptautinės konferencijos pranešimų medžiaga. Kaunas: Technologija. 193 p. [47]

Regionus tarpusavyje sieja susisiekimo sistema. Išplėtotas transporto sektorius reprezentuoja valstybę ir padeda pritraukti naujas investicijas. „Transportas – ūkio šaka, apimanti krovinių ir keleivių gabenimą įvairiomis transporto priemonėmis. <...> Transportas reikalingas ne tik plečiant realizacijos rinkas, bet ir tiesiogiai sudarant ekonomikos plėtros sąlygas.“ [6].

Šiuo metu visoje Europoje aktualios regioninės valdžios ir vadovavimo problemos. Tradicinė regioninė valdžia patiria „krizinę“ padėtį šalyje dėl neefektyvių linijinio valdymo metodų ir jų nesugebėjimo patenkinti vis labiau diferencijuotus skirtingų interesų grupių poreikius. Kai kuriais atvejais regionai ir regioninės institucijos yra regioniniu lygiu „ištiestos valstybės rankos“. Sprendžiant regionų valdymo problemą, siūloma pakeisti valdymo koncepciją. Valdymas įgalina pačius regionus organizuoti socialinę ir politinę integraciją [4]. ES valstybėse regioninės politikos formavimas ir įgyvendinimas vykdomas nuosekliai, panaudojant mokslininkų fundamentaliuosius įdirbius šioje srityje ir atliekant kompleksines regionų būklės ir raidos tendencijų analizes.

1.2 Europos Sąjungos struktūrinių fondų finansinės paramos principai ir finansiniai instrumentai

Pagrindinės nacionalinės darnaus vystymosi strategijos koncepcijos nuostatos (pateikta įvadinėje dalyje – *aut. past.*) prieštaravo objektyviems visuomenės raidos dėsniams ir pačiai žmogaus prigimčiai, teko ieškoti kitų būdų, kaip, neatsisakant tolimesnio ekonominio augimo, išspręsti sparčiai aštrėjančias aplinkos problemas.

Lietuvai tapus ES nare, atsivėrė naujos finansinės galimybės. Vienas šios narystės privalumų – dalyvavimas Sanglaudos politikoje. Pagrindinis Sanglaudos politikos tikslas – mažinti socialinius, ekonominius skirtumus tarp ES šalių-narių ir atskirų regionų. Šiam tikslui yra skiriamos nemažos lėšos.

Skiriami keturi ES SF svarbiausi Sanglaudos politikos finansavimosi šaltiniai:

- Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) (angl. *European Regional Development Fund* – ERDF) tikslas – išlyginti regioninius skirtumus Europos Bendrijoje, stiprinti ekonominę ir socialinę sanglaudą, koreguoti regioninius netolygumus ir prisidėti prie regionų plėtros.

- Europos socialinio fondo (ESF) (angl. *European Social Fund* – ESF) tikslas – mažinti nedarbą, didinti žmogiškuosius išteklius ir skatinti profesinę integraciją. Šis fondas taip pat siekia skatinti aukšto lygio profesionalumą, vyrų ir moterų lygybę, subalansuotą plėtrą, ekonominę ir socialinę sanglaudą.

- Europos regioninės plėtros, žemės ūkio orientavimo, garantijų socialinis fondas (EŽŪOGF) (angl. *European Agricultural Guidance and Guarantee Fund* – EAGGF) – kaimo plėtros politikos finansinis svertas. Šis fondas padalintas į du skyrius: Garantijų skyrių ir Orientavimo skyrių, priklausantį struktūriniams fondams.

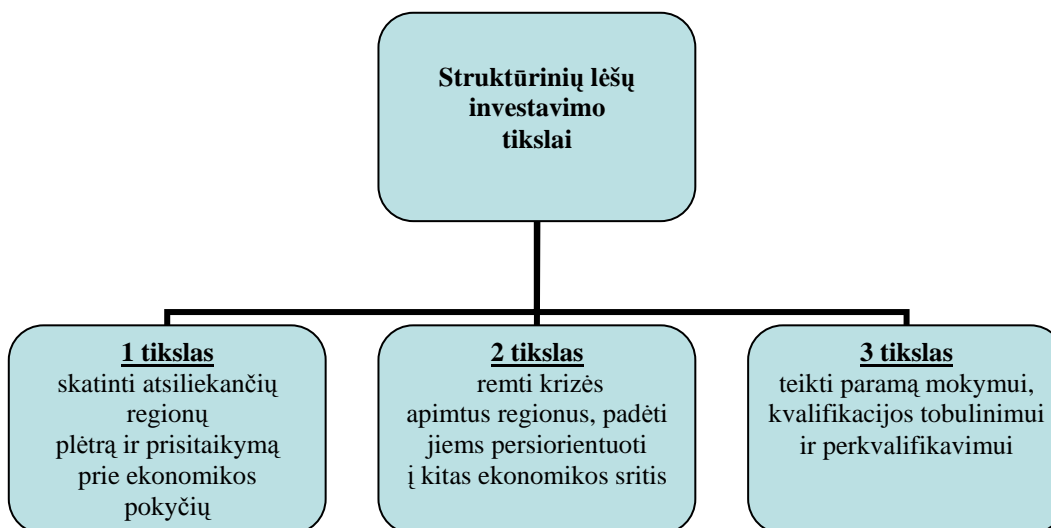
- Žuvininkystės orientavimo finansinis instrumentas (ŽOFI) (angl. *Financial Instrument for Fisheries Guidance* – FIFG). Šio fondo tikslas – siekti subalansuoto išteklių valdymo, skiriant paramą ekonominės veiklos perorientavimą vietovėse, kur verčiamasi žuvininkyste.

- Sanglaudos fondas (angl. *Cohesion Fund*) vadinamasis ES finansinis instrumentas. Jo dėka remiami stambūs (daugiau nei 10 mln. eurų vertės) aplinkosaugos, transporto infrastruktūriniai projektai [12].

ES SF svarbūs politinė ir ekonomine prasme. Jų teikiama parama yra grindžiama politiniais susitarimais, atspindi tam tikrą ES šalių solidarumą, taip stiprina naujų Europos valstybių piliečių pasitikėjimą ES kaip visuma, kaip bendru projektu. Taip pat ES SF parama skiriama tam, kad mažiau ekonomiškai išplėtoti regionai galėtų pasivyti toliau pažengusius – tiek konkrečios šalies viduje, tiek pačioje ES. Tad struktūriniai fondai reikalingi tam, kad atsiliekančios integracijos procese būtų paremti papildomomis investicijomis, padedant jiems iškilti.

Lietuvai skiriamą ES paramą labai svarbu šalies viduje panaudoti pagal paskirtį: ji turėtų padėti sustiprinti šalies piliečių pasitikėjimą demokratine Lietuvos valstybe, demokratine Europos valstybių sąjunga, padėti sumažinti raidos atotrūkį tarp atskirų šalies regionų ir socialinių sluoksnių, t.y. tarp Lietuvos ir ES senbuvių. ES parama suteikia Lietuvai istorinę galimybę pasiekti socialinę ir ekonominę pažangą. Kad ši galimybė nebūtų prarasta, reikia pasirinkti tinkamus paramos skyrimo etapus, užtikrinti skaidrų ir efektyvų jos panaudojimą [49].

2006 m. liepos 11 d. Tarybos reglamente (angl. *EB*) Nr. 1083/2006, kur nustatytos bendrosios nuostatos dėl Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo ir Sanglaudos fondo, taip pat panaikinantį ankstesnį Reglamentą (angl. *EB*) N. 1260/1999 yra nurodyti trys struktūrinių lėšų investavimo tikslai (žr. 3 pav.).



3 pav. Struktūrinių lėšų investavimo tikslai
Sudaryta darbo autorės, pagal 2006 m. liepos 11 d. Tarybos reglamentą Nr. 1083/2006

1 tikslas – siekiant šio tikslo 2000-2006 m. ES struktūrinė parama buvo skirta tiems regionams, kuriuose bendrasis vidaus produktas vienam gyventojui buvo mažesnis nei 75% ES vidurkio, taip pat regionams, kurie pasižymi ypatingai mažu gyventojų tankumu.

2 tikslas – įgyvendinant šį tikslą remiami regionai, kurių ekonominės veiklos pagrindu yra laikoma pramonė, išlieka didelis nedarbas. Struktūrinių lėšų investicijomis skatinama kaimo vietovių plėtra, padedama prisitaikyti prie naujų ekonomikos pokyčių.

3 tikslas – pasižymi pagrindinėmis įgyvendinimo priemonėmis: profesinis mokymas ir perkvalifikavimas, darbo rinkos institucijų plėtojimas. Siekiant šio tikslo finansinė pagalba teikiama regionams, kuriems netaikomas išskirtas tikslas Nr.1.

Lietuvai ES SF parama yra skiriama pagal struktūrinių fondų lėšų investavimo 1 tikslą. Dėl ypač mažo Lietuvos BVP vienam gyventojui (lyginant su ES vidurkiu), ES SF parama Lietuvai skiriama, norint pakelti šalies vystymąsi ir padėti prisitaikyti prie besikeičiančios ekonomikos.

Įgyvendinant 1-ojo tikslo regiono strategiją, siekiama sutelkti esminių sektorių esamas stipriąsias puses ir jomis pasinaudoti. Norint, kad Lietuva galėtų pasinaudoti galimybėmis ir savo stipriosiomis pusėmis, būtina aiškiai suvokti, kuriuose esminiuose sektoriuose Lietuva turi santykinį pranašumą, siekiant sumažinti silpnųjų pusių ir galimų grėsmių poveikį. Tikėtina, kad tai prisidės prie šalies konkurencingumo kriterijaus augimo, lyginant užsienio valstybių mastu. Siekiant, kad 1-ojo tikslo pasinaudojimas arba galimos intervencijos duotų maksimalų efektą, jis turi būti nukreiptas į tuos sektorius, kurių augimo galimybės turėtų didžiausią įtaką Lietuvos ekonomikos plėtrai [37].

Darnaus vystymosi pagrindinė koncepcija buvo suformuluota Jungtinių Tautų Aplinkos ir plėtros komisijos ataskaitoje „Mūsų bendra ateitis“ (1987), kuriai tuo metu vadovavo Norvegijos aplinkos ministrė Gro Harlem Brundtland. Šioje ataskaitoje teigiama, kad *darnus vystymasis – tai toks vystymasis, kuris tenkina dabartinius visuomenės poreikius, nemažinant ateinančių kartų galimybių tenkinti savus poreikius.*

Siekiant padidinti ES SF teikiamos paramos efektyvumą, Tarybos 1999 m. birželio 21 d. reglamente Nr. 1260/1999 buvo apibrėžti pagrindiniai *struktūrinių fondų veiklą nustatantys principai:*

- **Koncentravimas** – parama skiriama konkrečioms sritims. Po šios struktūrinių fondų reformos buvo nustatyti paramos prioritetiniai tikslai ir apibrėžti regionai. Šis principas reiškia, kad ES SF parama turi būti naudojama menkiau išsivysčiusiems, tam tikrus kriterijus atitinkantiems regionams stiprinti. 2000-2006 m. 41% ES teritorijos (palyginimui 1994-1999 m. 50%) gavo paramą iš teritorinių ES SF prioritetų. Didžiausia paramos dalis skiriama 1-ojo prioriteto regionams.

- **Programavimas** – numatoma struktūrinių fondų veikla yra ilgalaikio planavimo pagrindas, o parama skiriama tik pagal iš anksto parengtus ir patvirtintus dokumentus. Iki konkrečių projektų įgyvendinimo veiksmų pereinamos keletas programinio planavimo stadijų. Pagal šį principą ES SF parama skiriama integruotoms, daugiametėms ir ES Gaires atitinkančioms programoms įgyvendinti.

- **Partnerystė** – rengiant programinius dokumentus ir administruojant ES SF, glaudžiai bendradarbiaujama tarp Europos Komisijos, šalių-narių nacionalinių, regioninių ir vietinių institucijų. Pagal šį principą vystant ES SF paramos programavimą, priežiūrą ir vertinimą turi būti vykdomos konsultacijos tarp regioninių ir vietos valdžios institucijų, ekonominių ir socialinių partnerių, Nevyriausybinų organizacijų ir kitų kompetentingų partnerių. Šis principas taip pat apima Europos Komisijos ir ES valstybės narės partnerystę.

- **Papildomumas** – parama skiriama kaip papildomos lėšos esamam nacionaliniam projektui finansavimui. ES SF parama yra skiriama ne tam tikrų sričių valstybių išlaidų pakeitimui, o jų papildymui. Teikiant pagalbą konkrečioms ekonomikos sektoriams, iš nacionalinių vyriausybių reikalaujama, kad ES SF parama nebūtų traktuojama kaip dingstis buvusias valstybines išlaidas šiuose sektoriuose perkelti į kitas sritis. Vadovaudamasi papildomumo principu, Europos Komisija siekia užtikrinti efektyvesnę savo vykdomos politikos rezultatų kontrolę. Praktikoje šis principas reiškia bendrą projektų finansavimą tarp Europos Sąjungos ir valstybių narių.

- Struktūrinių fondų veiklai taikomas ir bendresnis **subsidiarumo (pavaldumo) principas**, kuris buvo įtvirtintas Maastrichto sutartimi. Sutartis įsigaliojo 1993 m. lapkričio 1 d. Jos pagrindinės užduotys: sukurti Europos Bendrijos, kuri apimtų bendrosios rinkos ir pinigų sąjungas, bendrą žemės ūkio politiką ir kitus ekonominės integracijos reikalus, rūpintis bendra užsienio ir saugumo politika, bendradarbiauti teisingumo ir vidaus reikalų srityse. Vadovaujantis subsidiarumo (pavaldumo) principu, konkrečius veiksmus privalo vykdyti ir efektyviai juos atlikti žemiausio lygio valdžios institucijos. „Tam, kad sprendimai veiktų efektyviai, jie turėtų būti priimami žemiausiu valdžios lygiu – arčiausiai piliečių.“[3]. Užduotys aukštesniam valdžios lygmeniui turi būti perkeltos tik tuo atveju, jeigu žemesnės valdžios institucijų veikla dėl užduočių pobūdžio būtų neefektyvi (tai susiję su partnerystės principu).

Pagal bendruosius principus struktūrinių fondų veikla rodo, kad ES sprendimai turi būti priimami tik tada, kai atskirai veidamos šalys-narės jų įgyvendinti negali.

Apibendrinant ES struktūrinės paramos principus galima pažymėti, kad jais skatinamas šalių institucijų bendradarbiavimas, partnerių ieškojimas naujų projektų įgyvendinimui. Pagal principus skatinama ne tik investuoti, bet siekti realaus projektų ekonominio poveikio. *Akcentuojama*, kad norint pasiekti ekonominio poveikio, fondų asignavimai negali pakeisti valstybių narių viešųjų išlaidų. ES parama tik *prisideda* prie atitinkamos nacionalinės veiklos. Nustatyti apribojimai verčia kiekvienai šaliai atrinkti projektus, kurie prisidėtų ir spręstų esamas problemas, ypač ekonominio, socialinio ar teritorinio pobūdžio.

ES Komisijos metodiniame dokumente „Struktūriniai fondai ir jų koordinavimas su Sanglaudos fondu: rekomendacijos dėl programų 2000-2006m. laikotarpiu“ teigiama, kad ES SF finansuojamos programos sumažinant netolygumus tarp regionų, turi padėti sudaryti sąlygas ilgalaikės plėtros

užtikrinimui, nes tik gaunama ES struktūrinė parama tolydžiam augimui ir tobulesniam regionų konkurencingumui gali padėti kurti naujas darbo vietas ir jas išlaikyti.

ES investicinė parama dažniausiai yra negražintinos formos (*subsidija*), tačiau gali būti pritaikomos ir kitos formos (paskola, palūkanų subsidija, garantija, įnašas į bendrąjį kapitalą). Lietuvoje pagrindinė paramos forma 2004-2006 m. buvo negražinamos subsidijos. Sudėtingesnes finansinės inžinerijos formas imta taikyti nuo 2007 m. Socialinė parama ES valstybių narių ar regionų gyventojų gerovę gali padidinti neilgam laikotarpiui, o ilgalaikės investicijos gali sudaryti sąlygas mažiau išsivysčiusių ES valstybių narių ar jų regionų tolesnei ilgalaikiai plėtrai ir struktūrinei pertvarkai, tokiu būdu mažinant jų atsilikimą nuo ES vidurkio. Dėl šios priežasties, ES regioninė politika laikoma ne socialinės paramos, o ekonominės plėtros politika.

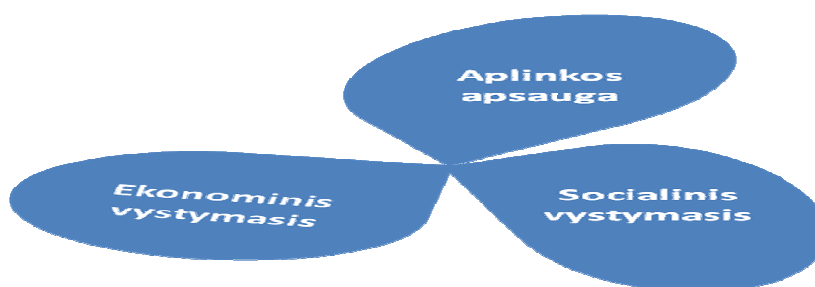
Iš ES SF nefinansuojami tokie sektoriai kaip valstybės valdymas (išskyrus ES struktūrinių fondų finansuojamų programų valdymą), teisėsauga ir teisėtvara, krašto apsauga, būstas, komunalinės paslaugos, pasyvi socialinė apsauga. Kai kurių sektorių finansavimas yra apribotas (ypač telekomunikacijų ir energetikos) dėl privatizavimo ir konkurencijos tose rinkose [59].

2004 m. birželio 18 d. Europos Komisijos (**toliau – EK**) sprendimu Nr. C(2004)-2120 ir LR vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimu Nr. 935 patvirtintas Lietuvos 2004-2006 m. Bendras programavimo dokumentas (BPD) – pagrindinis strateginis dokumentas, ES SF paramai gauti.

Valstybinės lietuvių kalbos komisijos 2003 sausio mėnesio posėdyje „*Darnus vystymas(is)*“ buvo patvirtintas kaip oficialus lietuviškas „*sustainable development*“ termino atitikmuo. Ekonominių, socialinių ir aplinkosauginių skirtingų kartų bei skirtingų regionų interesų derinimas iš tiesų gerai atspindi šio termino esmę [45].

Pasak Juknio [20], dabartiniu metu plačiausio pripažinimo sulaukusi darnaus vystymosi sąvoka, kuri įteisinta daugelyje tarptautinių susitarimų, yra *antropocentrinė* ir žmonių (dabartinės ir būsimų kartų) poreikių tenkinimas, traktuojamas kaip kertinis darnaus vystymosi uždavinys ir pagrindinis ekonomikos, aplinkosaugos tikslas. Formuluojuojant pagrindines darnaus vystymosi nuostatas, įvairiuose dokumentuose daug dėmesio skiriama ir ekocentrinio pobūdžio aspektams. Atkreipiamas dėmesys į tai, kad žemės ekologinis talpumas yra ribotas ir ekonomikos vystymasis neturi peržengti jos ekologinio talpumo ribų, o biologinės įvairovės išsaugojimas yra ne tik naudingas žmogui, bet ir rimtas moralinis įsipareigojimas saugoti gyvybę plačiąja prasme. Autorius *darnų vystymąsi* dar apibrėžia kaip kompromiso siekimą teikdamas, kad turi būti pasiektas kompromisas tarp ekonominių, socialinių ir aplinkosauginių visuomenės tikslų ir interesų, kompromisas tarp antropocentrinių ir ekocentrinių pažiūrų į tolesnį visuomenės vystymąsi, kompromisas tarp skirtingų kartų interesų, kompromisas tarp tos pačios kartos žmonių, gyvenančių skirtinguose pasaulio regionuose ir t.t.

Pagrindiniai darnaus vystymosi komponentai, kurie sudaro darnaus vystymosi koncepcijos pagrindą: ekonomika, visuomenė ir aplinka (žr. 4 pav.).



4 pav. Darnaus vystymosi koncepcijos pagrindą sudarantys komponentai
Šaltinis: Nacionalinė darnaus vystymosi strategija [36]

Ekonominis vystymasis – orientuotas į ekonominės gerovės maksimizavimą, kapitalo optimizuojančio pelną išsaugojimą ateities kartoms.

Socialinis vystymasis – orientuotas į žmogaus gerovę ir socialinę teisingumą.

Aplinkos apsaugos dėmesys skiriamas gamtiniam ištekliams, ekosistemai, jos riboms derančiai su ekonomine plėtra. Kiekvienas iš šių komponentų darnaus vystymosi procese atlieka tam tikras funkcijas (žr. 1 lentelę).

1 lentelė

Darnaus vystymosi komponentų atliekamos funkcijos

Darnaus vystymosi komponentai	Funkcijos
Ekonominis vystymasis	<ul style="list-style-type: none"> • tenkinti materialius žmonių poreikius • palaikyti švarią sveiką aplinką
Socialinis vystymasis	Reikiamą dėmesį skirti: <ul style="list-style-type: none"> • ekonomikos vystymuisi • aplinkos apsaugai
Aplinkos apsauga	<ul style="list-style-type: none"> • aprūpinti ekonomikos sektorių gamtos ištekliais • absorbuoti gamybos vartojimo procese susidarancias atliekas • užtikrinti ekologinį stabilumą

Šaltinis: Juknys R. Darnus vystymasis [20]

BPD priedas – Lietuvos 2004-2006 m. BPD papildantis dokumentas. Tai darnaus vystymosi sudėtinė dalis. Programos priedo tikslas yra teikti papildomą (detalesnę) informaciją apie BPD numatytą ES SF lėšų investavimo strategiją, konkrečias priemones ir finansuotinas veiklos sritis. BPD priedą sudaro trumpas strategijos aprašymas ir informacija, kuri reikalinga BPD strategijai įgyvendinti: bendri projektų atrankos kriterijai, bendri projektų priežiūros rodikliai, prioritetų ir priemonių apibūdinimas, kartu pateikiamos finansinės lentelės, informavimo strategija ir veiksmų planas. Jame aprašyti bendrieji kompiuterinės duomenų sistemos principai, pateikiamas trumpas valstybės paramos schemų aprašymas.

BPD dokumente nustatyti penki investicijų prioritetai: Socialinės ekonominės infrastruktūros plėtros, žmogiškųjų išteklių plėtros, gamybos plėtros, kaimo plėtros ir žuvininkystės, techninės paramos. Šiems prioritetams įgyvendinti skiriama apie 3,09 mlrd. Lt iš ES paramos ir 1,07 mlrd. Lt Lietuvos Respublikos lėšų.

Lietuvos transporto sektoriui finansavimas skiriamas pagal Europos struktūrinės paramos Bendrojo programavimo dokumento 1 prioriteto „Socialinės ir ekonominės infrastruktūros plėtra“ 1.1 priemonę „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“ nustatytais ir su EK suderintoms veikloms įgyvendinti.

ES paramos pasiskirstymas pagal BPD prioritetus (žr. 5 pav):

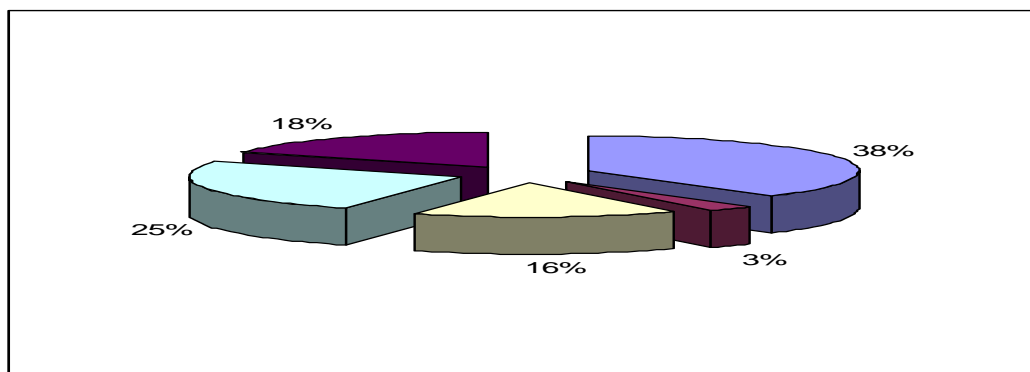
1 prioritetas. Socialinės ir ekonominės infrastruktūros plėtrai – 1585 mln. Lt;

2 prioritetas. Žmogiškųjų išteklių plėtrai – 749 mln. Lt;

3 prioritetas. Gamybos sektoriaus plėtrai – 1038 mln. Lt;

4 prioritetas. Kaimo plėtrai ir žuvininkystei – 663 mln. Lt;

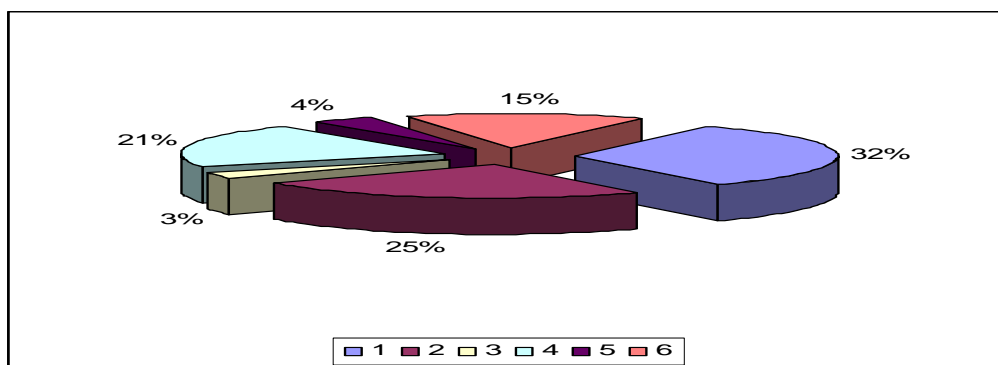
5 prioritetas. Techninei paramai, apimančiai ES struktūrinių fondų lėšų administravimą ir priežiūrą – 124 mln. Lt.



5 pav. Paramos pasiskirstymas pagal 2004-2006 m. BPD (%)
Sudaryta darbo autorės, pagal <http://www.finmin.lt> [71]

Pagal šią BPD priemonę transporto sektoriui 2004-2006 m. skirta 655,4 mln. Lt (491,5 – ES paramos ir 163,8 – nacionalinio biudžeto bendrojo finansavimo lėšos) [24].

Lietuva nėra lyderė tarp naujųjų ES narių pagal planuojamą dydį skirti lėšų dalį transporto infrastruktūrai. Jeigu visas naujas nares suskirstytume į dvi grupes, Lietuva (kartu su Estija ir Čekija) priklausytų tai grupei, kuri transporto infrastruktūrai planuoja skirti 20-30% ES paramos lėšų. Latvijoje, Lenkijoje ir Slovakijoje šiai sričiai numatyta daugiau nei 30% visos ES struktūrinės paramos [3]. Palyginimui pateikiamas Latvijai skiriamų ES struktūrinių lėšų išdėstymas 2004-2006 m. (žr. 6 pav).



6 pav. SF pasiskirstymas Latvijoje 2004-2006 m. (%)
Sudaryta darbo autorės, pagal <http://www.esfondi.lv> [15]

Estijoje situacija transporto sektoriuje yra panaši. Tačiau po stojimo į ES jie sugebėjo tinkamai pasinaudoti atsivėrusiomis galimybėmis. Vien 2004-2006 m. periodui Estija savo keliams iš ES fondų užsitikrino 309 mln. EUR (1066,92 mln. Lt – *aut. past.*). Lietuvos „kelininkai“ (Lietuvos automobilių kelių direkcija – **LAKD**) – *aut. past.*) 2004-2006 m. iš ES fondų sugebėjo gauti tik 182 mln. EUR (628,41 mln. Lt – *aut. past.*). Estijoje bendras kelių ilgis sudaro 973 km, o Lietuvoje – 21 316 km. Be to, Estija, skirtingai nei Lietuva, nebijo pripažinti, kad tinkamai palaikyti kelių būklę vien tik iš valstybės biudžeto lėšų nėra jokių galimybių; dėl šios priežasties laiku pradėjo rengti gerus projektus ES paramai gauti [3].

Buvo girdėti priekaištai, kad Lietuvai skirtos ES struktūrinių fondų lėšos buvo paskirstytos netinkamai: pvz., keliams tiesti numatoma skirti daugiau nei švietimui. Tačiau ar buvo galima rinktis investavimo sritis? Kaip buvo pasirinktos patvirtintosios?

LR finansų ministerijos Finansinės paramos departamento direktoriaus pavaduotojos Anos Stankaitienės nuomone “Lietuvos 2004-2006 m. BPD buvo parengtas atsižvelgiant į Valstybės ilgalaikės raidos strategijos (iki 2015 m.), Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 m. ilgalaikės strategijos bei Nacionalinio susitarimo, siekiant ekonominės ir socialinės pažangos, nuostatas. BPD nustatytos prioritetingos investavimo sritys iš esmės atitinka minėtuose dokumentuose užfiksuotąsias. Skirstant ES SF lėšas buvo atsižvelgta į kelis veiksnius. Vienas jų – kaip šalies ūkio sektoriai pasirengę įsisavinti Europos paramą. Švietimo ir socialinis sektorius vienas paskutinių pradėjo naudotis iki stojimo į ES Lietuvai skirtais pinigais. Šios sritys tik nuo praėjusių metų pabaigos pradėjo vykdyti PHARE projektus. Tai reiškia, kad minėti sektoriai neturi ir ypač svarbios daug lemiančios ES lėšų administravimo patirties.

Tuo tarpu transporto sritis geriausiai pasiruošusi panaudoti ES lėšas. Iš visų šalių kandidačių Lietuva sėkmingiausiai įsisavino ISPA paramą, skirtą transporto projektams remti” [17].

Vystymasis ir augimas nėra ekonomikos judėjimas teigiama kryptimi, jeigu šokinėjama nuo vieno sektoriaus prie kito. Vystymasis ir augimas – didėjančio ekonomikoje produktyvumo funkcija, kuris leidžia suvartoti daugiau prekių ir savo ruožtu stimuliuoja nepagrindinių gaminių paklausą. Juk perėjimas nuo žemės ūkio prie pramonės atskiram regionui gali būti nei būtinas, nei tinkamas.

BPD kritika:

Vyriausybė rinkosi prioritetus, orientuodamasi kuriose srityse galima įsisavinti daugiausia lėšų. Buvo stengtasi lėšas paskirstyti tarp sektorių, o ne kaip reikėtų – skirti jas svarbiausioms šalies raidos problemoms spręsti. Toks požiūris sukelia ir papildomų nepageidaujamų pasekmių: pagal BPD apibrėžtus prioritetus remiamiems projektams reikia skirti ir Lietuvos valstybės biudžeto lėšų. Taigi, visuomenės raidos prioritetų neatitinkantys ar menkai juos atitinkantys, aktualiausių problemų spręsti nepadedantys ES SF finansuojami projektai gali atitraukti šalies biudžeto lėšas

nuo Lietuvos piliečiams daug svarbesnių sveikatos, socialinės apsaugos, švietimo, mokslo, viešojo administravimo tobulinimo ir kitų programų [2].

Valdžios klaidos skirstant ES SF lėšas gali brangiai kainuoti: tai šalį paliekantys šviesiausieji protai, klanų išsigalėjimas, migracijos problemos, kitaip tariant, Europos provincijos statusas su visais iš to kylančiais neigiamais padariniais [5].

Lietuvoje iki šiol dar vyksta diskusijos, ar regioninės plėtros politikos tikslas yra suvienodinti regionus pagal jų ekonominius rodiklius, plėtojant gamybą, didinant industrializaciją ir kuriant naujas pramonės šakas, ar išlaikant regionų savitumą vystyti tradicines regiono veiklas, atsižvelgiant į vietinius išteklius, nekuriant naujų pramonės šakų. Teisingiausias požiūris būtų atsižvelgiant į regiono savitumą tiek geografiniu, tiek išteklių ir tradicinių veiklų požiūriu plėtoti jo ekonominį ir socialinį potencialą tradicine linkme, pritraukiant investicijas į tas ūkio šakas, kurių plėtra yra perspektyviausia ir ekonominis rezultatas yra užtikrinamas su mažiausiomis sąnaudomis [14].

Apibendrinant ši skyrių galima teigti, kad Vyriausybės patvirtintame BPD didžiausią ES SF paramos 2004-2006 m. dalį Lietuvoje buvo numatyta skirti transportui. Tačiau visuomenės nuomonių tyrimai rodo priešingai – gyventojai svarbiausiu ES paramos prioritetu laiko socialinę ir sveikatos apsaugą. Buvo motyvuojama tuo, kad Lietuva yra pasirengusi panaudoti visas jai skirtas ES SF lėšas 2004-2006 m. šalies transporto projektų įgyvendinimui. Skirstant ES lėšas, pasinaudota ankstesne ES lėšų administravimo (ISPA) įgyta patirtimi. Šis pasirinkimas suderintas su Lietuvos strateginiais dokumentais. Verta paminėti, kad Lietuva visada buvo tranzito šalimi; jau yra išplėta transporto ir ryšių infrastruktūra, bet jai toliau reikalingas modernizavimas ir investicijos, kad transporto infrastruktūra nebūtų sunaikinta ar išvežta į užsienį. Tad lėšos, investuotos į transporto infrastruktūrą, nėra tuščios investicijos. Jos visuomet atsipirks.

1.3 Europos Sąjungos struktūrinė parama Lietuvos transporto infrastruktūros plėtrai

Transporto infrastruktūra naudojasi visi šalies gyventojai, tad jos funkcionavimas tiesiogiai susijęs su visomis ūkio šakomis. Už transporto infrastruktūros palaikymą ir plėtrą atsakomybė priskirta valstybei, tolesniam infrastruktūros vystymui sudaromos naujos valstybės programos.

Infrastruktūra užima gana didelę nacionalinio kapitalo dalį. Išsivysčiusiose šalyse jos dalis bendrajame nacionaliniame kapitale prilygsta trečdaliui ar daugiau ir yra laikoma pagrindiniu ekonomikos varikliu. Apie 70% nuo šio skaičiaus tenka būtent ekonominei infrastruktūrai, kuriai priklauso *transporto infrastruktūra*.

O transporto investicijos užima iki pusės visų infrastruktūros investicijų priklausomai nuo Vyriausybės strategijos [19].

Pagal pagrindinį strateginį dokumentą, ES SF paramai gauti (BPD), transporto infrastruktūrai skiriamos nemažos investicijos. Tokiu būdu siekiama sudaryti pagrindą ilgalaikiam ūkio augimui, plėtojant galimybes kuo geriau išnaudoti tranzitui palankią šalies geografinę padėtį. Vadovaujantis tuo, kad Lietuvoje yra pakankamai gerai išplėtotą transporto ir ryšių infrastruktūrą, (esamai infrastruktūrai būtinas modernizavimas ir naujos investicijos – *aut. past.*) ir tuo, kad didėja skirtumas tarp miesto ir kaimo sąvokų, ir tarp įvairių apskričių ar regionų, buvo suformuota BPD 1.1 priemonė „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“.

Pagrindinis šios priemonės tikslas – sudaryti palankias sąlygas Lietuvos ekonomikos plėtrai, sukurti šiuolaikišką bendrą transporto sistemą, kuri savo techniniais parametrais ir teikiamų paslaugų kokybe atitiktų ES valstybių lygį ir būtų integruota į ES transporto sistemą.

Priemonės uždaviniai:

- Tobulinti eismo sąlygas keliuose ir gatvėse, didinti eismo saugą ir mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.
- Didinti geležinkelių pajėgumą, skatinti prekių ir krovinių vežimą geležinkeliais, gerinti traukinių keleivių aptarnavimo kokybę.
- Didinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krovinių ir keleivių srautus, sukurti bendrą vidaus vandens kelių sistemą keleiviams ir kroviniams gabenti.
- Užtikrinti skrydžių saugą, saugumą tarptautiniuose oro uostuose, gerinti keleivių aptarnavimo kokybę.
- Plėtoti multimodalinio transporto tinklą Lietuvoje [20].

Nuspręsta investicijas transporto sektoriui skirti pagal šiuos pagrindinius principus:

- Kompleksiškumo: į transporto sistemos plėtrą investuojama atsižvelgiant į jų poveikį (technologinio, ekonominio, socialinio, ekologinio ir kt. pobūdžio), tačiau ne tik transportui, bet ir kitiems šalies ekonomikos sektoriams.
- Efektyvumo didinimo: transporto sistemos efektyvumui didinti, siekiama labiau modernizuoti transporto infrastruktūrą, tobulinti transporto sistemos valdymą.
- Transporto rūšių plėtros balansas: investicinių lėšų paskirstymo tarp transporto rūšių pusiausvyra – skiriant daugiau dėmesio kombinuotiems vežimams skatinti.
- Prieinamumo: siekiama gerinti regionų prieinamumą prie tarptautinės reikšmės koridorių, tobulinti transporto sistemą, pritaikyti ją prie visų paslaugų vartotojų, įskaitant žmones su negalia.

Pagal savo reikšmę ir teritorinius principus išskiriami trys transporto sektoriaus plėtojimo Lietuvoje rūšys:

- **Lokalinis.** Siekiama diegti priemones, kurios mažintų transporto naudojimo poreikį, subalansuoti darbo ir gyvenamąsias vietas, formuoti daugiafunkcines zonas, plėtoti miestų ir

rajonų viešąjį transportą, ekologiškas viešojo transporto rūšis, eliminuoti tranzitinį transportą iš miestų teritorijos, pritaikyti miestų susisiekimo sistemas žmonėms su negalia ir kt.

- **Nacionalinis.** Pagrindinis tikslas – vieningos, integruotos Lietuvos susisiekimo sistemos sukūrimas, šalies susisiekimo tinklo plėtojimas, subalansuotos transporto sistemos plėtojimas, maksimaliai išnaudojant turimą atskirų transporto rūšių infrastruktūrą, mažinant transporto poveikį aplinkai ir didinant vežimų greitį, operatyvumą ir kitus vežimų kokybinius rodiklius.

- **Europinis.** Siekimas subalansuoti transporto infrastruktūros modernizavimą, integruojant svarbiausias magistrales į transeuropinius tinklus ir plėtojant regioninės reikšmės transporto infrastruktūros jungtis su pagrindinėmis magistralėmis, multimodalinio transporto plėtra ir integravimas į ES multimodalinio transporto tinklą ir paslaugų rinką, logistikos centrų sukūrimas ir jų integracija į Baltijos jūros regiono ir Europos transporto logistikos centrų tinklą, Klaipėdos jūrų uosto infrastruktūros modernizavimas, siekiant sudaryti kuo palankesnes sąlygas turizmo plėtrai, keleivių terminalų modernizavimas bei aptarnavimo kokybės gerinimas [19].

Didelės apimties transporto sektoriaus projektai (daugiau negu 10 mln. eurų vertės), susiję su transeuropinio transporto tinklo plėtra, finansuojami iš Sanglaudos fondo.

Struktūrinių fondų parama skiriama daugiau regioninės reikšmės transporto infrastruktūros plėtrai. Projektų sąrašas, numatytas Lietuvos Sanglaudos fondo strategijoje, yra ilgas, tačiau Sanglaudos fondo biudžetas yra ribotas, todėl dalis projektų, kurie yra svarbūs sėkmingam transeuropinio transporto tinklo plėtojimui, siekiama būtų skirti finansuoti iš Europos regioninės plėtros fondo (žr. 2 lentelė).

2 lentelė

Transporto sektoriaus sritys ir paramos šaltiniai 2004-2006 m.

	Tarptautinės reikšmės infrastruktūra				Vietinės reikšmės infrastruktūra		
Sanglaudos fondas	Valstybinės reikšmės keliai (TEN-T tinklas)	Geležinkelių pagr. linijos (TEN-T tinklas)	IX transporto koridoriaus jungtys su jūrų uostu (daugiau, kaip 10 mln. eurų vertės projektai)	Tarptautiniai oro uostai (daugiau, kaip 10 mln. eurų vertės projektai)			
	Pasienio punktų prie ES išorinės sienos plėtojimas; TEN-T tinklo jungtys su intermodaline platforma						
Europos regioninės plėtros fondas	Kelių transporto infrastruktūros jungtys su TEN-T tinklo elementais	Geležinkelių jungtys su TEN-T tinklo elementais; keleivių terminalai	Multimodalinis transportas, transporto infrastruktūra logistikos centrams; Klaipėdos jūrų uosto kelių ir geležinkelių tinklas	Tarptautiniai oro uostai	Regioninės ir vietinės reikšmės keliai; geležinkelių pervažos; dviračių, pėsčiųjų takai	Miestų transporto infrastruktūra ir viešasis transportas	Vidaus vandenų keliai

Šaltinis: BPD priedas [24]

Pastaruoju metu jaučiama ES struktūrinės paramos įtaka Lietuvos regioninei politikai, išryškinant regionų socialinio ir ekonominio išsivystymo netolygumų problemas. Vis daugiau

dėmesio skiriama Lietuvos regioninės politikos nuostatomis, jos įgyvendinimo mechanizmui. Jau keleri metai kaip regioninė politika vykdoma Lietuvoje, tačiau įvertinus įvairias galimas politikos alternatyvas, regioninė politika Lietuvoje vis dar išlieka konceptualizacijos stadijoje, neturėdama neišgrynintų politikos įgyvendinimo būdų. Lietuvoje dar tik formuojasi naujos regioninės politikos nuostatos, jų įgyvendinimo mechanizmai bei ryškėja ES struktūrinės paramos svarba [23].

Europos regioninės plėtros fondo finansavimas skiriamas tik tiems viešosios transporto infrastruktūros tobulinimo projektams, kurie atitinka BPD transporto sektoriaus priemonėje numatytas veiklas ir siekiama įgyvendinti BPD transporto sektoriaus strategijoje ir priemonės aprašyme išreikštus tikslus.

Transporto sektoriaus projektai yra techniškai sudėtingi, o jų parengimas ir įgyvendinimas reikalauja daug laiko sąnaudų. Todėl 2004-2006 m. laikotarpiu daug dėmesio skiriama transporto sektoriaus projektų techninei dokumentacijai parengti, siekiant užtikrinti efektyvų transporto infrastruktūros tobulinimą ir modernizavimą bei tinkamą projektų parengimą šiuo bei tolesniu programavimo laikotarpiu [19].

Transporto infrastruktūros projektai išsiskiria tuo, kad:

- Ilga objektų funkcionavimo trukmė. Projektų įgyvendinimui reikalingas didelis kapitalas.
- Ilga objektų statybos trukmė.
- Nedidelės objektų eksploataavimo išlaidos.

Taip pat būtina pabrėžti šiuos veiksniai:

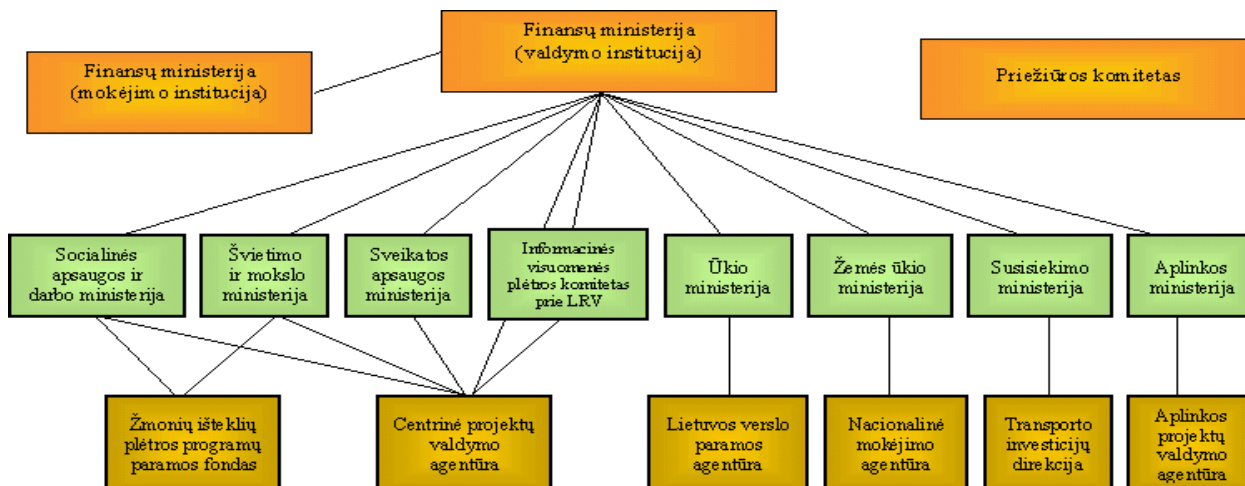
- Rinką stipriai reguliuoja valstybė (geležinkelių ir vandens transportas).
- Projektų iniciatorius taip pat yra valstybė, o visuomenė yra galutinis vartotojas.
- Transporto infrastruktūros investicijų atsipirkimas paprastai užtrunka gana ilgą laiko tarpą.

Kita vertus, jų rezultatai taip pat ilgai naudojami. Pvz., nemažai šiuo metu Europoje naudojamų geležinkelių ir autokelių yra nutiesti XIX amžiuje [19].

1.4 Europos Sąjungos finansuojamų projektų administravimas

Institucinė administravimo struktūra sudaro ypatingą svarbą ES ir nacionaliniu lygmeniu, užtikrinant ES SF įsisavinimo efektyvumą. Atsižvelgiant į ES administravimo reikalavimus, buvo sukurta Lietuvoje struktūrinių fondų valdymo ir administravimo sistema (SFMIS), paskirta atsakomybė už atskirų BPD priemonių įgyvendinimą. Bendra ES SF administravimo struktūra nustatyta LR vyriausybės 2001 m. gegužės 31 d. nutarimu Nr. 649 „Dėl Europos Sąjungos struktūrinių fondų lėšų administravimo Lietuvoje“ (jį keičia Vyriausybės nutarimas 2005 m. balandžio 18 d. Nr. 414 „Dėl institucijų atsakingų už Europos Sąjungos struktūrinių fondų lėšų, skirtų Lietuvos 2004-2006 m. bendrojo programavimo dokumentui įgyvendinti, administravimą, atsakomybės ir funkcijų paskirstymo“), pagal kurį struktūrinių fondų valdymo ir administravimo

struktūrą Lietuvoje sudaro Vadovaujančioji, Mokėjimo, Tarpinės, Įgyvendinančiosios institucijos ir Priežiūros komitetas. Vyriausybės 2005 m. balandžio 18 d. nutarimu Nr. 414 patvirtintos ES SF lėšų administravimo Lietuvoje taisyklės, nustatančios ES SF lėšas administruojančių institucijų funkcijas, atsakomybę ir teises. ES SF valdymo struktūra Lietuvoje pateikiama 7 pav.



7 pav. ES SF administruojančių institucijų schema
Šaltinis: www.finmin.lt [71]

Vadovaujančioji institucija – institucija, atsakinga už Pagrindinio reglamento funkcijų atlikimą, BPD rengimą ir įgyvendinimo priežiūrą. LR vyriausybė 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarime Nr. 935 „Dėl Lietuvos 2004-2006 metų bendrojo programavimo dokumento patvirtinimo“ nustatė Vadovaujančiąja institucija skirti *LR finansų ministeriją*. Vadovaujančiosios institucijos funkcijas paskirta vykdyti *Finansų ministerijos Finansinės paramos departamentui*. Vadovaujančioji institucija užtikrina visų tinkamų finansuoti išlaidų sisteminimą apskaitoje, kaip nurodyta Pagrindiniame reglamente. Užtikrina ES SF valdymo ir kontrolės sistemos priežiūrą, teikia EK informaciją apie BPD įgyvendinimo eigą (įskaitant asignavimų panaudojimą išpareigojimams, paramos projektams pagal atskiras BPD priemones dydžius ir patvirtintus tinkamų finansuoti išlaidų dydžius), vertina EK rekomendacijas dėl ES SF lėšų administravimo. Informuoja EK kaip įgyvendinami rekomendacijose pateikti pasiūlymai. Taip pat ji yra atsakinga už informacinės sistemos, kurios dėka keitimasis vyksta duomenimis su EK, kūrimą ir priežiūrą. Teikia LR vyriausybei tvirtinti Priežiūros komiteto institucinę sudėtį, institucijų teikimu tvirtina šio komiteto asmeninę sudėtį, organizuoja Priežiūros komiteto darbą ir vadovauja jam, atlieka jo sekretoriato funkcijas, teikia Priežiūros komitetui reikiamą informaciją ir BPD priemonių įgyvendinimo ataskaitas. Taip pat organizuoja BPD įgyvendinimo vertinimą ir bendradarbiauja su EK atliekant galutinį vertinimą. Vadovaudamasi pagrindinio reglamento nuostatomis, Vadovaujančioji institucija informuoja visuomenę apie ES SF teikiamas galimybes ir panaudojimo rezultatus, taip pat

koordinuoja už ES SF lėšų administravimą atsakingų institucijų informavimo apie ES SF paramą pagal BPD ir suteiktos paramos viešinimo veiklą.

Mokėjimo institucija – institucija, atsakinga už Pagrindinio reglamento priskirtų ES SF Mokėjimo institucijos funkcijų atlikimą. Mokėjimo institucijos funkcijas vykdo *Finansų ministerijos Nacionalinio fondo departamentas*. Pagal institucijų, atsakingų už ES SF lėšų, skirtų Lietuvos 2004-2006 m. BPD įgyvendinti administravimą, atsakomybės ir funkcijų paskirstymo taisyklės, patvirtintas Vyriausybės 2005 m. balandžio 18 d. nutarimu Nr. 414, mokėjimo institucija atsakinga už visų ES SF ir bendrojo finansavimo lėšų apskaitą. Atskirų priemonių įgyvendinimo priežiūros funkcija deleguota sektorinėms ministerijoms, kuriuose įsteigti specialūs padaliniai, atsakingi už Tarpinės institucijos funkcijų vykdymą.

Tarpinė institucija – institucija, atsakinga už jai priskirtų BPD priemonių ES SF ir bendrojo finansavimo lėšų planavimą, priemonių įgyvendinimą ir priežiūrą. Transporto sektoriuje Tarpinės institucijos funkcijas atlieka *LR susisiekimo ministerija*, kuri atsakinga už BPD 1.1 priemonės programavimą, įgyvendinimą, stebėseną, ataskaitų rengimą ir auditą savo sektoriuje. Tarpinė institucija atsakinga už kvietimo teikti paraiškas sąlygų nustatymą, projektų atranką, priemonės lėšų planavimą, priemonės išipareigojimų ir mokėjimų planų vykdymą, priemonės įgyvendinimo ataskaitų teikimą Vadovaujančiajai institucijai.

Atskirų projektų įgyvendinimo priežiūros funkcija deleguota **Įgyvendinančiajai institucijai**. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimu Nr. 935 „Dėl Lietuvos 2004-2006 metų bendrojo programavimo dokumento patvirtinimo“, 1.1 priemonės „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“ Įgyvendinančioji institucija – *Transporto investicijų direkcija*. Įgyvendinančiosioms institucijoms tenka „projekto lygmens“ atsakomybė.

Pagrindinės įgyvendinančiųjų institucijų funkcijos yra padėti tarpinėms institucijoms įgyvendinti priemonėse numatytą veiklą, kasdien atliekant remiamų projektų administravimą ir priežiūrą:

- Organizuoti kvietimus, teikti projektų paraiškas pagal atitinkamos Tarpinės institucijos pateiktas Gaires (*priedas Nr. 9*).
- Atlikti projekto paraiškų vertinimą, įsitikinti, kad projektai parengti pagal Tarpinės institucijos parengtas Gaires, yra tinkami pagal BPD ir BPD priedą, rengti ataskaitas ir rekomendacijas vertinimo pagrindu, pateikti jas kartu su projekto paraiškomis atitinkamos tarpinės institucijos atrankai.
- Informuoti pareiškėjus apie projektų atrankos rezultatus.
- Atlikti kasdieninę projektų įgyvendinimo priežiūrą ir inicijuoti reikiamus veiksmus, jeigu numatomos kokios nors problemos.

- Patikrinti išlaidų deklaruotų mokėjimo prašymuose tinkamumą ir Tarpinės institucijos nurodymus (*priedas Nr. 10*).

- Atlikti projektų įgyvendinimo patikrinimą vietoje ir jų atitikimą pagal reglamentą ir sutarties sąlygas dėl paramos teikimo, imtis būtinų veiksmų siekiant išvengti galimų neatitikimų, juos pašalinti ir pateikti tarpinėms institucijoms įgyvendinimo ataskaitas.

- Įvesti į SF stebėsenos sistemą projekto duomenis (pagal paraiškos formą): administracinę, stebėjimo informacijas ir sprendimą.

- Rengti veiklos įgyvendinimo ataskaitas, kurios toliau panaudojamos rengiant metines ataskaitas, galutinę ataskaitą ir kitais tikslais.

- Įgyvendinti būtinas viešumo priemones, teikti rekomendacijas, informaciją projekto rėmėjams ir potencialiems pareiškėjams.

Priežiūros komitetas – pagrindinė BPD įgyvendinimo priežiūros institucija, atliekanti visas Pagrindinio reglamento Priežiūros komiteto funkcijas. Priežiūros komitetas sudaromas po to, kai EK patvirtina BPD, tačiau ne vėliau kaip po 3 mėnesių. Jo institucinę sudėtį tvirtina LR vyriausybė. LR vyriausybė 2004 m. rugpjūčio 11 d. nutarimu Nr. 950 „Dėl Priežiūros komiteto Lietuvos 2004-2006 metų bendrojo programavimo dokumento įgyvendinimo priežiūrai atlikti sudarymo“ nustatė, kad Komitetą techniškai aptarnauja Finansų ministerija. Priežiūros komitetas rengia savo darbo reglamentą ir tvirtina suderinęs su Vadovaujančiąja institucija, remdamasis BPD ir BPD priede nustatytais BPD įgyvendinimo priežiūros rodikliais, periodiškai vertina, kas nuveikta siekiant BPD nustatytų tikslų, siūlo Vadovaujančiajai institucijai BPD ir BPD priedo pakeitimus, svarsto kitų institucijų siūlomus pakeitimus, tvirtina BPD priedą ir jo pakeitimus, taip pat svarsto ir/arba pritaria Lietuvos Respublikos pasiūlymams pakeisti EK sprendimo, kuriuo patvirtintas BPD, turinį, svarsto ir/arba pritaria metinėms ir galutinei BPD įgyvendinimo ataskaitoms.

Lietuvoje buvo sukurta gana sudėtinga ES struktūrinių fondų valdymo ir administravimo sistema. Taip įvyko dėl įvairių priežasčių:

- Dėl EK ir Lietuvos sąsajų.
- EK siekia valdymo sistemos decentralizavimo, tačiau stinga patirties, nes ES SF Lietuvoje įgyvendinami palyginus dar neilgą laikotarpį.

- Didelio vadovavimosi PHARE patirtimi, kurios valdymas buvo pagrįstas gana detaliu praktiniu vadovu.

- Poreikio sukurti procedūras per gana trumpą laiko tarpą.

- Nepakankamo konsultavimosi su suinteresuotomis grupėmis ir tarp atsakingų institucijų rengiant Gaires paraiškų teikėjams ar kitus dokumentus.

Akivaizdu, kad dėl sudėtingos administravimo sistemos atsiranda papildomi kaštai bei paraiškų rengimas užima nemažai laiko (atidedamas paraiškų pateikimas ir projektų įgyvendinimo

pradžią) ir tai gali daryti neigiamą įtaką ES struktūrinių fondų lėšų įsisavinimui bei jų panaudojimo efektyvumui [25].

Apibendrinant galima teigti, kad efektyvus ir produktyvus struktūrinių fondų įgyvendinimas, administravimo sistemos efektyvus veikimas ir struktūra reikalauja nemažai patirties ir praktikos. Natūralu, kad Lietuva ankstesniais programavimo periodais susidūrė su nemažai problemų. Tik per ilgą laiką ir palaipsniui kaupiant problemų sprendimo patirtį, Europoje buvo vystoma efektyvesnė projektų valdymo sistema. Valstybės narės turi pasinaudoti savo ir kitų šalių įgyta patirtimi, tobulinant ES SF savo administravimo modelį.

1.5 Projektų atrankos proceso svarba

Naujų reglamentų projektuose yra numatyti svarbiausieji ES SF pokyčiai 2007-2013 m. laikotarpiui, išskirti šio laikotarpio prioritetiniai tikslai:

- **Konvergencijos tikslas**, finansuojamas iš ES SF, Sanglaudos fondo, skirtas skurdesniems regionams priartėti prie ES vidurkio.

- **Regioninio konkurencingumo ir užimtumo tikslas**, atitinkamai finansuojamas iš ES SF, Sanglaudos fondo.

- **Europos teritorinio bendradarbiavimo tikslas** (panašus į buvusią INTERREG programą – programa skirta žemės ūkio projektų įgyvendinimui), finansuojamas iš ES SF, skirtas skirtingais lygiais stiprinti bendradarbiavimą.

ES SF projektų atrankos procese nuolat tarpusavyje sąveikauja visų trijų valdymo lygmenų institucijos:

1. Dalyvaujama atrankos komitetuose, tvirtindama atrankos kriterijus, orientuodama vertinimo procesą ir tvirtindama atrankos komitetų sudėtį, Vadovaujančioji institucija (LR finansų ministerijos Europos Sąjungos programų valdymo departamentas) užtikrina atrankos proceso skaidrumą ir objektyvumą.

2. Pagal BPD finansuojamų projektų atrankos procesui, svarbiausią vaidmenį skiria tarpinės institucijos, kurioms tenka bendra atsakomybė už ES ir nacionalinio bendrojo finansavimo lėšų paskirstymą, atitinkamo sektoriaus BPD priemonių įgyvendinimui. Iš viso BPD administravimo procese dalyvauja aštuonios tarpinės institucijos. Įgyvendinančiosios institucijos tarpinėms institucijoms nuolat kartu su vertinimo ataskaitomis ir rekomendacijomis teikia visas tinkamų finansuoti projektų paraiškas. Toliau gautos ataskaitos teikiamos tarpinių institucijų įkurtiems ir vadovaujamiems projektų atrankos komitetams tolesnei atrankai. Atrankos komitetai formuojami iš įvairių su įgyvendinamos BPD priemonės susijusios veiklos vykdančių institucijų bei socialinių-ekonominių partnerių atstovų.

3. Projektų paraiškas išsamiai vertina **įgyvendinančiosios institucijos**. Siekiant užtikrinti objektyvų vertinimą, projekto tinkamumą, kokybę ir naudą turi atskirai įvertinti mažiausiai du įgyvendinančiosios institucijos paskirti vertintojai. Vertinimą atlieka įgyvendinančiosios institucijos darbuotojai arba įgyvendinančiosios institucijos paskirti nepriklausomi ekspertai. Nepriklausomi ekspertai gali būti skiriami, jeigu projektų vertinimas reikalauja specifinių žinių. Nepriklausomus ekspertus pasirenka įgyvendinančioji institucija, atsižvelgdama į jų kvalifikaciją bei patirtį. Prieš atlikdami vertinimą, nepriklausomi ekspertai pasirašo konfidencialumo ir nešališkumo deklaraciją [13].

Siekiant užtikrinti atrankos skaidrumą ir užkirsti kelią sukčiavimams neramumą kelia tai, jog Tarpinė institucija turi daug įtakos atrankos procesui ir gali įtakoti galutinio sprendimo priėmimą, kurio baigtis jai ir priklauso. Tarpinė institucija sudaro komitetą, kviečiant sau palankias organizacijas ir jų atstovus dalyvavimui atrenkant projektus ir taip pirmininkauja komitetui. Kokia yra personalo sudėtis tarpinėse institucijose administruojant ES SF projektus nėra publikuojama. Informacija teikiama tik apie priežiūros komiteto personalą. Tokiu atveju galima daryti prielaidą, kad vienas ir tas pats asmuo gali pirmininkauti visoms komisijoms, pradedant nuo programavimo bei gairių rengimo, pirmininkavimo projektų atrankai, baigiant galutinio sprendimo dėl finansavimo priėmimu. Į šį procesą nepakankamai yra įtraukiamos nevyriausybinės organizacijos, socialiniai ir regioniniai partneriai. 2004-2006 metų programinio periodo atranką reglamentuojančiuose dokumentuose (2004-2006 metų BPD ir LR Finansų ministro įsakymas 2004 m. gegužės 31 d. Nr. 1K-204; [68] nurodoma, jog tarpinėms institucijoms yra tik *rekomenduojama* kviesti socialinius ir regioninius partnerius, nevyriausybines organizacijas dalyvavimui atrankos procese, t.y. Tarpinės institucijos to daryti *neprivalo*, o priimti tik kaip *rekomendaciją*. Taip pat kaip taisyklė ir tai, jog ministerijos pačios formuoja atrankos komiteto sudėti, t.y. kviečia organizacijas ir įstaigas joje dalyvauti; leidžia daryti prielaidą, jog kviečiamos tik tarpinei institucijai palankios organizacijos. Siekiant užtikrinti sprendimų priėmimo skaidrumą, nevyriausybines organizacijas (NVO) ir socialiniai-regioniniai partneriai į komisiją galėtų deleguoti juos vienijančias ir atstovaujančias organizacijas. Lygiavertė narystė, balso teisė projektų atrinkimo metu, leistų užtikrinti objektyvumą ir procedūros skaidrumą. Taip būtų sumažinama interesų konflikto tikimybė [23].

Atskirai yra nustatyti ir projektų atrankos viešinimo reikalavimai. Nurodoma, kad projektų vertinimo proceso skaidrumui užtikrinti pakanka viešai paskelbti: pareiškėjo pavadinimą, projekto pavadinimą, projekto kodą, trumpą projekto aprašymą ir prašomos paramos sumą. Tarpinės ir Įgyvendinančiosios institucijos interneto svetainėse taip pat turi skelbti informaciją apie priimtus sprendimus skirti paramą, nurodant pareiškėjo pavadinimą, projekto pavadinimą, paraiškos kodą ir skirtą paramos sumą. Rekomenduojama Tarpinės institucijos internetinėje svetainėje skelbti projektų atrankos komiteto posėdžio protokolo nutariamąją dalį. Be to, Įgyvendinančioji institucija

skelbia informaciją apie pasirašytas sutartis savo interneto svetainėje, nurodydama projekto vykdytojo pavadinimą, projekto pavadinimą, projekto kodą, trumpą projekto aprašymą ir skirtą paramos sumą.

Įvertinant ES SF projektų atrankos praktiką ES valstybėse narėse, dėl projektų atrankos proceso nešališkumo, formuojamos šios objektyvumo ir viešumo didinimo rekomendacijos:

1. Rekomenduojama *prie* Vadovaujančios institucijos sukurti nepriklausomą ir atskirą Projektų vertinimo padalinį. Šio padalinio veiklą finansuoti techninės pagalbos lėšomis. Dirbti jame turėtų nešališki, aukštą kvalifikaciją ir ekspertinius gebėjimus turintys vertintojai. Pagal šiuo metu vykdomą praktiką Įgyvendinančiose institucijose, Projektų vertinimo padalinys taip pat galėtų samdyti nepriklausomus ekspertus projektų naudos įvertinimui, ten kur yra reikalingos specifinės specialios paskirties žinios. Projektų vertinimo padalinio funkcijos būtų dvejopos: pirmoji funkcija, išsamiai išnagrinėti Vadovaujančiai institucijai pareiškėjo pateiktą skundą dėl paraiškos nepriėmimo ir iš naujo atlikti projekto tinkamumo, naudos ir kokybės vertinimus. *Pirminė* skundų nagrinėjimo tvarka siūloma, kad liktų tokia pati, t.y. skundai iš pradžių būtų teikiami Tarpinei institucijai ir jai juos pagrindus, būtų gražinami pakartotiniam vertinimui atgal į Įgyvendinančią instituciją. Tokiu atveju, žinojimas, kad atmestos paraiškos gali būti įvertintos papildomai ir trečiosios institucijos. Įgyvendinančiose institucijose būtų kuriamas objektyvesnis ir kokybiškesnis projektų vertinimas. *Antroji*, rekomenduojamų projektų ES SF paramos skyrimui vertinimo padalinio funkcija galėtų būti susijusi su atrankiniu projektų pakartotiniu naudos ir kokybės įvertinimu. Toks pakartotinis įvertinimas turi būti atliekamas prieš projektų atrankos komiteto posėdį. Pakartotinai turėtų būti įvertinti bent keli atrankos komitetui svarstyti teikiami projektai. Jeigu atliekant pirmąją ir antrąją funkcijas to paties projekto vertinimo rezultatai tarp nepriklausomo Projektų vertinimo padalinio ir Įgyvendinančios institucijos skirtųsi daugiau nei 10 balų, projektui turėtų būti skiriama tiek balų, kiek įvertina *Projektų vertinimo padalinys*. Tuo tarpu Įgyvendinančiajai institucijai turėtų būti numatytos *nuobaudos* dėl nekompetentingai atlikto darbo. Taip pat turėtų būti numatytos sankcijos ir dėl nepagrįsto paraiškos nepriėmimo bet kuriame paraiškų vertinimo etape. Tokio nepriklausomo Projektų vertinimo padalinio sukūrimas taptų *prevencine priemone prieš neobjektyvų ir šališką projektų vertinimą Įgyvendinančiose institucijose*.

2. Rekomenduojama, kad visų Įgyvendinančioje institucijoje vertinamų paraiškų ES struktūrinei paramai gauti tinkamumo ir kokybės/naudos vertinimus atliktų vienas vidaus vertintojas ir vienas išorės ekspertas. Tokiu būdu būtų sumažintas vertinimo šališkumo pavojus. Esant dideliems vidaus ir išorės vertinimo rezultatų neatitikimams (daugiau nei 10 balų atveju), Įgyvendinančioji institucija turėtų kreiptis ekspertinės pagalbos į Projektų vertinimo padalinį prie Vadovaujančios institucijos (I-oji rekomendacija) arba sudaryti vertinimo komisiją iš

Įgyvendinančios, Tarpinės ir Vadovaujančios institucijų atstovų šios paraiškos vertinimo klausimui išnagrinėti.

3. Naujame programavimo laikotarpyje (2007-2013 m.) rekomenduojama reorganizuoti įgyvendinančias institucijas, administruojamų ES SF pagrindu, siekiant sumažinti jų priklausomybę nuo vienos Tarpinės institucijos ir nuo politinės įtakos projektų atrankos procesui. Galimi du reorganizacijos variantai: *Radikalusis variantas* – turėti vieną Įgyvendinančią instituciją, atsakingą už projektų įgyvendinimą iš Europos socialinio fondo finansuojamų programų, ir vieną – už projektų įgyvendinimą iš Europos regioninio plėtros fondo ir Sanglaudos fondo finansuojamų programų. Tokiu atveju, už Europos socialinio fondo projektus išliktų atsakinga Europos socialinio fondo agentūra, kaip yra dabartiniame programavimo laikotarpyje. Likusios Įgyvendinančios institucijos turėtų būti sujungtos į vieną įstaigą. Minimalistinis variantas, būtų palikti keturias įgyvendinančias institucijas vietoje dabar egzistuojančių šešių.

4. Rekomenduojama padaryti BPD administravimo funkcijų pakeitimus: tarpines institucijas palikti atsakingomis už funkcijas, susijusias su BPD priemonių planavimu ir įgyvendinimo priežiūra, o įgyvendinančioms institucijoms deleguoti visas su projektų vertinimu ir paramos naudojimo priežiūra susijusias veiklas. Šios rekomendacijos įgyvendinimas (kaip ir III-iosios rekomendacijos) stiprintų įgyvendinančių institucijų autonomiškumą.

5. Rekomenduojama darbuotojų atrinkimą įgyvendinančiose institucijose organizuoti viešųjų konkursų būdu, siekiant mažinti „politines“ grėsmes. Atrankai į vadovaujančias pozicijas įgyvendinančiose institucijose ši rekomendacija turi būti *privaloma*.

6. Rekomenduojama parengti ir LR vyriausybės nutarimu patvirtinti objektyvią ir aiškiais atrankos kriterijais pagrįstą valstybinės svarbos projektų tvirtinimo tvarką. Be to, jei pagal tam tikrą BPD priemonę ar jos veiklą gali būti teikiami panašūs ir tarpusavyje konkuruojantys projektai, tokiu atveju nacionalinės svarbos statusas negali būti taikomas kaip projektų atrankos kriterijus, sudarantis nevienodas sąlygas potencialiems pareiškėjams.

7. Visa projektų atrankos dokumentacija turi būti dokumentuojama ir ta informacija, kuri nėra konfidenciali, rekomenduojama viešai pateikti įvairiuose informacijos šaltiniuose. Ypač svarbu įgyvendinančių ir tarpinių institucijų elektroninėse svetainėse pateikti ne tik projektų atrankos komitetams svarstyti perduotų projektų sąrašą, bet kartu ir informaciją, susijusią su paramos skyrimo argumentais. Ši informacija galėtų būti skelbiama kaip supaprastinta projekto vertinimo ataskaitos forma, kurioje būtų nurodyti projekto tikslai, uždaviniai, rezultatai ir pasekmės, prašomos paramos suma, Įgyvendinančios institucijos projekto kokybės ir naudos įvertinimo balai su vertinimo motyvacija ir rekomenduojama skirti paramos suma. Toks projektų atrankos proceso ES SF projektų atrankos proceso Lietuvoje skaidrumo analizės viešinimas ne tik suteiktų daugiau

skaidrumo procesui, bet ir kitiems pareiškėjams galėtų būti tam tikra identifikacija ir geros praktikos pavyzdžiai, rengiant naujus projektus ES SF paramai gauti [18].

Pagal aprašytą Projektų atrankos procedūrą, galima teigti, kad kiekvienos institucijos funkcijos yra vienodai svarbios, projektų atrankos proceso vykdymo metu. Projektų atrankos komitetas ir tarpinė institucija privalo užtikrinti, kad priimant rekomendacijas ir sprendimus paramos skyrimui, nebūtų teikiamos nepagrįstos privilegijos tam tikrai interesų grupei, paraiškų teikėjui, veiklai ar regionui.

Apibendrinat šiame skyriuje pateiktą ES SF investicijų į Lietuvos transporto infrastruktūrą tikslą, uždavinius ir įvertinus transporto infrastruktūros projektų specifiką, galima teigti, kad nors 2004-2006 m. laikotarpis plėtros požiūriu buvo trumpas, tačiau tikimasi, kad ši pradžia iš ES SF paramos turės didelės įtakos Lietuvos transporto sistemos tolesnei plėtrai ir pažangai.

1.6 Transporto sektoriaus planuojami pasiekimai, galimi rezultatai ir poveikis

Iš ES fondų finansuojami realūs projektai, kuriuos įgyvendinant bus pasiekta tam tikrų finansinių (išleistos lėšos) ir fizinių rodiklių (įvykdytos veiklos ir pasiekti rezultatai). Projekto rodiklius reikia pasiekti todėl, kad būtų gauti numatyti BPD finansiniai (įsisavintos lėšos) ir fiziniai rodikliai (pasiekti rezultatai ir jų padariniai) [8].

Sąvokas – „pasiekimai“, „rezultatai“ ir „poveikis“, kurios kartu apibūdinamos kaip „pasekmės“ – galima apibrėžti taip:

- **Pasiekimai** (*angl.* outputs) – produktai ar paslaugos, sukurti finansuojamos veiklos metu (*pvz.*, mokymo kursai, *nutiesti keliai* ir pan.);

- **Rezultatai** (*angl.* results) – kiekybiškai išmatuojama nauda, kurią tiesioginiai paramos gavėjai gauna įgyvendinus finansuojamas veiklas/priemones (*pvz.*, įsidarbinimo gebėjimu padidėjimas, sutaupyta energija, *sutrumpėjęs kelionės laikas* ir pan.);

- **Poveikis** (*angl.* impact) – socialinė ekonominė nauda, pasireiškianti dėl projekto/programos įgyvendinimo, stebima ilguoju laikotarpiu (papildomos darbo vietos, sumažėjęs struktūrinis nedarbas, didesnis įmonių konkurencingumas ir pan.). Pasiekimų ir rezultatų rodikliai suteikia valdymo informacijos apie fizinius, o ne socialinius-ekonominius veiksmų padarinius.

Pasiekimų ir rezultatų rodikliai – naudinga veiklos valdymo priemonė, skirta padėti prižiūrėti programos įgyvendinimą ir pažangą, įgyvendinant kiekybiškai išreikštus uždavinius, ypač atsižvelgiant į tai, kad gali užtrukti šiek tiek laiko, kol pasireikš socialiniai ekonominiai pokyčiai, susiję su struktūrinių fondų programa [8].

BPD priede įvardinti planuojami pasiekimai ir rezultatų rodikliai, įgyvendinant 1.1 priemonę „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“ (žr. 3 lentelę).

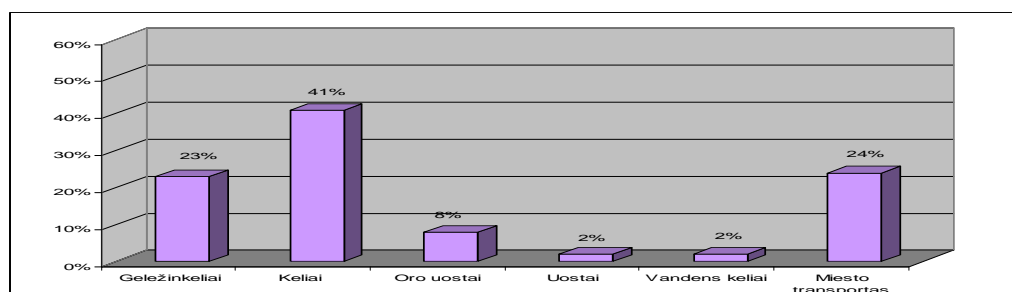
Pagal 2004-2006 m. BPD planuoti transporto sektoriaus pasiekimo rodikliai

Rodiklio pavadinimas	Planuojamas pasiekti rodiklis	Rodiklio apibrėžimas	Rodiklio apskaičiavimas	Rodiklio pasiekimą patvirtinantys dokumentai
Tiesiamų/rekonstruojamų kelių ilgis	650 km	Nutiestų naujų, rekonstruotų kelių/gatvių ilgis (km)	Nutiestų naujų, rekonstruotų kelių/gatvių kilometrų suma	Projektų įgyvendinimo ataskaitos; statinio pripažinimo tinkamu naudoti aktas
Rekonstruoti ir nutiesti geležinkeliai	60 km	Paramos sutarčių ataskaitose nurodytų nutiestų naujų, rekonstruotų geležinkelių kelių ilgis (km)	Nutiestų naujų, rekonstruotų geležinkelių kilometrų suma	Projektų įgyvendinimo ataskaitos; statinio pripažinimo tinkamu naudoti aktas
Įdiegtų eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonių skaičius	10 vnt.	Įdiegtų eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonių skaičius	1 projektas = 1 eismo saugos arba aplinkosaugos priemonė	Projektų įgyvendinimo ataskaitos; statinio pripažinimo tinkamu naudoti aktas

Šaltinis: BPD priedas [24]

Pagal pateiktus lentelėje duomenis, kyla klausimas, koku transporto sektoriaus plėtojimo lygmeniu (lokaliniu, nacionaliniu ar Europiniu) šie pasiekimo rodikliai turi būti pasiekti Lietuvoje.

Pagal BPD 2004-2006 m. finansavimas (%) transporto sektoriui pasiskirstė taip (žr. 8 pav.):



8 pav. Transporto sektoriaus finansavimas (%) (BPD 2004-2006 m.)

Sudaryta darbo autorės pagal 2004-2006 m. BPD lėšų pasiskirstymą transporto sektoriams [24]

Pateikti 8 pav. diagramos duomenys rodo, kad 2004-2006 m. daugiausia investicijų planuota skirti kelių tiesimui ir rekonstrukcijai, todėl pasiekimo rodikliai šiam sektoriui buvo planuoti didžiausi. Bet transporto sektorius *tiesiogiai* neprisideda prie darbo vietų sukūrimo, tačiau BPD priede nurodomas pakankamai didelis rezultato rodiklis susijęs su sukurtomis/išlaikytomis darbo vietomis (žr. 4 lentelę).

4 lentelė

2004-2006 m. planuoti BPD transporto sektoriaus rezultato rodikliai

Rodiklio pavadinimas	Planuojamas pasiekti rodiklis	Rodiklio apibrėžimas	Rodiklio apskaičiavimas	Rodiklio pasiekimą patvirtinantys dokumentai
Bendras sukurtų/išlaikytų darbo vietų skaičius (vyrų, moterų)	2900 vnt.	Pagal Finansų ministro 2006 m. liepos 13 d. įsakymą Nr. 1K-254 skaičiuojamos tik tiesiogiai projekto įgyvendinimo metu sukurtos/išlaikytos nuolatinės ir laikinos darbo vietos (laikinos darbo vietos skaičiuojamos kaip sukurtos darbo vietos, jei perskaičiavus taikant 40 valandų per savaitę darbo laiką, jos užimtos ne trumpiau nei 26 savaites)	Rodiklis skaičiuojamas sumuojant visuose projektuose nurodytas sukurtas/išlaikytas nuolatines ir laikinas darbo vietas vyrams ir moterims	Projektų įgyvendinimo ataskaitos
Bendro prekių kiekio, gabenamo visomis transporto priemonėmis, padidėjimas	17 proc.	Bendras prekių, gabenamų geležinkelių, kelių, oro, jūrų ir vidaus vandenų transporto priemonėmis, padidėjimas procentais lyginant su 2002 m. bendru prekių kiekiu	Skaičiuojama pasibaigus metams remiantis statistine informacija apie visų rūšių transportu pervežtų krovinių kiekį lyginant su pradine verte 2002 m. (87,0 mln. tonų)	Statistikos departamento prie LR vyriausybės duomenys

Šaltinis: BPD priedas [24]

Pasiekimų ir rezultatų rodiklius galima išreikšti kiekiu vienetais, o poveikį (net ir kiekybinį) galima įvertinti tik atlikus retrospektyvinį programos vertinimą (retrospektyvinis vertinimas gali atsakyti į svarbius klausimus: ar ankstesnės investicijos buvo nukreiptos teisingai; ar jos buvo efektyvios, produktyvios; ar jomis galima remtis koreguojant ateities investicijas bei siekiant, kad jos būtų pagrįstos. Taip pat tai leidžia įvertinti veiklos tęstinumą, tinkamumą ir kokybę laiko atžvilgiu.) [21].

5 lentelė

2004-2006 m. planuoti BPD transporto sektoriaus poveikio rodikliai

Rodiklio pavadinimas	Planuojamas pasiekti rodiklis	Rodiklio apibrėžimas	Rodiklio apskaičiavimas	Rodiklio pasiekimą patvirtinantys dokumentai
Sukurtų papildomų darbo vietų skaičius (vyrų/moterų)	2100 vnt.	Pagal Finansų ministro 2006 m. liepos 13 d. įsakymą Nr. 1K-254: 1. Dėl įgyvendinto projekto per dvejus trejus ateinančius metus projekto vykdytojų ir (arba) jų partnerių numatomos sukurti nuolatinės ir laikinos darbo vietos. 2. Projekto vykdytojo surinktais duomenimis projekto įgyvendinimo metu dėl įgyvendinto projekto ne projekto vykdytojų ir (arba) jų partnerių sukurtos nuolatinės ir laikinos darbo vietos.	Rodiklis skaičiuojamas sumuojant visų projektų vykdytojų nurodytas sukurtas papildomas darbo vietas vyrams ir moterims.	Projektų įgyvendinimo ataskaitos, apklausos, vertintųjų tyrimai

Šaltinis: BPD priedas [24]

Pagal susistemintus SFMIS duomenis (SFMIS – ES struktūrinių fondų ir Sanglaudos fondo informacinė kompiuterizuota valdymo ir priežiūros sistema, skirta šių fondų finansuojamų projektų administravimui – *aut. past.*) 2009 m. spalio mėnesiui pagal priemonę 1.1 „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“ pasiekimo, rezultato rodikliai buvo šie (2007-2013 m. ES struktūrinė parama dar administruojama. Po administracinio laikotarpio bus teikiama detalesnė informacija apie infrastruktūros projektų įgyvendinimą – *aut. past.*) (žr. 6 lentelę):

6 lentelė

2009 m. pabaigai pagal 2004-2006 m. BPD planuotų ir pasiektų rodiklių statistika

Rodiklio tipas	Rodiklio pavadinimas	Matavimo vienetas	BPD planas	Planuota pagal pasirašytas paramos sutartis	Pasiekta	Įvykdymo proc.	
						Pagal BPD planą	Pagal pasirašytas paramos sutartis
Pasiekimo	Tiesiamų/rekonstruojamų kelių ilgis	km	650,0	521,15	520,47	80,07	99,87
Pasiekimo	Rekonstruoti ir nutiesti geležinkeliai	km	60,00	26,51	22,44	37,40	84,65
Pasiekimo	Skaičius įdiegtų eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonių	vnt	10,00	16,00	14,00	140,00	87,50
Rezultato	Bendras sukurtų/išlaikytų darbo vietų skaičius (vyrų, moterų)	vnt	2900,00	2885,00	3198,00	110,28	110,85

Šaltinis: SFMIS/riboto priėmimo informacija

Duomenys apie rezultato rodiklį „bendro prekių kiekio, gabenamo visomis transporto priemonėmis, padidėjimas“ neteikiami. Išanalizavus pateiktus duomenis, galima teigti, kad ES SF lėšas prasčiausiai įsisavina geležinkelių sektorius (AB „Lietuvos geležinkeliai“). Pagal pasiekimo rodiklį „rekonstruoti ir nutiesti geležinkeliai“ 2009 m. buvo įvykdyta tik 37,40 proc. planuotų darbų. Geriausiai lėšas įsisavina kelių sektorius, rodikliai „tiesiamų/rekonstruojamų kelių ilgis“ ir „skaičius įdiegtų eismo saugos ir aplinkos apsaugos priemonių“, atitinkamai pagal BPD planą 80% ir 140 %.

Apibendrinant galima teigti, kad pagal 2004-2006 m. BPD patirtį, skirstant ES SF paramą transporto sektoriaus tolesniam 2007-2013 m. laikotarpiui, teisingai buvo numatyta, kuris iš sektorių geriausiai panaudojo ir panaudos struktūrinę paramą.

2. EUROPOS SĄJUNGOS STRUKTŪRINĖS PARAMOS ĮGYVENDINTI PROJEKTAI VILNIAUS MIESTE

2.1 Senamiesčio pietinis apvažiavimas nuo P. Višinskio g. iki Aušros Vartų g.

Projekto santrauka: Projekte numatyta nutiesti 4 eismo juostų senamiesčio pietinį apvažiavimą nuo P. Višinskio g. iki Aušros Vartų g. Projekto įgyvendinimas pateiktas Vilniaus miesto bendrajame plane, patvirtintame 1998 m. gruodžio mėn. 18 d. sprendimu Nr. 292. Numatyta B2 kategorijos gatvė jungianti P. Višinskio g. ir Aušros Vartų g. Projektas įgyvendina BPD tikslą: didinti gerovę ir aukštesnius gyvenimo standartus visoje šalyje, visiems jos gyventojams, sukurti šiuolaikišką vieningą transporto sistemą, savo techniniais parametrais ir teikiamų paslaugų kokybe atitinkančią ES valstybių lygį. Priemonių uždavinys – gerinti eismo sąlygas gatvėse, didinti eismo saugą ir mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai. Taip pat projektas glaudžiai siejasi su kitos BPD priemonės įgyvendinimu: aplinkos kokybės gerinimu ir prevencija žalos aplinkai.

Projekto prioritetas Nr.1: Socialinės ir ekonominės infrastruktūros plėtra. Priemonė: 1.1 – Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas. *Priemonės veiklos:* miestų gatvių, vietinės reikšmės kelių rekonstrukcija, privažiuojamųjų kelių prie turistinių objektų ir rekreacinių zonų tiesimas/rekonstravimas, dviračių takų ir/ar pėsčiųjų takų (trasų) tiesimas, eismo valdymo sistemų diegimas. *Projekto tikslai:* harmoningos miesto plėtros vykdymas: miesto ūkio plėtra, vadovavimasis subalansuotos raidos koncepcija; sveikos, patogios gyventi, saugios aplinkos kūrimas; Vilniaus miesto patrauklumo investitoriams/gyventojams didinimas; transporto srautų nuo senamiesčio nukreipimas; transporto spūsčių piko ir ne piko metu atkarpoje nuo P. Višinskio g. iki Aušros Vartų g. mažinimas; kelionės trukmės sutrumpinimas; avaringumo mažinimas; aplinkos užterštumo mažintas. *Projekto veiklos:* numatyti tokie darbai: B2 kategorijos gatvės tiesimas, pėsčiųjų viaduko statyba, dviračių takų tiesimas, inžinerinių tinklų perklojimas, langų pakeitimas gyvenamuosiuose namuose.

Bendra projekto vertė 22 997 710 Lt. Iš jų tinkamos išlaidos – 20 883 340 Lt, netinkamos – 260 000 Lt, inžineriniai tinklai – 1 854 370 Lt. Prašoma parama – 20 883 340 Lt. *Projekto tipas:* savarankiškas projektas. *Projekto įgyvendinimo trukmė* 33 mėnesiai. Numatyta *projekto pradžia:* 2004 m. rugsėjo 30 d., *projekto pabaiga:* 2007 m. birželio 30 d.

Projekto vadovas Vidutis Cemnolonskis – Eismo organizavimo ir žemės darbų kontrolės tarnybos viršininkas.

Projektas užbaigtas sėkmingai (9 pav.).



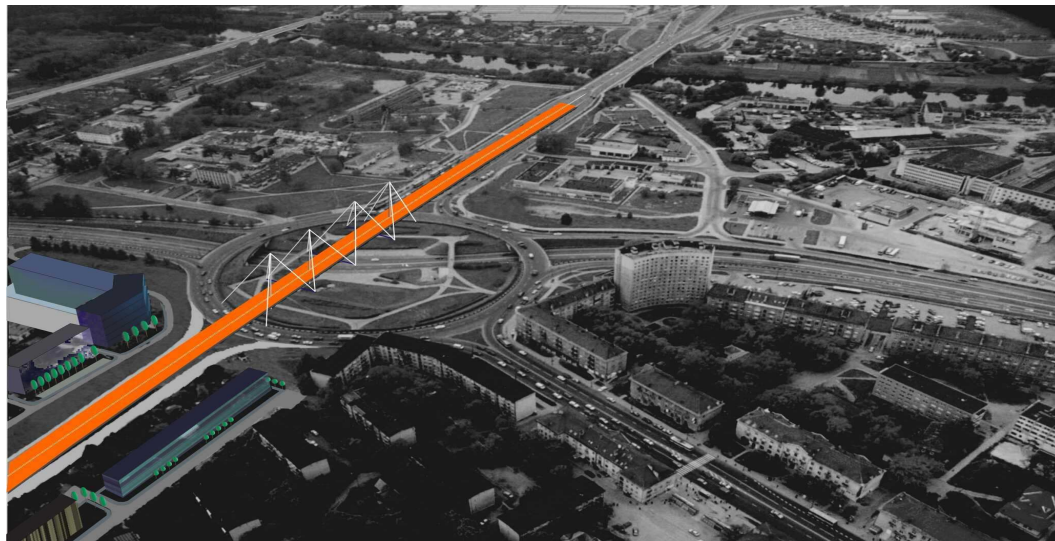
9 pav. Senamiesčio pietinis apvažiavimas nuo P. Višinskio g. iki Aušros Vartų g.
Šaltinis: Projekto paraiška

2.2 IXB transporto koridoriaus trūkstamos grandies statyba – Pietinis aplinkkelis

Pagrindiniai šio *projekto išskirti tikslai*: integruoti Vilniaus miesto transporto sistemą į transeuropinį kelių tinklą, sumažinti tranzitinio ir vietinio transporto srautus miesto centre, užbaigti tiesti Vilniaus pietinio aplinkkelio trūkstamą grandį nuo Žirnių g. iki Lazdynų tilto. Tam tikslui nutarta įrengti 2,8 km naujos gatvės, rekonstruoti 3,719 km gretutinių gatvių tinklo, pastatyti 0,043 km ilgio pėsčiųjų viaduką, įrengti 4,638 km transporto ir pėsčiųjų eismo atitvarų. *Objekto statybos stadija* patvirtinta ES Sanglaudos fondo pagalba. Pasirašyta projekto statybos darbų techninės priežiūros sutartis. Projekto statybos darbų konkurso rangovas parinktas konkurso būdu. Rangos sutartis pasirašyta 2006 m. rugsėjį. *Geografinė padėtis*: Vilniaus miestas, tęsinys nuo Žirnių g. iki Laisvės pr. *Investicinė aplinka, projekto apibūdinimas*: Planuojama teritorija yra Vilniuje, prie Vandentiekio, Panerių, Burbiškių, Iešmininkų g. iki esamos Žirnių g. Planuojama įrengti 2,8 km A1 kategorijos naujos gatvės su skiriamąja juosta ir kitais statiniais (viadukais, estakada, tuneliu per geležinkelį). Eismo intensyvumas 2015 m. planuojamas 45 000 aut./parą. *Juridinis turto statusas*: Naujai sukurtas turtas priimtas Savivaldybės balansui. *Infrastruktūros būklė*: Vilniaus miesto pietinė dalis pasižymi tinkamai nesuforuotu gatvių tinklu ir nebaigtu Pietinio aplinkkelio įrengimu; dėl šios priežasties, sunkiojo transporto srautai nukreipiami per aptarnaujančias gatves tuo sukeliant sudėtingas eismo sąlygas, mažą susisiekimo greitį, didinant aplinkos taršą ir bloginant aplinkinių gyventojų gyvenimo sąlygas. *Teritorijos paskirtis*: Projekto ribose žemė priklauso valstybei, buvusi privati nuosavybė išpirkta. *Teritorijos plotas*: 2,8 km naujai nutiestos gatvės ir 3,719 km gretutinio gatvių tinklo rekonstrukcija ir sustiprinimas. *Investicijos*: Bendra projekto vertė 267 631 352 Lt, ES Sanglaudos fondo paramos suma 142 936 287 Lt. *Projekto vystytojai*: Vilniaus miesto savivaldybės administracija. Techninį projektą parengė SI „Vilniaus planas“ (*Projekto*

autorius). Projektavimo trukmė 24 mėn. Statybos trukmė 30 mėn. Kontaktams, ryšiams skirtas asmuo: Renata Sudikienė, Vilniaus miesto savivaldybės administracijos Energetikos ir ūkio departamento Investicinių projektų valdymo skyriaus Sanglaudos fondo paramos projektų valdymo poskyrio vedėja.

Projektas užbaigtas sėkmingai (10 pav.).



10 pav. IXB transporto koridoriaus trūkstamos grandies statyba – Pietinis aplinkkelis
Šaltinis: Projekto paraiška

2.3 Vakarinis aplinkkelis

Šiuo metu vakarinis aplinkkelis yra *svarbiausias infrastruktūros projektas* Lietuvoje.

Vilniaus miestas yra LR sostinė, didžiausias šalies miestas, tačiau neturintis funkcionalaus aplinkkelio – miesto apvažiavimo. Sparčiai besiplečiant miestui, vis augant automobilių skaičiui keliuose, didėjant užsienio investicijoms, išaugus tranzitui miesto ribose, nemažėja transporto kamščiai centrinėje miesto dalyje, ypač Geležinio Vilko gatvėje piko metu. Įgyvendinus vakarinio aplinkkelio projektą Vilniuje, sumažėtų transporto kamščiai, susidarytų patogios sąlygos tranzitiniam eismui apvažiuoti miestą, sumažėtų aukštas triukšmo lygis ir aukštas aplinkos taršos lygis. Įgyvendinus vakarinį aplinkkelį būtų sujungti pagrindiniai transporto koridoriai: Vilnius–Minskas, Vilnius–Ryga–Talinas, Ryga–Vilnius–Klaipėda.

Šiuo pagrindu ir *norint išspręsti* transporto infrastruktūros problemas, pradėtas įgyvendinti Vilniaus vakarinio aplinkkelio projektas. Projektas padalintas į kelis etapus: transeuropinio tinklo jungtis Vilniaus vakarinio aplinkkelio IA etapas (Lazdynų tilto su Oslo g. rekonstrukcija) sujungs Vilniaus pietinį ir Vilniaus vakarinį aplinkkelius. Dėl labai blogos techninės būklės ir padidėjusių transporto srautų 2008 gruodžio 2 d. Lazdynų tiltas buvo skubiai pradėtas rekonstruoti.

2009 m. vasario 4 d. gautas statybos leidimas. Prie techninio projekto parengimo prisidėjo ir JASPERS konsultantai (prancūzai; būstinė Varšuvoje – *aut. past.*); paraiška ES paramai gauti suderinta.

Įgyvendinant projektą numatoma: rekonstruoti 0,23 km Lazdynų tiltą – rekonstruoti esamą 6 eismo juostų tiltą laikomosios galios užtikrinimui, pastatyti papildomą 2 eismo juostų tilto dalį pralaidumo padidinimui; iki 8 eismo juostų praplatinti rytinėje tilto pusėje esančią 0,212 km ilgio ir vakarinėje tilto pusėje esančią 0,275 km ilgio atkarpas; rekonstruoti Oslo g. ir kitas jungiamąsias gatves. Bendras rekonstruojamų Oslo g. ir Laisvės pr. ilgis – 2,138 km. Bendras rekonstruojamų gatvių ilgis su jungiamosiomis gatvėmis ir sankryžų įvažomis, nuovažomis – 2,54 km. Numatoma įrengti 4,3 km atitvarų, 5,35 km apšvietimo tinklo; apsaugai nuo triukšmo pakeisti 157 langus dešimtyje gyvenamųjų namų.

Projektas „Transeuropinio tinklo jungtis Vilniaus vakarinio aplinkkelio I etapas“ buvo pradėtas įgyvendinti 2009 vasario 13 d. Objekto pradžia nuo Oslo g. iki L. Asanavičiūtės g. Po I etapo įgyvendinimo, bus padidintas gatvių pralaidumas, nutiesta 0,5 km naujo kelio, pastatyta nauja 3 lygių sankryža su jungiamosiomis gatvėmis, kurių ilgis 3,5 km, pastatytas 150 m tunelis ties Gudeliais, apsaugai nuo triukšmo pakeisti 655 langai gyvenamuosiuose namuose. Šio projekto vertė 171,863 mln. Lt, iš kurių 128,3 mln. Lt yra skirtos ES struktūrinės paramos lėšos, valstybės – 11,3 mln. Lt, Vilniaus miesto savivaldybė planuoja prisidėti 24,1 mln. Lt. Projekto įgyvendinimo pabaiga buvo planuota iki 2011 vasario mėn. Projekto I etapas įgyvendintas ir užbaigtas sėkmingai.

Po I etapo darbų užbaigimo, pradėtas II etapo projekto darbų įgyvendinimas. Jo pradžia nuo L. Asanavičiūtės g. iki Ozo g. Šio etapo ilgis 2,8 km, 6 eismo juostos. II etape planuojama atlikti šiuos pagrindinius darbus: nutiesti naują A1 kategorijos kelią, kurio ilgis 2,8 km, pastatyti viaduką ties L. Asanavičiūtės ir Gerbutavičiaus gatve, viaduką pėstiesiems ties V. Maciulevičiaus gatve ir viaduką ties Pilaitės prospektu. Šių darbų vertė apie 206,2 mln. Lt. Iš ES paramos fondų planuojama gauti 156,1 mln. Lt, valstybės lėšos sudarytų apie 12,5 mln. Lt, likusias lėšas turėtų pridėti Vilniaus miesto savivaldybė. II etapo statybos trukmė planuojama iki 30 mėn. Be aplinkkelio tiesimo darbų šiame etape reikia atlikti esamos elektros perdavimo linijos kabelio pakeitimą – nuo L. Asanavičiūtės g. iki Ozo g. rekonstrukciją. Jų darbai turi prasidėti kartu su aplinkkelio tiesimo darbais, kurių vertė apie 69,2 mln. Lt. Šio projekto tinkamo finansuoti lėšos planuojamos gauti iš ES paramos fondų.

Atsižvelgiant į tai, kad Vilniaus vakarinio aplinkkelio projektas yra vienas iš prioritetinių Lietuvoje transporto infrastruktūros projektų, III etapas planuojamas pradėti įgyvendinti netrukus po II užbaigimo – planuojama 2012 metais. III etapo pradžia nuo Ozo g. iki Ukmergės g., ilgis 5,5 km. Jį įgyvendinus bus pastatyti 6 viadukai: ties Rygos ir Gineitiškių gatvėmis, su Šiaurine ir 2 su Ukmergės gatvėmis. Šio projekto vertė yra apie 299,00 mln. Lt. Jo įgyvendinimui ketinama gauti ES fondų parama – 239, 6 mln. Lt.

Taip pat šio etapo dalyje yra esančios elektros perdavimo linijos pakeitimo kabelis nuo L. Asanavičiūtės g. iki Ozo g. rekonstrukcijos darbai, kurių vertė yra apie 24,2 mln. Lt. Šių darbų pradžia numatoma kartu su aplinkkelio tiesimo darbais.

Pilnas projekto įgyvendinimas nebaigtas. I etapas atliktas sėkmingai (11 pav.), II – vystomas, III – planuojamas.



11 pav. Vilniaus vakarinis aplinkkelis
Šaltinis: Projekto paraiška

Apibendrinant visų projektų aprašymus, detali naujausių projektų informacija rodo ES skirtos paramos lėšų nepanaudojimo atvejus dėl šių priežasčių: projektai pradėti įgyvendinti krizės metu, sumažėjus darbo užmokesčiui ir medžiagų kainoms; vakarinio aplinkkelio I etapo paraiška parengta ekonominio pakilimo metu, buvo įvertintas galimas projekto pabrangimas.

Tolesnės problemos įgyvendinant projektus: užsitęsios viešųjų pirkimų procedūros; bendro finansavimo lėšų trūkumas; projekto fiziniai įgyvendinimo rodikliai.

2007-2013 nauji projektai:

- „Ekologiškų autobusų įsigijimas Vilniaus mieste (I etapas)“ paraiška šiuo metu suplanuota 2011 m. liepos 15 d., bet prašoma atidėti iki 2011 m. spalio 3 d.
- „Troleibusų įsigijimas Vilniaus mieste (I etapas)“ paraiška suplanuota 2011 m. rugpjūčio 1 d., bet prašoma atidėti iki 2011 m. spalio 3 d. (Sanglaudos skatinimo veiksmų programa 3 prioritetas „Aplinka ir darnus vystymasis“ VP3-3.3-SM-01-V priemonė „Kompleksinė ekologiško viešojo transporto plėtra“).
- „Vilniaus miesto Santariškių gatvės dalies rekonstrukcija su požeminio pėsčiųjų tunelio įrengimu“ (Ekonomikos augimo veiksmų programa 4 prioritetas "Esminė ekonominė infrastruktūra“ VP2-4.4-SM-02-R priemonė „Savivaldos transporto infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“ paraišką planuojama teikti 2011 m. rugsėjo 30 d.

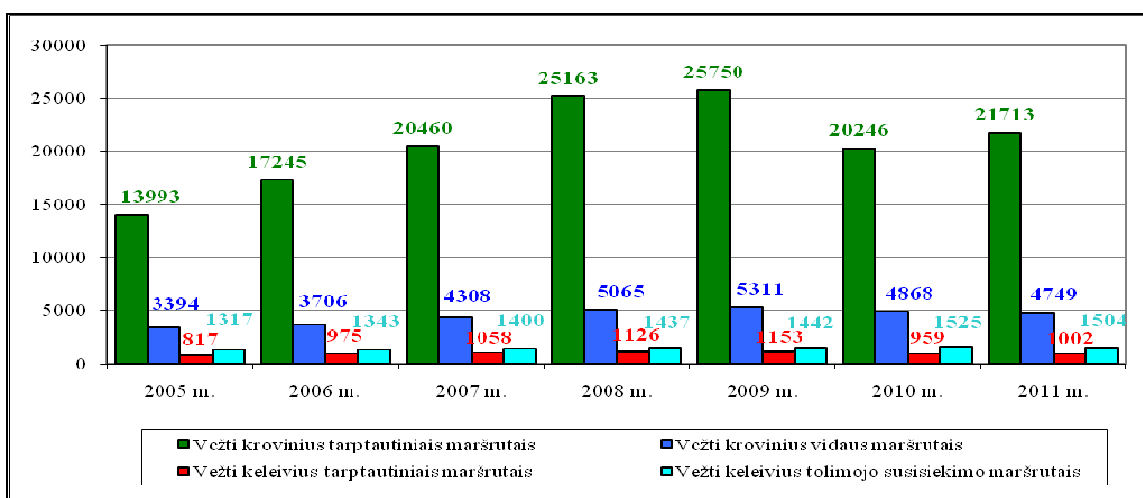
2007-2013 m. planuose:

- Projektas „Transeuropinio tinklo jungtis – Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio III etapas“. Baigiamas rengti techninis projektas. Vykdomos žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūros. Projekto įgyvendinimo trukmė 3 metai.

2.4 Transporto infrastruktūros statistiniai duomenys (2011 metai)

2010 m. buvo vykdomi šie didesnės apimties ir vertės transeuropinių tinklų modernizavimo projektai: „Kelio E85 (Vilnius–Kaunas–Klaipėda) rekonstravimas – dangos rekonstravimas ir estakados Kaunas–Klaipėda, Klaipėda–Kaunas kryptimi statyba Jakų sankryžoje“, „Kelių E85 (Vilnius–Lyda) ir E272 (Vilnius–Panevėžys–Šiauliai–Palanga) plėtra“, „Kelio Panevėžys–Šiauliai ruožo Šiauliai–Radviliškis rekonstrukcija (I etapas)“, „IA transporto koridoriaus plėtra“.

Statistikos departamentas teikia ir nuolat atnaujina įvairius statistinius duomenis. Atnaujinti transporto infrastruktūros duomenys atspindi, 2010 m. II pusmečio kelių **transporto paslaugų rinkos pagerėjimą**, po sunkesnio 2009 m. periodo (žr. 12 pav.).



12 pav. Transporto priemonių skaičius 2005-2011 m.

Sudaryta darbo autorės pagal Statistikos departamento duomenis 2011 m. sausio 1 d. [72]

Naudojant 2010 metų Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšas, didelis dėmesys buvo skiriamas saugaus eismo užtikrinimui, efektyviai kelių ir tiltų priežiūrai, kelių ir jų statinių rekonstravimui, modernizavimui ir remontui. 2010 metais kelių priežiūrai ir plėtrai panaudota 865,4 mln. Lt Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšų. 2010 metais valstybinės reikšmės kelių infrastruktūrai rekonstruoti ar jai plėtoti buvo naudojamos ir ES paramos lėšos. 2010 metais iš struktūrinės paramos lėšų (2007-2013 m. finansavimo laikotarpio – *aut. past.*) buvo panaudota 522,7 mln. Lt.

LR susisiekimo ministerija š.m. I ketvirtyje pradėjo keisti kelių tiesimo kokybės priežiūros tvarką. LR seimui pateiktas tolesniam svarstymui LR kelių įstatymo 5 ir 7 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projektas.

Naujuoju šio įstatymo pakeitimu siekiama užtikrinti kelių tiesimo, statybos, rekonstrukcijos, taisymo (remonto) ir priežiūros darbų kokybę, skaidrų, efektyvų ir kryptingą valstybės biudžeto lėšų naudojimą.

Eismo sauga

2010 m., palyginti su 2009 m., **eismo įvykių** Lietuvoje užregistruota 5,2% mažiau (2009 m. – 3824, 2010 m. – 3625). Žuvusiųjų sumažėjo 18,9% (2009 m. – 370, 2010 m. – 300), sužeista 2,9% mažiau žmonių (2009 m. – 4456, 2010 m. – 4328).

Eismo įvykiuose pėsčiųjų žuvo 12,4% mažiau (daugiau nei pusė pėsčiųjų – 61,3% žuvo tamsiuoju paros metu). 2010 m., palyginti su 2009 m., dviratininkų žuvo 20% mažiau. Žuvo 22,1% mažiau žmonių įvykiuose dėl neblaivių vairuotojų kaltės ir 43,2% mažiau žuvusiųjų dėl neturinčių teisės vairuoti transporto priemonės. 2010 m. žuvo 52,8% mažiau vaikų, 4 vaikai žuvo dėl savo neatsargaus elgesio kelyje.

Tokiems rezultatams įtakos turėjo tęsiama aktyvi švietėjiška veikla, pavojingų kelių ir eismo ruožų rekonstrukcija. Pagal žuvusiųjų keliuose skaičių prieš keletą metų Europoje užėmusi paskutinę vietą dabar Lietuva po truputį įsitvirtina tarp Europos „vidutiniokių“. *Svarbu pažymėti*, kad Lietuva įvykdė ES šalių priimtoje Veronos deklaracijoje numatytą tikslą (2001–2010 m. bent 50% sumažinti eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių – *aut. past.*). Per dešimtmetį Lietuvos keliuose žuvusių žmonių sumažėjo 57,5% (7 lentelė).

7 lentelė

Kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičius 2001-2010 m.

Metai	Žuvusiųjų skaičius	Palyginimas su 2001 m., % (+,-)
2001	706	100
2002	697	-1,3
2003	709	+0,4
2004	752	+6,5
2005	773	+9,5
2006	760	+7,6
2007	740	+4,8
2008	499	-29,3
2009	370	-47,6
2010	300	-57,5

Sudaryta darbo autorės pagal Statistikos departamento duomenis 2010 m. sausio 1 d. [72]

Numatoma patvirtinti Valstybinę eismo saugumo 2011-2015 m. programą – tarpinstitucinę programą, skirtą kryptingai ir darniai eismo saugumo didinimo Lietuvoje strategijai parengti, jos įgyvendinimo būdams numatyti ir saugaus eismo politikos tęstinumui užtikrinti. Strateginis programos tikslas – gerinant eismo saugumo būklę pasiekti, kad pagal žuvusių eismo dalyvių

skaičių, tenkanti 1 mln. šalies gyventojų, Lietuva atsidurtų tarp 10 geriausiai rezultatais pasižyminčių ES valstybių. **Strateginiam programos tikslui pasiekti numatoma:**

- Gerinti eismo dalyvių švietimą eismo saugumo srityje.
- Užtikrinti vairuotojų mokymo kontrolę.
- Stiprinti eismo dalyvių kontrolę.
- Didinti kelių infrastruktūros ir transporto priemonių saugumą.
- Gerinti gelbėjimo darbų kokybę.
- Tobulinti eismo saugumo srities duomenų apskaitą.

Pasiekus programoje užsibrėžtus tikslus, Lietuvoje nuolat mažės eismo įvykių ir jų metu žuvusių ir sužeistų eismo dalyvių.

Triukšmo lygis

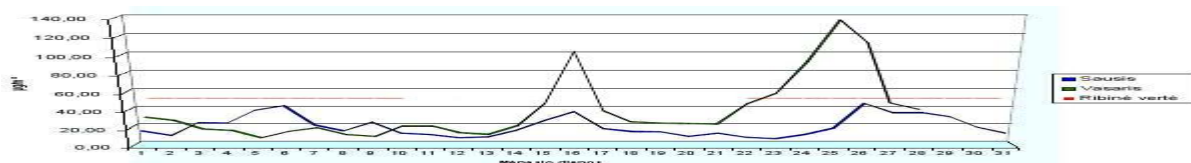
Palyginimui, ekvivalentinis triukšmo lygis *Vilniuje* sudaro 71-77 dB, *Klaipėdoje*: 72-80 dB, *Kaune*: 71-77 dB. Lietuvoje kai kuriose miestų gatvėse transporto priemonių keliamas triukšmas spūsties valandomis siekia net 95-98 dB, kai tuo tarpu vidutinė ribinė vertė yra 50dB. 8 lentelėje pateiktos vidutinės sausio ir vasario mėnesių koncentracijos ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (2009-2011 m. statistiniai duomenys – *aut. past.*).

8 lentelė

Aplinkos užterštumo statistiniai duomenys (2009-2011 m.)

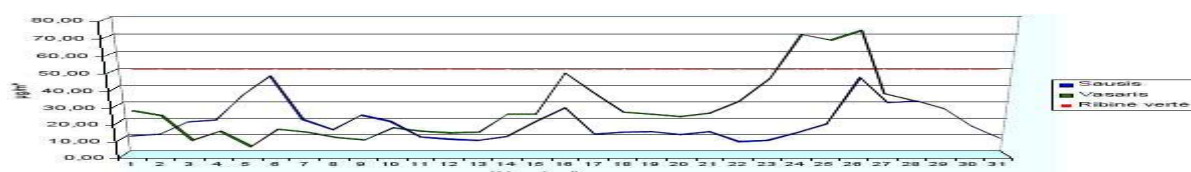
	<i>Senamiestis</i>			<i>Lazdynai</i>			<i>Žirniūnai</i>			<i>Savanoriai</i>		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Sausis	21	45	24	25	37	21	36	34	21	30	43	18
Vasaris	30	36	36	28	31	28	32	25	34	28	20	33

Šaltinis: <http://aplinka.vilnius.lt/naujienos.html> [72]



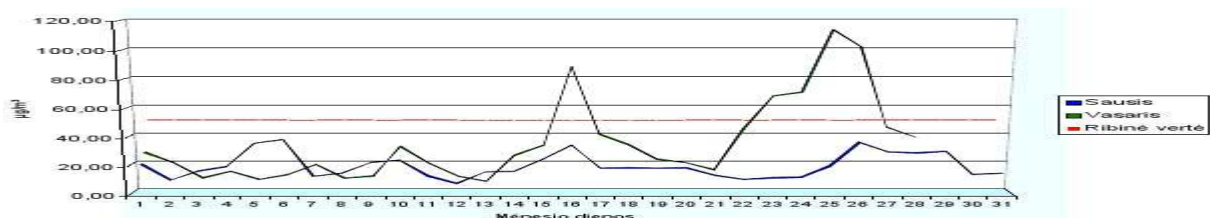
13 pav. Vidutinė paros KD10 koncentracija 2011 m., sausio – vasario mėnesiais Senamiestio OKT stotyje

Šaltinis: <http://aplinka.vilnius.lt/naujienos.html> [72]

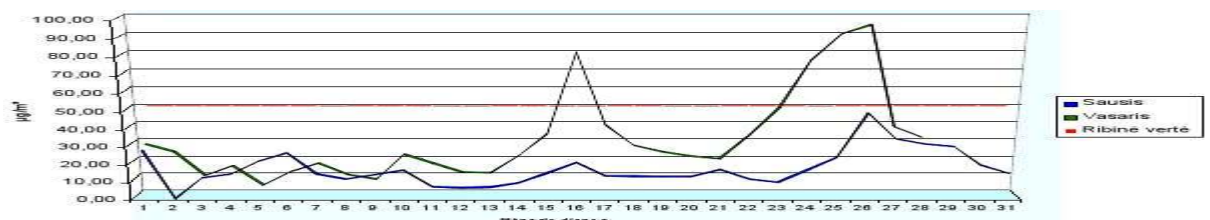


14 pav. Vidutinė paros KD10 koncentracija 2011 m., sausio – vasario mėnesiais Lazdynų OKT stotyje

Šaltinis: <http://aplinka.vilnius.lt/naujienos.html> [72]



15 pav. Vidutinė paros KD10 koncentracija 2011 m., sausio – vasario mėnesiais Žirmūnų OKT stotyje
Šaltinis: <http://aplinka.vilnius.lt/naujienos.html> [72]



16 pav. Vidutinė paros KD10 koncentracija 2011 m., sausio – vasario mėnesiais Savanorių pr. OKT stotyje
Šaltinis: <http://aplinka.vilnius.lt/naujienos.html> [72]

Pagal pateiktus triukšmo lygio keturių Vilniaus miesto mikrorajonų statistinius duomenis akivaizdu, visų mikrorajonų pavyzdžiu viršijamos leistinos normos.

9 lentelė

**Oro užterštumas Vilniaus mieste.
Vidutinė paros koncentracija (2011 m. sausio – vasario mėn.)**

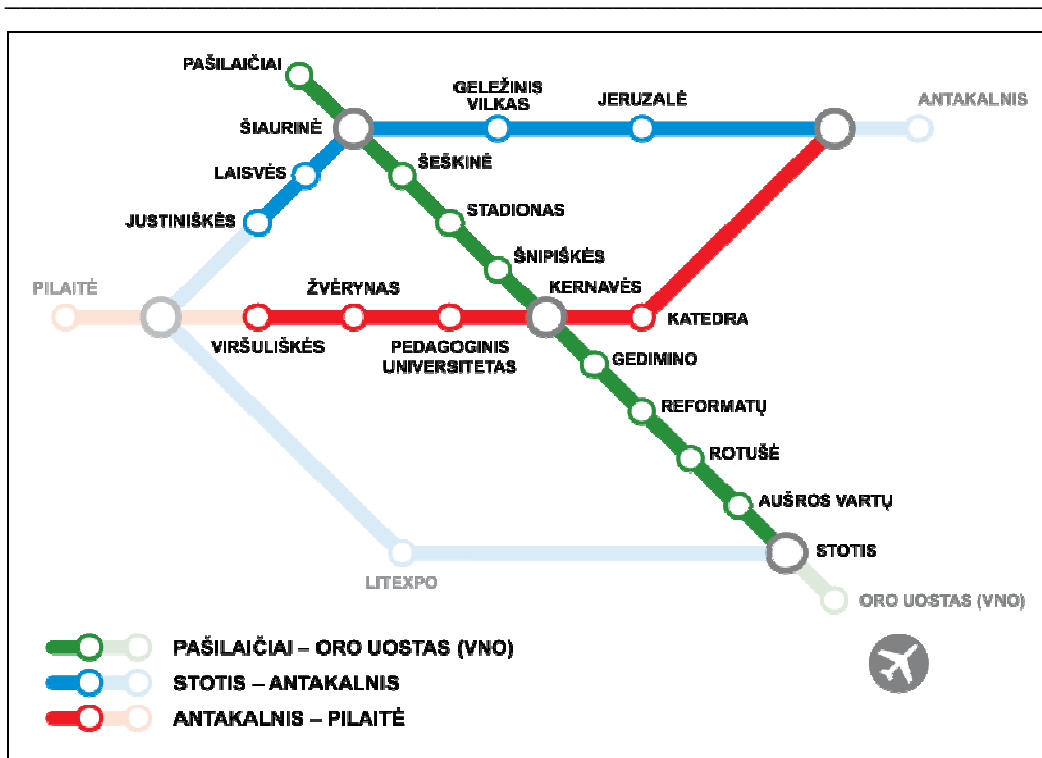
Laikas	KD10	SO2	NO2	CO
Dabar	76	26	58	0,8

Sudaryta darbo autorės pagal http://aplinka.vilnius.lt/oras_planai.html [72]

- **KD10** – tai dalelės, (aerodinaminis skersmuo nedidesnis nei 10 µm) kur 24 valandų (paros) ribinė vertė yra 50 µg/m³ ir ji neturi būti viršyta daugiau nei 35 dienas per metus.
- **NO2** – azoto dioksidas. Jo koncentracijos vertinimui taikoma metinė 40 µg/m³, 1 valandos – 200 µg/m³ ribinės vertės.
- **SO2** – sieros dioksidas. Jo koncentracijos vertinimui taikoma paros (24 val.) – 125 µg/m³ ribinė vertė. Sieros dioksido (SO2) koncentracijai nustatyta pavojaus slenksčio vertė - 500 µg/m³.
- **CO** – anglies monoksidas. Jo koncentracijos vertinimui taikoma maksimali 8 valandų koncentracija, paskaičiuota slenkančio vidurkio būdu – 10 mg/m³.

Norint išvengti aukštų oro taršos rodiklių, siūlomas naujas projektas **Vilniaus metropolitenas (Vilniaus metro)** – siūloma metropolitenos sistema Vilniuje, kuri apimtų 3 linijas ir sujungtų tankiausius miesto rajonus požeminiu transportu (žr. 17 pav.). Gatvių tankis Vilniuje yra vienas mažiausių ne tik tarp Europos sostinių, tačiau ir tarp Lietuvos didmiesčių. Vilniaus metropolitenu siekiama sukurti miesto viešojo transporto stuburą, išspręsti spūsčių problemą, atsižvelgiant į pasaulio didmiesčių transporto sistemos kūrimo praktiką (pasaulyje veikia daugiau nei 160 metro

sistemų; dauguma jų plečiamos, kuriamos 25 naujos). Preliminariais skaičiavimais, metropolitenos sistemos kaina apie 3 mlrd. Lt [70].



17 pav. Planuojama Vilniaus metropolitenos schema [70]

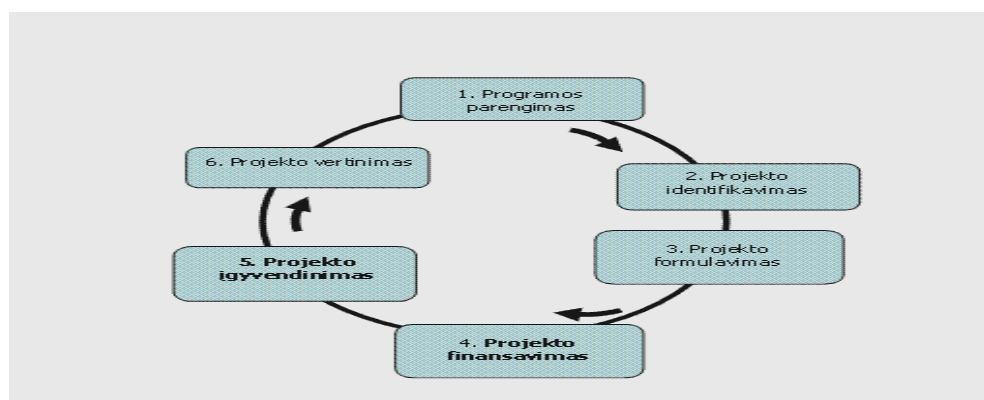
Vilniaus metropolitenas	
Vieta	Vilnius
Transporto tipas	metropolitenas
Pradėtas eksploatuoti	nepradėtas
Sistemos ilgis	planuojama 34 km
Linijų skaičius	3
Stotelių skaičius	apie 25
Geležinkelio vėžės	standartinis

Statistinių duomenų poskyrio apibendrinimui, pažymėtini esminiai rezultatai: Vilniaus gatvės pasižymi žemu pralaidumo lygiu, nuolat susidaro transporto grūstys, mažėja kelionės greitis, ilgėja trukmė, didėja taršos lygis, mažėja eismo saugumas. 2010 m. buvo užregistruoti 3625 eismo įvykiai arba 5,2% mažiau, kurių metu žuvo 300 žmonių, arba 18,9% mažiau, ir buvo 4328 sužeisti, arba 2,9% mažiau nei 2009 metais.

3. EUROPOS SAJUNGOS STRUKTŪRINIŲ FONDŲ REMIAMŲ PROJEKTŲ TRANSPORTO SEKTORIAUS INFRASTRUKTŪRAI KURTI FINANSAVIMAS IR ĮGYVENDINIMO ETAPAI

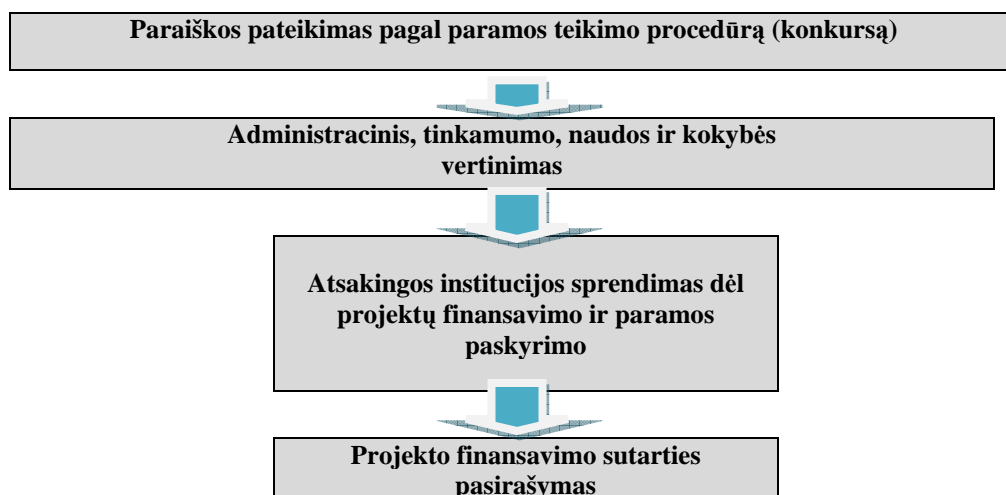
Susidarius netenkinančiai situacijai ir nežinant kaip ją įveikti, buvo suformuluotos transporto sektoriaus problemos. Iki šiol nėra spėjimo uždavinio, kuris dėl išteklių trūkumo arba sprendimo būdo nežinojimo galbūt būtų sunkiai išspręstas. Tai reiškia, kad iškilo žmonių poreikis ir poreikis priimti būtinus teorinius ar praktinius sprendimus.

Projekto ciklas sudarytas iš šešių projekto įgyvendinimo etapų (žr. 18 pav.). LR susisiekimo ministerija, pagal jai priskirtas funkcijas, atsakinga už ES SF remiamų transporto projektų finansavimo ir įgyvendinimo etapus.



18 pav. Projekto ciklo etapai
Šaltinis: Nakrošis V. (2003) [37]

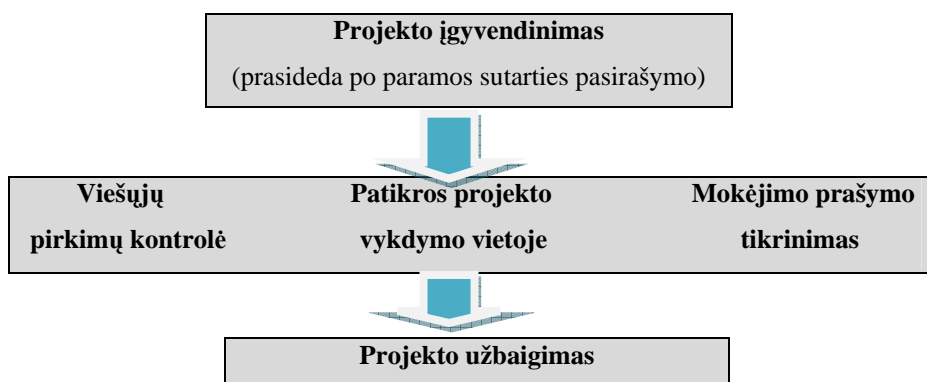
Pretenduojančio projekto ES SF paramos gavimui, finansavimo etapą galima suskirstyti į penkis smulkesnius etapus, tai: paraiškos pateikimas, administracinis paraiškos vertinimas (*priedas Nr. 5*), tinkamumo, naudos ir kokybės nustatymas, finansavimo skyrimas. Grafiškai ES remiamo projekto finansavimo etapą galima būtų pavaizduoti taip:



19 pav. ES SF remiamo projekto finansavimo etapas
Sudaryta darbo autorės, pagal ES SF paramos transporto sektoriaus administravimo tvarką [24]

Toliau *apibendrinti* projekto finansavimo etapo aspektai, kai projekto paraiškos teikiamos, pagal *ribotos trukmės paramos teikimo procedūrą*, t.y. jas pateikę pareiškėjai dalyvauja konkurse. Ši procedūra naudojama esant didelei konkurencijai tarp panašių projektų, o projektų finansavimas skiriamas tik geriausiai atitinkantiems atrankos kriterijus. Paraiškas gali teikti visos savivaldybių administracijos, kitos valstybės ar savivaldybių įmonės, biudžetinės ar viešosios įstaigos. Kita ES SF paramos teikimo transporto sektoriui procedūra vadinama *tiesioginio finansavimo skyrimas*. Ši procedūra atliekama kai projekto paraišką pateikia tik vienas pareiškėjas (institucija), kuri pagal savo kompetenciją ir LR teisės aktais priskirtas funkcijas, gali įgyvendinti numatytą projektą (pvz. Lietuvos automobilių kelių direkcija, Vidaus vandens kelių direkcija, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, viena iš Lietuvos miestų savivaldybių, VĮ Oro navigacija ir kt.). Ši procedūra viešinama viešoje erdvėje.

Gavus paramą, prasideda projekto įgyvendinimo etapas, kurio metu projekto vykdytojas įgyvendina tolesnes projekto veiklas, naudoja projekto išteklius, siekia aukšto rezultatyvumo. Projekto įgyvendinimo metu, rengiami viešieji paslaugų ir darbų konkursai. Šiame projekto įgyvendinimo etape dažnai pasitaiko nukrypimų nuo plano, dažnai kinta projekto įgyvendinimo aplinkybės, nemažai įtakoja padėtis šalyje, susiklosčiusi politinė situacija ir bendras ekonomikos lygis. Tuomet, nekeičiant pagrindinio projekto uždavinio, pertvarkomos veiklos ir rezultatai. Projekto įgyvendinimo etapą, galima suskirstyti į keturis smulkesnius etapus: projekto viešųjų pirkimų kontrolę, patikros projekto vykdymo vietoje, išlaidų tikrinimą tinkamumo apmokėjimui, projekto užbaigimą.



20 pav. ES SF remiamo projekto įgyvendinimo etapas
Sudaryta darbo autorės, pagal ES SF paramos transporto sektoriaus administravimo tvarką [24]

Apibendrinant galima daryti išvadą, kad visos projekto administravimo skirtos įgyvendinimui procedūros yra vienodai svarbios ir tarpusavyje susijusios. Tik teisingai jas administruojant ir įgyvendinant išvengiamos klaidos, išryškėja projekto naudingumo kriterijus.

Toliau pateikti konkretūs ir trumpi kiekvieno iš finansavimo ir įgyvendinimo etapų procedūrų apibūdinimai, kiekvieno etapo rezultatų analizė, esminės problemos. Darbe palygintos kelių iš

senojo 2004-2006 m. programavimo laikotarpio kvietimų teikti paraiškas, pagal konkurso būdu (ribotos trukmės) paramos skyrimo procedūros, finansavimo ir įgyvendinimo etapų metu iškilusios problemos, apžvelgta naujojo 2007-2013 m. laikotarpio Vilniaus mieste esanti transporto sektoriaus infrastruktūros projektų padėtis: bendras projektų įgyvendinimas, išskirti įgyvendintų ir įgyvendinamų projektų ypatumai.

3.1 ES remiamų projektų finansavimas

Kaip aptarta ankstesniame skyriuje, projektas, pretenduojantis gauti ES struktūrinę paramą turi pereiti keletą vertinimo etapų, būti visiškai parengtas įgyvendinimui, atsakingos institucijos patvirtintas, būti ekonomiškai naudingas, teikiantis pridėtinę vertę, realus (siekiantis rezultatu). Projektų paraiškos teikėjai turi būti nurodyti Gairėse pareiškėjams (Gairės pareiškėjams yra ES struktūrinę paramą administruojančių institucijų parengta informacija pareiškėjams, rengiantiems projektus ir teikiantiems jų paraiškas dėl finansavimo gavimo, pagal 2007-2013 m. ES struktūrinės paramos programas – *aut. past*). Pareiškėjas turi būti paskyręs projekto įgyvendinimo komandą, numatęs pilną projekto biudžetą, turi turėti surinktus įrodymus dėl įsipareigojimų įvykdymo Valstybinei mokesčių inspekcijai, Valstybiniam socialiniam draudimui ir kt. Visi reikalavimai, kuriuos privalo atitikti visi projektai, pretenduojantys į ES SF paramą, išdėstyti LR susisiekimo ministerijos patvirtintuose patikros lapuose. Paraiškų vertinimas atliekamas vadovaujantis trimis etapais: administracinio paraiškų vertinimo metu išsiaiškinama ar projektas turi visus reikalaujamus dokumentus; tinkamumo patikrinimo metu įsitikinama ar paraiškos teikėjas, jo vykdoma veikla, projekto išlaidos yra tinkami finansuoti iš ES paramos lėšų; naudos ir kokybės vertinimo metu, pagal tam tikrus projektų atrankos kriterijus, projektas įvertinamas balais. Tolimesniuose skyriuose pateiktas detalesnis kiekvienos šių procedūrų aprašymas.

3.1.1 Projekto paraiškų pateikimas

Apžvelgtas pradinis ES paramos transporto sektoriaus infrastruktūrai kurti skyrimo atvejis. Transporto sektoriaus Įgyvendinančioji institucija 2004-2006 m. skelbė du kvietimus teikti paraiškas konkurso būdu, pagal ribotos trukmės paramos teikimo procedūrą. Apžvelgti 2 kvietimai: Nr.1 (pateiktas 2004 m.) ir Nr.3 (2005 m.). Šie du pavyzdžiai pasirinkti, norint atskleisti ES struktūrinės paramos administravimo pradinį laikotarpį lyginant su esamu – pažangesniu.

Tam, kad paraiškų teikėjai susipažintų su pagrindine informacija, reikalinga paraiškoms teikti, LR susisiekimo ministerija patvirtino Gairės, skirtas pareiškėjams pagal Lietuvos 2004-2006 m. Bendrojo programavimo dokumento (BPD) 1.1 priemonę „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“ (**toliau – Gairės pareiškėjams**). Procesas prasideda po viešai paskelbiamo kvietimo teikti paraiškas. Pagal ribotos trukmės paraiškų teikimo procedūrą, paraiškas

2004 m. galėjo teikti: savivaldybių administracijos, Apskritis viršininkų administracijos (tuo metu dar buvo nepanaikintos apskritys Lietuvoje – *aut. past.*), kitos valstybės ar savivaldybių įmonės, biudžetinės ar viešosios įstaigos.

Kvietime teikti paraiškas buvo nurodyti konkretūs asmenys, galintys teikti informaciją apie paraiškos pildymą. El. svetainėje buvo registruojami dažniausiai paraiškų teikėjų užduodami klausimai. **Apibendrinant jie suskirstyti į tris grupes:**

1. Klausimai dėl bendros paraiškų teikimo tvarkos.
2. Klausimai dėl prie paraiškos pateikiamų dokumentų.
3. Klausimai dėl išlaidų tinkamumo.

Keletas potencialių pareiškėjų dažniausiai užduodamų klausimų buvo tokie:

- Ar reikalinga, teikiant paraišką ES SF finansavimui, projekto galimybių studija (statinio statybos pagrindimas, investicinis projektas)?
- Ar gali paraišką finansavimui teikti kvietime nenurodyta pareiškėjų grupė, pvz. privatus asmuo, uždaroji akcinė bendrovė?
- Ar galima teikti paraišką, jeigu žemė projekto vykdymo vietoje nėra valstybinės reikšmės, o priklauso privatiems asmenims?
- Ar būtinas projekto poveikio aplinkai vertinimas?
- Ar galima iš ES paramos lėšų mokėti atlyginimus būsimą projektą administruojantiems savivaldybės darbuotojams?
- Ar būtina savivaldybei teikti dokumentus, kurie įrodytų, kad savivaldybė įvykdė įsipareigojimus susijusius su socialinio draudimo įmoku ir mokesčių mokėjimu?
- Ar galima pagal priemonę 1.1 „Transporto infrastruktūros prieinamumas ir paslaugų kokybės gerinimas“ pirkti autobusus, tiesti troleibusų linijas?
- Jeigu paraiška finansavimui teikiama su partneriais, kas jais gali būti, kaip pasidalinti projekto metu sukurtą turtą?
- Ar pridėtinės vertės mokestis yra tinkamas apmokėti iš ES paramos lėšų?
- Mūsų savivaldybė priskiriama prie probleminių ar galime būti tikri, kad gausime ES paramą; gal tokiu atveju parama projektui skiriama ne konkurso būdu?

Apibendrinus paraiškų teikėjų užduodamus klausimus susidaro nuomonė, kad:

1. Potencialūs pareiškėjai nėra išsigilinę į Gairėse pareiškėjams teikiamą informaciją, nesusipažinę su paraiškų vertinimo procedūromis.
2. Paraiškų teikėjai, neapsibrėžę darbų pasidalijimo savo organizacijoje, jiems neiški projekto įgyvendinimo raida po ES paramos gavimo.
3. Savivaldybėse didelė darbuotojų, atsakingų už infrastruktūros projektų administravimą, kaita. Tarpusavyje nesidalijama gauta informacija, neperduodama projektų administravimo patirtis.

Šios situacijos *apibendrinimui* galima teigti, kad norint gauti tinkamai užpildytas paraiškas, turi būti vedami konsultaciniai mokymai potencialiems paraiškų teikėjams ir konsultantams. Tik tuomet galima tikėtis kokybiškesnių paraiškų, vienodo tam tikrų sąvokų traktavimo, trumpesnių tolesnių paraiškos vertinimo etapų. Dažniausiai paraiškų teikėjai nemažai laiko ir išteklių naudoja ieškodami informacijos dėl neaiškių nuostatų interpretacijos, tai įtakoja nepakankamai sutelktą dėmesį projektų rengimui.

Pagal kvietimą Nr. 1 teikti paraiškas, 2004 m. LR susisiekimo ministerijoje buvo gautos 103 paraiškos. Transporto infrastruktūros projektams įgyvendinti paraiškas pateikė 47 (iš 60) Lietuvos savivaldybių, Asvejos regioninio parko direkcija, Labanoro regioninio parko direkcija ir Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba. Statybos darbų projektams pateiktos 63 paraiškos (prašoma paramos suma – 435,5 mln. Lt), paslaugoms pateiktos 39 paraiškos (prašoma paramos suma – 36 mln. Lt), tiekimui (įrangos įsigijimui) pateikta viena paraiška (prašoma paramos suma – 2 mln. Lt). Galimybė pateikti paraiškas pagal šį kvietimą nepasinaudojo tuo metu dirbusios Apskritis viršinių administracijos, savivaldybių įmonės ir viešosios įstaigos.

Pagal kvietimą Nr.3, 2005 m. pateiktos 86 paraiškos. Jas pateikė 58 Lietuvos savivaldybių administracijos (iš 60), ir 2 apskrities viršinininko administracijos. Pagal 2005 m. Gaires pareiškėjams, šio kvietimo metu buvo galima pateikti ne daugiau kaip po dvi paraiškas. Po tokių skaičių paraiškų pateikė 26 savivaldybės (77 darbams, 9 – paslaugoms). Tačiau gavus visas pagal kvietimą Nr.3 parengtas paraiškas, bendra prašomos paramos suma tapo beveik tokia pati kaip ir pagal kvietimą Nr.1 (žr. 10 lentelę).

10 lentelė

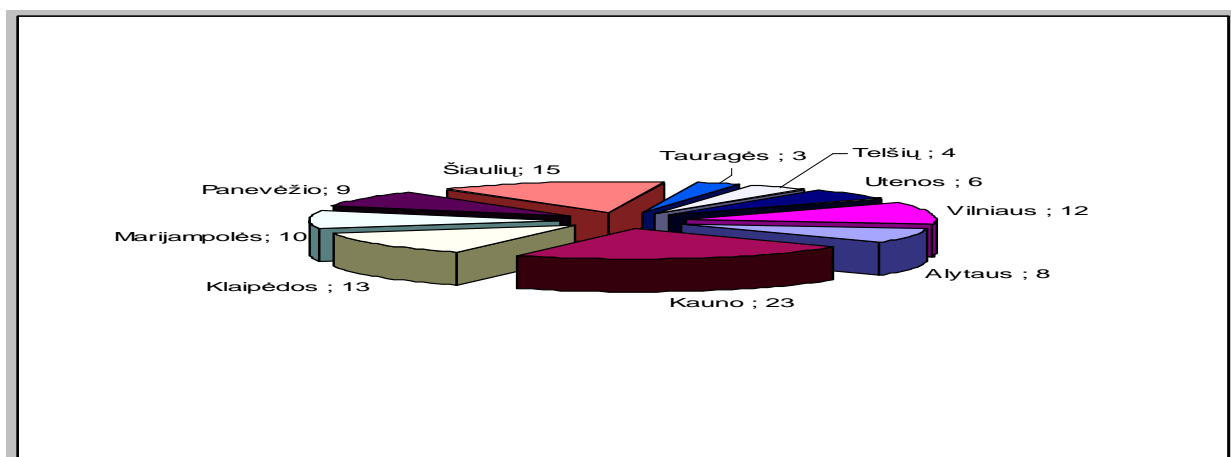
Pateiktų paraiškų 2004-2005 m. pasiskirstymas pagal apskritis

Eil. Nr.	Apskritis	Pateiktų paraiškų skaičius pagal kvietimą Nr.1	Vieta	Prašomos paramos suma (ERPF + nacionalinis biudžetas), Lt	Pateiktų paraiškų skaičius pagal kvietimą Nr.3	Vieta	Prašomos paramos suma, (ERPF + nacionalinis biudžetas), Lt
1.	Alytaus apskritis	8	7	123.912.632,00	8	6	40.378.333,00
2.	Kauno apskritis	23	1	51.944.486,00	13	1	70.569.415,30
3.	Klaipėdos apskritis	13	3	69.198.306,00	11	3	47.885.184,10
4.	Marijampolės apskritis	10	5	6.063.324,00	6	8	21.811.487,00
5.	Panevėžio apskritis	9	6	31.472.791,00	7	7	46.262.719,00
6.	Šiaulių apskritis	15	2	33.996.409,00	10	4	34.002.471,52
7.	Tauragės apskritis	3	10	17.616.551,00	5	9	27.239.460,00
8.	Telšių apskritis	4	9	23.817.146,00	5	9	35.225.042,00
9.	Utenos apskritis	6	8	10.893.183,00	9	5	43.266.979,50

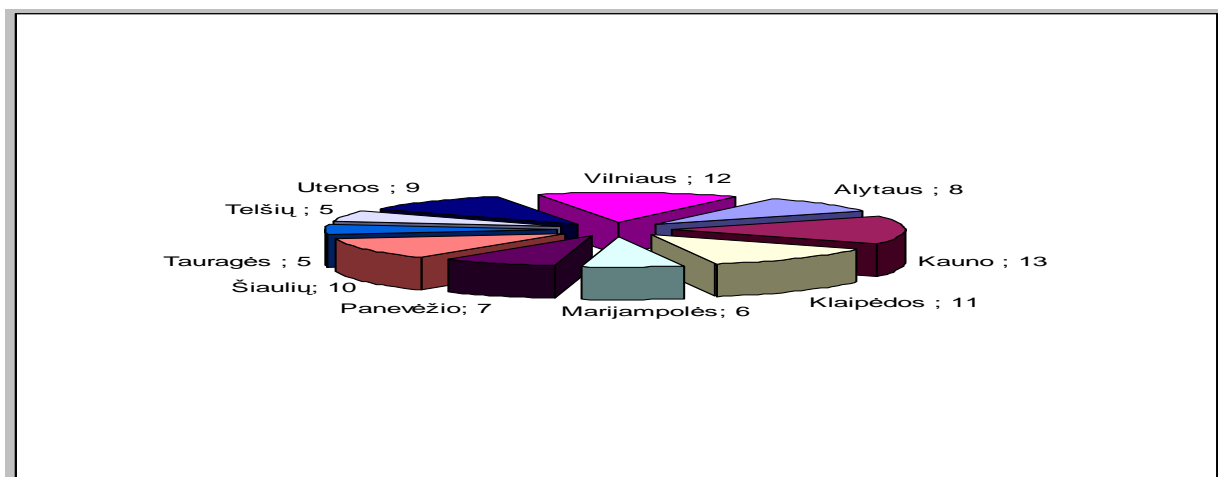
10.	Vilniaus apskritis	12	4	102.015.962,00	12	2	79.305.763,68
	<i>Iš viso:</i>	<i>103</i>		<i>470.930.790,00</i>	<i>86</i>		<i>445.946.855,10</i>

Sudaryta darbo autorės, pagal ES paramos transporto sektoriui rezultatus [3]

Aptarti kvietimai teikti paraiškas pateikti diagramomis (žr. 21 pav., 22 pav.). Suvesti rezultatai rodo, kad per abu kvietimus, pagal pateiktų paraiškų skaičių po pirmojo ES paramos skyrimo laikotarpio pirmavo *Kauno apskritis*, o įvertinus pateiktų projektų prašomą paramos sumą (10 lentelė), *Vilniaus apskritis* užėmė pirmaujančias pozicijas. Tačiau *Šiaulių apskritis* pasižymėjo pakankamai aukštu rezultatyvumu ir pralenkusi kitus didžiuosius miestus tapo *trečioji*.



21 pav. Pagal kvietimą Nr.1 projektai kiekvienai apskričiai
Sudaryta darbo autorės, pagal ES paramos transporto sektoriaus rezultatus [3]



22 pav. Pagal kvietimą Nr.3 projektai kiekvienai apskričiai
Sudaryta darbo autorės, pagal ES paramos transporto sektoriaus rezultatus [3]

Išvesta bendra prašomos paramos suma, pagal pateiktų paraiškų skaičių, rodo didelį Lietuvos administracinių vienetų (savivaldybių) susidomėjimą ES struktūrinės paramos, transporto sektoriui, galimybėmis. Pagal Gaires pareiškėjams, pagal kvietimo Nr.1 atvejį, nebuvo apribotas pateikiamų paraiškų skaičius. Tai lėmė penkis kartus didesnę prašomos ES paramos sumą nei buvo skirta

minėtam kvietimui Nr.1. Tai buvo viena iš esminių problemų, kurios iškilo gavus paraiškas pagal pateiktą kvietimą Nr.1.

Kvietimui Nr.3 Gairėse pareiškėjams jau buvo įrašyta griežtai nustatyta apribojanti nuostata, kad „vienas pareiškėjas gali teikti ne daugiau kaip dvi paraiškas“ [24], todėl gavus visas pagal kvietimą Nr.3 paraiškas, jų skaičius jau buvo 17 vnt. mažesnis, tačiau prašomos paramos suma vėlgi penkis kartus viršijo kvietimui Nr.3 skirtą sumą (žr. 11 lentelę). Tai tik patvirtino, kad pateikiamų paraiškų skaičiaus apribojimas problemos išspėsti nepadėjo. Įgyvendinusios iš ES struktūrinės paramos pagal kvietimą Nr.1 projektus, savivaldybės įgavo daugiau patirties ir kvietimui Nr. 3 teikė sudėtingesnius ir didesnės vertės projektus.

11 lentelė

Prašomos paramos suma ir galimas finansavimas pagal kvietimus Nr.1 ir Nr.3 teikti paraiškas

Pagal kvietimą Nr. 1 prašomos paramos suma (ERPF + nacionalinis biudžetas), Lt	Suma, kuriai galima pasirašyti paramos sutarčių 2004 m. (ERPF + nacionalinis biudžetas), Lt	Pagal kvietimą Nr. 3 prašomos paramos suma (ERPF + nacionalinis biudžetas), Lt	Suma, kuriai galima pasirašyti paramos sutarčių 2005 m. (ERPF + nacionalinis biudžetas), Lt
470.930.790,00	91.751,57	445.946.855,10	91.751,57

Sudaryta darbo autorės, pagal ES ERPF transporto sektoriui rezultatus [3]

Apibendrinimui, pateikiamos **pagrindinės problemos**, susijusios su laikotarpiu nuo skelbimo teikti paraiškas pagal priemonę 1.1 „Transporto infrastruktūros prieinamumas ir paslaugų kokybės gerinimas“, (*priedas Nr. 1*) iki gautų paraiškų užregistravimo:

1. Didelis klausimų srautas konsultantams, skirtingi sąvokų suvokimai ir dažnas nuostatų keitimas parodė, kad išryškėjo mokymų, kaip pildyti paraišką, trūkumas. Dėl žmoniškųjų išteklių trūkumo valstybinio sektoriaus specialistų (valstybės tarnautojų) grandyje, mokymai pareiškėjams organizuoti nebuvo. Aptartos tolesnės finansavimo skyrimo etapo dalys rodo įtaką paraiškų užpildymo kokybei.

2. Nebuvo tikėtasi tokio didelio potencialių paraiškų teikėjų aktyvumo. Pateiktų paraiškų suma pagal kvietimą Nr.1 ir kvietimą Nr.3 penkis kartus viršijo sumas, kurioms galima pasirašyti paramos sutartis. 2004 metų pradžioje LR susisiekimo ministerijos atlikta apklausa savivaldybėms, pagal pateiktus savivaldybių duomenis parodė, jog planuojamų savivaldybių 2004-2006 m. projektų įgyvendinimui reikės apie 136 mln. Lt ES SF paramos (tai sudarė beveik 28% Lietuvos transporto sektoriui skirto ERPF limitu). Pagal pateiktas paraiškas savivaldybių prašoma paramos suma projektams įgyvendinti išaugo penkis kartus. Kaip minėta, Gairėse pareiškėjams (kvietimas Nr.3) buvo suformuluota nuostata, kad „vienas pareiškėjas gali teikti ne daugiau kaip dvi paraiškas“, tačiau tai neišsprendė esamos problemos, nes šiam kvietimui pateikti projektai jau buvo stambesni ir sudėtingesni.

Paraiškas teikiančių įstaigų pagrindinės patirtos problemos:

1. Trūko informacijos apie paraiškos pildymo klausimus, dažnai buvo sunku prisiskambinti, į klausimą, pateiktą el. paštu, nebuvo operatyviai atsakyta.

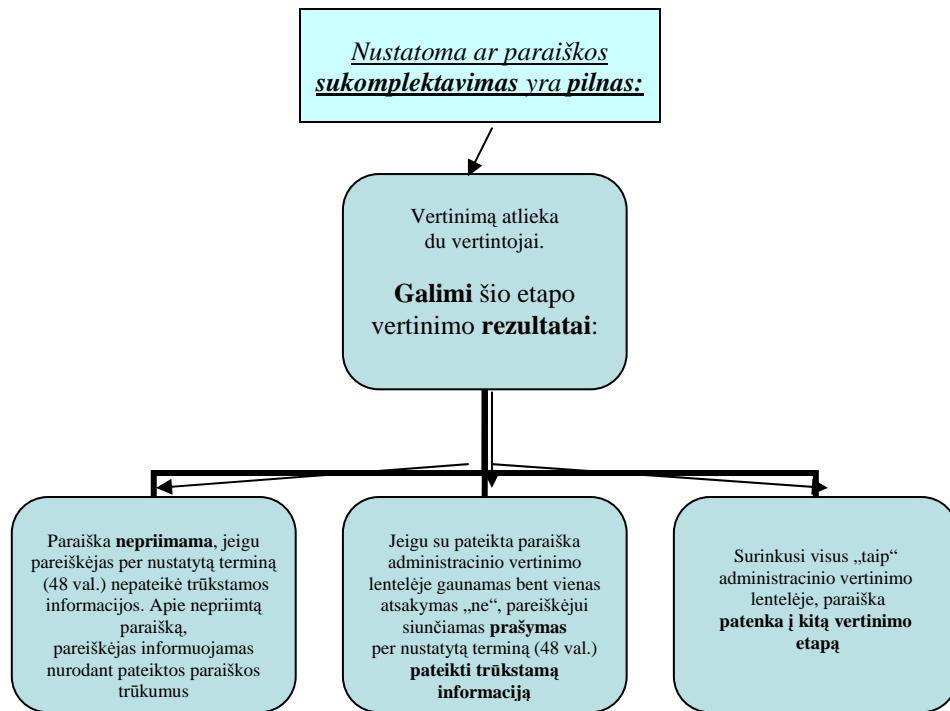
2. Paraiškų pateikimą apsunkino įvairūs reikalavimai, taisyklės, sudėtinga jų išdėstymo tvarka. Paskelbus kvietimą Nr.1 teikti paraiškas, ES paramos administravimo skyriuje iš viso dirbo 4 darbuotojai, paskelbus kvietimą Nr.3 – 5 darbuotojai; skyriui vadovavo skyriaus vedėja. Dėl menko darbuotojų skaičiaus, darbuotojams konsultuojantiems paraiškos pildymo klausimais, fiziškai buvo sunku atsakyti į visus paraiškų teikėjų pateiktus klausimus.

3.1.2 Administracinis paraiškų vertinimas

Administracinio vertinimo etape nustatoma ar paraiška yra tinkamai sukomplektuota, ar pateikti visi prašomi dokumentai, visa reikiama informacija. Šis vertinimo etapas leidžia įvertinti projekto parengtumo padėtį. **Administracinio paraiškų vertinimo metu tikrinama:**

- Ar paraiška atitinka paraiškos formą.
- Ar paraiška ir jos priedai pateikti reikiamu originalų ir kopijų skaičiumi; ar pridėta paraiškos ir jos priedų elektroninė versija (CD).
- Ar pateikęs paraišką pareiškėjas, pretenduojantis gauti darbų projekto finansavimą, pateikė dokumentus patvirtinančius daiktinę teisę į žemę.
- Ar pareiškėjas pateikė galimybių studiją (statinio statybos pagrindimą).
- Ar pareiškėjas pateikė poveikio aplinkai vertinimą.
- Ar pateiktas priedas: Skaičiuojamoji sąmata/Orientacinė sąmata.
- Ar yra numatytos paramos informavimo ir viešumo priemonės.
- Ar tinkamai užpildyta planuojamų išlaidų lentelė.
- Ar projekto įgyvendinimui numatyti pareiškėjo ir partnerio žmogiškieji ištekliai ir kt.

Administracinio paraiškų vertinimo procedūros seka pateikiama 23 pav.



23 pav. Administracinio paraiškų vertinimo procedūros eiga
Sudaryta darbo autorės pagal Gaires pareiškėjams [71]

Tai pagrindinis finansavimo etapas, įrodantis, kad projektas turi visus reikiamus dokumentus, įvertintas projekto poveikis aplinkai, sudaryta projekto įgyvendinimo grupė, gautas projektui pritarimas (gautas padavusios paraišką institucijos steigėjo pritarimas), sudaryta projekto sąmata. Jeigu administracinio vertinimo etape paprašyta pateikti tam tikrais dokumentais trūkstama informacija, kurios pareiškėjas nepaisant to, kad pateikti negali ar dėl tam tikrų priežasčių neturi, tuomet jo paraiška nėra priimama.

Administracinio paraiškų vertinimo sąlyga, kad paraiškoje esant „netikslumų, neaiškumų ar trūkstant informacijos, galima siųsti laišką (paklausimą) paraiškos teikėjui, kuriame būtų prašoma papildyti/pataisyti informaciją per 48 val. (2 darbo dienas) terminą“ [67] ap sunkino paraiškų vertintojų darbą. Kaip minėta ankstesniame skyriuje, paraiškos pagal kvietimą Nr.1 ir, pagal kvietimą Nr.3 buvo pateiktos nepilnai, klaidingai užpildytos, aptiktos aritmetinės klaidos, neteisingai interpretuotos sąvokos. *Kiekvienam* paraiškos teikėjui pagal kvietimus Nr.1 ir Nr.3 administracinio vertinimo metu buvo išsiųstas prašymas patikslinti/pataisyti paraiškoje esamą informaciją. Atsižvelgiant į tai, kad paraiškų vertintojai turėjo sekti atsakymo gavimo trukmę, kad jis būtų gautas nepraėjus 48 val. nuo prašymo patikslinti informaciją išsiuntimo, tai prisidėjo prie gautų paraiškų bendros vertinimo trukmės. Kita vertus, nustačius tokį trumpą terminą, galima buvo įvertinti iškilusių problemų sprendimo operatyvumą, pateikusioje paraišką organizacijoje, įvertinti kaip organizuojamas projekto įgyvendinimo komandinis darbas.

Pagal kvietimą Nr.1 iš 103 pateiktų paraiškų, administracinio vertinimo nepraėjo 6 paraiškos. 3 paraiškos buvo nepriimtos, nes neturėjo galimybių studijos. 2 paraiškos nepriimtos dėl nepilno jų

užpildymo, nepateiktų reikiamų dokumentų ir į prašymą juos pateikti atsakyta nebuvo. 1 paraiška nepriimta, nes turtas, kurio rekonstrukcijai buvo prašomos ES paramos lėšos, nepriklausė pareiškėjui. 94% paraiškų praėjo šį etapą, o tai leidžia daryti prielaidą, kad nors pastebėta paraiškų užpildymo netikslumų, tačiau paraiškų teikėjai buvo pasiruošę projektų įgyvendinimui, turėjo visą reikalingą dokumentaciją, operatyviai teikia papildomai prašomą informaciją, laiku atsako į pateiktus klausimus.

Pagal kvietimą Nr.3 iš 86 pateiktų paraiškų, administracinio etapo nepraejo 2 paraiškos todėl, kad nepateikė reikalaujamo steigėjo sprendimo dėl pritarimo projektui dokumento.

Apibendrinimui suvedami abiejų kvietimų administracinio vertinimo etapai ir ekspertų pateikti atsakymai.

Po paraiškų administracinio vertinimo etapo pastebėtos problemos:

1. Dėl nepakankamos projektų dalyvių (paraiškų teikėjų konsultacijų, bendrai paraiškų pildymo klausimų) komunikacijos, gautos nekokybiškos paraiškos. Nepaisant to, vyko dažnas susirašinėjimas su paraiškų teikėjais, kuris vilkino paraiškų administracinio vertinimo laiką. Nors potencialūs pareiškėjai galėjo pirkti paraiškų pildymo paslaugas, samdytis konsultacines firmas, kurios galėjo padėti dėl paraiškų pildymo, deja tai negarantavo kokybiškesnių paraiškų pateikimo.

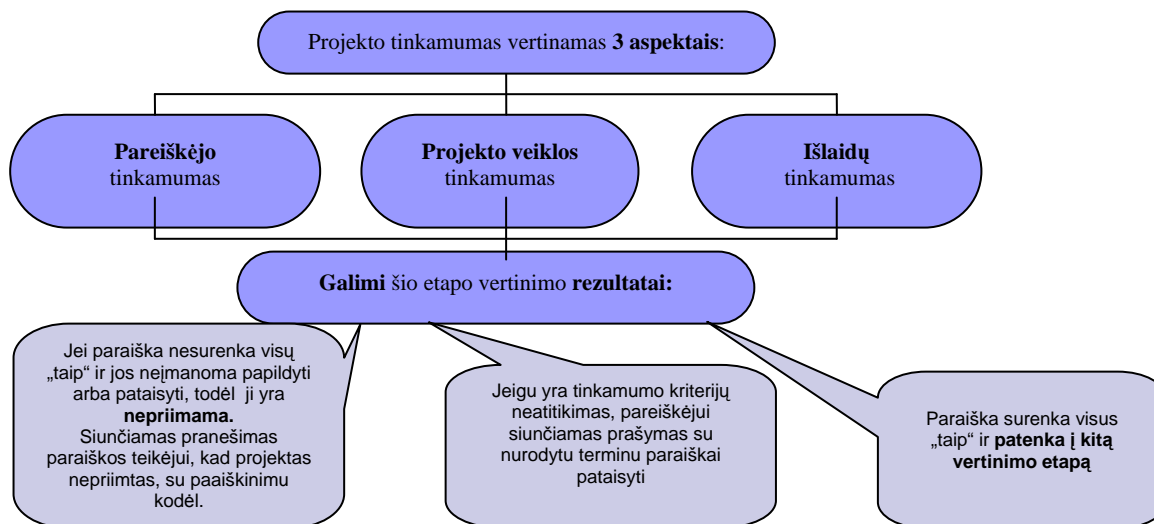
2. Pradžioje paraiškų administravimui nebuvo pakankamai paruoštų ir apmokytų specialistų – kiekvienam ES paramos administravimo skyriaus darbuotojui teko įvertinti po 40 paraiškų, tai galėjo sąlygoti paviršutinišką įsigilinimą į jas pagal atitinkamą projektą.

3.1.3 Tinkamumo skirti paramą vertinimas

Vertinant paraiškas paraiškų tinkamumo etape, tinkamumas buvo tikrinamas 3 aspektais: pareiškėjo tinkamumas, projekto veiklos tinkamumas ir išlaidų tinkamumas. **Projekto vertintojai turėjo atsakyti į klausimus, ar:**

- Projektą teikiantis ir paraišką pildantis pareiškėjas ir projekto partneriai priklauso atitinkamų pareiškėjų grupei.
- Veiklos, kurias numatoma įgyvendinti projekto metu, tinkamos konkrečiai priemonei.
- Laikomasi projekto bendrojo finansavimo reikalavimų.
- Projekto išlaidos tinkamos kompensuoti pagal ES SF taisykles.
- Projektas turi būti įgyvendinamas tinkamu laikotarpiu ir kt.

Tinkamumo vertinimo etapo procedūra pateikiama 24 pav.



24 pav. Paraiškų tinkamumo vertinimo procedūra
Sudaryta darbo autorės pagal Gaires pareiškėjams [71]

Kvietimo Nr.1 paraiškų tinkamumo vertinti metu buvo nepriimta *viena paraiška*, nes prie paraiškos pridėtas dokumentas nurodantis žemės priklausomybę neįrodė žemės, būsimo projekto vietoje, nepriklausomumo kitiems privatiems ar fiziniams asmenims. Į kitą vertinimo etapą perėjo 96 paraiškos.

Kvietimo Nr.3 tinkamumo vertinimo metu nebuvo atmesta nei viena paraiška – visos tinkamumo etapą praėjusios 84 paraiškos perėjo į kitą vertinimo etapą. Atsižvelgiant į tai, kad perėjusių į kitą etapą pagal abu kvietimus teikti paraiškas projektų suma 5 kartus viršija galimą suteikti paramos sumą, paraiškos buvo vertintos griežčiau.

Pagrindinės problemos tinkamumo etape:

1. Teisinių ir finansinių žinių trūkumas vertintojams paraiškų tinkamumo vertinimo metu. Paraiškų tinkamumo etape vertinant paraiškas, paraiškų vertintojams teko konsultuotis dėl paraiškose nurodyto projekto išlaidų tinkamumo su Valstybine mokesčių inspekcija, LR finansų ministerija, nagrinėti teisės aktus reglamentuojančius statybos darbus, gilintis į mokesčių ir projekto pajamų skaičiavimo tvarką ir kt. Buvo iškelti šie pagrindiniai klausimai, dėl kurių iškilo problemos tinkamumo vertinimo metu:

- **Projekto išlaidų tinkamumas.** Pateiktų paraiškų nurodytos projekto išlaidos neatitiko ES finansuojamų projektų išlaidų tinkamumo reikalavimų. Tai buvo deklaruota projekto išlaidomis, skirtomis valstybės tarnautojų, paskirtų administruoti projektą, atlygiams už darbą mokėti išlaidomis. Nepagrįstai didelės išlaidas pareiškėjas numatė projekto techninei priežiūrai, projekto vykdymo priežiūrai, projekto auditui, viešinimui atlikti. ES paramos administravimo skyriaus projektų vadovai kreipėsi į pareiškėjus su prašymu perskaiciuoti šias projekto išlaidas procentine išraiška nuo objekto skaičiuojamosios kainos vadovaujantis LR aplinkos ministerijos 2003 m. sausio 13 d. informaciniu pranešimu „Dėl statinių projektavimo ir inžinerinių paslaugų“. Buvo

galima tik paprašyti šių išlaidų perskaičiavimo, nes aukščiau nurodytame reglamente yra nuostata: „atkreipiame dėmesį, kad šie ribiniai procentai yra rekomendaciniai“ [48].

- **Išlaidos skirtos projekto auditui.** Norint išsiaiškinti, kiek projektas gali maksimaliai skirti lėšų projekto auditui atlikti, vertintojai atliko tyrimą. Tyrimas parodė, kad projekto vykdytojai projekto išlaidų auditui numato skirti 0,5-8 % bendros projekto vertės. Todėl paraiškų vertintojai išleido oficialius raštus su kreipimuisi į pareiškėjus, nurodant skirti auditui ne daugiau kaip 1 % bendros projekto vertės ir atitinkamai pakoreguoti prašomų lėšų sumas. Pagal kvietimą Nr.1 prašoma paramos suma buvo 470 930 790,00 Lt, pakoregavus paraiškas, po projekto tinkamumo vertinimo etapo, prašoma paramos suma sumažėjo iki 420 000 000,00 Lt. Atliekant tinkamumo vertinimą pagal kvietimą Nr.3, pakoregavus planuojamų išlaidų sumas, bendra prašomos paramos suma nuo 445 946 855,10 Lt sumažėjo iki 427 565 111.27 Lt.

- **Dėl pridėtinės vertės mokesčio (toliau – PVM) tinkamumo finansuoti.** Pagal EK reglamentą draudžiama finansuoti „PVM, kuri galima susigrąžinti“[35]. Paraiškoje projekto vykdytojas turėjo nurodyti ar subjektas teikiantis paraišką yra PVM mokėtojas ar ne. Dalis pateikusių paraiškas savivaldybių nurodė, kad jos yra PVM mokėtojai. Tai reiškia, kad vėliau jos už vykdomą veiklą, po ES paramos gavimo, galės susigrąžinti PVM mokestį. Tačiau PVM pripažintas netinkamomis finansuoti išlaidomis. Tad norint to išvengti ir atgauti sumokėtą PVM dydį, savivaldybės raštu kreipėsi į Valstybinę mokesčių inspekciją ir informavo apie planuojamą vykdyti veiklą gavus ES paramą pagal 1.1 priemonę „Transporto infrastruktūros prieinamumas ir paslaugų kokybės gerinimas“ (kelių ir gatvių rekonstrukcija, eismo saugos priemonių diegimas, pėsčiųjų ir dviračių takų tiesimas – *aut. past.*). Netrukus iš Valstybinės mokesčių inspekcijos buvo gautas aiškus atsakymas, kad savivaldybėms rekonstravus kelius nuo šios veiklos sumokėtas PVM dydis sugrąžinamas *nebus*. Pagal Valstybinės mokesčių inspekcijos atsakymą buvo įvertinta padėtis ir PVM pripažintas tinkamomis finansuoti išlaidomis.

- **Dėl inžinerinių tinklų tinkamumo finansuoti.** Vertinant paraiškas buvo pastebėta, kad pareiškėjai teikiantys projektus rekonstruoti kelius ar gatves, tuo pačiu norėjo sutvarkyti projekto vykdymo vietoje esančius inžinerinius tinklus (vamzdžiai dujotiekiui, vandentiekiui, elektros kabelių atnaujinimas – *aut. past.*). Kai kurių projektų atveju, inžinerinių tinklų rekonstrukcija ar jų perkėlimas sudarė net 10% visos transporto projekto vertės. Gavusi tokias žinias, LR susisiekimo ministerija sušaukė pasitarimą su svarstymu *pritarti nuomonei*, kad ES lėšos viešojo transporto infrastruktūrai gerinti būtų skiriamos tik antžeminėms kelio ar gatvės dalims. Visi inžineriniai tinklai, kaip tai apibrėžta Statybos įstatyme, yra netinkamos pagal 1.1 priemonę „Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas“ finansuoti išlaidos.

- **Dėl projekto rezultatų skaičiavimo.** Vertinant transporto projektus buvo tikrinama ar projektas siekia pagrindinių rezultatų rodiklių pateiktų BPD priede, ar „siekia“ kilometrais

apskaičiuotų rekonstruotų/nutiestų kelių ar gatvių. Kai kuriuos projektus buvo ypatingai sunku įvertinti, nes jų įgyvendinimo metu buvo numatyta rekonstruoti centrinės aikštes mieste (planuojami pasiekimo rodikliai buvo pateikti kvadratinų metrų išraiška – *aut. past.*).

2. Tinkamumo vertinimo etapo vilkinimas. Savarankiškas informacijos ieškojimas privedė prie darbo tempų sulėtėjimo. Tačiau pagal paraiškų vertintojų pasirašytas nešališkumo – konfidencialumo deklaracijas (*priedas Nr. 2*) projektų detalės negali būti atskleistos. Paraiškų vertinimo komanda sudaroma pasitelkus bent po vieną finansinį, teisinį ir ekonominį išsilavinimą turintį specialistą.

3. Tinkamumo etape įnešantys projektai transporto infrastruktūros prieinamumui ir paslaugų kokybės gerinimui, suteikė tik menką indėlį (savivaldybių aikščių rekonstrukcijos projektai, šaligatvių rekonstrukcijos projektai, automobilių stovėjimo aikštelių rekonstrukcijos projektai – *aut. past.*). Tinkamumo vertinimo lentelėje nebuvo kriterijaus, padėsiančio išbraukti tokias vykdomų transporto projektų veiklas.

Problemos su kuriomis buvo susidurta paraiškų administracinio, tinkamumo, naudos kokybės vertinimo metu:

1. Naudos ir kokybės vertinimo lentelėse nebuvo kriterijaus, skatinančio paraiškų teikėjus įgyvendinti stambesnius projektus, siekiančius rekonstruoti ar naujai tiesti daugiau kelių/gatvių kilometrų ilgio, taip prisidedant prie BPD priede transporto sektoriui keliamų pasiekimo rodiklių. Tokios vertinimo lentelės vertė paraiškų teikėjus skaidyti projektus smulkesnėmis apimtimis.

2. Naudos ir kokybės vertinimo lentelėse išdėstyti vertinimo balai suteikė paslaugų projektams didesnę pranašumą. ES lėšomis finansuojami paslaugų projektai nesiektų rekonstruotų kilometrų, negerintų susisiekimo tarp regionų. Finansuojant paslaugų projektus nebūtų pasiektas ES regioninės politikos tikslas – paremti kuo daugiau Lietuvos regionų, mažinti regionų išsivystymo netolygumą. Paslaugų projektams reikėjo skirti tam tikrą procentą nuo visos paramos sumos arba apriboti skiriamas paramos lėšas, *p.v.z.*, paramą skirti ne daugiau kaip 3 paslaugų projektams surinkusiems didžiausią balų skaičių. Paslaugų projektai tiesiogiai neprisideda prie gerėjančios transporto infrastruktūros; nėra aišku ar pasirengus techninį projektą ar galimybių studiją bus toliau lėšų įgyvendinti projektą – vykdyti darbus.

3. Naudos ir kokybės vertinimo lentelėse didesnė reikšmė kriterijui „pareiškėjas savo lėšomis prisideda prie projekto“ nesuteikta. Tai įrodytų projekto svarbą pačiam pareiškėjui ir sutaupyto prašomas paramos lėšas.

Pagrindinės naudos ir kokybės paraiškų vertinimo etapo problemos:

1. Vertintojai neturi galimybės patikrinti rodiklių, už kuriuos duodamas didelis balų skaičius. *P.v.z.*, didžiausiais balais vertinamas aukštas projekto naudos ir kaštų santykis. Šis santykis skaičiuojamas projekto galimybių studijoje. 90% vertinamų projektų už naudos ir kaštų santykio

dydį skirti maksimalūs balai. Vertintojai neturi galimybės patikrinti šio kriterijaus pagrįstumo. Didžiausią svorį siūloma skirti „apčiuopiamiems“, t.y. lengvai patikrinamiems kriterijams, pvz., pareiškėjo nuosavų lėšų pridedama dalis prie projekto įgyvendinimo, projekto parengimo (jį sąlygojantys etapai: techninis projektas, atlikta techninio projekto ekspertizė, praveistas rangos darbų viešasis konkursas, paslaugoms atlikti – *aut. past.*), panašios apimties projektų įgyvendinimo patirtis.

2. Paraiškų vertintojai, naudos ir kokybės vertinimo metu, prašydami tikslinti projektą kaupiamam papildomam balui. Pvz., didelis balų skaičius skiriamas už detalų projekto įgyvendinimo planą, tačiau jeigu projektas suplanuotas netinkamai, vertintojai turi rašyti laišką paraiškos teikėjui su prašymu patikslinti įgyvendinimo grafiką, po kurio projektui skiriamas maksimalus balų skaičius.

3. Nepagrįstai pagerėjo projekto galimybių studijose pateikiami kriterijai, tačiau nėra galimybės jų patikrinti. Tai įvertinus susidaro išvada, kad kai kurios projektų galimybių studijos (jose apskaičiuoti rodikliai) buvo dirbtinai pakoreguotos, pagal naudos ir kaštų vertinimo etapo lenteles.

4. Parengti projektai įgyvendinimui ir maksimaliai atitinkantys BPD kriterijus negauna finansavimo dėl paramos lėšų trūkumo. Kvietimo Nr.3 teikti paraiškas naudos ir kaštų vertinimo išvadose užfiksuota tokia informacija: 90% vertinamų projektų surinko labai aukštą vertinimo balą (daugiau kaip 50 balų) [42]. Vadovaujantis TKTI parengtomis metodinėmis rekomendacijomis, visi projektai surinkę daugiau kaip 50 balų yra paruošti tolesnio įgyvendinimo procesui.

Iškilusios po paraiškų vertinimo problemos:

1. Iš projektų vykdytojų reikalaujama dokumentali perteklinė informacija. Projektų finansuojamų įgyvendinant Lietuvos 2004-2006 m. Bendrojo programavimo dokumento (BPD) priemonės, teikimo, vertinimo ir atrankos taisyklėse įrašyta nuostata, kad „būtina vengti iš pareiškėjo reikalauti nepagrįstai daug informacijos bei pažymų, kurios vertinimui nėra labai reikšmingos, tačiau iš esmės apsunkintų paraiškos parengimą ir pateikimą. Pareiškėjo patikimumui ir projekto pagrįstumui patikrinti reikėtų naudotis egzistuojančiomis valstybės institucijų duomenų bazėmis ir registrais, neprašant pažymų iš pačių pareiškėjų“. Pareiškėjai išskyrė dvi pažymas, kurias reikalauti, kad pateiktų savivaldybės nereikėtų, tai įrodymas kad, pareiškėjas „įvykdęs įsipareigojimus, susijusius su socialinio draudimo įmokų mokėjimu“ ir „įvykdęs įsipareigojimus, susijusius su mokesčių mokėjimu“. Kvietimui Nr.3 informacija dėl šių pridedamų dokumentų buvo papildyta įrašant, kad šių dokumentų nereikia pateikti institucijoms, kurių veikla finansuojama iš valstybės ar savivaldybės biudžeto“.

2. Gairėse pareiškėjams nėra aiškiai atskirta, kurios nuostatos yra privalomos, o kurios tik rekomendacinės.

3. Projekto paraiškos vertinimo terminas yra per ilgas.

4. Per trumpas laiko tarpas (48 val.) paraiškos teikėjui atsakyti į paklausimą, prašymą patikslinti paraišką.

Apibendrinant aprašytas projektų vertinimo procedūras, *verta paminėti*, kad kuo daugiau projektai rekonstruojami, naujai tiesiami keliai, tuo projektui skiriamas didesnis balas, t.y. „duoda“ rekonstruotų kelių ar gatvių bendrą kilometrų sumą (rezultatas kiekybine išraiška – *aut. past.*). Pvz., Paslaugų projektai šio kriterijaus nesiektų, todėl jiems balai skiriami nebūtų. Kuo mažesnė projekto vertė, tuo didesne savo lėšų dalimi (procentais) paraiškos teikėjas prisideda prie projekto įvykdymo, už tai skiriamas didesnis balas ir projektas užima aukštesnes pozicijas. Paraiškų teikėjui suskaidžius projektą į smulkesnius ir pateikus jį atskiromis paraiškomis, atsiranda didesnė tikimybė gauti daugiau balų už prisidėjimą prie projekto nuosavomis lėšomis. Tokiu atveju paraiškų vertinimo etapo tvarka turėtų būti įvertinta nuodugniau, atkreiptas dėmesys į atliekamų procedūrų savitumą. Pravartu būtų įvertinti nustatytus terminus, konkrečiai nurodyti kas „privaloma“, o kas „rekomenduojama“. Tai esminės sąlygos projektų tinkamumo ir naudos ir kokybės vertinimo etape.

3.1.4 Finansavimo projektams skyrimas

Sprendimą dėl paramos skyrimo priima tarpinė institucija, vadovaujantis įgyvendinančiosios institucijos parengtomis paraiškų vertinimo ataskaitomis, projektų atrankos komiteto parengtomis rekomendacijomis. Tarpinė institucija paramą skiria tiems projektams, kuriems teikė rekomendaciją įgyvendinančioji institucija ir projektų atrankos komitetas. Tik išimtiniais ir svarbių priežasčių atvejais, tarpinė institucija gali atsisakyti skirti paramą projektų atrankos komiteto rekomenduotam projektui; paprastai taip būna, kad šios priežastys nėra svarstomos iki projektų atrankos komiteto posėdžio ir jo metu. Tokį sprendimą, pagrindžiant jo priežastis, tarpinė institucija privalo suderinti su vadovujančiąja institucija ir grąžinti projektą atrankos komiteto pakartotinam svarstymui. Tarpinė institucija, gavusi vadovujančiosios institucijos pritarimą, tvirtina kiekvieno projektų atrankos komiteto institucinę sudėtį ir jų narių skaičių. Į projektų atrankos komitetų institucinę sudėtį įtraukiamos vadovujančioji, tarpinė institucijos, taip pat kitos valstybės institucijos ir įstaigos, kurių kompetencijos sričiai priskiriami svarstomi projektai [71].

Projektų atrankos komitetus sudaro ir sprendimus dėl paramos skyrimo transporto sektoriaus projektams galiausiai priima LR susisiekimo ministerija (**toliau – SM**). Projektų atrankos etapas prasideda nuo SM vertinimo etapų suvestinės gavimo. Suvestinėje informuojama apie kvietimui pateiktų paraiškų skaičių, kiek iš jų praėjo administracinio, tinkamumo vertinimo etapas, jeigu buvo nepriimtų paraiškų – tai kiek ir dėl kokių priežasčių. Administracinio ir tinkamumo vertinimo etapus praėjusios paraiškos išdėstomos eilės tvarka, pagal surinktų balų skaičių. Pateikiama rekomendacija apie paraiškoms/projektams siūlomas skirti paramos sumas.

Kaip minėta pagal kvietimą Nr.1 ir pagal kvietimą Nr.3 pateiktose paraiškose prašoma paramos suma beveik penkis kartus viršijo leistinas sumas, kurias buvo galima finansuoti iš paramos lėšų. Paraiškų administracinio ir tinkamumo vertinimo metu, prašomų lėšų sumos sumažėjo nepriėmus tų paraiškų, kurios neatitiko tam tikrų administracinių ar tinkamumo reikalavimų. Vadovaujantis statybos kainų indeksais, paraiškų vertintojai prašė paraiškų teikėjų realiomis kainomis įvertinti tokias projekto išlaidas kaip techninio projekto atlikimas, ekspertizė, priežiūra, projekto autorinė priežiūra, taip pat buvo prašyta atskirti projekto išlaidas skirtas inžineriniams tinklams (jas finansuoti turi pats pareiškėjas iš nuosavų lėšų – *aut. past.*), projekto audito atlikimui prašyta skirti ne daugiau kaip 1% sumos nuo bendros projekto vertės. Pagal rekomendacijas pakoregavus kvietimo Nr.1 paraiškas, prašoma paramos suma sumažėjo 10%, o pagal kvietimą Nr.3 mažiau – tik 5%. Tačiau tai vis tik neišsprendė finansavimo trūkumo problemos.

Problemos, kurios neabejotinai būtų atsiradusios paramą paskirsčius pagal pirminį siūlymą finansuoti:

- Kai kurie pareiškėjai, t.y. savivaldybės, gautų paramą net keliems projektams, o kai kurie iš jų paramos negautų vieninteliui pateiktam projektui.
- Didžioji paramos dalis būtų suteikta didžiųjų miestų projektams.
- Paramos nesuteikimo priežastimi būtų nedidelis suteiktų balų skirtumas.
- Toks paramos skirstymas sukeltų „lenktyniavimą“ ateityje dėl „nerealų“ paraiškų (dirbtinai padidintų rodiklių) teikimo.
- Nebūtų atsižvelgta į vieną pagrindinių ES paramos lėšų skyrimo principą – suteikiant paramą, atsižvelgti į visų Lietuvos regionų tolygią plėtrą.

Norint išspręsti susidariusią problemą, SM su Projektų atrankos komitetu nusprendė:

- Projektams papildomai taikyti paramos skyrimo sąlygas. Tam, kad skirstant ES paramą transporto infrastruktūros projektų įgyvendinimui būtų daugiau kam skirta parama, tokiu atveju nutarta skirti paramą kiekvienam pareiškėjui. Tokiu būdu siekiama paremti kuo daugiau Lietuvos regionų ir geriau įgyvendinti ES regioninės politikos tikslus – labiausiai skatinti atsilikusių regionų vystymąsi.
- Turi būti finansuojami tie projektai, kurie naudos ir kokybės vertinimo etape surinkę daugiau nei 50 balų. Jeigu vienas pareiškėjas pateikė tik vieną projektą, tokiu atveju pateiktas projektas įvertinamas daugiau nei 50 balų.
- Kaip pagalbine priemone vadovautis metodika, kuria vadovujamasi skirstant Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšas vietinės reikšmės keliams ir gatvėms tiesti, taisyti (remontuoti) ir prižiūrėti (**toliau – KPPP metodika**), kuri patvirtinta 2002 m. sausio 25 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 108 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos

finansavimo įstatymo įgyvendinimo“. Vadovaujantis šia metodika, atsižvelgiama į tokius atskirus administracinius vienetus apibūdinančius kriterijus kaip: savivaldybių gyventojų skaičius, savivaldybių teritorijoje esančių gatvių ilgis, įregistruotų transporto priemonių skaičius, savivaldybių teritorijose turimą bendrą žemės ūkio naudmenų plotą [33].

- Jei pateiktoje paraiškoje projekto prašoma paramos suma ženkliai (daugiau nei 25%) viršija pagal KPPP metodiką tenkančią sumą, tuomet savivaldybei siūloma vesti derybas su pareiškėju dėl projekto bendro biudžeto mažinimo arba finansuoti dalį projekto, su sąlyga, kad pareiškėjas įgyvendins likusią projekto dalį.

- Pirmenybė teikiama darbų, ne paslaugų projektams. Jeigu vienas pareiškėjas pateikė keletą paraiškų skirtingiems projektams, pateikti projektai įvertinti daugiau nei 50 balų, tuomet finansuojamas projektas darbams, kurio įvertinimas yra aukščiausias.

- Jei pareiškėjas pateikė keletą paraiškų skirtingiems vieno projekto etapams, *p.v.z.*, (I etapui ir II etapui), tokiu atveju finansavimą siūloma skirti I etapui.

Alternatyvios metodikos taikymo problemos:

1. Paaiškėjo, kad KPPP metodikos taikymas neturi teisinio pagrindo. Kvietimo Nr.1 Gairėse pareiškėjams nebuvo pateikta informacija apie KPPP metodiką ir informuota, kad ji bus pritaikyta paramos skirstymo metu. Todėl buvo atsižvelgta ir kvietimo Nr.3 Gairėse pareiškėjams, jau buvo suformuota ši nuostata. Vadovaujantis tuo, kad „Projektų atrankos komitetas gali teikti kitoki, negu nurodyta paraiškų vertinimo ataskaitoje projektų prioritetiškumą, jeigu projektų atrankos komitetas nusprendžia, kad tam tikri projektai yra svarbesni šalies socialinei ir ekonominei plėtrai, ekonominės ir socialinės sanglaudos tarp skirtingų Lietuvos regionų didinimui“ [29] būtų pagrindas taikyti kitus prioritetus projektams pagal kvietimą Nr.1.

2. Skirstant paramą pagal KPPP metodiką, nebuvo vertinamas projekto prisidėjimas prie BPD priede nurodytų bendrų pasiekimo rodiklių.

3. Paraiškos teikėjas, pateikęs paraišką dviejų rimtų projektų įgyvendinimui, kurie surinko panašų balų skaičių, gavo paramą tik vienam iš jų. Nebuvo atsižvelgta į paraiškos teikėją, kuris ir kuo remiantis, projektas yra prioritetinis.

4. Nebuvo aišku kaip pasielgti su paraiška pateikta įrangai įsigyti (tiekimui); KPPP metodikoje nėra užsiminta apie lėšas skiriamas ne savivaldybėms.

5. Nebuvo aišku kaip reikia elgtis, jeigu paraiškas būtų pateikę kiti galimi potencialūs pareiškėjai, *p.v.z.*, biudžetinės ar viešosios įstaigos, savivaldybių įmonės.

6. Vadovaujantis šia metodika, buvo derėtasi su 9 pareiškėjais tam, kad jie, nemažindami projekto apimties sutiktų įgyvendinti projektą gaudami mažesnę paramos sumą. Pareiškėjai norėdami gauti paramą projektui, turėjo ieškoti papildomo finansavimo, *p.v.z.*, imti paskolą iš banko.

7. Neįvertinamas projekto parengtumas (atliktas techninis projektas, atlikta jo ekspertizė). Jeigu paraiškos teikėjas pateikė paraišką vieninteliam projektui ir jo projektas surinko daugiau nei 50 balų, su juo siūloma sutikti ir pasirašyti paramos sutartį. Nežiūrima už ką buvo skirti balai, kaip buvo įvertintas projekto parengtumas. Tas faktas toliau atsiliepė projekto įgyvendinimui.

Projektų patikrų metu pastebėti teigiami dalykai papildomų sąlygų ir KPPP metodikos taikyme:

- Atsirado sąlygos paslaugų projektams skirti mažiau ES paramos lėšų. Kaip minėta, paslaugų projektų finansavimas siejamas su tam tikru rizikos laipsniu (*priedas Nr. 8*) – parengtas techninis projektas arba galimybių studija atidedami ir tolesni darbai nėra vykdomi, nepasiekiami BPD priede nurodyti projekto pasiekimo rezultatai.

- Didesnis projektų gavusių paramą skaičius, didesnis paramą gavusių pareiškėjų skaičius (t.y. projektų vykdytojų), didesnė ES paramos finansuojamų projektų administravimo patirtis.

- Iš kiekvienos savivaldybės išrenkamas geriausias projektas.

Gautas kvietimo Nr.1 paramos rezultatas išsprendė keletą paramos skirstymo problemų:

- Parama, pagal kvietimą Nr.1 teikti paraiškas, skirta visoms paraiškas padavusioms savivaldybėms, todėl skirstant paramą kvietimui Nr.3 buvo ne taip aktualu atsižvelgti „į visų Lietuvos regionų tolygią plėtrą“.

- Įvertinę tai, kad finansavimui prioritetiniais laikomi darbų projektai, paraiškų teikėjai pateikė mažiau paraiškų paslaugoms. Pagal kvietimą Nr.3 pasiūlyta skirti finansavimą tik vienam paslaugų projektui.

- Patobulinus paraiškų vertinimo naudos ir kokybės lenteles, parama buvo siūlyta skirti stambesniems projektams.

- Patobulinus paraiškų vertinimo naudos ir kokybės lenteles, balai buvo skiriami už tai, kad pareiškėjas toliau įgyvendina projektą, teikia paraišką II projekto etapui. *Pvz.*, gavęs paramą 2004 metais (kvietimu Nr.1 teikti paraiškas), parengęs techninį projektą, toliau prašo paramos lėšų rekonstrukcijos darbų atlikimui. Tai leido daryti prielaidą, kad su paslaugų projektais dirbama.

Kvietimo Nr.3 naudos ir kokybės vertinimo etapas:

- Įvertintos paraiškos išdėstomos eilės tvarka pagal surinktų balų skaičių.
- Paramą siūloma suteikti projektams eilės tvarka surinkusiems nuo didžiausio iki mažiausio balų skaičiaus, paskirstant visas Gairėse pareiškėjams numatytas paramos lėšas.

- Projektui, kuriam neužtenka lėšų ir jam paskutiniam svarstoma skirti finansavimą, siūloma derėtis dėl paramos dydžio sumažinimo arba svarstyti galimybę suteikti paramą tik daliai projekto,

numatant papildomo finansavimo atvejį iš sutaupyto vykdytų kitų projektų viešųjų pirkimų procedūrų lėšų. KPPP metodika netaikoma.

Apibendrinant kvietimo Nr.1 ir kvietimo Nr.3 paramos skyrimo etapą, galima išskirti pagrindines finansavimo skyrimo etapo problemas:

1. Balų suteikimo lentelės (naudos ir kokybės vertinimas) neleidžia visapusiškai įvertinti projekto. Daug balų skiriama už kriterijus, kurių projekto vertintojai neturi galimybės patikrinti. Norint išspręsti šią problemą, prioritetą siūloma skirti „apčiuopiamiems“, lengvai patikrinamiems kriterijams, pvz., pareiškėjo nuosavų lėšų dalį pridėti prie projekto įgyvendinimo, projekto parengtumas (techninis projektas, atlikta techninio projekto ekspertizė, praveistas viešasis konkursas rangos darbams, paslaugoms atlikti – *aut. past.*), panašios apimtys projektų įgyvendinimo patirtis.

2. Pagal KPPP metodiką projektų finansavimo skirstymas neturėjo teisinio pagrindo. Gairėse pareiškėjams nebuvo suteikta informacija, kad ja vadovaujantis bus skirstoma ES SF parama. KPPP metodika suteikė galimybę tų projektų įgyvendinimui, kurie nebuvo pilnai parengti.

3. Projektai parengti įgyvendinimui, maksimaliai atitinkantys BPD kriterijus negauna finansavimo dėl paramos lėšų trūkumo.

Tačiau *verta paminėti*, kad iškeltos projekto finansavimo problemos nebuvo apibrėžtos esminiais aspektais. Tai leidžia daryti išvadą, kad tiek pagal kvietimą Nr.1 (skirtas finansavimas taikant KPPP metodiką), tiek pagal kvietimą Nr.3 (skirta parama pagal surinktą balų skaičių) finansavimo skyrimas buvo aiškus. Pastebėta, kad paraiškų teikėjai bandę savo projektus įsivertinti vadovaujantis naudos ir kaštų lentelėse pateiktais balais, kaip ir vertintojai gaudavo panašų balą.

Apibendrinant finansavimo skyrimo etapą galima teigti, kad etapai, kuriuos turi pereiti projektas (projekto paraiška) ir specifiniai reikalavimai, keliami į ES SF paramą pretenduojantiems projektams, nesukelia didelių ar visiškai neišsprendžiamų problemų projekto vykdytojams ir paraiškų vertintojams.

3.2 Europos Sąjungos remiamų projektų įgyvendinimo eiga

Paskyrus projektui ES SF paramą, pradedamas projekto įgyvendinimas. Etape naudojami projekto ištekliai, vykdomos veiklos, projektas vykdomas siekiant naujų rezultatų. Pasirašęs trišalę paramos sutartį, projekto vykdytojas sutinka su sąlygomis ir įsipareigoja jomis vadovautis projekto įgyvendinimo metu. Išskirti įsipareigojimai: per 6 mėnesius projekto veiklų pradėjimas, reguliarus įgyvendinimo ataskaitų apie projekto pažangą teikimas, atskiros sąskaitos paramos lėšoms pervesti atidarymas, rangovo įpareigojimas apdrausti iš paramos lėšų statomą ar rekonstruojamą turtą, visuomenės informavimo apie gautą ES paramą vykdymas, laiku gavus paramos lėšas, laiku atsiskaitymas su rangovu, visų su projekto įgyvendinimu susijusių sutarčių sudarymas pagal LR viešųjų pirkimų įstatymo nustatytą tvarką, parengtu pranešimu įgyvendinančiajai institucijai

informavimas apie visus nukrypimus nuo projekto, visų su projektu susijusių dokumentų saugojimas ne trumpiau kaip 10 metų nuo paramos sutarties pasirašymo ir kt. Projekto vykdytojas negali perleisti savo teisių ir įsipareigojimų, kurie kyla iš paramos sutarties tretiesiems asmenims; projekto rezultatai nuosavybės arba patikėjimo teise turi priklausyti projekto vykdytojui. Projektų, gavusių paramą jų įgyvendinimo etapų vykdymui, žiūrint iš Įgyvendinančios institucijos pozicijų, galima suskirstyti į: *projekto viešųjų pirkimų kontrolę, patikrų projekto vykdymo vietoje atlikimą, projekto pasiekimų stebėseną, išlaidų tinkamumą apmokėjimui tikrinimą, projekto patikras vietoje vykdymą ir projekto užbaigimą (priedas Nr. 11)*. Pasirašius trišalę paramos sutartį, paramą gavęs paraiškos teikėjas tampa *projekto vykdytoju*; ši sąvoka panaudota tolesniuose skyriuose. ES paramos administravimo skyriaus darbuotojai po projekto paraiškų vertinimo, stebintys projekto įgyvendinimą, vadinami *projektų vadovais*.

3.2.1 Viešųjų pirkimų kontrolė

Skyriuje išnagrinėtas pirmasis projekto įgyvendinimo etapo žingsnis – projekto viešųjų pirkimų atlikimo kontrolė. Gavę paramą paraiškos teikėjai pasirašo paramos sutartis tarp LR susisiekimo ministerijos ir paramos gavėjo. Pagal paramos sutartį projekto vykdytojas įsipareigoja viešuosius pirkimus, pradėdant vykdyti nuo paramos sutarties įsigaliojimo, vykdyti tik visiškai suderinant. Jeigu viešųjų pirkimų procedūros buvo įvykdytos iki paramos sutarties pasirašymo, reikalaujama pateikti visus reikiamus dokumentus patikrinimui ar tinkamai atliktos viešųjų pirkimų procedūros. Projekto vykdytojas privalo užtikrinti, kad visi su projekto įgyvendinimu susiję viešieji pirkimai būtų vykdomi vadovaujantis LR viešųjų pirkimų įstatymu, o statybos darbų projekto įgyvendinimas būtų vykdomas vadovaujantis LR statybos įstatymu, poįstatyminiais aktais, Statybos techninių reglamentų reikalavimais ir Tarptautine inžinierių – konsultantų federacija (**toliau –FIDIC**) nustatytais rekomendacijomis dėl sutarčių vykdymo. Sutartys dėl prekių tiekimo ir paslaugų teikimo turi būti sudaromos pagal Prekių ir paslaugų viešųjų pirkimų sutarčių bendrųjų ir specialiųjų sąlygų rengimo rekomendacijas, patvirtintas Viešųjų pirkimų tarnybos direktoriaus 2004 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 1S-83 (Žin., 2005, Nr. 8-262).

Galimas viešųjų pirkimų procedūrų stebėjimui atlikti atstovo paskyrimo atvejis, todėl projekto vykdytojas, likus ne vėliau kaip 5 darbo dienoms iki vokų atplėšimo dienos, privalo pranešti viešųjų pirkimų komisijos sudėti, vokų atplėšimo posėdžio vietą, laiką ir tolesnių vertinimo posėdžių grafiką. Taip pat projekto vykdytojas turi užtikrinti, kad paskirti viešųjų pirkimų komisijos nariai yra nepriekaištingos reputacijos ir kompetentingi atlikti pasiūlymų vertinimą.

ES SF remiamo projekto viešųjų pirkimų kontrolės metu, susiduriama su problemomis:

1. Stebėtojo paskyrimas projekto viešųjų pirkimų procedūrai. Viešųjų pirkimų procedūrų stebėtojas skiriamas pagal aukščiau pateiktas nuostatas. Projekto vykdytojui pranešus apie

planuojamo viešojo pirkimo procedūrų vokų atplėšimo datą, kartu pateikus informaciją apie planuojamą pasiūlymų vertinimo grafiką, paskiriamas stebėtojas, kuris nuo vokų su pasiūlymais atplėšimo stebi tolesnes viešojo pirkimo procedūras. Paskirtas stebėtojas privalo dalyvauti visuose viešojo pirkimo posėdžiuose, stebėti ar pasiūlymų vertinimas vyksta nepažeidžiant Viešųjų pirkimų įstatymo (**toliau – VPI**). Pvz., projekto vykdytojas informuoja apie pasiūlymų vertinimo grafiką: *pasiūlymų vertinimas truks 3-4 kartus per savaitę, po dvi valandas, savivaldybės patalpose*. Tokiu atveju, paskirtas projekto stebėtojas sugaištų visą darbo dieną važiuoti 200-300 km 3-4 kartus per savaitę, po dvi valandas stebėti viešojo pirkimo komisijos darbo. Kaip jau minėta, ES paramos administravimo skyriuje dirbo 4 (vėliau 5 žmonės). Pagal kvietimą Nr.1 ir kvietimą Nr.3 bendras paramą gavusių projektų skaičius – 56. Tai reiškia, kad iš visų projektų, kiekvienam projekto vadovui tekdavo administruoti nuo 11 iki 14 projektų, į kurių procedūras įeidavo po 4 viešuosius pirkimus (techninio projekto atlikimo, rangos darbų, techninės priežiūros pirkimų, audito paslaugų pirkimų – *aut. past.*). Dėl didelio užimtumo ir žmogiškųjų išteklių trūkumo, projektų vadovai vyko stebėti tik pagrindinius *rangos darbų* viešuosius pirkimus ir tik į artimiausią Vilniaus miesto savivaldybę.

2. Projekto vykdytojo viešųjų pirkimų dokumentacijos derinimas. Nors paramos sutartyje buvo įvardintos nuostatos, kad projekto vykdytojas *privalo* už paramos lėšas perkamų darbų, paslaugų ar prekių pirkimų dokumentus (išskyrus pirkimus, kurie vykdavo įprastos komercinės praktikos būdu – *aut. past.*) derinti, pasitaikė atveju, kai projekto vykdytojas, sąmoningai arba ne, apie tai *pamiršdavo*. Tokiu atveju, vis dėl to nebuvo imtasi jokių teisinių priemonių, nesureaguota į šį pažeidimą: nebuvo galima projekto vykdytojui nurodyti skelbti pirkimą pakartotinai, skaityti įvykusį pirkimą negaliojančiu, skirti baudą arba taikyti kitas priemones. Tai nebuvo numatyta paramos sutartyje. Buvo elgiamasi kaip pirkimų atvejais, kuriuos projekto vykdytojas atliko iki paramos sutarties pasirašymo: projekto vykdytojas pristatydavo visą viešojo pirkimo informaciją apie įvykdyto pirkimo eigą. Buvo atlikta patikra nustatymui ar viešasis pirkimas įvyko nepažeidus VPI. Projektų vykdomų pagal 2004-2006 m. BPD dėl Viešųjų pirkimų įstatymo pažeidimo, paramos sutartis buvo nutraukta su vienu projekto vykdytoju.

3. Projekto vykdytojas rangos darbų ir paslaugų sutartis pasirašydavo nesilaikydamas pirkimo sąlygų ir sutarties pasirašymo rekomendacijų. Jeigu projekto vykdytojas nesuderino viešųjų pirkimų dokumentacijos ir nesuderinęs pasirašė rangos darbų sutartį, tokiu atveju kilo naujų problemų. Pasirašęs paramos sutartį projekto vykdytojas įsipareigojo laikytis tam tikrų taisyklių. Viena iš jų: visas rangos darbų sutartis sudaryti pagal FIDIC rekomendacijas dėl sutarčių vykdymo, o paslaugų ir prekių pirkimo sutartis – pagal VPT rekomenduojamas sutarties sąlygas. Dažnai projekto vykdytojai turėdavo pasirengę savo rangos ir paslaugų projektų sutarties standartines sąlygas/formas, o jiems rekomenduojamas pagal paramos sutartį, tiesiog ignoravo. Tai reiškė: į

rangos sutartį nebuvo įtraukti visi pareikalauti punktai. Vienas iš išskirtinų esminių pavyzdžių, *įpareigoti rangovą apdrausti iš ES SF paramos lėšų rekonstruojamą ar naujai statomą objektą turto draudimu*. Jeigu šio draudimo rangovas nepateikdavo, toks atvejis tapdavo finansiniu nuostoliu pačiai savivaldybei.

4. Projektų vykdytojų su rangovais sudarytų sutarčių kaina viršijo darbams skirtą paramos sumą. Projekto vykdytojas ES SF paramą statybos darbams atlikti gaudavo pagal rangos darbų skaičiuojamąją kainą, kuri nurodyta techniniame projekte. Tačiau dažnai techniniai projektai buvo senesni kaip 2-3 metai. Juose esamos skaičiuojamosios rangos darbų kainos praėjus 2-3 metams jau neatitiko rinkos kainų. Skelbiant rangos darbų viešuosius pirkimus, konkursinėje dokumentacijoje nebuvo skelbta preliminari perkamo objekto rangos darbų kaina. Projekto vykdytojai gavę pasiūlymus atlikti darbus už viršijančią skaičiuojamąją objekto kainą ir rangos darbams skirtas paramos lėšas, atsidurdavo dviprasmiškoje situacijoje: vienu atveju, priėmus pasiūlymą atlikti darbus už sumą, kuri, sakykim, 4 mln. Lt viršija rangos darbams skirtą paramos sumą reikštų, kad pati savivaldybė turi ieškoti lėšų šių 4 mln. Lt skirtumo padengimui; kitas projekto vykdytojo turėtas variantas – nutraukti pirkimą vadovaujantis tuo, kad „visų tiekėjų buvo pasiūlytos per didelės, perkančiajai organizacijai nepriimtinos kainos“ [56] ir skelbti pakartotiną. Tačiau nebuvo jokios garantijos, kad gauti nauji pasiūlymai bus mažesnėmis kainomis. Norint išspręsti problemą, projekto vykdytojams buvo rekomenduojama viešųjų pirkimų dokumentuose nurodyti didžiausią kainą, kurią jie galėtų mokėti už darbų atlikimą, o visi kiti gauti pasiūlymai viršijantys šią kainą būtų atmesti; taip pat projekto vykdytojui buvo siūloma numatyti, kiek rangovo pasiūlyta kaina galėtų viršyti darbams skirtą paramos sumą, *pvz.*, 6%. Tai reiškia, šiuos 6% savivaldybė gali skirti papildomai rangos darbams prie paramos lėšų. Tačiau jeigu rangovų pateiktuose pasiūlymuose rangos darbų skaičiuojamoji kaina viršijo daugiau kaip 6%, tokie pasiūlymai buvo nepriimami. Ši problema lengvai išspręsta nebuvo. Projekto vykdytojai susidūrė su tokiu reiškiniu, kad rangos darbų konkursuose pasiūlymo nepateikė nei vienas rangovas. Paramos sutartis įpareigoja projekto vykdytoją panaudoti paramos lėšas per tam tikrą laiką. Neįvykus rangos darbų konkursui, o kartais net ir pakartotinam konkursui, dėl per didelių pasiūlytų kainų, projekto vykdytojas prarasdavo vienus metus laiko. Kildavo grėsmė, kad projekto vykdytojas nespės per jam skirtą laiką panaudoti ES paramos lėšų. Tokiu atveju, paramos sutartis taptų nutraukta, o lėšos paskirtos kitam projektui. Ši problema buvo sprendžiama ministrų lygyje. LR susisiekimo ministerija informavo, kad projekto vykdytojams bus skirta papildomai ES SF paramos lėšų projektams, kurių rangos darbų kaina viršijo rangos darbams skirtą paramos sumą.

Iškilo pagrindinės projekto viešųjų pirkimų kontrolės reikalavimais grįstos problemos:

1. Reikalavimas, kad pateikiami viešųjų pirkimų dokumentai būtų patvirtinti projekto vykdytojo organizacijos vadovo. Šis reikalavimas apsunkino viešųjų pirkimų dokumentacijos

pateikimą. Jeigu kilo pastabos projekto vykdytojo pateiktiems viešojo pirkimo dokumentams, jos buvo surašomos oficialiame rašte. Tokiu atveju, projekto vykdytojas privalėjo patikslinti viešųjų pirkimų dokumentus pagal nurodytas pastabas. Prieš teikiant pataisytus viešųjų pirkimų dokumentus, jie pakartotinai turėjo būti tvirtinami projekto vykdytojo organizacijos vadovo. Kartais viešųjų pirkimų dokumentai buvo tikslinami ne po vieną kartą, todėl projekto vykdytojas turėjo juos vis iš naujo patvirtinti. Projekto vykdytojai pabrėžė, kad kitos Įgyvendinančios institucijos nereikalauja, pirmą kartą teikiamiems viešųjų pirkimų dokumentams, tvirtinimo – organizacijos vadovas patvirtina tik galutinai su Įgyvendinančiąja institucija suderintus viešųjų pirkimų dokumentus.

2. Reikalavimas rangos darbų sutartis pasirašyti pagal Tarptautinės inžinierių – konsultantų federacijos FIDIC nustatytas dėl sutarčių vykdymo rekomendacijas. Projekto vykdytojai neturėjo praktikos rangos darbų sutartis vykdyti pagal FIDIC rekomendacijas. Šis reikalavimas iš esmės pakeitė savivaldybėse nusistovėjusią rangos darbų sutarčių pasirašymo tvarką. Kai kurios savivaldybės pirmą kartą ėmėsi tokios apimties projekto įgyvendinimo, kai rangos darbai perkami supaprastinto atviro/atviro konkurso būdu. Anksčiau savivaldybės įgyvendindavo smulkesnius darbų projektus, kai rangos darbai perkami įprastos komercinės praktikos būdu.

3.2.2 Projekto išlaidų apmokėjimas

Paramos sutartyje nurodyta tinkamų projekto išlaidų apmokėjimo tvarka. Projekto išlaidos, kurias patiria projekto vykdytojas, gali būti apmokėtos dviem būdais:

- **Kompensavimo už patirtas išlaidas.** Projekto vykdytojas projekto įgyvendinimo imasi nuosavomis lėšomis arba po paramos sutarties pasirašymo – pateiktuose mokėjimo prašymuose deklaruojant patirtas išlaidas. Praėjus mokėjimo prašymo patikrinimo etapą, kompensuojamos projekto vykdytojui jo patirtos išlaidos.

- **Sąskaitų apmokėjimo būdas.** Projekto vykdytojas teikia mokėjimo prašymą ir prideda dokumentų, įrodančių, kad išlaidos buvo patirtos per tam tikrą nuo paramos sutarties pasirašymo laikotarpį ir patvirtina jų neapmokėjimą rangovui arba paslaugos teikėjui. Šias išlaidas projekto vykdytojas apmoka rangovui arba paslaugos teikėjui tik po to, kai į projekto vykdytojo sąskaitą pervedama mokėjimo prašyme nurodyta suma.

Projekto vykdytojo tinkamų projekto išlaidų apmokėjimo tvarkos problemos:

1. Paramos sutartyje nustatyta išlaidų apmokėjimo tvarka nepriimtina projekto vykdytojui. Po paramos sutartyje kompensavimo už patirtas išlaidas apmokėjimo būdo nustatymo, apmokėti už rangovo atliktus darbus iš pradžių turi pats projekto vykdytojas. Vėliau, patirtos išlaidos, pateikus mokėjimo prašymą, kompensuojamos iš ES struktūrinės paramos lėšų. Tik pradėjęs įgyvendinti projektą, projekto vykdytojas dažnai nustato pakankamai neturintis apyvartinių

savivaldybės lėšų apmokėjimui už rangovo atliktus darbus. Tuomet projekto vykdytojas prašo *išlaidų apmokėjimo būdą iš kompensavimo pakeisti į sąskaitų apmokėjimo*. Tokiu atveju, pradedama vykdyti kita procedūra – projekto vykdytojo iniciatyva daromas paramos sutarties pakeitimas, sustabdomas jo mokėjimo prašymo svarstymas. Paramos sutarties pakeitimas imamas derinti tarp trijų institucijų, trumpėja projekto tinkamų išlaidų patyrimo laikas. Ši problema projekto vykdytojams nekiltų, jeigu paramos sutartys atidžiau būtų nagrinėjamos savivaldybių finansų skyriuose ir prieš pasirašant būtų nutarta, kuris išlaidų apmokėjimo variantas projekto vykdytojui labiau priimtinas.

2. Netinkamos apmokėjimui išlaidos priskiriamos tinkamoms apmokėti iš paramos lėšų.

Projekto vykdytojas su išlaidų apmokėjimo prašymo pateikimu įtraukia išlaidas, kurios yra netinkamos apmokėjimui iš paramos lėšų, pvz., vykdant projektą sutvarkomi projekto įgyvendinimo vietoje esantys inžineriniai tinklai (vandentiekis, dujotiekis, ryšių kabeliai ir kt. – *aut. past.*). Kaip jau minėta, ES SF parama transporto sektoriui yra skiriama tik *antžeminei* transporto infrastruktūrai sutvarkyti, kitaip tariant, parama skirta priemonėms, kurios tiesiogiai susijusios su transporto infrastruktūros gerinimu, o inžineriniai tinklai nepriskiriami transporto infrastruktūrai gerinti.

Apibendrinimui išskirta esminė, susijusi su projekto išlaidų apmokėjimu problema:

1. Per ilgas mokėjimo prašymo nagrinėjimo ir apmokėjimo laiko tarpas.

Pagal paramos sutartį, projekto vykdytojo mokėjimo prašymą galima nagrinėti:

- Pagal sąskaitų apmokėjimo būdą 30 kalendorinių dienų nuo mokėjimo prašymo gavimo.
- Pagal kompensavimo už patirtas išlaidas būdą – 60 kalendorinių dienų. Tai sukeldavo projekto vykdytojams nepatogumus. Mokėjimo prašymo tikrinimo laikotarpiu, rangovas toliau vykdydavo darbus, tačiau projekto vykdytojui, t.y. savivaldybei, tuo metu dar nebuvo atstatytos patirtos išlaidos ir ji neturėjo lėšų sumokėti rangovui už atliekamus darbus. Projekto vykdytojais buvo priversti imti paskolas iš banko rangovo atliktų darbų apmokėjimui.

3.2.3 Patikros vykdymas projekto statybvietėje

Įgyvendinančioji institucija privalo atlikti kiekvieno projekto, projekto įgyvendinimo vietoje, patikrą – mažiausiai vieną kartą per projekto įgyvendinimo laikotarpį. Jei Įgyvendinančioji institucija nespėjo atlikti patikros projekto vietoje, projekto vykdytojui negali būti išmokėta galutinė paramos suma. **Patikros vietoje metu, atsižvelgiant į BPD priemonės, BPD priemonės veiklos srities specifiką ir patikros vietoje tikslą, tikrinama:**

- Ar teisingai pateikta Įgyvendinančiajai institucijai projekto vykdytojo paraiškoje, mokėjimo prašymuose ir projekto ataskaitose nurodyta informacija.
- Ar su mokėjimo prašymais pateiktos išlaidas pateisinančių ir jų apmokėjimą įrodančių dokumentų kopijos atitinka originalus.

- Ar atlikti darbai, suteiktos paslaugos ir įsigytos prekės, už kurias projekto vykdytojas atsiskaitė Įgyvendinančiajai institucijai.

- Ar nepakito duomenys, turintys įtakos paramos poreikio dydžiui.

- Ar projekto vykdytojui naudojant paramos lėšas neįvykdyti pažeidimai, reglamentuotų ES ir nacionalinių teisės aktų nustatyta tvarka.

- Ar įgyvendinamos projekto viešinimo ir informavimo priemonės.

- Ar atskirai tvarkoma projekto apskaita.

- Ar laikomasi sutarties specialiujų sąlygų (esant jų nustatymo pagrindui – *aut. past.*).

- Kitus patikros vietoje tikrinimo elementus Įgyvendinančioji institucija nustato pildydama patikros vietoje lapą ir atsižvelgdama į BPD priemonės ir veiklos pagal šią BPD priemonę pobūdį (*priedas Nr. 6*). Jei patikrą vietoje atliekantiems Įgyvendinančiosios institucijos darbuotojams kyla pagrįstų įtarimų, kad projekto vykdytojo paramos sutartis vykdoma netinkamai, o kilusių neaiškumų per Įgyvendinančiosios institucijos nustatytą patikros vietoje laiką išsiaiškinti nepavyksta, patikrą vietoje atliekantis darbuotojas turi kreiptis į Įgyvendinančiosios institucijos vadovą arba jo įgaliotą asmenį su prašymu pratęsti patikros atlikimo terminą ir/arba skirti papildomų darbuotojų patikrai vietoje atlikti. Patikros vietoje gali būti planinės arba neplanuotos:

- Planines patikras vietoje Įgyvendinančioji institucija atlieka pagal įsakymu patvirtintą metinį patikrų planą (*priedas Nr. 3*).

- Neplanuotas patikras vietoje Įgyvendinančioji institucija atlieka esant įtarimui, kad projekto vykdytojo teikiama informacija yra netiksli, neaiški arba klaidinga.

Patikros vietoje metu Įgyvendinančiajai institucijai pastebėjus neesminius neatitikimus, t.y. kurie nekeistų pasirašytos paramos sutarties sąlygų ir projekto vykdytojas galėtų nesunkiai atstatyti – suformuluojami reikalavimai, įvedamas terminas, per kurį rasti neatitikimai turi būti įvykdyti. Apie reikalavimus ir jų įvykdymo terminus Įgyvendinančioji institucija raštu informuoja projekto vykdytoją. Apie reikalavimų įvykdymą projekto vykdytojas turi pranešti Įgyvendinančiajai institucijai taip pat raštu, pateikdamas projekto įgyvendinimo ataskaitą, jeigu Įgyvendinančioji institucija neprašo kitaip. Radusi paramos sutarties pažeidimų, Įgyvendinančioji institucija apie tai informuoja Tarpinę instituciją, kuri turi teisę sustabdyti arba nutraukti mokėjimų projekto vykdytojui procedūras, nutraukti paramos sutartį, pareikalauti projekto vykdytojo grąžinti jau išmokėtas lėšas vadovaujantis Mokėjimo institucijos nustatyta tvarka. Jei Įgyvendinančioji institucija, atlikusi patikrą vietoje, įtaria, kad projekto vykdytojo pažeidimai yra nusikalstamo pobūdžio, apie tai per 5 darbo dienas informuoja Finansinių nusikaltimų tyrimo tarnybą prie Vidaus reikalų ministerijos (**toliau – FNTT**) [24].

Dažniausiai pasitaikė tokie patikros vietoje metu nustatyti neatitikimai: dirbus atlieka ne rangos sutartyje nurodytas subrangovas, rangovas dirba pagal patikslintą techninį projektą, tačiau kuris dar

nėra patvirtintas projekto vykdytojo (užsakovo), atsiliekama nuo priimto projekto darbų grafiko, neteisingai pateikta informacija apie paramą masinėse viešinio ir informavimo priemonėse, nevedama projekto vykdytojo projekto byla (*priedas Nr. 7*).

Toliau detaliau pateikti keletas projekto patikros metu nustatyti neatitikimų.

Esminės problemos, išryškėjusios vykdant projektų patikras vietoje metu:

1. Projekto vykdytojo įgyvendinamų projekto viešinio ir informavimo priemonės. ES paramos administravimo skyriaus darbuotojai projekto vykdymą tikrina jo įgyvendinimo vietoje (rekonstruojamą kelią, statomą viaduką, tiltą ir pan. – *aut. past.*). Taip pat ir patį projekto vykdytoją – savivaldybę. Projekto viešinio priemonės nustato pats projekto vykdytojas, atsižvelgdamas į ES SF paramos finansuojamų projektų viešinimui išskeltus reikalavimus tam tikros apimties projektui.

Transporto sektoriaus projektų viešinio priemonės:

- Projekto darbų vykdymo vietoje statomi standai (baigus darbus keičiami atminimo lentomis, kuriose patalpinama informacija apie tai, kad šis objektas buvo dalinai finansuojamas iš ES SF paramos lėšų).

- Informacinis apie vykdomą projektą stendas kabinamas savivaldybės patalpose.
- Informaciniai straipsniai spausdinami spaudoje.
- Informaciniai lankstinukai skirti dalijimui/platinimui.

Projekto vykdytojas prieš statydamas informacinį standą projekto vykdymo vietoje, spausdindamas straipsnį spaudoje, leidamas lankstinuką, turi jame skelbiamą informaciją suderinti su Įgyvendinančiąja institucija. Gavęs Įgyvendinančiosios institucijos pritarimą viešinimui teikiamos informacijos tekstui, projekto vykdytojas ją siunčia projekto viešinio priemonės gaminančiai firmai. Tačiau Įgyvendinančiosios institucijos darbuotojai, nuvažiavę į patikrą projekto vietoje, vis dėlto rasdavo informacinius standus nepastatytus, nors jie privalo būti pastatyti pradėjus rekonstrukcijos darbus. Dažnai pasitaiko stenduose klaidingos informacijos pateikimas: nurodomas ne tas ES SF pavadinimas, netaisyklingai išdėstoma ES vėliava, klaidingai pateikiamos projekto pradžios ir pabaigos datos. Šie neatitikimai nefiksuoti kaip viešinio tvarkos pažeidimai, tačiau projekto vykdytojui pavedama, kaip galima greičiau, šiuos trūkumus ištaisyti.

2. Netvarkingai vedamas projekto statybos darbų žurnalas.

ES paramos administravimo skyriaus darbuotojai, atlikdami projekto patikrą jo vykdymo vietoje, tikrina statomo projekto Statybos darbų žurnalą. Jame turi būti pateikta visa susijusi su darbų eiga informacija: surašomi darbus atliekantys rangovai, subrangovai, kada ir kokie darbai buvo atliekami, ar buvo darbų pakeitimų, ar buvo papildomų darbų, ar pastebėti rangovo savikontrolės bandymų rezultatai, surinkta informacija apie į statybvietę atvežtas medžiagas ir kt. reiškiniai. Po statybos darbų žurnalo patikrinimo, dažnai nustatoma, kad jame nėra visos reikalingos informacijos, nuosekliai nefiksuojama darbų eiga, nėra reikiamų parašų, įrašai statybos darbų

žurnale ypatingai atsilieka nuo realių statybos darbų. Tačiau nebuvo teisinių priemonių, įtakančių statybos darbų rangovą sutvarkyti Statybos darbų žurnalą, tuomet buvo įpareigojamas to atlikimui pats projekto vykdytojas.

3. Darbus atlieka nenurodyti rangos darbų sutartyje subrangovai.

Patikros vietoje metu buvo nustatoma, kad projekto rangos darbus vykdo rangos darbų sutartyje nenurodytas subrangovas. Projekto vykdytojas apie keičiamus projekto subrangovus turi informuoti ES paramos administravimo instituciją ar pranešti kitaip. Kaip ir viešųjų pirkimų kontrolės metu, turi būti pateikiama informacija apie tai, arba naujai samdomas subrangovas atitinka kvalifikacinius reikalavimus, ar turi atestatus reikalingus šios sutarties darbų vykdymui. Nustačius, kad informacija apie naujai pasamdytą subrangovą nebuvo pateikta, projekto vykdytojas įpareigojamas nedelsiant tą atlikti. Šis nustatytas neatitikimas įrašomas į patikros lapą patikros atlikimo vietoje metu.

4. Projekto vykdytojas neįtraukė projekto bylų į savo įstaigos dokumentacijos planą.

Pagal ES SF finansuojamų projektų reikalavimus, kiekvienam projektui turi būti naujai užvesta atskira byla. Ji turi būti įtraukta į projekto vykdytojo dokumentacijos planą (seniau jis buvo vadinamas Bylų nomenklatūros sąrašu – *aut. past.*). Patikros projekto vykdytojo patalpose atlikimo metu dažnai buvo pastebėta, kad ES paramos lėšomis įgyvendinamų projektų bylos dažnai būdavo skirtinguose skyriuose. *Pvz.*, Projekto viešųjų pirkimų dokumentai – viešųjų pirkimų skyriuje, finansinė byla – finansų skyriuje, bendra projekto byla (paraiška, paramos sutartis, kiti susirašinėjimai, susirašinėjamas su darbų rangovais – *aut. past.*) – miesto ūkio skyriuje. Pastebėta, kad už projektą atsakingi asmenys deja ne visada žino kokiam skyriuje, kurioje byloje yra su projektu susiję dokumentai. Esant tokiai situacijai, projekto vykdytojas įpareigojamas per nustatytą terminą sutvarkyti projekto bylas: suteikti joms numerius, pavadinimus, įtraukti į įstaigos dokumentacijos plano papildymo sąrašą. Rimtesnių pagal 2004-2006 m. BPD projektų pažeidimų, dėl kurių būtų reikėję kreiptis į FNTT ar kitas aukštas institucijas nustatyta nebuvo. Neplanuotų patikrų vietose taip pat nebuvo – nekilo įtarimų, kad projekto vykdytojo pateikta informacija yra netiksli, neišsami arba klaidinga.

Apibendrinant verta paminėti, kad patikros vietoje atlikimas nesukelia projekto vykdytojams rimtesnių problemų. Tai teikiama galimybė projekto vykdytojui susitvarkyti su projektu susijusius dokumentus, patikslinti viešinimo ir informavimo priemonės, pasiruošti galimam ES Audito rūmų ir Europos Komisijos, Valstybės kontrolės, LR finansų ministerijos patikrinimui. Sąvoka „patikra“ tai tam tikras “emocinis sukrėtimasis” savivaldybei, tačiau projekto vietoje atliekama patikra yra iš tiesų naudinga; ji projekto vykdytojui padeda įsitikinti ar gerai administruojamas projektas.

3.2.4 Projekto užbaigimas

Kad iš ES SF paramos finansuojamas projektas būtų nutarta užbaigtas sėkmingai, projekto vykdytojas turi laiku įvykdyti projekto veiklas, pasiekti numatytus projekto rezultatus, pripažinti objektą tinkamu naudoti, pateikti galutinį mokėjimo prašymą, audito išvadą, galutinę įgyvendinimo ataskaitą. Projekto įgyvendinimo metu gali būti nežymių nukrypimų nuo paramos sutarties, pvz., projekto vykdytojo projekto vadovo pasikeitimas, tačiau tai dažniausiai esminės įtakos projektui neturi ir jis toliau sėkmingai baigiamas įgyvendinti.

Esminiai nuo projekto paramos sutarties nukrypimai skaitomi, turintys įtakos projekto įgyvendinimui:

- Pasikeitė projekto vykdytojo rekvizitai (pvz. banko sąskaita į kurią pervedamos paramos lėšos).
- Būtina pakeisti projekto įgyvendinimo laikotarpį.
- Kurios nors projekto biudžeto išlaidų kategorijos suma nukrypo nuo paramos sutartyje planuotos sumos daugiau kaip 10%.
- Planuoti projekto kiekybiniai rezultatai pasikeitė daugiau kaip 10%.
- Yra nenumatytų aplinkybių, turinčių įtakos projekto įgyvendinimo nukrypimui nuo paramos sutarties sąlygų [38].

Projektų vykdytojų gavusių paramą pagal kvietimus Nr.1 ir Nr.3 paramos sutartis, dėl įvairių priežasčių, buvo keistos po 2-4 kartus.

Jokie raštu nesuderinti nukrypimai nuo planuoto projekto įgyvendinimo, keičiantys projekto apimtį, projekto išlaidas, pratęsiantys projekto įgyvendinimo laikotarpį arba kitaip keičiantys projektą/paramos sutartyje nustatytus projekto vykdytojo įsipareigojimus, leidžiami *nebuvo*. Esant bent vienai iš tokių aplinkybių, turėta teisė inicijuoti paramos teikimo sustabdymą, paramos sutarties nutraukimą ir dalies paramos lėšų gražinimą.

Pagrindinės problemos susijusios su projekto užbaigimu:

1. Laiku neįgyvendintos projekto veiklos.

Pagal 2004-2006 m. BPD 25% projekto vykdytojų keitė paramos sutartis dėl noro pratęsti projekto įgyvendinimo laikotarpį. Tad galima daryti išvadą, kad projekto vykdytojas, pasirašydamas paramos sutartį, nepakankamai gerai įvertina aplinkybes, įtakojančias bendrą projekto įgyvendinimo laikotarpio trukmę. Išskirtos pagrindinės projekto vykdytojų nurodomos priežastys, dėl kurių projektas negalimas laiku neįgyvendinti:

- Užsitęsė projekto viešųjų pirkimų procedūros (dėl neįvykusio konkurso, dėl rangovo atsisakymo sudaryti sutartį, dėl pakartotino viešojo pirkimo skelbimo – *aut. past.*).
- Dėl egzistuojančio darbų sezoniškumo (rangovas negalėjo vykdyti darbų šaltuoju metų laikotarpiu – *aut. past.*), užtruko projekto veiklos įgyvendinimas.

- Dėl atsiradusių papildomų darbų, be kurių objektas negalėtų būti pripažintas tinkamu naudoti (pvz., techniniame projekte nebuvo numatyti gatvės lietaus nuotekų surinkimo šulinėliai).

Po projekto vykdytojo argumentų įvertinimo ir gavus pritarimą, buvo pratęstas projekto įgyvendinimo laikotarpis.

Ši problema tapo ypač aktuali projektams, kurie gavo finansavimą pagal KPPP metodiką. Kaip jau minėta, remiantis KPPP metodika, parama buvo skirta ir tiems projektams, kurie nebuvo parengti įgyvendinti, tačiau surinko daugiau kaip 50 balų. Pradėjus įgyvendinti projektą neturint techninio projekto, techninio projekto ekspertizės, statybos leidimo, projekto įgyvendinimas užtruko 3 metus po paramos sutarties pasirašymo. Tačiau ilgas projekto įgyvendinimo laikotarpis pasirašant paramos sutartis nebuvo įvertintas, todėl paramos sutartys buvo keičiamos.

2. Pakitę projekto rezultatai.

Dar viena problema susijusi su projekto užbaigimu yra kiti projekto rezultatai. Kokius rezultatus turi pasiekti projekto vykdytojas nustatoma projekto paraiškoje; ji yra paramos sutarties dalis. Jeigu projekto rezultatai keičiasi nežymiai – iki 10% nuo planuotų rezultatų, toliau traktuojama, kad tai nedaro esminės įtakos projekto rezultatams. Jeigu projekto kiekybiniai rezultatai *sumažėja* daugiau kaip 10%, tuomet jau gali būti inicijuotas paramos sumažinimas. Jeigu planuojami pasiekti rezultatai iš projekto galimybių studijos buvo įrašyti į projekto paraišką (neturint tikslių projekto matavimų, brėžinių daromų atliekant techninį projektą – *aut. past.*), tuomet įgyvendinto projekto pasiekti rezultatai nuo planuotų dažnai skyrėsi. Tai dar viena projekto parengtumo neįvertinimo išdava.

Sužinota, kad projektų užbaigimas projekto vykdytojams nesukelia rimtesnių problemų. Projekto finansuojamo iš ES struktūrinės paramos lėšų užbaigimas nuo projekto vykdytojams įprastų transporto infrastruktūros projektų užbaigimo skiriasi tuo, kad kartu su informacija dėl projekto darbų užbaigimo, projekto vykdytojas turi pateikti:

- Projekto išlaidų audito išvadą ir ataskaitą.
- Galutinę projekto įgyvendinimo ataskaitą.
- Galutinę projekto techninio prižiūrėtojo ataskaitą.

Tai pagrindinės projekto užbaigimo problemos.

Po to kai projekto vykdytojas pateikia galutinį mokėjimo prašymą, įvertinami projekto pasiekimo rezultatai, projekto audito išvada dėl paramos lėšų panaudojimo atitikimo Paramos teikimo sutartyje aptartoms sąlygoms, išnagrinėjama projekto techninio prižiūrėtojo informacija apie atliktų darbų kokybę, įvertinamas statinio pripažinimo naudoti aktas ir tik tada skiriamas finansavimas apmokėti projekto vykdytojui galutinį mokėjimo prašymą. Po finansavimo gavimo – projektas laikomas sėkmingai užbaigtu.

Specifiniai reikalavimai, keliami ES SF paramos lėšomis remiamiems transporto projektams, nesukelia didelių finansavimo ir įgyvendinimo problemų. Pagrindinės problemos su kuriomis susidurta finansavimo ir įgyvendinimo etape galima priskirti prie procedūrinių problemų. Jeigu nestebima projekto įgyvendinimo eiga, nesilaikoma projekto plano, neieškoma papildomų išteklių, tuomet gali kilti problemų arba žlugti bet koks projekto įgyvendinimas. Nors ES SF remiamų projektų įgyvendinimo kontrolės procedūros yra pakankamai griežtos, tačiau taip yra tik dėl apsisaugojimo nuo netinkamų projektų įgyvendinimo padarinių, galimos korupcijos, netinkamų ES SF lėšų panaudojimo.

4. EUROPOS SĄJUNGOS PARAMOS LIETUVAI PANAUDOJIMAS TRANSPORTO SEKTORIUJE. VILNIAUS MIESTO ATVEJO ANALIZĖS TYRIMAS

4.1 Tyrimo metodologija

Pasitelkus gauta iš kompetentingų asmenų informacija, dokumentų analize, po pirmos teorinės dalies, pereinama prie antrojo etapo – praktinės dalies. Toliau siekiami išskirti pagrindiniai darbo tikslai ir uždaviniai.

ES SF įgyvendinamų projektų administravime veikiantys veikėjai yra tarpusavyje susiję komunikaciniais ir organizaciniais ryšiais. ES SF remiamų projektų įgyvendinimą įtakoja tie procesai ir procedūros, kurie vyksta ES SF administravimo erdvėje. Siekiant išnagrinėti, kokie reikalavimai keliami ES SF remiamiems transporto infrastruktūros projektams sukelia šių projektų finansavimo ir įgyvendinimo etapų problemas, tyrimas buvo atliktas pagal kokybinį metodą, kuris apima literatūros šaltinių analizę, apklausiant nepriklausomus ekspertus (interviu) ir respondentus (anketavimas).

Šiuo atveju – tai tyrimo būdas, analizuojantis reiškinių iš kelių pozicijų. *Pvz.*, bet kokio vieno metodo taikymas socialiniuose tyrimuose yra vienpusis, ne viską apimantis. Todėl, norint nuodugniau ir plačiau suvokti tiriamąjį reiškinį, pravartu taikyti kelis tyrimo metodus [18].

Išanalizuoti LR susisiekimo ministerijos oficialūs dokumentai, susiję su ES SF transporto projektų vertinimu, rekomendacijos finansavimui skirti, susirašinėjimai su teikiančiomis paraiškas įstaigomis, gautos tarpinėje institucijoje iš šių subjektų ataskaitos, mokėjimo prašymų dokumentai, viešųjų pirkimų ir patikrų projekto įgyvendinimo vietoje dokumentai. Šių dokumentų turinio analizė padėjo išskirti problemas, su kuriomis susiduriama transporto sektoriuje.

Atliktas tyrimas padėjo geriau suprasti, kokios iškilo finansavimo problemos projektui skyrimo ir projekto įgyvendinimo etapuose. Ekspertai – tai keli aukšti pareigūnai iš LR susisiekimo ministerijos, savivaldybių darbuotojai, projektų vadovai, kurių darbo sritis yra darbas su ES SF paramos administravimu transporto sektoriaus projektams. Apklausti ES SF remiamo projekto vadovai, dalyvaujantys projekto įgyvendinime, jie geriausiai žino projekto įgyvendinimo metu iškilusias problemas, jų atsakymai yra paremti asmenine darbo patirtimi, todėl objektyvūs ir vertingi.

Pagal suformuotus esminius tyrimo aspektus išskirti klausimai tyrimo dalyviams, kurie atskleidė jų nuomonę, patvirtino bendrai esamą transporto sektoriaus projektų padėtį ir gautus rezultatus. Tyrime dalyvavo turintys savo nuomonę, aiškias pozicijas asmenys: 4 savivaldybės darbuotojai, 1 aukštesnio rango pareigūnas, 3 ES administravimo skyriaus darbuotojai (ekspertų apklausa-interviu) ir 200 respondentų (apklausti anketavimo principu). Bendroji imtis – 208 respondentai.

Atliktame tyrime dalyvavo vidutinio amžiaus ir pagyvenę asmenys (pagrindė valstybinių institucijų darbuotojai – *aut. past.*). Tyrimas atskleidė dalyvių išsilavinimo lygį, kompetenciją; buvo pritarta dalyvavimui tyrime. Tyrime taip pat dalyvavo jauni asmenys (studentai, valstybinių institucijų darbuotojai, privačiose įstaigose dirbantys asmenys – *aut. past.*).

Į respondentų ratą pateko dėstytojai ir darbuotojai iš keleto Lietuvos universitetų (Vilniaus universitetas, Vilniaus Gedimino ir technikos universitetas – *aut. past.*).

Vilniaus Gedimino ir technikos universiteto rektorius Romualdas Ginevičius susidomėjo atliekamu tyrimu ir į užklausimą atsakė:

„Prašome šią anketą kuo plačiau išplatinti katedrose ir padaliniuose. Būtų gerai, kad kuo daugiau žmonių ją užpildytų.
Pagarbiai,
Romualdas Ginevičius
VGTU rektorius“

Respondentams suformuoti nagrinėjamo darbo tematiką atitinkantys tyrimo klausimai (*priedas Nr. 14*) (gauti susisteminti rezultatai pateikiami 12 lentelėje – *aut. past.*).

Parinkti klausimai atspindėjo bendras rašomo darbo tendencijas, padėjo atskleisti rašomo darbo tematiką.

4.2 Tyrimo duomenų analizė

4.2.1 Gautųjų rezultatų pateikimas

12 lentelė

Atlikto tyrimo gauti rezultatai

Eil. Nr.	Klausimai	Dažniausiai pasirinktas atsakymas
1.	Respondentų pasiskirstymas pagal gyvenamąją vietą (<i>Vilniaus miesto mikrorajonų sąrašas – aut. past.</i>)	Pašilaičių
2.	Respondentų pasiskirstymas pagal darbo pradžios laiką	8-17 val.
3.	Respondentų pasiskirstymas pagal darboviečių lokacines vietas mieste	Centrinė miesto dalis (<i>ties Senamiesčio apvažiavimu – aut. past.</i>)
4.	Respondentų vykimui į darbą pasirinkta transporto priemonė	Vyktu nuosavu automobiliu
5.	Respondentų vykimo į darbą trukmė	Užtrunku mažiau nei 30 min.
6.	Respondentų vykimo iš darbo trukmė	Užtrunku 30 min.
7.	Ar patiriate susidarančias transporto spūstis keliuose?	Taip, patiriu
8.	Kurioje miesto dalyje susidaro didžiausios spūstys?	Arčiau Ukmergės g. viaduko per Geležinio Vilko g. (<i>šalia centrinės miesto dalies – aut. past.</i>)
9.	Ar susidarančios spūstys sukelia sunkumus?	Taip, sukelia
10.	Ar žinoma, kad tiesiant/rekonstruojant kelius panaudojama ES struktūrinė parama? (<i>Naujai nutiesti/rekonstruoti kelio ruožai: Senamiesčio aplinkkelis, Ukmergės g. viadukas per Geležinio Vilko g., viadukas per Gerosios Vilties žiedą – aut. past.</i>)	Taip, žinoma
11.	Ar palengvina vykimą į darbą naujai nutiesti/rekonstruoti kelio ruožai?	Taip, palengvina
12.	Respondentų nuomone, ar naudinga skiriama ES struktūrinė parama transporto sektoriui gerinti, kelių susisiekimo sistemai tobulinti	Taip, naudinga
13.	Išskirti teigiami ES struktūrinės paramos panaudojimo, gerinant susisiekimo sistemą, atvejai	Aplinkkeliai, viadukai, sankryžos, keliuose vykdomi

		darbai
14.	Ar respondentų galvoja, kad paramos panaudojimas yra neefektyvus; kokioms naujovėms jie nepritartų	Nesutinku (respondentų nuomone ES parama yra naudinga ir reikalinga – aut. past.)
15.	Ar naujų apvažiavimų tiesimas sumažins transporto priemonių spūstis? (Prognozės ateičiai – aut. past.)	Taip, sumažins
16.	Respondentų nuomone, efektyviausia priemonė susidarančių spūsčių mažinimui būtų	Automobilių pakeitimas viešuoju transportu
17.	Ar įgyvendinti projektai efektyvūs spūsčių mažinimui?	Taip, efektyvūs
18.	Respondentų nuomone, ko dar trūksta efektyvesniam ES struktūrinės paramos panaudojimui (norint pasiekti aukštesnių rezultatų įgyvendinant projektus su ES struktūrine parama – aut. past.)	Nežinau, neturiu nuomonės (pasirinkę šį atsakymą respondentai tikėtina yra pasimetę – t.y., nebežino ko dar reikia imtis situacijos mieste pagerinimui – aut. past.)
19 a)	Respondentų amžius (viešojo sektoriaus darbuotojai)	20-30 m.
19 b)	Respondentų amžius (privataus sektoriaus darbuotojai)	20-30 m.
20.	Respondentų pasiskirstymas pagal darbuotojų tipą (Valstybinis, privatus sektoriai – aut. past.)	Valstybinis sektorius
21.	Respondentų darbo stažas pagal dabartinėje darbovietėje nepertraukiamą darbo trukmę	1-5 metai

4.3 Tyrimo bendra charakteristika

Atliktas tyrimas atskleidė esamą transporto sektoriaus projektų padėtį ir parodė, galima teigti, bendrą gyventojų nuomonę apie transporto sektoriaus įgyvendintus projektus. Toliau pagal gautus tyrimo duomenis detaliau apžvelgiami gautieji rezultatai.

Apibendrinus po atlikto tyrimo gautą informaciją, gauti duomenys parodė „statistinį“ tyrime dalyvavusį respondentą ir jų požiūrį pagal nagrinėjamą temą (priedas Nr. 15) – tai:

- Vilniaus miesto **Pašilaičių** mikrorajono gyventojas;
- dirbantis **8-17 val.**;
- į darbovietę (**centrinėje** miesto dalyje);
- vykstantis nuosava transporto priemone – **nuosavu automobiliu**;
- užtrukdamas **mažiau nei 30 min.**;
- kelionėje iš darbo sugaišdamas ilgiau nei važiuodamas į priekį – t.y. grįžta per **30 min.**;
- nors ir įgyvendinama ES skiriama struktūrinė parama transporto sektoriui, deja vis tiek **patiriamos susidarančios spūstys**;
- teigiama dažniausiai **susidarančios arčiau Ukmergės g. viaduko per Geležinio Vilko g.**;
- kurios **sukelia sunkumus**;
- respondento **žinomi iš ES struktūrinės paramos lėšų naujai nutiesti/rekonstruoti kelio ruožai (t. y. Senamiesčio aplinkkelis, Ukmergės g. viadukas per Geležinio Vilko g., viadukas per Gerosios Vilties žiedą)**;
- teigiama, kad **nutiesti ar rekonstruoti kelio ruožai palengvina kelionę į darbą**;

- vyraujanti **nuomonė apie ES teikiamos paramos panaudojimą Lietuvai yra teigiama** (tai veiksminga, naudinga ir reikalinga);
- **naujai įgyvendinti projektai kaip aplinkkeliai, viadukai, sankryžos, keliuose vykdomi darbai vertinami pozityviai;**
- **į klausimą, ką vertinate neigiamai paramos panaudojime, deja buvo pasirinktas neturiu nuomonės atsakymas;**
- **į klausimą ar naujų apvažiavimų tiesimas, sumažins transporto priemonių spūstis gatvėse, buvo gautas pritarimas;**
- **efektyvios priemonės susidarančių spūsčių mažinime manoma taptų automobilių pakeitimas viešuoju transportu;**
- **naujai rekonstruoti ir nutiesti kelio ruožai yra efektyvi priemonė susidarančioms spūstims mažinti;**
- **ko dar trūksta gaunamos paramos projektų įgyvendinime, deja nebuvo išsakytos pozicijos, o tiesiog pasirinktas atsakymas nežinau, neturiu nuomonės;**
- atsakiusysis į pateiktus klausimus buvo **20-30 m. amžiaus,**
- labiau viešojo nei privataus sektoriaus darbuotojas, **valstybės tarnyboje dirbantis asmuo;**
- nurodęs, kad įstaigoje **dirba 1-5 m. apimančią laikotarpį.**

4.4 Gautų rezultatų apibendrinimas

Po pateikto apklaustųjų respondentų požiūrio pagal iškeltą nagrinėjamą klausimą dėl susidarančių spūsčių Vilniaus miesto gatvėse (probleminis klausimas – *aut. past.*), šio poskyrio pabaigoje pateiktas glaustas ir konkretus visų klausimų „apibendrintas atsakymas“.

Toliau verta būtų plačiau aprašyti, panagrinėti šio unikalaus tyrimo bendras esmines išvadas ir tyrimo tendencijas.

Atlikto tyrimo gauti rezultatai atskleidė Vilniaus miesto gatvėse realiai esančią šių dienų situaciją, patvirtino susidarančias transporto priemonių spūstis; respondentų nuomonės atspindėjo mieste esančią situaciją.

ES paramos administravimo departamente šiuo metu yra 76 etatai. Verta paminėti, kad panašios specifikos kitų programų kitose administruojamose įstaigose dirba 2-2,5 karto daugiau darbuotojų (100-200 žmonių – *aut. past.*). Tačiau jų oficialus statusas yra „Viešoji įstaiga“ (VŠĮ), o priimtas leistinas etatų skaičius šio tipo įstaigose yra didesnis. Tokių įstaigų kaip Centrinė projektų valdymo agentūra (CPVA), Nacionalinė mokėjimo agentūra (NMA), Aplinkos projektų valdymo agentūra (APVA), Lietuvos verslo paramos agentūra (LVPA) darbuotojų įstaigoje (žmogiškieji ištekliai – *aut. past.*) yra kur kas didesni. Šios įstaigos naudojasi viešosios įstaigos privilegija, statusu. Gaudamos kitos programos techninę (kitos priemonės/dukterinė/papildoma parama struktūrinei

paramai – *aut. past.*) 2007-2013 m. paramą, įstaigos vykdo daugiau apmokėjimų, pirkimų, kvalifikacijos kėlimo, komandiruočių, seminarų, kitokio pobūdžio renginių ir pan. Tai motyvuodamos apmokėjimus vykdo iš 2007-2013 m. techninės paramos. Tokiu atveju geriau verčiasi ir pati įstaiga: didesnis leistinių etatų skaičius, mėnesinis atlygis darbuotojams už darbą, priedai prie atlyginimų, ir/arba metinės, jubiliejinės premijos, apmokėjimas už mokymosi atostogas, didesnės leistinos išlaidos įstaigai (kanceliarinės, reprezentacinės išlaidos, kuro sąnaudos automobiliams, automobilių kiekis, stovis, modelis – *aut. past.*) ir kt. Viešųjų įstaigų nekontroliuoja LR vyriausybė, LR seimas, tad jos dirba geresnėmis sąlygomis ir priešingai negu valstybinės institucijos. Valstybinėse institucijose vykdoma griežtesnė vedamos apskaitos forma, tikslus (pateikiant visas mokėjimo PVM sąskaitas) ir ribotas atsiskaitymo būdas. Metinės išlaidos neturi viršyti metinių skirtų įstaigai valstybės biudžeto asignavimų. Asignavimai priimami ir patvirtinami pagal metines finansines prognozes suplanuotas valstybės finansiniams metams. Dažnai biudžeto dydį, asignavimus nulemia naujai pasikeitusi politinė valdžia valstybėje. Tad lyginant su viešosiomis įstaigomis finansiniai rodikliai yra mažesni, o atsakomybė didesnė. Paradoksali situacija ta, kad viešosios įstaigos administruoja kur kas mažesnes ES paramos programas. Paslaugų ar kitos priemonės statistiškai yra kur kas siauresnės nei transporto sektoriaus programa. Šiai plačiai ir prioritetinei programai šalyje, kasmet skiriama ES struktūrinė parama auga. Šiuo metu ji viršija 500 mln. Lt. Tad Transporto investicijas administruojantis departamentas vykdo savo veiklą 76 žmogiškųjų resursų pagalba, o tuo atveju paslaugų ir kitas programas įgyvendinančios įstaigos pasižymi neadekvačiai didelėmis apimtėmis ir finansiniais ištekliais (*priedas Nr. 4*).

Glaustai *verta paminėti* šiuo metu itin aktualią problemą, susijusią su Valstybės kontrolės Europos Komisijai nusiųstu pranešimu, neva Lietuva neefektyviai skirto lėšas, naudoja skiriamą ES struktūrinę paramą. Kaip per *Panoramą* (LTV; 2011 m. kovo 28-30 dienomis) kalbėjo LR susisiekimo ministras E. Masiulis, tai yra tarp institucinis nesusikalbėjimas ir Valstybės kontrolės skubotai išsiųstas Europos Komisijai nevisiškai teisingas pranešimas. LR finansų ministrė I. Šimonytė laidoje taip pat buvo kalbinta ir išsakė panašią poziciją. Lietuvos ministrai ir Vyriausybė nuolat žino esamą padėtį. Su projektų įgyvendinimu susijusi informacija nėra slapta. Informacija teikiama ir viešinama informacinėje sistemoje SFMIS. Ši bendroji sistema veikia tarp susijusių institucijų. Turimi atskiri prisijungimai, informacijos atnaujinimo galimybės. Tad ES paramos lėšų skirstymo klausimas Lietuvoje tarp instituciniu lygiu yra viešas ir skaidrus. Kiekviena sutartis ar sąlygų pakeitimas nepraeina be abiejų ministrų žinios (be jų patvirtinimo parašais – *aut. past.*), tad negavus pritarimo imtis kitų priemonių tikslui pasiekti nėra galimybės, o ir būtinybės. Struktūrinės paramos skyrimo sistema yra efektyvi ir veikianti. Pažeidimų dažniau pasitaiko darbų atlikimo etape, darbuose su rangovais, organizuojamų viešųjų pirkimų proceso atveju ir kt. O ES paramos skyrimas yra rimtas ir nuodugniai išnagrinėtas veiksmas. Parama projektui skiriama po įsitikinimo,

ar lėšos yra tinkamos finansuoti. Minėta, kad ES parama skiriama tik antžeminės infrastruktūros tvarkymui. Tad nesutarimai su Valstybės kontrole prasidėjo nuo to, kad valstybės kontrolierių vykdomo audito metu kilo nesutarimas dėl šalia kelio vykdomo stotelių įrengimo. Jie prieštaravo priimtiems sprendimams, teigė neva tai nėra tinkamos lėšos finansuoti ir ES parama prie kelio statomų stotelių atveju išmokėta negali būti. Tai buvo „kertinis akmuo“ nuo kurio buvo išsiųstas pranešimas Europos Komisijai Briuselyje. Netrukus po jo gavimo Transporto atašė Lietuvos nuolatinėje atstovybėje Europos Komisijoje (šiuo metu Lietuvą atstovauja LR susisiekimo ministerijos Plėtros ir inovacijų skyriaus vedėjas Nerijus Kaučikas – *aut. past.*) iškviėtė Lietuvos transporto sektoriaus atstovus detalčiau paaiškinti esamą padėtį. Beje, pokalbio pabaigoje patarta priimti bendrą nuomonę Lietuvoje. Komisija ypatingai rimtų pastabų neteikė, tiesiog laikinai pristabdė naujojo 2007-2013 m. laikotarpio paramos skyrimą. Tačiau darbai ir toliau vyksta. Su Valstybės kontrole derybos tęsiamos.

Tad toliau plėtojant situacijos keliuose klausimą, anksčiau prieš 3-4 metus susidarydavo ypatingai sunki padėtis. Kelyje gaišatis užėmė 1 valandą laiko vykimui į vieną pusę (šiuo metu, sąlyginai pakitus situacijai, nuvykti į (arba iš) darbo prireikia apie 30 min., ne piko metu – *aut. past.*). Tokiu atveju, o ypatingai šiltu metų laiku, ėjimas pėsčiomis arba važiavimas dviračiu buvo vienas iš alternatyvių variantų, tačiau tikrai ne iš gerųjų, nes, kaip minėta, oro tarša gatvėse yra ypatingai didelė, o dviračių takai pilnai sutvarkyti ir įrengti labiau centrinėje miesto dalyje. Orų skirtumas tarp miško ir miesto akivaizdžiai juntamas tiesiogiai kvėpavimo organais.

Įgyvendinamų projektų naudos įvertinimas, transporto spūstys miesto gatvėse.

Darbo autorė, gyvenanti Vilniuje, netoli centrinės miesto dalies, dirbanti centrinėje miesto dalyje, kelionėje į (ir iš) darbo sugaišta ne daugiau kaip 30 min., vyksta viešuoju transportu arba mikroautobusu. Tačiau įvestos palankios darbo sąlygos dėka liberalaus, demokratiško vadovybės požiūrio ir noro sudaryti darbuotojams palankų atvykimą į darbo vietą. Tokiu atveju buvo priimtas lankstus darbuotojų darbo laikas (7.30-16.30; 8.00-17.00; 8.30-17.30; 9.00-18.00 val. – *aut. past.*). Oficialus įstaigos darbo laikas 8.00-17.00 val. Tad interesantai atvykę asmeniškai ar paskambinę telefonu yra priimami, konsultuojami.

Kaip matyti, darbuotojų darbo pradžios laikas svyruoja 1,5 valandos laiko tarpe. Šis vidinės darbo tvarkos taisyklių pakeitimas buvo priimtas po darbuotojų apklausos (bendra diskusija žodžiu, surengta įstaigos posėdžių salėje – *aut. past.*). Paaiškėjo, kad darbuotojai į darbą važiuoja iš skirtingų vietų Vilniaus miesto ribose. Beje, paaiškėjo, kad yra keletas darbuotojų, gyvenančių už Vilniaus miesto ribų (Vilniaus raj.: Grigiškės, Trakai, Lentvaris, Elektrėnai – *aut. past.*). Tad jiems, pagal pageidavimą, buvo suteikta galimybė dirbti darbo laiku 9.00-18.00 val. Esant tokiems svarstymams, buvo iškeltas klausimas dėl darbo laiko kontrolės. Tačiau tai buvo išspręsta paprastai – įvestos darbo kortelės („Įėjimo“ kortelės – *aut. past.*). Jomis žymimas atvykimas/išvykimas iš

darbo, t.y. atidaromos įėjimo durys. Vadovybei pareikalavus, apsauga bet kuriuo metu gali kompiuterizuotos įrangos pagalba pateikti visą pageidaujamą informaciją apie asmeninį darbuotojų atvykimą/išvykimą. Pakeista darbo laiko sistema įsitvirtino, ji buvo pripažinta ir laikoma patogia. Nepastebėti jokie savivaliavimo, piktnaudžiavimo atvejai (nepastebėtas ne laiku darbuotojų atvykimas/išvykimas – *aut. past.*).

Pasikeitus situacijai, darbo autorei pavyko suderinti „vartojimo efektyvumą“ ir sveiką gyvenseną, išvengti kitų sunkumų. Šiltuoju metų laiku, buvo pakeita vykimo į darbą forma – pasirinktas ėjimas pėsčiomis, Neries krantine esančiu paupiu. Transporto spūstyse gaištamas ir kasdien praleistas laikas yra neigiamas ir žalingas žmogaus sveikatai. Rytinis ėjimas paperka žvalumu, ekonomiškumu, sisteminant mintis/darbus. Situaciją įtakoja galimybės, atstumo ilgis ir kt.

Pagal atliktus tyrimus, kaip minėta, kuro išmetamųjų kietųjų dalelių skaičius ore viršija nustatytas normas. Visa tai kvėpavimo procesu patenka į organizmą. Susidariusi ir metų metus egzistuojanti rimta situaciją Lietuvos keliuose sukelia neigiamas pasekmes. Šios aktualios problemos vis dar bandomos „apeiti“. Akivaizdu, bet deja dažnai labiau aktuali tema tampa asmeniniai interesai nei valstybė, jos piliečiai, jų sveikata ir kt.

„Kalbų lygyje“ siūloma tiesti metro požemines linijas, tačiau gyventojų skaičiumi Vilnius tam būtų per mažas miestas, o ekonominiu požiūriu šiuo metu nėra itin stiprus. Metro rekomendaciniai reikalavimai dėl efektyvumo – mieste turi būti 1 mln. gyventojų. Šiuo atveju Vilniuje yra perpus mažiau – apie 540 tūkst. (nuo š.m. balandžio 5 iki gegužės 9 d. vykdytas pirmasis Lietuvos gyventojų surašymas pateiks tikslius rezultatus [64] – *aut. past.*). Jeigu būtų imtasi metro klausimo įgyvendinimo, reikėtų sukurti itin gerą projektą, kuris būtų efektyvus nedideliame Vilniaus mieste, lyginant su užsienio valstybių sostinėmis. Įgyvendinti projektą savarankiškai nepavyktų; nebūtų išsiversta be stambesnių užsienio investuotojų, projektuotojų, lėšų paramos projektui (planuojamo projekto detalesnė informacija apžvelgta skyriuje 2.4 Transporto infrastruktūros statistiniai duomenys (2011 metai)). Tačiau nuogaustaujama, kad miesto senamiesčio ir kitų miesto dalių architektūra neatlaikytų metro linijų tiesimo. Realus pavyzdys, vykdant naujas statybas, gatvių, šaligatvių rekonstrukcijos darbus, suardyti, didžiąja pastato dalimi sugriuvę keli (neoficialiomis žiniomis gal ir daugiau – *aut. past.*) seni gyvenamieji namai miesto senamiesčio dalyje. Akivaizdu, kad spaudimo pastatai neatlaiko, tad pradėti po žeme vykdomi tunelių kasimo darbai galėtų sukelti nemenkai rimtas problemas, nebent iš tikrųjų būtų atsakingai įvertinta situacija, imtasi rimtų priemonių, galimų pasekmių išvengimui.

Tad apibendrinant įvykdyto tyrimo susistemintus gautuosius rezultatus, pagal išvestą vidutinį standartinį visų gautų rezultatų respondentų atsakymų vidurkį, teikiami detalesni klausimų apibendrinimai, pagal tyrimo klausimus padaromos išvados. Atliktas darbas galėtų būti metodine medžiaga dėstant, skaitant pranešimus konferencijoje. Joje detaliam išnagrinėta aktualios problemos

charakteristika, aprašyti trys naujausi, pagrindiniai ES struktūrinės paramos įgyvendinti projektai, aprašytos projekto procedūros, įgyvendinimo etapai, pagrindinės problemos. Atliktame tyrime pateiktos sostinės gyventojų išsakytos pozicijos, atsispindi esama transporto sektoriaus situacija mieste, apibendrintos gyventojų nuomonės apie įgyvendinamuosius projektus.

Galutiniam tyrimo rezultatų apibendrinimui verta būtų paminėti, kad įvykdytas tyrimas argumentuoja būtiną esamos situacijos kitimą dėl šių priežasčių:

- **44,5%** apklaustųjų (pagrindė tai yra apie **30 m. amžiaus**) dirbantys **valstybinėse institucijose** pagal nustatytą **8-17 val.** darbo laiką. Manoma, tai pagrindinė priežastis, dėl kurios miesto gatvėse susidaro nemažos spūstys – nurodytoji asmenų dalis tuo pačiu metu vyksta į (ir iš) darbo. Tokie požymiai sudaro sąlygas transporto spūstims miesto gatvėse susidaryti.

- Siūlomas variantas susidariusiai situacijai spręsti galėtų būti alternatyvų pasirinkimas ir centrinėje miesto dalyje esančių darboviečių darbo laiko susisteminimas (*pvz.*, suskirstyti pagal skirtingas darbo laiko zonas – 30 min. vaidina nemažą vaidmenį tokia tarpe – *aut. past.*) – kiekvienos darbo dienos rytą centrinė miesto dalis tampa sunkiai pravažiuojama, joje pastoviai tenka patirti susidarančias transporto spūstis.

- Priimtas ir įgyvendintas sprendimas dėl visuomeninio transporto atskirų eismo juostų įdiegimo, vienas iš teigiamų variantų esamos transporto sistemos sprendime. Tai iš tiesų pagreitina važiavimą, nurodyta ir daugelyje miesto gatvių įdiegta pirmoji „A“ raide žymima eismo juosta skirta tik visuomeniniam transportui. Ji dažniausiai yra tuščia (priklausomai nuo susidarančių padėčių kitose miesto gatvėse), tad atitinkamai turinti didesnę pralaidumą.

- Reikėtų pamąstyti apie didesnę visuomeninio transporto kokybę, važiavimo bilieto kainą, kad šia paslauga noriai naudotųsi daugiau miesto gyventojų – nuosava transporto priemonė į (ir iš) darbų kasdien vyksta net **55,5%** į pateiktą klausimą atsakiusių respondentų. Norint išspręsti šią problemą, verta būtų iškelti valstybines institucijas iš centrinės miesto dalies, nes jose dirba net **39,5%** apklaustųjų. Žmonės nuolat patiria spūstis, kenčia nuo jų kasdien (**47%**), žaloja savo sveikatą. Šią padėtį atspindi gauti į klausimą dėl spūščių patyrimo tyrimo rezultatai – net **67,5%**.

- Atliktas tyrimas patvirtino konstatuotą faktą, kad Lietuva užsienio mastu vis dar atsilieka su viešojo transporto naudojimu. Įvesta 2011 m. naujovė keleivių įlipimui tik per priekines visuomeninio transporto duris, manoma atneš didesnę pelną autobusų-troleibusų parkui. Tokiu atveju mažiau keleivių važiuojančių be bilieto, mažiau netvarkos ir kitų nemalonių situacijų. Yra ir minusų: visuomeninis transportas stotelėje priverstas stovėti ilgiau nei keleiviai lipdavo per visas duris; keleiviai įlipę per priekines duris besistumdami eina vidurio link ar iki transporto galo, autobusas/troleibusas ankštoki, tad keleiviai negali laisvai judėti; tokiu atveju transporto esamo kiekio nepakanka – jie važiuoja ilgiau ir rečiau. Pasinaudota Klaipėdos miesto pavyzdžiu. Toks

variantas Klaipėdos mieste taikomas jau 3-4 metai. Miesto valdžia juo patenkinta. Gaunamas didesnis pelnas.

- Dėl ES skiriamos paramos Lietuvos transporto sistemos gerinimui žino net **88,5%** apklaustųjų respondentų. Pagal šią statistiką galima daryti prielaidą, kad informacinės ir viešinimo sistemų priemonės veikia. Matomas informuotumo grįžtamasis ryšys.

- Kad naujai įgyvendinti projektai palengvina važiavimą į darbą atsakė beveik puse respondentų – **54,5%**. Tai yra sąlyginai mažas rodiklis, patvirtinantis paramos panaudojimo esmę; kol kas norimo efektyvumo nėra. Tyrime dalyvavę respondentai dėl neypatingai efektyvios susisiekimo sistemos mieste vis dar patiria problemas. Esamos investicijos pakankamai didelės, tačiau visiškai išspręsti problemų kol kas tai nepadėjo.

- Net **70%** atsakiusiųjų teigia, kad ES skiriama parama Lietuvos transporto sistemos gerinimui vertinama teigiamai, toliau verta diegti naujoves, kurti projektus, atsižvelgiant visos Lietuvos mastu, atsakingai išskirti prioritetus.

- Pagal gautas tyrimo rezultatų charakteristikas tikslinga būtų atsižvelgti ir imtis tam tikrų veiksmų, sprendimų, įgyvendinti ir toliau plėtoti gautą informaciją; būtina plačiau atlikti tyrimus, iširti esamą situaciją ir šalinti egzistuojančią spūsciu problemą miesto gatvėse.

- Egzistuojanti situacija turėtų būti sprendžiama pagal galimybes ir kiek įmanoma greičiau. Pastoviai susidarančios spūstys tai esminis argumentas, kodėl mažesniame miestelyje arba už miesto ribų gyventi yra kur kas geriau nei miesto ribose, kur esamos taršos lygis peržengęs visas reikiamas normas. Iš tiesų verta susimąstyti. Įvykdyto tyrimo gautieji rezultatai, kaip vertinga priemonė, gali būti panaudoti tolesniems veiksams, toliau gerinant, tobulinant susisiekimo sistemą Vilniaus mieste, o taip pat ir kuriant naujus projektus jo ribose.

Apibendrinant atlikto tyrimo rezultatus, verta paminėti LR susisiekimo ministro E. Masiulio išsakytą poziciją dėl ES struktūrinės paramos lėšų panaudojimo: „<...> ES struktūrinių fondų lėšos turi konkrečią paskirtį: jos skirtos tam, kad naujosios ES narės išlygintų transporto infrastruktūros ir viešųjų paslaugų kokybės skirtumus, palyginti su ES narėmis senbuvėmis, ir tam, kad naudodamiesi sukurta infrastruktūra daugiau uždirbtume valstybės biudžetui.“ Anot A. Mačiulio (Transporto investicijų direkcijos direktoriaus – *aut. past.*), „Statistika kol kas liudija priešingą tendenciją – transporto srautų didėjimą <...>, taigi keleiviniam transportui tenka skirti daugiau dotacijų.“ Tad pagal atsakingiausių ES struktūrinės paramos skirstymo valstybės pareigūnų požiūrį, svarbu išlyginti esamus skirtumus tarp Lietuvos ir kitų ES šalių-narių senbuvė, sustiprinti transporto infrastruktūrą, didinti valstybės biudžetą, kurti naujus projektus, efektyviai įsisavinant ES lėšas.

Apibendrintos atlikto tyrimo išvados ir teikiamos rekomendacijos pateiktos paskutiniame darbo skyriuje.

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

„Pagrindiniai Lietuvos valstybinės transporto politikos aspektai, siekiant integruoti respublikos transporto sistemą į tarptautinių eismo koridorių tinklą, yra derinami su bendraisiais Europos transporto plėtojimo strateginiais tikslais. Susisiekimo ministerijos atstovai dalyvauja įvairių tarptautinių darbo ir projektus rengiančių grupių, tarptautinių organizacijų veikloje, atliekant daugiašalius transporto sistemų modernizavimo galimybių tyrimus, identifikuojant regioninių transporto infrastruktūros projektų ekonominį gyvybingumą.“ [14].

„Susisiekimo ministerija taip pat yra užmezgusi dalykinius kontaktus su Jungtinių Tautų Organizacijos Europos ekonominės komisijos vidaus transporto komitetu. Ši institucija didžiausią dėmesį skiria <...> modernizavimo bei plėtojimo, <...> įtraukimo į Vakarų Europos šalių transporto sistemas veiklai, taip pat „siauroms vietoms“ ir nepakankamiems transporto ryšiams tarp šalių ir regionų identifikuoti.“ [2].

Tyrimas atliktas pagal šiai dienai aktualią problemą. Pasitvirtino transporto sektoriaus plėtros prioritetą, gausiai aprašytą teoriniu/praktiniu aspektu, dėl susidarančių spūsčių miesto gatvėse. Tyrimo gauti rezultatai atspindi, egzistuojančias problemas miesto susisiekimo sistemoje.

Įvertinus esamos padėties stovį ir funkcionavimą, pagal gautus įvykdyto tyrimo rezultatus, pagrįstas faktas ES struktūrinės paramos teikiamo finansavimo įvertintų projektų įgyvendinimui, jų būklės stiprinimui, rekonstravimui, tolesnei plėtrai, naujų projektų įgyvendinimui. Vykdomi darbai rodo, kad Lietuvoje vis daugėja įgyvendinamų projektų skaičius.

Atlikto tyrimo rezultatai patvirtina, kad be ES struktūrinės paramos Lietuvai, nebūtų galimybės sukurti, įdiegti darnią susisiekimo sistemą, kuri pasiteisintų. Tyrimas patvirtino, kad respondentams rūpi rutininės transporto spūstys tapusios kasdienybės elementu. Iš apklaustųjų išreikštų pozicijų buvo jaučiamas suinteresuotumas, noras palengvinti/pakeisti esamą situaciją. Tuo suinteresuotas kiekvienas.

Verta paminėti, kad apjungiant visas sudėtines darbo dalis į visumą, šiuolaikiškos, modernios, efektyvios susisiekimo sistemos sukūrimas Vilniaus mieste, o ilgainiui ir visoje šalyje, vis labiau tampa reikalingu įgyvendinamuoju veiksniu. Nuo to priklausys gyventojų saugumas kelyje, kelionės ilgis ir važiavimo efektyvumas.

Lietuvoje, iš tiesų vis dar būdingi nemaži skirtumai tarp regionų, išsivystymo lygis pakankamai skirtingas ir netolygus. „Miestas“ ir „kaimas“ bendrame kontekste supanašėję ir ne tokie tolimi ir skirtingi kaip ankstesniais laikais, tačiau miestai savo vidine plėtra vis dar atitrūkę tarpusavyje.

Būtinai nuoseklus visų procedūrų vykdymas, jų užtikrinimas projektų įgyvendinimo metu, siekiant daugiau ir aukštesnių rezultatų.

Nuo to priklauso įgyvendinamųjų projektų proceso ciklas, gautų rezultatų efektyvumas.

Atlikti tyrimą buvo įdomu; darbas pateisino priemones. Parengta pagal metodinius reikalavimus [34]. Išnagrinėta reali, respondentams aktuali kasdieninė situacija, kuri daro įtaką dažnai ir kiekvienam. Atsiskleidė respondentų suinteresuotumas pozicijų pareiškimui, nuomonių išsakymui su pamąstymų pateikimu ties atvirais anketos klausimais. Tyrimas atskleidė realiai esamą padėtį dėl Vilniaus mieste įgyvendintų transporto sektoriaus projektų. Pagal kompetentingų specialistų išreikštas pozicijas, transporto leidinių straipsnių nuostatas *verta pažymėti/rekomenduoti*, siekiant visavertės Lietuvos integracijos į ES, visaverčių bendradarbiavimo ryšių su ES šalimis-narėmis, turime tvarkyti europinės svarbos kelius. Kelių sektoriuje pirmiausia turi būti siekiama pilnos kelių rekonstrukcijos, tiesti/rekonstruoti privažiuojamuosius kelius prie turizmo vietovių, kitų objektų, rekreacinių zonų. Būtina išplėtoti dviračių ir/arba pėsčiųjų takų tinklus, įdiegti geras, efektyvias eismo valdymo sistemas.

Apibendrinant atliktą tyrimą, transporto sektoriaus oficialius dokumentus ir kitus literatūros šaltinius, apibrėžiami esminiai darbo aspektai – išvados:

1. ES struktūrinės paramos investavimo tikslai ir skyrimo principai skatina šalių Vyriausybės atsirinkti sektorių projektus, prisidedančius prie problemų (ekonominio, socialinio ar teritorinio pobūdžio – *aut. past.*) sprendimo, investuoti ir siekti realaus projektų ekonominio poveikio. ES paramos investavimo tikslai ir skyrimo principai Lietuvoje, skatina šalies institucijų bendradarbiavimą, bendrą projektų finansavimą, integruotų, daugiamečių ir ES Gaires atitinkančių plėtros programų kūrimą.

2. Visuomenės nuomonių tyrimai rodo, kad svarbiausiu ES paramos panaudojimo laikotarpiu laikomas 2004-2006 m. etapas (*priedas Nr. 12*). Tai pirmasis ir daugiausiai naudos suteikęs lėšų įsisavinimo laikotarpis Lietuvoje. Šios paramos dėka buvo pradėtas šalies lygio kėlimas, priartėjimas prie kitų ES šalių-narių. Paramos panaudojimo rezultate nustatyti neatitikimai, klaidos, problemos skatino antrojo 2007-2013 m. paramos panaudojimo efektyvumą ir patirtų problemų išvengimą.

3. LR vyriausybė, skirstydama 2007-2013 m. antrojo laikotarpio ES paramą valstybės sektoriams, rinkosi prioritetus orientuodamasi į tai, per kurią sritį galima įsisavinti daugiausiai lėšų, kuris sektorius turi daugiausiai patirties, be didelių pastangų administruoti ES lėšas. Pagal Lietuvos strateginius dokumentus, geriausiai atitiko transporto sektorius; buvo pasiruošęs panaudoti ES lėšas. Tad naujuoju laikotarpiu buvo paskirta įsisavinti daugiau ES paramos lėšų nei 2004-2006 m. Pagal patvirtintą statistiką, svarbu efektyviai panaudoti ES struktūrinės paramos lėšas, kurti naujus projektus, gerinant šalies transporto infrastruktūrą, keliant valstybės biudžeto lygį.

4. Apibendrinus atlikto tyrimo respondentų apklausos gautus rezultatus, galima daryti išvadą, kad šiandieninis transporto sektoriaus projektų įgyvendinimo rodiklis yra nemažas, tačiau vis dar nepakankamai išvystytas. Atliktas tyrimas parodė kaip svarbu miestui turėti gerą susisiekimo

sistema, sutvarkytus kelius ir gatves. Svarbu įdiegti eismo valdymo sistemas, turėti aplinkkelius, apvažiavimus aplink miestą. Tai efektyvios priemonės transporto spūsčių mažinimui. Tačiau administruojant ES struktūrinę paramą pagrindinės problemos finansavimo etapo metu kilo vertintojams. Paraiškų teikėjai problemas matė tame, kad iš jų buvo reikalaujama perteklinė informacija, duodamas per trumpas terminas paraiškų papildymui, per ilgai truko visas finansavimo etapas. Tai priežastys dėl kurių susisiekimo sistema yra nepakankamai efektyviai išvystyta.

Atsižvelgiant į atlikto tyrimo rezultatus rekomenduojama:

1. ES paramos administravimo paraiškų vertintojams finansavimo etape problemos kilo dėl to, kad pateiktos paraiškos buvo užpildytos nekokybiškai, skirtingai interpretuotomis sąvokomis, buvo pastebėtos aritmetinės klaidos. Paraiškų vertintojams trūko teisinių ir finansinių žinių. Informacijos ieškojimas, susirašinėjimas su paraiškų teikėjais, ministerijomis, Valstybine mokesčių inspekcija padėjo atsakyti į paraiškų vertintojams kilusius klausimus, tačiau vilkino projektų finansavimo etapą. Projektų atrankos kriterijai neleido visapusiškai įsitikinti projekto svarba.

Norint kokybiškiau parengti paraiškas ir sutrumpinti projektų vertinimo laikotarpį, rekomenduojama organizuoti *paraiškų teikėjams* ir jų *vertintojams* mokymus. Tokiu atveju būtų didesnis rezultatyvumas.

2. Norint įsitikinti pareiškėjo ir projekto patikimumu, *valstybinėms institucijoms* reikėtų daugiau naudotis bendromis duomenų bazėmis, registrais.

3. Formuluoiant projektų atrankos kriterijus, rekomenduojama nepalikti *paraiškos vertintojams* galimybės interpretuoti, t.y. subjektyviai vertinti projektus. *Paraiškų vertintojams* paraiškų vertinimo metu, daugiau balų skirti „apčiuopiamiems“ kriterijams: pareiškėjo nuosavų lėšų dalis pridedama prie projekto įgyvendinimo, projekto parengtumas įgyvendinti, panašios apimties projektų įgyvendinimo patirtis.

4. *Projektų vykdytojams* reikėtų atidžiau planuoti projekto veiklas, įgyvendinimo priežiūrą atliekantiems asmenims labiau kontroliuoti projektų įgyvendinimą, projekto vykdymo trukmę. Projekto vykdytojais turėtų dirbti projektų įgyvendinimo *patirtį turintys darbuotojai*.

5. Efektyvus ES paramos administravimas ir įgyvendinimas reikalauja patirties ir praktikos. Pirmojo programavimo periodu buvo susidurta su tam tikromis problemomis. Palaipsniui kaupiant problemų sprendimo patirtį, tolesniuose ES struktūrinės paramos panaudojimo laikotarpiuose, *ES paramą administruojančioms institucijoms* reikėtų tobulinti projektų finansavimo ir įgyvendinimo administravimo modelį.

6. *LR vyriausybei ir kitoms politinėms struktūroms* reikėtų operatyviau atsižvelgti į įgyvendinančiųjų institucijų ir projektų vykdytojų identifikuojamas problemas, atitinkamai koreguoti ar keisti galiojančius teisės aktus ir reglamentus.

Atsižvelgiant į minėtas rekomendacijas, būtų suteiktos naujos sąlygos esminei šalies plėtrai, valstybės ekonominio lygio augimui, stipresnei integracijai į ES, geresnį bendradarbiavimą su ES šalimis. To Lietuvai reikia ir pravartu siekti.

LITERATŪRA

1. *A Guide to Project management Body of Knowledge (PMBOK Guide)*. (2001). Project Management Institute.
2. *Ar pavyks Lietuvai efektyviai panaudoti Europos Sąjungos paramą?* Prieiga per Internetą: http://www.civitas.lt/files/Tyrimas_ES_paramos_panaudojimo_efektyvumas_Admin_LT_analize.pdf [žiūrėta 2011-01-05].
3. Ataskaita „ES parama: panaudojimo efektyvumas“ (2005).
4. Bagdzevičienė, R. (2001). *Regioninės politikos vykdymo prielaidos. Regionų plėtra – 2001*. Nr. 11 (149). Tarptautinės mokslinės konferencijos pranešimų medžiaga. Kaunas: Technologija. Prieiga per Internetą: http://www.lrti.lt/veikla/bag_region.doc [žiūrėta 2010-10-03].
5. Baublys A., Griškevičienė D., Lazauskas J., Pašaitis R. *Transporto ekonomika*. (2003). Vilnius: Technika. p. 65, p.69.
6. Bazaras Ž., Maršaitis D., Sapragonas J. (1999). *Europos transporto sistemos*. Kaunas: Technologija. p. 4.
7. Brožaitis H. „2007-2013 m. ES struktūrinių fondų reglamentų projektų poveikio vertinimas“, galutinė ataskaita. Prieiga per Internetą: http://www.euro.lt/documents/poveikio_tyrimai/2004/Strukturiniai_fondai_ataskaita_lt.pdf [žiūrėta 2011-03-30].
8. Burneika, D., Bagočiūtė, A. (2002). *Regioninės politikos raida Baltijos šalyse 1990–2000 metais*. Lyginamieji aspektai. Prieiga per Internetą: <http://www.geo.lt/metrastis/35/PDF/211-221.pdf> [žiūrėta 2010-10-15].
9. Čepaitienė, N., Pukelienė, V. (2004). *Formalizing the Concept of Regional in the Spatial Semantic Hierarchy*. Engineering economics, 4(39), p. 20-32.
10. *Dabartinės lietuvių kalbos žodynas*. IV leidimas. Vilnius (2000).
11. Darbotvarkė 21: *Subalansuotos plėtros veiksmų programa* (2001).
12. *European Commission/Directorate General Regional Police, A Study of the Efficiency of the Implementation Methods for Structural Funds/ Final Report*. (2003).
13. *Europos Sąjungos paramos mažinimas stabdytų transporto sektoriaus plėtrą*. Prieiga per Internetą: http://tp.cargo.lt/content.php?art_id=110 [žiūrėta 2011-01-07].
14. *Europos Sąjungos regioninė plėtros politika*. (2004).
15. *Europos Sąjungos regioninė politika ir sėkminga regionų plėtra: seminaro medžiaga*. Prieiga per Internetą: http://www.ktc.lt/files/361/PASTRE_1.ppt [žiūrėta 2010-11-09].
16. Europos Komisijos reglamentas (EB) 2004 m. kovo 10 d. Nr. 448/2004 „iš dalies pakeičiantis Reglamentą (EB) Nr. 1685/2000, nustatantį išsamias Tarybos reglamento (EB) Nr. 1260/1999 įgyvendinimo taisykles dėl struktūrinių fondų bendrai finansuojamos veiklos išlaidų tinkamumo, ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 1145/2003“.

17. *Europos Sąjungos struktūriniai fondai – naujos galimybės ir iššūkiai*. Interviu su Finansų ministerijos Finansinės paramos departamento direktoriaus pavaduotoja Ana Stankaitiene. Prieiga per Internetą: <http://verslas.banga.lt/lt/leidinys.full/4017a0ebad2d1> [žiūrėta 2010-10-04].
18. Finansų ministerijos informacijos apie struktūrinius fondus tinklapis. Prieiga per Internetą: <http://www.esfondi.lv/page.php?id=567> [žiūrėta 2011-02-12].
19. Griškevičius A. (2002). *Transporto investicijų projektų kompleksinio vertinimo metodika*. Vilnius: Technika. p. 5, p. 9, p. 95-106.
20. Juknys R. (2008). *Darnus vystymasis*.
21. Kardelis K. (2002). *Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai*. Kaunas: Liucilijus.
22. Kardelis K. (2007). *Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai*. Kaunas: Liucilijus. p. 257.
23. *Kiek reikia skaidrumo leidžiant ES pinigus?* (2006). TRANSPERENCY INTERNATIONAL Lietuvos skyrius. Vilnius. p. 30.
24. Laikinojo Lietuvos 2004-2006 m. BPD priežiūros komiteto 2004 m. vasario 5 d. patvirtintas *BPD priedas*. p. 13.
25. Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos. (2004). *Automobilių kelių investicijų vadovas*. Vilnius.
26. Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos 2003 m. sausio 13 d. informacinis pranešimas „*Dėl statinių projektavimo ir inžinerinių paslaugų*“.
27. Lietuvos Respublikos finansų ministro 2006 m. liepos 13 d. įsakymas „*Dėl Lietuvos 2004-2006 m. bendrojo programavimo dokumentų apskaičiavimo*“ // Valstybės žinios. (2006). Nr. 84-3315. Prieiga per Internetą: http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc l?p_id=281084&p_query=&p_tr2=> [žiūrėta 2011-03-12].
28. Lietuvos Respublikos finansų ministro 2005 m. vasario 4 d. įsakymas „*Dėl Lietuvos Respublikos finansų ministro 2004 m. sausio 28 d. įsakymo Nr. 1K-033 „Lietuvos 2004-2006 m. bendrojo programavimo dokumento priemonių ir projektų, finansuojamų įgyvendinant šias priemones, administravimo ir finansavimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo*“ // Valstybės žinios. (2005). Nr.21-667. Prieiga per Internetą: http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc l?p_id=270246&p_query=&p_tr2=> [žiūrėta 2011-03-10]
29. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. balandžio 2 d. įsakymas Nr. 3-152 „*Dėl 2004 metų gairių pareiškėjams pagal Lietuvos 2004-2006 m. bendrojo programavimo dokumento 1.1 priemonę, Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas*“ // Valstybės žinios. (2004). Nr. 59-2093.
30. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. spalio 3 d. įsakymas Nr. 3-432 „*Dėl 2005 metų gairių pareiškėjams pagal Lietuvos 2004-2006 m. bendrojo programavimo dokumento 1.1 priemonę, Transporto infrastruktūros prieinamumo ir paslaugų kokybės gerinimas*“ // Valstybės žinios. 2005-10-11, Nr. 121-4348; 2005-10-13, Nr. 122.

31. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimas Nr. 649 „Dėl institucijų, atsakingų už Europos Sąjungos struktūrinių fondų lėšų, skirtų Lietuvos 2004-2006 metų bendrojo programavimo dokumentui įgyvendinti, administravimą, atsakomybės ir funkcijų paskirstymo“ // Valstybės žinios (2001). Nr. 48-1676, Nauja nutarimo redakcija paskelbta: Valstybės žinios. (2003), Nr. 88-3999. (2005), Nr. 51-1700.
32. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimas Nr. 935 „Dėl Lietuvos 2004-2006 metų bendrojo programavimo dokumento patvirtinimo“ // Valstybės žinios. (2004). Nr. 123-4486.
33. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. sausio 25 d. nutarimas Nr. 108 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“ // Valstybės žinios: (2002). Nr. 10-363. Prieiga per Internetą:
<http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=159187&p_query=&p_tr2=>
[žiūrėta 2011-03-18].
34. Lileikienė A., Šaparnis G., Tamošiūnas T. (2004). *Magistro darbo rengimo metodika*. Šiaulių universitetas. VšĮ Šiaulių leidykla.
35. Martinkus B., Neverauskas B., Sakalas A. (2000). *Aiškinamasis įmonės vadybos terminų žodynas*. Kauno technologijos universitetas. Kaunas, Technologija.
36. Nacionalinė darnaus vystymosi strategija. (2003).
37. Nakrošis V. (2003). *Europos Sąjungos regioninė politika ir struktūrinių fondų valdymas*. Vilnius: Eugrimas. p.15-16.
38. Neverauskas B., Stankevičius V., Viliūnas V. (2005). *Projektų valdymas*. Kaunas: Technologija.
39. *Planuojamas ES struktūrinės paramos naudojimas Lietuvoje ir kitose naujosiose narėse*. Prieiga per Internetą: <http://iz.euro.lt/lit/Planuojamas_ES_strukturines_paramos_naud/248/1/1> [žiūrėta 2011-01-09]
40. Ragauskienė, E. (2007). *Regioninės politikos Lietuvoje įgyvendinimo instrumentai*. Prieiga per Internetą: <<http://www.leidykla.vu.lt/inetleid/ekonom/72/str.php?aid=6>> [žiūrėta 2011-01-06].
41. *Regioninės plėtros įstatymo pakeitimo įstatymas* (2002 m. gruodžio 10 d. Nr. IX-1285). Prieiga per Internetą:
http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=197711 [žiūrėta 2010-11-20].
42. *Siūlymai dėl mokslinių tyrimų ir eksperimentinės plėtros prioritetinių krypčių nustatymo*. Studijos santrauka. Prieiga per Internetą:
http://www.lmt.lt/STUDIJS/TEKSTAS/Priorit_santr%202006%2007%2011%20galutine.doc
[žiūrėta 2010-11-09].
43. Štreimikienė, D. (2000). *Teoriniai regionų plėtros aspektai*. Organizacijų vadyba: sisteminiai tyrimai. Kaunas: VDU.
44. Tamošiūnas, T. (2004). *Šiaulių regiono plėtros tendencijos*. Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos. Nr. 4, p. 279-284.
45. *Tarptautinių žodžių žodynas*. (1985). Vilnius: Enciklopedijų redakcija.

46. *The Rio declaration on environment and development*. (1992).
47. Tijūnaitienė R., Giedrikienė L., (2002). *Globalizacija versus regionalizmas*. Regionų plėtros vadyba. Tarptautinės konferencijos pranešimų medžiaga. Kaunas: Technologija. 193 p.
48. Transporto ir kelių instituto studija „Projektų vertinimo metodinės rekomendacijos TID“. (2004). Vilnius.
49. Vaitekūnas S. (2001). *Lietuvos regionų problema Europos Sąjungos kontekste*. Regionų plėtra. p. 306-317.
50. Viešųjų pirkimų tarnybos prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės direktoriaus 2006 m. gruodžio 27 d. įsakymas Nr. 1S-82 dėl Viešųjų pirkimų tarnybos prie Lietuvos Respublikos vyriausybės direktoriaus 2003 m. gruodžio 31 d. Nr. 1S-121 „Dėl standartinių pirkimo dokumentų patvirtinimo“ pakeitimo“ Prieiga per Internetą:
<http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=290638&p_query=&p_tr2=>
[žiūrėta 2011-02-10].
51. Verslo žinios: konsultacijos vadovui. (2003). Nr. 1.
52. Zuzevičiūtė V., Žvinienė. (2007). *Projektų rengimas ir valdymas*. Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas.
53. Žurnalas Veidas. Nr. 16. 2011-04-18. p. 26-27.

Interneto šaltiniai:

54. www.proinno-europe.eu/extranet/admin/uploaded.../EIS_2005.pdf [žiūrėta 2011-02-25]
55. <http://www.snaujienos.lt/the-news/lt/miesto-naujienos/6418-oras-svarinamas-apgaule->
[žiūrėta 2010-12-10]
56. www.ivpk.lt/dokumentai/stratproj2009.doc [žiūrėta 2011-04-18]
57. www.am.lt/VI/article.php3?article_id=7206 [žiūrėta 2011-03-15]
58. <http://www3.lrs.lt/docs2/WGJHGSQX.DOC> [žiūrėta 2011-04-10]
59. <http://lkz.mch.mii.lt/Zodynas/Visas.asp> [žiūrėta 2011-02-02]
60. <http://www.transp.lt/lt/veikla/nuostatai> [žiūrėta 2011-03-09]
61. <http://www.valstybes.lt/index.php?id=8701&lang=lt> [žiūrėta 2011-02-05]
62. <http://www.ukmin.lt/lt/strategija/doc/n.lis.pr.-2005-11-22,nr.1270.doc> [žiūrėta 2010-11-09]
63. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=270246&p_query=&p_tr2
[žiūrėta 2010-11-09]
64. http://aplinkotyra.vdu.lt/uploads/file/moduliai/darnus_vystymasis/darnus_vystymasis_Paskaitu_medziaga/pDarnaus_vystymosi_koncepcijos_esme.pdf [žiūrėta 2011-02-08]

65. <http://lt.wikipedia.org/wiki/Monitoringas> [žiūrėta 2011-03-05]
66. <http://lt.wikipedia.org/wiki/PHARE> [žiūrėta 2010-12-08]
67. http://www.civitas.lt/files/Tyrimas_ES_paramos_panaudojimo_efektyvumas_Pirmines_pastabos.pdf. [žiūrėta 2011-02-15]
68. http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=46699&p_query=&p_tr2=2 [žiūrėta 2010-09-28]
69. <http://www.susa.lt/surasymas-446-moncula.html> [žiūrėta 2010-09-18]
70. http://lt.wikipedia.org/wiki/Vilniaus_metropolitenas [žiūrėta 2011-02-19]
71. <http://www.finmin.lt> [žiūrėta 2011-02-23]
72. <http://aplinka.vilnius.lt/naujienos.html> [žiūrėta 2011-02-23]
73. http://www.euro.lt/documents/poveikio_tyrimai/2004/Strukturiniai_fondai_ataskaita_lt.pdf [žiūrėta 2011-02-22]

PRIEDAI