

LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTRO,
LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTRO
IR LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRO
Į S A K Y M A S

DĖL SANGLAUDOS FONDO STRATEGIJOS 2004–2006 METAMS PATVIRTINIMO

2004 m. vasario 20 d. Nr. 1K-054/D1-79/3-99
Vilnius

Siekdami užtikrinti efektyvų ir veiksmingą Europos Sąjungos Sanglaudos fondo paramos lėšų 2004–2006 metų laikotarpiu įsisavinimą Lietuvos Respublikoje bei atsižvelgdami į Europos Tarybos 1994 m. gegužės 16 d. reglamento Nr. 1164/94, įsteigiančio Sanglaudos fondą, Europos Tarybos 1999 m. birželio 21 d. reglamento Nr. 1265/1999, iš dalies pakeičiančio Europos Tarybos reglamento Nr. 1164/94, įsteigiančio Sanglaudos fondą, II priedą, nuostatas:

1. T v i r t i n a m e Sanglaudos fondo strategiją 2004–2006 metams (pridedama).
2. Į p a r e i g o j a m e Finansų ministerijos Finansinės paramos departamentą paskelbti 1 punkte nurodytą strategiją Finansų ministerijos interneto tinklalapyje.

FINANSŲ MINISTRĖ

DALIA GRYBAUSKAITĖ

APLINKOS MINISTRAS

ARŪNAS KUNDROTAS

SUSISIEKIMO MINISTRAS

ZIGMANTAS BALČYTIS

PATVIRTINTA

Lietuvos Respublikos finansų ministro,
Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir
Lietuvos Respublikos susisieikimo ministro
2004 m. vasario 20 d. įsakymu Nr. 1K-054/D1-
79/3-99

SANGLAUDOS FONDO STRATEGIJA 2004–2006 METAMS

I DALIS. BENDROSIOS NUOSTATOS

I. SANGLAUDOS FONDAS – ES STRUKTŪRINĖS POLITIKOS PRIEMONĖ

**PIRMASIS SKIRSNIS
TEISINIS PAGRINDIMAS**

1. 1993 metų lapkričio 1 dieną įsigaliojusios Europos Sąjungos (Mastrichto) sutarties XIV skyriuje „Ekonominė ir socialinė sanglauda“ teigiama, kad Bendrija per Europos Sąjungos (toliau – ES) struktūrinius fondus (Europos žemės ūkio orientavimo ir garantijų fondo (toliau – ŽŪOGF) Orientavimo skyrių, Europos socialinį fondą (toliau – ESF), Europos regioninės plėtros fondą (toliau – ERPF), Žuvininkystės orientavimo finansinę priemonę (toliau – ŽOFP)), Europos investicijų banką (toliau – EIB) ir kitas esamas finansų įstaigas stiprina ekonominę ir socialinę sanglaudą siekdama sumažinti įvairių regionų išsivystymo lygio skirtumus.

Tame pačiame skyriuje nurodoma, kad Bendrijos Taryba Europos Komisijos siūlymu, gavusi Europos Parlamento pritarimą ir pasikonsultavusi su Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu bei Regionų komitetu, vienbalsiai nustato ES struktūrinių fondų uždavinius, prioritetinius tikslus bei organizaciją, taip pat pagrindines ES struktūriniams fondams taikomas taisykles ir nuostatas, ES struktūrinių fondų tarpusavio koordinavimą ir jų koordinavimą su kitomis finansų institucijomis. Europos Sąjungos sutartyje

taip pat nurodoma, kad Tarybos įsteigtas Sanglaudos fondas teiks finansinę paramą projektams aplinkos apsaugos srityje ir transeuropiniams tinklams transporto infrastruktūros srityje.

2. Vadovaudamasi Europos Sąjungos sutarties nuostatomis, Europos Bendrijos Taryba 1994 m. gegužės 16 d. reglamentu Nr. 1164/94, įsteigiančiu Sanglaudos fondą, kurio pakeitimai buvo atlikti Tarybos 1999 m. birželio 21 d. reglamentu Nr. 1264/1999, iš dalies pakeičiančiu Reglamentą Nr. 1164/94, įsteigiantį Sanglaudos fondą, ir 1999 m. birželio 21 d. reglamentu Nr. 1265/1999, iš dalies pakeičiančiu Reglamento Nr. 1164/94, įsteigiančio Sanglaudos fondą, II priedą, įsteigė Sanglaudos fondą.

Sanglaudos fondo keliamas tikslas – prisidėti prie Bendrijos ekonominės ir socialinės sanglaudos stiprinimo mažinant skirtumus tarp mažiau išvystytų bei aukštą išsivystymo lygį pasiekusių ES regionų.

Minėtas reglamentas taip pat nustato Sanglaudos fondo remtinas priemones, galimas paramos formas, dydžius ir sąlygas bei pagrindinius projektų tvirtinimo, įgyvendinimo, priežiūros ir vertinimo principus.

3. Detaliau Sanglaudos fondo valdymo ir kontrolės sistemą nustato Europos Komisijos 2002 m. liepos 29 d. reglamentas Nr. 1386/2002, nustatantis išsamias Tarybos reglamento Nr. 1164/94 įgyvendinimo taisykles dėl Sanglaudos fondo paramos valdymo ir kontrolės sistemų bei finansinių koregavimų atlikimo tvarkos, o išlaidų priemonėms, kurios iš dalies finansuojamos iš Sanglaudos fondo, tinkamumo sąlygos pateikiamos Europos Komisijos 2003 m. sausio 16 d. reglamente Nr. 16/2003, nustatančiame specialias Tarybos reglamento Nr. 1164/94 įgyvendinimo taisykles dėl išlaidų priemonėms, kurias iš dalies finansuoja Sanglaudos fondas, tinkamumo.

ANTRASIS SKIRSNIS SANGLAUDOS FONDO REMIAMOS SRITYS

4. Iš Sanglaudos fondo parama teikiama investicijų projektams dviejuose sektoriuose, tai yra:

4.1. aplinkosaugos sektoriuje projektams, kuriais siekiama Europos Sąjungos sutartyje apibrėžtų ES aplinkos politikos tikslų ir kurie yra susiję su ES aplinkosaugos direktyvų reikalavimų įgyvendinimu. Be to, šie projektai turi atitikti Darnaus vystymosi veiksmų programos prioritetus;

4.2. transporto sektoriuje projektams, kuriais renovuojama ir/arba plėtojama šalies transporto infrastruktūra, kuri yra sudėtinė transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) dalis arba užtikrina priėjimą prie jų.

5. Sanglaudos fondo lėšos taip pat gali būti skiriamos kaip techninė parama, tokiu būdu užtikrinant tinkamą projektų kokybę, tai yra jų parengimą, valdymą ir poveikį. Tokio pobūdžio parama gali būti teikiama:

5.1. horizontalioms priemonėms, tokioms kaip palyginamosios studijos, kurios yra skirtos Bendrijų paramos poveikiui ir efektyvumui įvertinti;

5.2. priemonėms ir studijoms, skirtoms projektams įvertinti, patvirtinti arba prižiūrėti;

5.3. priemonėms ir studijoms, būtinoms projektų įgyvendinimui suderinti;

5.4. ekonominėms/finansinėms studijoms;

5.5. poveikiui aplinkai vertinti;

5.6. projektų techninei ir finansinei ekspertizei;

5.7. projektų konkursinei ir techninei dokumentacijai rengti;

5.8. projektams valdyti.

TREČIASIS SKIRSNIS SANGLAUDOS FONDO PARAMOS TINKAMUMAS IR PASKIRSTYMAS

6. ES šalys narės gali gauti paramą iš Sanglaudos fondo, jei atitinka šiuos reikalavimus:

6.1. jų bendrasis nacionalinis produktas (toliau – BNP) yra mažesnis nei 90 proc. Bendrijų BNP vidurkio;

6.2. jos turi programą, kuria vadovaudamasi siekia atitikti ekonominei konvergencijai keliamas sąlygas;

6.3. Sanglaudos fondo parama taip pat susijusi su makroekonominėmis sąlygomis, nustatytomis Europos Sąjungos sutarties 104 straipsnyje, įpareigojančiomis šalis nares vengti pernelyg didelio biudžeto deficito.

7. 2000–2006 metų laikotarpiu keturios šalys (Ispanija, Portugalija, Graikija ir Airija) yra nurodytos kaip galinčios gauti paramą iš Sanglaudos fondo. Pagal Belgijos Karalystės, Danijos Karalystės, Vokietijos Federacinės Respublikos, Graikijos Respublikos, Ispanijos Karalystės, Prancūzijos

Respublikos, Airijos, Italijos Respublikos, Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės, Nyderlandų Karalystės, Austrijos Respublikos, Portugalijos Respublikos, Suomijos Respublikos, Švedijos Karalystės, Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės (Europos Sąjungos valstybių narių) ir Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos, Slovakijos Respublikos sutartį dėl Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos stojimo į Europos Sąjungą (Žin., 2004, Nr. 1-1) nuo įstojimo dienos iki 2006 m. gruodžio 31 d. Čekijos Respublika, Estija, Kipras, Latvija, Lietuva, Vengrija, Malta, Lenkija, Slovėnija ir Slovakijos Respublika taip pat galės gauti paramą iš Sanglaudos fondo.

8. Sanglaudos fondo biudžeto dalis kiekvienai šaliai narei, kuri nurodyta kaip galinti gauti paramą iš šio fondo, nustatoma vadovaujantis šiais trimis pagrindiniais kriterijais:

- 8.1. gyventojų skaičiumi;
- 8.2. BNP dalimi, tenkančia vienam gyventojui;
- 8.3. teritorijos plotu.

9. Sanglaudos fondo 2000–2006 metų biudžetą sudaro 18 milijardų eurų 1999 metų kainomis. 2004–2006 metų laikotarpiu numatyta bendra lėšų suma naujoms šalims narėms yra 7,5905 milijardo eurų 1999 metų kainomis, iš kurių Lietuvai teks nuo 6,15 proc. iki 8,17 proc. minėtos sumos. Numatyta parama Lietuvai iš Sanglaudos fondo einamosiomis kainomis 2004–2006 metais sudaro 614,11 mln. eurų, iš kurių kiekvienais metais gali būti skiriama:

- 9.1. 2004 m. – iki 209,71 mln. eurų;
- 9.2. 2005 m. – iki 176,19 mln. eurų;
- 9.3. 2006 m. – iki 228,21 mln. eurų.

10. ES finansinės paramos atveju galioja bendra taisyklė, kad metinė parama iš Sanglaudos fondo kartu su parama iš ES struktūrinių fondų šaliai negali viršyti 4 proc. jos BNP. Šis apribojimas koreguoja bendrus paramos iš Sanglaudos fondo teikimo principus.

KETVIRTASIS SKIRSNIS PRIEMONIŲ TINKAMUMAS

11. Iš Sanglaudos fondo iš dalies finansuojami tik dideli ir ypač svarbūs projektai. Todėl parama iš šio fondo gali būti teikiama tik iš anksto numatytiems ir su Europos Komisija suderintiems priemonėms, kurios gali būti šių keturių tipų:

11.1. projektai, tai yra ekonomiškai nedalomų darbų seka su tiksliais techninėmis funkcijomis ir nustatytais tikslais;

11.2. techniškai ir finansiškai nepriklausomi projektų etapai, kurie taip pat gali apimti parengiamąsias galimybių ir technines studijas ir kurie gali būti įgyvendinti nepriklausomai nuo kitų projekto etapų;

11.3. strateginiu požiūriu susijusių projektų grupės. Projektai gali būti sujungti į grupę, jei jie atitinka šiuos tris kriterijus:

11.3.1. jie vykdomi toje pačioje teritorijoje arba priklauso tam pačiam transporto koridoriui;

11.3.2. jie atliekami pagal bendrą tai teritorijai/sričiai planą (pavyzdžiui, upių baseinai arba transporto koridoriai);

11.3.3. už jų koordinavimą bei priežiūrą atsakinga viena institucija;

11.4. projektų schemas, kurios yra naudojamos smulkiems projektams finansuoti per tarpines institucijas, laikantis tikslų susitarimo pagrindu nustatytų principų.

12. 11 punkte nurodytiems priemonėms taip pat keliamas reikalavimas, kad jos būtų aukštos kokybės ir turėtų žymų teigiamą poveikį aplinkai ar transporto tinklo būklei. Iš Sanglaudos fondo gali būti finansuojamos techninės paramos priemonės (I dalies I skyriaus antrasis skirsnis „Sanglaudos fondo remiamos sritys“), tačiau tik tuo atveju, jei parodomas aiškus jų ryšys su iš Sanglaudos fondo finansuojamais projektais.

PENKTASIS SKIRSNIS PARAMOS APIMTYS IR SĄLYGOS

13. Iš Sanglaudos fondo gali būti finansuojama iki 80–85 proc. projekto viešųjų ar jas atitinkančių išlaidų. Paramos iš Sanglaudos fondo konkrečiam projektui dalis gali būti sumažinta, jei numatoma įgyvendinti priemonė generuoja pajamas ir/arba jai galima pritaikyti principą „Teršėjas moka“.

14. Tuo atveju, kai projektas finansuojamas ne tik iš Sanglaudos fondo, bet ir kitomis ES finansinėmis priemonėmis (išskyrus finansavimą iš ES struktūrinių fondų), ES parama projektui neturi viršyti 90 proc. visų tinkamų projekto išlaidų.

15. Parengiamosios studijos ir techninės paramos priemonės, įskaitant Europos Komisijos inicijuotąsias, gali būti finansuojamos iš Sanglaudos fondo iki 100 proc. visos jų vertės.

16. Pagrindinės paramos iš Sanglaudos fondo sąlygos yra susijusios su minimalaus projekto dydžio reikalavimu bei šaliai skiriamų lėšų pasiskirstymu tarp dviejų remtinų veiklos sričių, tai yra:

16.1. Europos Komisijai dėl paramos iš Sanglaudos fondo teikiamo projekto vertė turi būti ne mažesnė kaip 10 mln. eurų, kadangi Sanglaudos fondas yra skirtas didelės apimties projektų finansavimu. Išimtiniais atvejais, pritarus Europos Komisijai, projekto vertė gali būti mažesnė nei 10 mln. eurų;

16.2. kadangi iš Sanglaudos fondo gali būti remiami transporto plėtros ir aplinkosaugos projektai, Europos Komisija laikosi nuostatos išlaikyti vienodą Sanglaudos fondo paramos paskirstymą šiems dviem sektoriams. Vadovaujantis šia nuostata, Sanglaudos fondo išteklių kiekvienai šaliai narei, kuriai teikiama parama iš šio fondo, turi būti paskirstyti po lygiai aplinkosaugos ir transporto projektams per visą finansavimo laikotarpį. Todėl naujosios šalys narės, gaunančios paramą iš Sanglaudos fondo, yra įsipareigojusios 2004–2006 metų laikotarpiu išlaikyti investicijų į minėtus sektorius balansą. Vis tik šiam principui būdingas tam tikras lankstumas, sudarantis prielaidas išimtiniais atvejais.

ŠEŠTASIS SKIRSNIS

SANGLAUDOS FONDO IR ES STRUKTŪRINIŲ FONDŲ SKIRTUMAI

17. Nors tiek Sanglaudos fondas, tiek ES struktūriniai fondai yra ES struktūrinės politikos finansinės priemonės, kuriomis iš dalies finansuojami projektai šalių narių prioritėtinėse srityse, galima išskirti daugelį Sanglaudos fondo ir ES struktūrinių fondų skirtumų, kurių pagrindiniai būtų šie:

17.1. parama iš Sanglaudos fondo teikiama šalims, o ne regionams, kaip iš struktūrinių fondų;

17.2. šalys narės finansavimą iš Sanglaudos fondo gali gauti, jei jų BNP yra mažesnis nei 90 proc. ES vidurkio. Tuo tarpu iš ES struktūrinių fondų 1-ojo tikslo regionai gali gauti paramą, kai regiono bendras vidaus produktas (toliau – BVP) yra mažesnis nei 75 proc. ES vidurkio. Sanglaudos fondo ir ES struktūrinių fondų paramos dalis projektams taip pat skiriasi. ES iš Sanglaudos fondo gali skirti iki 80–85 proc. projekto vertės, tuo tarpu maksimali finansavimo iš ES struktūrinių fondų dalis yra 75 proc.;

17.3. skirtingos yra Sanglaudos fondo ir ES struktūrinių fondų valdymo procedūros. Parama iš Sanglaudos fondo skiriama kiekvienam konkrečiam projektui. Tuo tarpu ES struktūriniai fondai remiasi programomis (šalies narės Vyriausybė ir Europos Komisija susitaria dėl daugiamečių, daugiasektoriinių paramos kryptių, kurios įgyvendinamos pagal šalies Bendrąjį programavimo dokumentą (toliau – BPD)). Todėl kiekvieno projekto paraiška paramai iš Sanglaudos fondo gauti pateikiama Europos Komisijos Regioninės politikos generaliniam direktoratui individualiai, ir Europos Komisija sprendimą dėl kiekvieno projekto finansavimo priima atskirai.

II. ISPA – PASIRUOŠIMO SANGLAUDOS FONDUI PRIEMONĖ

PIRMASIS SKIRSNIS

PASKIRTIS IR TIKSLAS

18. ISPA yra pasirengimo narystei ES struktūrinės politikos priemonė, kuri kaip ir PHARE, SAPARD, yra skirta kitų finansinių išteklių panaudojimui ypač svarbių projektų įgyvendinimui skatinti Vidurio ir Rytų Europos šalyse kandidatėse. Konkrečiai ISPA finansinės paramos programa yra skirta padėti minėtoms šalims priartinti aplinkosaugos ir transporto būklę prie ES šalių būklės.

19. ISPA finansinės paramos programos tikslas yra prisidėti prie stojimo partnerystės tikslų įgyvendinimo kiekvienoje paramą gaunančioje šalyje ir prisidėti siekiant atitikti nacionalinius aplinkosaugos ir transporto sektorių plėtros ir kokybės gerinimo tikslus.

20. ISPA yra Sanglaudos fondo prototipas, įsteigtas 2000–2006 metų laikotarpiui Europos Tarybos 1999 m. birželio 21 d. reglamentu Nr.1267/1999, parengiančiu struktūrinės pasirengimo narystei politikos instrumentą.

ANTRASIS SKIRSNIS ISPA REMIAMOS SRITYS

21. Iš ISPA programos lėšų gali būti iš dalies finansuojami projektai dvejose srityse:

21.1. aplinkos srityje parama iš ISPA teikiama ES aplinkosaugos politikai įgyvendinti. Remiamos aplinkosaugos priemonės, kuriomis šalys kandidatės siekia atitikti Bendrijų aplinkosaugos reikalavimus ir stojimo partnerystės tikslus;

21.2. transporto sektoriuje iš ISPA programos lėšų kuriamas transeuropinis transporto tinklas (Europos Parlamento ir Tarybos 1996 m. liepos 23 d. sprendimas Nr. 1692/96, pateikiantis Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros). 1999 m. Europos Komisijos 1999 m. birželio 29 d. Transporto infrastruktūros poreikių įvertinimo (TINA) ataskaitoje, kuriai Lietuvoje buvo pritarta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. lapkričio 10 d. posėdžio protokolu Nr. 10, tai apibrėžiama kaip ISPA tikslas transporto srityje.

22. ISPA lėšos taip pat gali būti panaudotos techninės paramos priemonėms finansuoti, pavyzdžiui, parengiamosioms studijoms rengti, taip užtikrinant projektų paruošimo, valdymo kokybę ir didelį poveikį.

TREČIASIS SKIRSNIS ISPA PARAMOS TINKAMUMAS IR PASKIRSTYMAS

23. Europos Komisija ISPA lėšų paskirstymą tarp Vidurio ir Rytų Europos šalių kandidačių nustatė pagal panašius kriterijus kaip ir Sanglaudos fondui taikomus, tai yra:

23.1. gyventojų skaičių;

23.2. BVP dalį, tenkančią vienam gyventojui;

23.3. teritorijos plotą.

24. Vadovaujantis 23 punkte nurodytais kriterijais, galima parama Lietuvai sudarė nuo 4 proc. iki 6 proc. viso ISPA biudžeto, tai yra kasmet numatant 42–61 milijoną eurų paramos.

KETVIRTASIS SKIRSNIS PRIEMONIŲ TINKAMUMAS

25. Taip pat, kaip ir iš Sanglaudos fondo, iš ISPA lėšų finansuojami tik iš anksto su Europos Komisija suderinti projektai, tai yra priemonės, nurodytos kaip projektai, projektų studijos, projektų grupės arba projektų schemas. Šios priemonės turi būti geros kokybės ir turėti didelį poveikį aplinkai arba transporto tinklų būklei.

PENTKASIS SKIRSNIS PARAMOS APIMTYS IR SĄLYGOS

26. ISPA parama gali būti teikiama kaip negražintina tiesioginė parama, gražintina parama ar kita paramos forma. ISPA paramos dalis gali sudaryti ne daugiau kaip 75 proc. projekto vertės. Tik techninės paramos priemonės gali būti finansuojamos iš ISPA lėšų iki 100 proc. jų vertės.

27. ISPA finansuojamų projektų vertė negali būti mažesnė nei 5 mln. eurų. Be to, per ISPA paramos laikotarpį, tai yra 2000–2006 m., turi būti išlaikytas investicijų į aplinkos ir transporto sektorius balansas.

ŠEŠTASIS SKIRSNIS SANGLAUDOS FONDO IR ISPA SKIRTUMAI

28. Nors finansavimo pagal ISPA paramos programą taisyklės yra labai panašios į Sanglaudos fondo, galima išskirti tokius pagrindinius šių priemonių skirtumus:

28.1. ISPA finansuojami projektai gali būti mažesni, tai yra projekto vertė turi būti ne mažesnė kaip 5 mln. eurų. Tuo tarpu iš Sanglaudos fondo finansuojamų projektų vertė turi sudaryti mažiausiai 10 mln. eurų;

28.2. ISPA paramos dalis negali būti didesnė kaip 75 proc. bendros projekto vertės, iš Sanglaudos fondo skiriamos lėšos gali sudaryti iki 85 proc. projekto vertės;

28.3. Sanglaudos fondo ir ISPA įgyvendinimo sistemos taip pat yra šiek tiek skirtingos. ISPA programa įgyvendinama pagal Decentralizuotą įgyvendinimo sistemą (DIS). Pagal šią sistemą Europos Komisija tikrina viešųjų pirkimų dokumentus iš anksto bei atlieka labai nuodugnią projektų priežiūrą. Sanglaudos fondo valdymas yra visiškai decentralizuotas, o Europos Komisijos kontrolė atliekama tik visiškai įgyvendinus projektą.

29. ISPA paramos programos įgyvendinimas yra pasirengimas panaudoti Sanglaudos fondo lėšas. Todėl įgyta patirtis bei iki narystės ES sukurtos sistemos bus naudojamos iš Sanglaudos fondo iš dalies finansuojamiems projektams įgyvendinti bei paramai valdyti. Naudojantis parama iš ISPA programos, pradėti darbai aplinkosaugos ir transporto infrastruktūros srityse bus tęsiami toliau juos finansuojant iš Sanglaudos fondo lėšų. Lietuvos patirtis įgyvendinant ISPA programą bei detalus ISPA projektų sąrašas pateikiamas 1 priede.

III. SANGLAUDOS FONDO VALDYMAS LIETUVOJE

30. Valdant Sanglaudos fondą tiesiogiai dalyvauja tiek ES, tiek Lietuvos institucijos. Tokia sistema pasirinkta atsižvelgus į remiamų projektų mastą ir svarbą.

PIRMASIS SKIRSNIS EUROPOS SĄJUNGOS INSTITUCIJŲ VAIDMUO

31. Kadangi Sanglaudos fondas yra ES finansinė priemonė, jį valdant dalyvauja šios ES institucijos:

31.1. Europos Parlamentas, kuris tvirtina ES biudžetą, kartu ir Sanglaudos fondo lėšas kiekvienam finansiniam laikotarpiui;

31.2. Europos Taryba, kurios sprendimu priimtas reglamentas, įsteigiantis Sanglaudos fondą ir nustatantis jo išteklių paskirstymą šalims narėms bei įtvirtinantis pagrindines valdymo taisykles;

31.3. Europos Komisija, kuriai tenka pagrindinis Sanglaudos fondo valdymo ES lygiu vaidmuo, yra atsakinga už projektų patvirtinimą ir jų įgyvendinimo priežiūrą, potencialaus ir realaus kiekvieno projekto poveikio įvertinimą. Įgyvendinus projektą, Europos Komisija patvirtina galutinę projekto įgyvendinimo ataskaitą. Šiai funkcijai atlikti Europos Komisija gali pasitelkti ekspertus.

ANTRASIS SKIRSNIS LIETUVOS INSTITUCIJŲ VAIDMUO

32. Tiesioginė atsakomybė už projektų valdymą ir finansinę kontrolę tenka šalims narėms. Sanglaudos fondo valdymą reglamentuojantys teisės aktai nurodo keletą institucijų, kurios dalyvauja valdant šį fondą šalyje narėje.

33. Pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. rugpjūčio 24 d. nutarimą Nr. 1026 „Dėl Europos Sąjungos Sanglaudos fondo administravimo Lietuvoje“ (Žin., 2001 Nr. 74-2596) institucinė Sanglaudos fondo valdymo struktūra nuo Lietuvos Respublikos įstojimo į ES dienos bus tokia:

33.1. Finansų ministerija – vadovaujančioji ir mokėjimo institucija;

33.2. Aplinkos ministerija – tarpinė institucija aplinkos apsaugos srityje;

33.3. Susisiekimo ministerija – tarpinė institucija transporto infrastruktūros srityje.

34. 33 punkte nurodytą nutarimą numatoma papildyti detalizuojant Sanglaudos fondo administravimo funkcijų pasidalinimą Lietuvoje. Sanglaudos fondo administravimo sistema bus paremta dabartine ISPA paramos programos valdymo sistema, panaudojant patirtį, įgytą valdant ISPA lėšas. Institucijos, dalyvaušiančios administruojant Sanglaudos fondą Lietuvoje:

34.1. vadovaujančioji institucija yra atsakinga už bendrą Sanglaudos fondo finansuojamų projektų valdymą ir koordinavimą. Ji taip pat atsako už valdymo ir kontrolės sistemos, skirtos tinkamam Sanglaudos fondo lėšų administravimui užtikrinti, sukūrimą. Numatoma, kad vadovaujančiosios institucijos funkcijas atliks Lietuvos Respublikos finansų ministerijos Finansinės paramos departamentas.

34.2. Mokėjimo institucija tvirtina išlaidas, pagal kurias, esant pareikalavimui, atliekami mokėjimai iš Sanglaudos fondo. Ji atsako už finansinį paramos valdymą, tai yra moka paramos lėšas ir numato sutarčių sudarymo bei finansavimo srautus, tvarko Sanglaudos fondo ir bendrojo finansavimo lėšų apskaitą. Ši institucija atlieka finansinio tarpininko tarp Įgyvendinančiosios institucijos ir Europos Komisijos vaidmenį. Jai taip pat priskirta finansinės priežiūros funkcija. Numatoma, kad mokėjimo institucijos funkcijas atliks Lietuvos Respublikos finansų ministerijos Nacionalinio fondo departamentas.

34.3. Tarpinė institucija vykdo vadovaujančiosios institucijos pavestas funkcijas ir atlieka tarpinį iš Sanglaudos fondo lėšų finansuojamų projektų koordinavimą ir priežiūrą. Numatoma, kad tarpinių institucijų funkcijas atliks atitinkamai Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija.

34.4. Įgyvendinančioji institucija yra tiesiogiai atsakinga už iš Sanglaudos fondo iš dalies finansuojamų projektų įgyvendinimą. Numatoma, kad įgyvendinančiosios institucijos funkcijas atliks atitinkamai Transporto investicijų direkcija ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūra.

34.5. Galutinis naudos gavėjas – institucija, gaunanti paramą. Numatoma, kad transporto sektoriuje galutiniai naudos gavėjai bus ne tik Lietuvos automobilių kelių direkcija ir AB „Lietuvos geležinkeliai“, bet ir Valstybinio Klaipėdos jūrų uosto direkcija, kai kurios didžiųjų miestų savivaldybės ir kiti. Aplinkos sektoriuje numatomi galutiniai naudos gavėjai yra savivaldybių įsteigtos įmonės bei kiti ūkio subjektai.

35. Priežiūros komitetas yra skirtas diskusijoms, sprendimams dėl projekto papildymų, finansavimo planų ar techninių sprendimų pakeitimo poreikiui aptarti bei kitiems klausimams. Priežiūros komitetui priskirtos projektų vykdymo priežiūros funkcijos. Priežiūros komiteto veiklos forma – posėdžiai. Komiteto posėdžiai turėtų vykti ne rečiau kaip du kartus per metus. Juose dalyvauja tiek Europos Komisijos, tiek Lietuvos institucijų paskirti atstovai. EIB bei už projekto vykdymą atsakingų ar tiesiogiai su projektu susijusių regioninių ir vietinių institucijų atstovai taip pat turi teisę dalyvauti Priežiūros komitetų posėdžiuose.

36. Lietuvos Respublikos valstybės kontrolė arba išorinis auditorius atlieka galutinį kiekvieno Sanglaudos fondo projekto vertinimą.

II DALIS. TRANSPORTO PLĖTROS STRATEGIJA SANGLAUDOS FONDO ATŽVILGIU

37. Transportas yra svarbi Lietuvos Respublikos ekonominės ir socialinės infrastruktūros dalis, turinti tiesioginės įtakos šalies ekonominiam augimui per vidaus ir užsienio prekybą, turizmą. Transporto infrastruktūros plėtrą numatoma užtikrinti remiantis esama būkle, tai yra esamais eismo poreikiais ir siekiu atitikti ES transporto infrastruktūros išplėtojimo lygį.

I. LIETUVOS TRANSPORTO SEKTORIAUS APŽVALGA

PIRMASIS SKIRSNIS KELIŲ TRANSPORTAS

38. Bendras Lietuvos automobilių kelių tinklas, tai yra valstybinės reikšmės keliai, vietiniai keliai ir miestų gatvės, siekia apie 70 tūkst. km. Valstybinės reikšmės keliai, už kuriuos atsako Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, sudaro apie 21,3 tūkst. km. Šių kelių tinklo tankumas 2001 m. pradžioje 1000 km² sudarė 326 km. 56,2 proc. valstybinės reikšmės kelių yra padengti asfalto danga. Lietuvoje yra 521 km kelių su keturiomis eismo juostomis, iš kurių 417 km yra automagistralės (be vieno lygio susikirtimų). Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose yra 1 547 tiltai ir viadukai. Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklo struktūra pateikiama 1 lentelėje.

1 lentelė. Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklo struktūra

Dangos tipas	Ilgis (km)			Iš viso
	Magistraliniai	krašto	Rajoniniai	
Asfaltbetonis	1657,4	4778,6	5554,0	11 990,0
Cementbetonis	84,6	-	1,4	86,0
Žvyras	-	81,8	9 148,4	9230,2
Grindinys	0,2	3,6	19,5	23,3
Iš viso	1742,2	4864,0	14 723,3	21 329,5

39. 2002 m. apie 80 proc. kelių transporto tarptautinių krovinių buvo vežta tarptautiniais transporto koridoriais. Vežimai Via Baltica magistrale, lyginant su 1996 m., išaugo daugiau kaip 2,3 karto ir pasiekė 9,86 mln. tonų. Krovinio transporto intensyvumas per Lietuvą einančiais tarptautiniais koridoriais nuo 1996 m. padidėjo 1,8 karto, o Via Baltica kelio ruože Vilnius-Marijampolė – net tris kartus. 2002 metais Lietuvos Respublikos sienas iš viso kirto 5 mln. įvairios paskirties autotransporto, iš jų – per 1,56 mln. krovinių automobilių.

40. Dėl padidėjusio tarptautinio eismo ir ašies apkrovos būtina stiprinti važiuojamąjį kelio dalį, toliau tobulinti bei rekonstruoti valstybinių kelių tinklą statant naujus aplinkkelius, didinti eismo juostų skaičių, diegti aplinkosaugos ir eismo saugos priemones.

Lietuva yra tranzitinė šalis, todėl labai svarbu, kad Lietuvos keliai būtų patrauklūs tarptautiniam transportui. Nors Lietuvos kelių tinklas yra pakankami tankus, tačiau pagal kelių tinklo su patobulinta danga (asfaltbetonio ir cementbetonio) tankumą Lietuva nusileidžia ne tik Vakarų Europos šalims, bet ir daugeliui Rytų ir Vidurio Europos šalių.

ANTRASIS SKIRSNIS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS

41. Geležinkelių transportas Lietuvoje yra svarbiausia šalies transporto šaka pervežant keleivius ir krovinius dideliais atstumais. Kasmet geležinkeliais pervežama apie 30 mln. tonų krovinių ir apie 8 mln. keleivių. Krovinių ir keleivių srautai pateikiami 2 lentelėje.

2 lentelė. Krovinių ir keleivių vežimas geležinkeliais 1995–2002 metais

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Vežta krovinių, mln. t	26,0	29,1	30,5	30,9	28,3	30,7	29,2	36,7
Iš jų: <i>vidaus vežimai</i>	3,8	4,0	4,7	6,0	4,6	4,7	6,3	6,5
<i>Tarptautiniai vežimai</i>	22,2	25,1	25,8	24,9	23,7	26,0	22,9	30,2
Vežta keleivių, mln.	15,2	14,2	12,6	12,2	11,5	8,9	7,7	7,2
Iš jų: <i>vidaus vežimai</i>	13,1	12,2	10,6	10,5	10,0	7,4	6,3	5,8
<i>Tarptautiniai vežimai</i>	2,1	2,0	2,0	1,7	1,5	1,5	1,4	1,4

42. Keletą metų krovinių srautas mažėjo dėl sunkiosios pramonės gamybos sumažėjimo Rusijoje ir kitose NVS šalyse (pagrindiniai krovinių tiekėjai). Nuo 1995 metų krovinių vežimo apimtis ėmė didėti ir 2002 metais pasiekė didžiausią per paskutinį dešimtmetį 36,7 mln. t lygį (2 lentelė). Tai sąlygojo efektyvios tranzito sistemos plėtra, sparčiai auganti prekyba su ES šalimis, tolygus geležinkelių modernizavimas.

Keleivių vežimas tendencingai mažėja nuo nepriklausomybės pradžios, nors tarptautinio vežimo apimtis yra stabili (2 lentelė). Šį mažėjimą sąlygoja vidaus vežimo apimčių mažėjimas. Didžiausią įtaką tam turi natūralus Lietuvos gyventojų didėjančios automobilizacijos procesas, jis atitinkamai labai sumažino visuomeninio transporto paslaugų poreikį.

Absoliuti dauguma, tai yra daugiau kaip 80 proc., Lietuvos geležinkeliais pervežamų krovinių ir keleivių vežama I ir IX geležinkelių transporto koridoriais.

43. Lietuvos geležinkelių tinklą sudaro du skirtingo vežės pločio geležinkeliai:

43.1. 1520 mm vežės pločio – 1674,0 km;

43.2. 1435 mm vežės pločio – 21,8 km.;

44. Visų eksploatuojamų linijų ilgis yra 1695,8 km, iš jų:

44.1. dvikeliai – 529,9 km;

44.2. elektrifikuota – 122,0 km.

45. Lietuvos geležinkelių linijos pagal jų svarbą skirstomos į tris grupes:

45.1. pagrindinės (*I ir IX geležinkelių transporto koridoriai*);

45.2. pagalbinės;

45.3. kitos.

46. Pagrindinėse geležinkelių linijose projektinis greitis:

46.1. keleivinių traukinių – 120 km/val.;

46.2. krovinių traukinių – 100 km/val.

47. Dėl blogos infrastruktūros būklės (uždelstas planinis kapitalinis remontas, daugiau kaip 30 metų naudojama telekomunikacijų, signalizacijos bei elektros tiekimo įranga) kai kuriuose ruožuose eismo saugumo sumetimais traukinių greitis ribojamas iki 40 km/val. Tokių ruožų yra ir I, ir IX geležinkelių transporto koridoriuose.

48. I visos Europos transporto koridoriaus plėtojimo kontekste iškyla geležinkelio sektoriaus vaidmens padidėjimas ilgo nuotolio vežimams. Šiuo metu egzistuoja didelė techninių standartų įvairovė viso I koridoriaus ilgyje, susijusių su bėgių kelių būkle, signalų sistemomis, telekomunikacijų techniniu

lygiu, traukos riedmenų tipu, terminalų techniniu lygiu. 70 proc. viso koridoriaus sudaro plačioji (1 520 mm) vėžė ir tik 30 proc. geležinkelio yra europinės vėžės.

Maksimalus leistinas greitis yra: iki 80 km/h – 19 proc. trasos, iki 100 km/h – 38 proc., iki 120 km/h – 43 proc.

Vidutinis keleivinių traukinių greitis – 59,5 km/h. Minimalus kelionės laikas Talinas–Varšuva linijoje – 18 val. 31 min.

49. Suprantama, toks traukinių greitis nepriimtinas mūsų šalių keleiviams, jau nekalbant apie ES šalių keleivius. Dar daugiau, Lietuvai tapus ES nare, sutinkamai su ES direktyva Nr. 2001/12/EC, visos Europos įmonės, užsiimančios krovinių gabenimo verslu, galės laisvai naudotis TEN geležinkelio linijomis, taip pat ir Baltijos šalių esamais geležinkelio tinklais.

50. IX koridoriuje šiai dienai yra daugiau kaip 100 km kelių su uždelstu kapitaliniu remontu. Šiame koridoriuje įrengta 291,1 km automatinės blokuotės (48 proc.) ir 314,7 km pusiau automatinės blokuotės (52 proc.). Iš 59 stočių 38 signalizacijos įrenginiai eksploatuojami daugiau nei 20 metų ir reikalauja modernizacijos.

Magistralinio ryšių tinklo linijų ilgis šiame koridoriuje yra 580 km. Daugiausia naudojama 60 kanalų perdavimo aparatūra K 60 P (70-ųjų metų technologija). Nėra galimybės panaudoti šiuolaikinių informacinių technologijų bei radijo ryšio sistemų.

Lietuvos geležinkeliuose naudojama traukinių radijo ryšio sistema veikia 2 MHz dažniu. Ši sistema neatitinka Europos standarto, pagal kurį geležinkelio radijo ryšiui skirti 450 arba 900 MHz dažniai. 60 proc. elektros tiekimui IX koridoriaus geležinkelio tinkle naudojamų įrenginių eksploatuojami daugiau kaip 30 metų. Vilniaus ir Kauno stotyse ribojama elektros energijos vartojamoji galia dėl visiško kabelių ir įrangos resursų panaudojimo.

Elektrifikuotų geležinkelio ruožų (N.Vilnia–Vilnius–Lentvaris–Kaišiadorys–Kaunas ir Lentvaris–Trakai) ilgis Lietuvoje – 122 km. Elektrinių traukinių traukai naudojama 25 kV 50 Hz įtampa. Šių ruožų kontaktinis tinklas ir elektrinės traukos pastotės numatyti tik priemiestinių keleivinių traukinių eismui.

Šiuo metu IX B ir D koridoriuose yra 17 važiuojančio traukinio techninės būklės automatinės kontrolės (vagonų ašidėžių įkaitimo, gabarito ir ratų geometrijos matavimo) priemonės (RAKP). Dauguma šių įrenginių yra 70-ųjų metų technologijos ir taip pat reikalauja modernizacijos.

51. Kadangi dabartinis Lietuvos transeuropinio geležinkelių tinklo infrastruktūros techninis lygis neatitinka ES šalių geležinkelių infrastruktūrai taikomo Europos susitarimo dėl pagrindinių tarptautinių geležinkelio linijų (AGC) ir Europos susitarimo dėl svarbiausių tarptautinių kombinuotojo transporto linijų ir su jomis susijusios įrangos (AGTC) reikalavimų, su parama iš Sanglaudos fondo galima būtų tęsti tarptautinių geležinkelių linijų infrastruktūros modernizavimą pagal AGC ir AGTC susitarimų reikalavimus, užtikrinant nepertraukiamą judėjimą ir suderinamumą.

TREČIASIS SKIRSNIS VANDENS TRANSPORTAS

52. Vandens transporto srityje galima išskirti jūrų transportą ir vidaus vandenų transportą, kurių infrastruktūros plėtojimas yra svarbus Lietuvos transporto sektoriaus plėtros elementas.

53. Jūrų ūkio infrastruktūra – tai jūrų ūkinės veiklos gamtinė, techninė, technologinė, ekonominė, finansinė, socialinė ir kultūrinė aplinka. Lietuvos jūrų infrastruktūra iš esmės suformuota ir veikia. Tačiau daugiausiai dėmesio skiriama Klaipėdos valstybinio jūrų uosto prioritetiniam vystymui. Klaipėdos uostas – neužšalantis Baltijos uostas – pagrindinis tarptautinio IX koridoriaus IXB atšakos multimodalinis mazgas, sudarantis sąlygas kombinuotam krovinių pervežimui vakarų–rytų kryptimis. Ypatinę reikšmę turi tarptautinė jūrų perkėla – *ro-ro* keleivių ir krovinių laivų terminalas, iš kurio keltai reguliariai plaukia į Vokietiją, Daniją, Švediją ir kt. Klaipėdos uoste apdorojami įvairiausi kroviniai, yra konteinerių (pajėgumas – 150 000 TEU per metus), naftos, skystų trąšų, birių ir supakuotų produktų terminalai. Uoste yra krovos įmonės, galinčios perkrauti daugiau kaip 20 mln. tonų krovinių per metus. Daugiau kaip 70 proc. krovinių yra tranzitiniai. Uostas pajėgus priimti iki 200 m ilgio ir iki 11 m pločio laivus. Pagal vidutinį scenarijų uostas pasieks savo dabartinį nominalų 30 mln. tonų pajėgumą 2015 metais.

54. Vadovaujantis transporto infrastruktūros įvertinimo analize (TINA), pasinaudojant tarptautinių finansinių institucijų finansine parama, atliekamas intensyvus uosto vartų rekonstravimas (daugiau kaip 227 mln. Lt) – ilginami bangolaužiai bei gilinamas įplaukos kanalas iki 14 m, taip pat statomos ir rekonstruojamos krantinės. Rekonstruotas Klaipėdos uostas galės priimti nuo 60 iki 70 tūkst. tonų talpos transatlantinius laivus.

Pastaraisiais metais buvo daug dėmesio skiriama uosto ateities vizijai formuoti, parengta eilė projektinių studijų. 1999 m. vietinių konsultantų buvo parengtas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto šiaurinės dalies plėtros vertinimas ekonominiu požiūriu ir uosto šiaurinės dalies plėtros galimybių studija, numatanti giliavandens uosto statybą su galimybe perkrauti daugiau kaip 16 mln. t krovinių per metus.

Tačiau reikia pažymėti, kad jūrų vandens racionalaus naudojimo, transporto mazgo, gamybinės ir socialinės infrastruktūros plėtra atsilieka nuo uosto plėtojimo. Didėjant krovinių srautui per uostą, geležinkelis nebepajėgia užtikrinti jų pralaidumo, todėl būtina rekonstruoti bei modernizuoti susidėvėjusią uosto ir geležinkelių sąveikos infrastruktūrą.

55. Lietuvoje yra 902,3 km vidaus vandens kelių, iš kurių 476,7 km gabenami kroviniai ir keleiviai. Vidaus vandens keliui Nemuno upe Kaunas–Klaipėda (278,3 km) ir keliui Kuršių mariomis yra priskirti Jungtinių Tautų vidaus vandens kelių maršrutai E41 ir E70. Jie Kauną per Klaipėdos jūrų uostą jungia su tarptautiniais maršrutais, o per Kaliningrado sritį (Rusijos Federacija) – su Vakarų Europos vidaus vandens sistema.

KETVIRTASIS SKIRSNIS ORO TRANSPORTAS

56. Lietuvoje yra keturi tarptautiniai veikiantys oro uostai, tai Vilniaus, Kauno, Palangos ir Šiaulių, iš kurių trys pirmieji įrengti kaip Lietuvos būsimo TEN-T tinklo jungtys:

56.1. Vilniaus oro uoste yra 2500x50 m pakilimo takas, skrydžių valdymui naudojama moderni navigacinė sistema. Tarptautinis Vilniaus oro uostas atitinka tarptautinės civilinės aviacijos (ICAO) I kategorijos reikalavimus. Oro uostas yra pajėgus per parą aptarnauti daugiau kaip 100 lėktuvų, o per valandą – apie 600 keleivių. 2002 metais Vilniaus oro uoste pervežta daugiau kaip 635 tūkst. keleivių ir 5,1 tūkst. t krovinių.

56.2. Kauno oro uostas yra netoli I, IXB ir IXD multimodalinių transporto koridorių – idealus kombinuoto krovinių transportavimo centras. Jo techniniai privalumai – 3250 m ilgio pakilimo takas, leidžiantis be apribojimų priimti visus orlaivius, puikiai išvystyta krovinių aptarnavimo infrastruktūra bei jų paskirstymo sistema sudaro palankias galimybes įmonei kasmet plėsti užimamą oro krovinių rinkos dalį. 2002 m. per Kauno oro uostą pervežamų krovinių srautas sudarė apie 10 tūkst. tonų. Tolesnė Kauno oro uosto plėtra bus susieta su krovinių pervežimais ir Kauno ekonominės zonos veikla.

56.3. Tarptautinis Palangos oro uostas aptarnauja į Lietuvos pajūrį vykstančius poilsiautojus ir verslininkus. Sparčiai augant Klaipėdos regiono pramoniniam potencialui, Palangos oro uosto reikšmė didėja. Atnaujinus kilimo ir tūpimo taką (2000x40), orlaivių stovėjimo aikštelę, keleivių terminalą, įdiegus naują modernią oro navigacijos sistemą, oro uostas saugiai galėtų priimti ir išleisti vidutinės ir mažos klasės krovinius ir keleivius gabenančius orlaivius. Per metus Palangos oro uostas aptarnauja daugiau kaip 50 tūkst. keleivių.

II. ILGALAIKIAI LIETUVOS TRANSPORTO PLĖTROS TIKSLAI

57. Didžiausią įtaką Lietuvos transporto sektoriaus plėtrai turės integracija į ES ir su ja susijusio įėjimo į naujas rinkas galimybės, Sanglaudos fondo ir kitų ES fondų parama bei dalyvavimas bendro intereso transporto sektoriaus plėtros projektuose, taip pat šalies gyventojų mobilumo galimybių ir poreikių augimas. Tuo tarpu sunkiausiai prognozuojamas veiksnys yra tranzito paslaugų poreikių augimo vertinimas dėl sunkiai nuspėjamos Rusijos politikos Baltijos šalių uostų atžvilgiu (ilgalaikės) perspektyvos. Atsižvelgiant į dabartinę Lietuvos transporto sistemos padėtį, ekonomikos ir visuomenės poreikių augimą, didelius reikalavimus eismo saugai ir aplinkos apsaugai, remiantis naujausiomis ES transporto politikos nuostatomis, ES bendro intereso transporto infrastruktūros plėtros planais ir siekiant užtikrinti vykdomų projektų bei programų tęstinumą, nubrėžti šie Lietuvos transporto plėtros tikslai:

57.1. svarbiausių magistralių integravimas į tarptautinius Europos transporto tinklus;

57.2. regioninės reikšmės transporto infrastruktūros plėtra ir jos jungtis su pagrindinėmis magistralėmis;

57.3. transporto rūšių sąveikos gerinimas;

57.4. tranzito apimčių didinimas, efektyviau išnaudojant modernizuojamų multimodalinių transporto koridorių galimybes;

57.5. saugios ir aplinkai palankios transporto sistemos formavimas.

58. Rengiant tolesnę Lietuvos transporto sektoriaus strategiją, didelį dėmesį numatoma skirti multimodalinio/intermodalinio transporto plėtrai. Nors Lietuvoje šiuo metu plėtojant transporto infrastruktūrą svarbiausiuose transporto koridoriuose laikomasi multimodalinio požiūrio, tai yra geležinkelių ir kelių infrastruktūros plėtrą siekiama sieti su Klaipėdos uosto infrastruktūros plėtra, būtina detaliau ir plačiau išnagrinėti multimodalinio transporto plėtojimo Lietuvoje galimybes ir numatyti reikiamas priemones. Atsižvelgiant į parengtas ir nuo 2003 metų numatomas įgyvendinti Europos Parlamento ir Tarybos 1996 m. liepos 23 d. sprendimo Nr. 1692/96/EB, pateikiančio Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, pataisas, kuriomis, plėtojant TEN-T, siekiama inkorporuoti į juos jūrų ir upių uostus, trumpų nuotolių laivybos linijas, intermodalinius transporto mazgus (terminalus) bei užtikrinti efektyvią skirtingų transporto rūšių sąveiką.

59. Lygiagrečiai su multimodalinio transporto plėtra svarbus išlieka ir modalinis transporto plėtros aspektas. Todėl numatyti ir atskirų transporto rūšių svarbiausios ilgalaikės plėtros tikslai ir kryptys.

PIRMASIS SKIRSNIS KELIŲ TRANSPORTAS

60. Kelių transporto plėtros ilgalaikiai tikslai:

60.1. integruoti Lietuvos kelių transporto tinklą į Europos kelių transporto sistemą techniniais-technologiniais bei teisinio reguliavimo aspektais, išnaudojant patogią šalies geografinę ir geopolitinę padėtį ir didinant Lietuvos transporto įmonių galimybes ir vaidmenį tarptautinėje kelių transporto paslaugų rinkoje;

60.2. plėtoti šalies kelių tinklą ir didinti tranzito apimtį, efektyviau išnaudojant modernizuojamą I ir IX tarptautinių transporto koridorių galimybes;

60.3. užtikrinti ES reikalavimus atitinkančią eismo saugą ir aplinkos apsaugą.

ANTRASIS SKIRSNIS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS

61. Geležinkelių transporto plėtros ilgalaikiai tikslai:

61.1. parengti teisinę bazę ir įsteigti rinkos reguliavimo institucijas, būtinas Lietuvos integracijai į ES;

61.2. integruoti Lietuvos geležinkelių tinklus į TEN-T tinklą užtikrinant jų techninę atitiktį Europos standartams;

61.3. nepertraukiamo susisiekimio sistemos sukūrimas, siekiant pagerinti geležinkelių veiklą tarp Baltijos valstybių ir šiaurės–rytų Lenkijos su Vakarų Europa šiaurės–rytų kryptimi (*Rail Baltica*);

61.4. restruktūrizuoti geležinkelių įmonę, infrastruktūrą paliekant valstybės nuosavybėje;

61.5. sukurti stiprią ir efektyvią eismo saugumo kontrolės sistemą;

61.6. sukurti bendrą aplinkosaugos sistemą geležinkelyje, apimančią visus galimus (oro, vandens, dirvožemio) taršos šaltinius.

TREČIASIS SKIRSNIS VANDENS TRANSPORTAS

62. Vandens transporto ilgalaikės plėtros pagrindinis tikslas – didinti Lietuvos tranzito galimybes bei Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumą Baltijos jūros regione, harmoningai plėtojant multimodalinį transportą, kartu plėtoti linijas, jungiančias Klaipėdos valstybinį jūrų uostą su kitais Europos uostais, bei skatinti laivybą jūrų greitkeliais, dalyvauti kuriant transeuropinį laivybos tinklą ir transportą. Artimiausiais metais bus rekonstruotas Klaipėdos uostas, modernizuotas įplaukos kanalas, išgilinant ekvatoriją iki 14 m gylio. Kaip perspektyvus variantas numatoma galimybė plėtojantis krovinių srautams laikotarpiu iki 2015 m. įrengti Šiaurinį giliavandenį uostą, kurio gylis bus 19 m, tai sudarys galimybes per kitus 15–20 metų uosto krovinių apyvartą padidinti dvigubai iki 60 mln. tonų. Strategiškai svarbi Lietuvos vandens transporto sektoriaus dalis yra laivyba. Pagrindiniai laivybos strategijos tikslai:

62.1. saugios laivybos reikalavimų įgyvendinimo ir sąžiningos konkurencijos užtikrinimas;

62.2. laivybos rinkos plėtra ir Lietuvos laivybos bendrovių įtakos tarptautinėje laivyboje didinimas;

62.3. laivybos sektoriaus konkurencingumo skatinimas.

63. Būtina formuoti ir nuolat tobulinti Lietuvos jūrų uostų sistemą, įgalinančią racionaliai derinti didžiausių Baltijos jūros sausakrūvių laivų, tankerių, žvejybos ir keleivių laivų aptarnavimą, siekiant kuo efektyviau panaudoti esamus gamybinius pajėgumus.

KETVIRTASIS SKIRSNIS ORO TRANSPORTAS

64. Tarptautinius oro uostus numatoma plėtoti remiantis dabartiniais ir planuojamais ateityje skrydžių ir maršrutų skaičiais. Numatomi investicijų projektai, kurie leistų padidinti „meteorologinio minimumo“ kategorijas ir užtikrintų skrydžių saugumą, tai yra:

64.1. sukurti kokybišką su kitomis sistemomis integruotą ir tranzitui pritaikytą oro transporto sistemą bei infrastruktūrą;

64.2. sukurti skrydžių saugą užtikrinančią ir aviacijos veiklą reglamentuojančią teisinę sistemą, suderintą su Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO), Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC), Europos Jungtinės aviacijos administracijos (JAA,) Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA), Tarptautinės oro uostų tarybos (ACI), Europos saugios oro navigacijos organizacijos (EUROCONTROL) teisės aktų, standartų ir rekomendacijų sistemomis.

65. Modernizuoti transporto sistemą Lietuvoje vadovaujantis Europos transporto tinklų (TEN-T) plėtros bendromis gairėmis, kad būtų užtikrintas suderinamumas tarp ES multimodalinio transporto tinklo ir Lietuvos tinklo dalies. Taip pat bendradarbiaujama su kaimyninėmis ir labiau nutolusiomis šalimis įgyvendinant regioninius ir tarpregioninius projektus. Tuo tikslu veikia transporto koridorių priežiūros komitetai ir kitos regioninės ir dvišalės koordinacinės struktūros.

III. ILGALAIKIŲ TRANSPORTO PLĖTROS TIKSLŲ ĮGYVENDINIMAS PANAUDOJANT ES FINANSINES PRIEMONES

66. Transporto tinklai yra labai svarbi ES bendrosios rinkos plėtojimo varomoji jėga. Todėl transporto infrastruktūros gerinimas ir modernizavimas yra viena iš svarbiausių ekonomikos pažangą užtikrinančių priemonių rengiant tiek Europos Bendrijos, tiek atskirų ES šalių valstybines ekonomikos plėtros strategijas ir programas. Europos Parlamento ir Tarybos 1996 m. liepos 23 d. sprendime Nr. 1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, ES šalys narės skatinamos vykdyti bendro intereso projektus integruojant antžeminio, vandens ir oro transporto infrastruktūros tinklus ES teritorijoje pagal bendrus techninius ir organizacinius reikalavimus.

67. Europos Bendrijos transporto plėtros politikos principai, siekiant numatytų tikslų, yra:

67.1. prisidėti prie transeuropinių tinklų transporto, telekomunikacijų ir energetikos infrastruktūros srityse kūrimo bei plėtojimo;

67.2. siekti gerinti nacionalinių tinklų tarpusavio ryšius ir sąveiką, taip pat galimybę naudotis tokiais tinklais;

67.3. parengti gaires, apimančias veiksmų transeuropinių tinklų srityje tikslus, prioritetus ir bendrąsias kryptis; šios gairės nustato bendros svarbos projektus;

67.4. įgyvendinti priemones, reikalingas tinklų tarpusavio sąveikai, ypač techninių normų standartizavimo srityje, laiduoti;

67.5. remti finansines valstybių narių pastangas, susijusias su valstybių narių finansuojamais bendros svarbos projektais, taip pat prisidėti prie valstybėse narėse vykdomų konkrečių projektų transporto infrastruktūros srityje finansavimo, tam panaudojant Sanglaudos fondo lėšas.

68. Valstybės narės, palaikydamos ryšį su Komisija, tarpusavyje koordinuoja valstybės mastu vykdomą transporto plėtros politiką, kuri gali turėti svarbios įtakos siekiant minėtų tikslų.

PIRMASIS SKIRSNIS TRANSPORTO SEKTORIAUS PLĖTROS FINANSAVIMO ŠALTINIŲ TAKOSKYRA

69. Lietuvos transporto sektoriaus investicijos daugiausia naudojamos esamai infrastruktūrai tobulinti, augančiam vietiniam ir tarptautiniam keleivių ir krovinių srautui aptarnauti, siekiant tarptautinių standartų.

70. 2004–2006 m. Transporto sektorių planuojama finansuoti iš keleto skirtingų ES paramos fondų, todėl 3 lentelėje pateikta informacija, iš kokių paramos fondų, kokias transporto sektoriaus sritys planuojama finansuoti.

3 lentelė. Transporto sektoriaus sritys ir paramos šaltiniai 2004–2006 m.

	Tarpautinės reikšmės infrastruktūra				Vietinės reikšmės infrastruktūra		
	Sanglaudos fondas	Valstybinės reikšmės aut. keliai (TEN-T tinklas)	Pagrindinės geležinkelių linijos (TEN-T tinklas)	IX tarptautinio transporto koridoriaus jungtys su jūrų uosto (daugiau kaip 10 mln. eurų vertės projektai)	Tarptautinių oro uostų infrastruktūra (> 10 mln. eurų vertės projektai)		
	Pasienio punktų prie išorinės ES sienos plėtra; TEN-T tinklo ir intermodalinių platformų tarpusavio sąveika						
ERPF	Kelių transporto infrastrukt. 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 vandens keliai

71. Pagrindinės investicijos iš Sanglaudos fondo bus siejamos su I, IA, IXB,D transeuropinių transporto koridorių ir susijusių transporto mazgų ir jungčių (būsimas TEN-T tinklas) modernizavimu bei rekonstravimu. Svarbu pastebėti, kad šios investicijos bus panaudojamos esamai infrastruktūrai gerinti ir didėjančio keleivių ir krovinių srauto aptarnavimui priartinti prie tarptautinių standartų. Konstruoti naują infrastruktūrą numatoma tik išskirtiniais atvejais, pavyzdžiui, siekiant pagerinti Lietuvos geležinkelių konkurencingumą.

Prioritetas bus teikiamas tokiems projektams, kurie yra parengti įgyvendinti neatidėliotinai, kurie geriausiai atitinka bendrus visuomenės interesus, Europos Parlamento ir Tarybos 1996 m. liepos 23 d. sprendime Nr. 1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, nustatyti kriterijai transeuropiniam tinklui (TEN-T), kurie labai prisidės prie susisiekimo gerinimo atsižvelgiant į transporto infrastruktūros naudojimą šiuo metu ir ateityje, taip pat kurie bus techniškai ir ekonomiškai gyvybingi bei ilgalaikiai.

72. ES struktūrinių fondų parama suteiks galimybę skatinti regioninę socialinę ir ekonominę plėtrą mažinant išsivystymo netolygumus šalies regionų lygiu. Pasinaudojant ERPF lėšomis, numatomi įgyvendinti investicijų projektai, kurie padės užtikrinti gerą privažiavimą prie transeuropinių koridorių, patobulinti rajonų susisiekimą su pramonės, verslo bei turizmo centrais, sutvarkyti eismą miestuose, sumažinti transporto kamščius, modernizuoti transporto infrastruktūrą. Viena iš prioritetinių vidaus vandens kelių perspektyvų yra turizmo plėtojimas. Plėtojant vidaus vandens kelių infrastruktūrą reikėtų sukurti vieningą vidaus vandens sistemą nuo Kauno iki Klaipėdos. Tai sudarytų sąlygas vystyti keleivinę-kruizinę laivybą visu Nemuno ilgiu ir tai prisidėtų prie kaimo turizmo plėtros, prekybos paslaugų sferos plėtojimo, pagerintų susisiekimą tarp atskirų vietovių. Siekiant pagerinti tranzito, didelių lėktuvų priežiūros ir skrydžių saugos užtikrinimo galimybes, keleivių aptarnavimą ir oro uostų konkurencingumą, BPD yra numatyta eilė investicijų priemonių, kurių įgyvendinimas 2004–2006 m. laikotarpiu numatytas iš ES struktūrinių fondų lėšų.

73. Pagrindiniai transporto sektoriaus plėtros finansavimo šaltiniai yra Sanglaudos fondas ir ES struktūriniai fondai. Išsamesnė informacija apie iš ES struktūrinių fondų finansuotinas priemones pateikiama 2 priede.

ANTRASIS SKIRSNIS PROJEKTŲ ATRANKOS PRINCIPAI IR KRITERIJAI

74. Projektų išbaigtumas yra pagrindinis faktorius, pagal kurį jie atrenkami finansuoti iš Sanglaudos fondo. Lėšos skiriamos Kretos–Helsinkio transporto koridoriams rekonstruoti ir modernizuoti. Pasirenkant konkrečius projektus, vadovaujamosi Sanglaudos fondo tikslais ir išsipareigojimais bei jo oficialiais reikalavimais, kurie išdėstyti Sanglaudos fondą reglamentuojančiuose ES teisės aktuose (I dalies I skyriaus Pirmasis skirsnis „Teisinis pagrindimas“). Projekto prioritetą priklauso nuo to, ar jis:

74.1. atitinka Europos Parlamento ir Tarybos 1996 m. liepos 23 d. sprendime Nr. 1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, pateiktas gaires dėl TEN-T formavimo ir Bendrijos transporto ir transeuropinių tinklų politiką;

74.2. atitinka Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos Vidaus transporto komiteto 2001 m. liepos 12 d. Vidaus transporto infrastruktūros projektų įvertinimo ataskaitoje Nr. TRANS/WP.5/2001/4 išdėstytus transporto infrastruktūros techninius standartus;

74.3. yra priemonė, kuria siekiama suderinti nacionalinių tinklų sąveiką ir ryšius su transeuropiniais tinklais, taip pat užtikrinti tokių tinklų prieinamumą;

74.4. yra bendro intereso projektas ir yra įtrauktas į TEN-T tinklą;

74.5. turi vidutinės trukmės ekonominę ir socialinę naudą šaliai ir atitinka tos šalies nustatytus prioritetus bei naudojamų finansavimo šaltinių paskirtį;

74.6. skirtas intermodalumui ir prieinamumui užtikrinti, saugiam ir aplinkos neteršiančiam transportui plėtoti;

74.7. yra priemonė, skirta pašalinti spragas ir nutiesti trūkstamas grandis infrastruktūros vientisumo ir organizaciniu požiūriu (skatinant ir plečiant multimodalinį transportą).

75. Siekiant užtikrinti aukštą investicijų projektų įgyvendinimo kokybę, infrastruktūros objektai rekonstruojami ar statomi laikantis multimodalumo (kombinuoto transportavimo), eismo saugumo, paslaugų kokybės tobulinimo, greičio padidinimo ir techninio suderinamumo principų. Svarstomi gamtos saugos aspektai ir galimybės pertvarkyti transporto rūšių pasiskirstymą nukreipiant krovinių srautus iš kelių į geležinkelių transportą.

IV. SANGLAUDOS FONDO PANAUDOJIMO TRANSPORTO SEKTORIJE KRYPTYS 2004–2006 M.

76. Sanglaudos fondo lėšas planuojama panaudoti tarptautinių transporto koridorių infrastruktūros projektams įgyvendinti vadovaujantis transporto tinklų plėtros prioritetais, nurodytais Europos Parlamento ir Tarybos 1996 m. liepos 23 d. sprendimo Nr. 1692/96/EB, pateikiančio Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, 5 straipsnyje, tai:

76.1. reikalingų sąsajų, pagrindinių ir tarpusavio ryšių sukūrimas ir plėtra pašalinant spragas, nutiesiant trūkstamas grandis ir užbaigiant pagrindinius tinklo komponentus;

76.2. įvairių transporto rūšių optimalus kombinavimas ir integracija;

76.3. aplinkosauginis vertinimas tinklo projektavimo ir plėtros procese;

76.4. laipsniškas tinklo komponentų techninio suderinamumo siekimas;

76.5. esamos infrastruktūros pajėgumo ir efektyvumo optimizavimas; sąryšio taškų ir intermodalinių platformų kūrimas ir tobulinimas;

76.6. didesnis saugumas ir tinklo patikimumas;

76.7. tinklo eismo ir naudotojų informacijos valdymo ir kontrolės sistemų kūrimas ir įdiegimas siekiant optimizuoti infrastruktūros panaudojimą;

76.8. studijos, prisidedančios prie transeuropinio transporto tinklo geresnio projektavimo bei efektyvesnio įgyvendinimo.

77. Kelių transporto plėtros kryptys yra:

77.1. pajėgumų didinimas šiaurės–pietų automagistralėje *Via Baltica* (I transporto koridorius);

77.2. pagrindinių kelių, įtrauktų į TEN-T tinklą, rekonstravimas ir atitinkamų trūkstamų grandžių šiaurės–pietų ir rytų–vakarų kryptimis tiesimas;

77.3. dangos stiprinimas greitekelyje Klaipėda–Vilnius (IX koridoriaus IXB atšaka);

77.4. eismo sąlygų gerinimas ir trūkstamų grandžių tiesimas (įskaitant pagrindinių miestų aplinkkelius).

78. Geležinkelių transporto plėtros kryptys yra:

78.1. pagrindinių geležinkelių infrastruktūros modernizavimas šiaurės–pietų kryptimis (I transporto koridoriaus trasa *Rail Baltica*) didinant pajėgumus ir tiesiant europinio standarto trūkstamą grandį nuo

Lietuvos–Lenkijos valstybinės sienos iki I ir IX transporto koridorių sankirtos (atitinkančią AGC ir AGTC standartus);

78.2. IX transporto koridoriaus IXB atšakos rekonstravimas, užtikrinant susisiekimą su Klaipėda, Vilniumi ir link Baltarusijos sienos, tobulinant esamą geležinkelių infrastruktūrą; intermodalinio transporto infrastruktūros sukūrimas siekiant dalį transporto srautų perorientuoti iš kelių transporto į geležinkelius;

78.3. IX transporto koridoriaus IXD atšakos į Kaliningrado sritį modernizavimas, esamos infrastruktūros tobulinimas, siekiant užtikrinti didėjančių krovinių srautų pralaidumą ir keleivių pervežimo greitį;

78.4. duomenų perdavimo bei eismo valdymo sistemos modernizavimas, užtikrinant jų suderinamumą su kaimyninių šalių analogiškėmis sistemomis;

78.5. uosto ir geležinkelių transporto sąveikos modernizavimas IX transporto koridoriuje.

79. Vandens transporto infrastruktūros plėtros kryptys:

79.1. rekonstruoti uosto įplauką, pagilinti įplaukos kanalą ir vidinę akvatoriją iki 14 metrų;

79.2. pastatyti keleivinių keltų terminalą;

79.3. pastatyti kruizinių laivų terminalą;

79.4. parengti Klaipėdos uosto infrastruktūrą ir superstruktūrą naujo tipo (PANAMAX) laivams bei naujoms technologijoms taikyti;

79.5. trūkstančių jungčių su IX transporto koridoriais tiesimas plėtojant jūrų greitkelius.

80. Oro uostų infrastruktūros plėtros kryptys:

80.1. gerinant skrydžių saugą, pakeisti naujomis atgyvenusias instrumentinio tupdymo sistemas ILS bei pasenusias kilimo-tūpimo tako žiburių sistemas naujomis didelio intensyvumo žiburių sistemomis tarptautiniuose oro uostuose;

80.2. siekiant tenkinti aplinkosauginių reikalavimų ir orlaivių keliamo triukšmo poveikio žmonių sveikatai mažinimo programas, įvykdyti pirmąjį triukšmo matavimo sistemų Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose kūrimo etapą;

80.3. rengti naujų oro eismo valdymo koncepcijų ir techninių priemonių diegimo strategiją; oro eismo valdymo koncepcijos CNS/ATM, globaliosios navigacijos palydovinės sistemos (GNSS);

80.4. Vilniaus oro uoste iki 2005 m. prailginti kilimo-tūpimo taką iki 3 km ilgio bei pakeisti nauja instrumentinio tupdymo sistemą ILS;

80.5. siekiant gerinti keleivių aptarnavimą ir oro uosto konkurencingumą, įrengti naują ES standartus atitinkantį terminalą Vilniaus tarptautiniame oro uoste.

81. Plėtojant Lietuvoje multimodalinį transportą, labai svarbus elementas yra intermodalinių terminalų, informacinių technologijų (logistikos centrų) kūrimas ir įkomponavimas į dabartiniu metu Europos žemyne, taip pat ir Baltijos jūros regione kuriamą bendrą logistikos centrų tinklą. Intermodalinius terminalus planuojama sukurti Kaune, Klaipėdoje ir Vilniuje.

PIRMASIS SKIRSNIS KELIŲ TRANSPORTAS

82. Naudojant Sanglaudos fondo lėšas, transporto koridoriaus atšakoje IXB rytų–vakarų kryptimis numatoma toliau modernizuoti kelią Vilnius–Kaunas–Klaipėda, sustiprinti dangą, įrengiant skirtingų lygių sankryžas, sujungiamuosius kelius vietos autotransporto eismui. Planuojama, kad iki 2015 m. rekonstruotas visas kelias Vilnius–Kaunas–Klaipėda atitiks automagistralės techniniams parametrams keliamus reikalavimus. Bus išplatinti kelkraščiai, likviduotos vieno lygio sankryžos ir apsisukimai pastatant skirtingų lygių sankryžas ir sankirtas, rekonstruotos atkarpos, einančios per Grigiškių, Vievio, Elektrėnų gyvenvietes, Klaipėdos priegose, įrengta apsauginė tinklo tvora, triukšmą sulaikančios sienelės, sujungiamieji keliai, apšvietimas, skirtingų lygių pėsčiųjų perėjos. Numatyta sustiprinti apie 410 km asfaltbetonio dangos (skaičiuojant viena kryptimi), pastatyti 10 skirtingų lygių sankryžų, įrengti 40 km sujungiamųjų kelių. Jeigu automobilių eismas vis labiau augs, laikotarpio pabaigoje Kauno šiaurinės apylankos atkarpoje bus įrengtos trys eismo juostos kiekviena kryptimi. Vilniaus pietiniame aplinkkelyje planuojama rekonstruoti atskirus ruožus, kai kur nutiesti antrą važiavimo kryptį, įrengti skirtingų lygių sankryžas.

83. Bus tęsiamas kitų transporto koridorių rekonstravimas. I transporto koridoriuje Varšuva–Kaunas–Ryga–Talinas (*Via Baltica*) 2000 m. užbaigtas pirmasis darbų etapas. Visas kelias nuo Saločių pasienio posto iki Marijampolės atitinka tarptautinių automobilių kelių reikalavimus. Vykdamas antro etapo

programą, 2002 metais baigtas tiesti Marijampolės ir Kalvarijos aplinkkelis, tiesiama Kauno vakarinio aplinkkelio antroji važiavimo kryptis, statomos 5 skirtingų lygių sankryžos. 2003 metais užbaigus antrąjį darbų etapą, kelias *Via Baltica* Lietuvoje tenkins artimiausio laikotarpio poreikius. Iki 2010 metų planuojama kai kuriose atkarpose sustiprinti dangą bei statyti skirtingų lygių sankryžas. Laikotarpio pabaigoje ruožą Garliava–Marijampolė planuojama rekonstruoti į automagistralę.

Visoje Europos koridoriaus atšakoje IXD planuojama rekonstruoti kelią Marijampolė–Kybartai iki AII techninės kategorijos reikalavimų išplatinant dangą iki 9 metrų. Rekonstruotas kelias tenkins tarptautiniams keliams taikomus reikalavimus. Iki 2010 metų numatyta nutiesti Virbalio ir Kybartų aplinkkelį.

Europos koridoriaus atšakoje IA Ryga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningradas dėl palyginti nedidelio autotransporto eismo intensyvumo iki 2010 metų daugelyje ruožų numatoma sustiprinti dangą. Po 2010 metų planuojama nutiesti Tauragės aplinkkelį.

84. Išaugus ES, Lenkija ir Baltijos šalys pamažu prisiims dvigubą vaidmenį, tai yra funkcionuos kaip sudėtinės išaugusios ES valstybės ir kaip jungiamoji dalis su Nepriklausomų Valstybių Sandraugos bei Viduržemio jūros regiono šalimis. Todėl Lenkijos ir Baltijos šalių transporto infrastruktūros tinklai ir jų plėtra svarbi ES šalių ekonomikos, konkurencingumo ir užimtumo augimui.

Įvertinant Lietuvos ir Lenkijos ekonominių ryšių dinamiką, integracijos proceso į ES eigą, numatoma sujungti Vilnių su *Via Baltica* artimiausiu maršrutu.

85. E kategorijos keliuose, kurie yra TEN-T tinklo keliai ir kartu prijungiamieji keliai prie tarptautinių transporto koridorių, bus tiesiami aplinkkeliai, statomos skirtingų lygių sankryžos, diegiamos saugaus eismo priemonės, stiprinamos bei platinamos dangos. Tai yra daroma siekiant užtikrinti šiems keliams keliamus tarptautinius reikalavimus. Didelis dėmesys bus teikiamas aplinkosauginėms priemonėms. Bus įrengiamos triukšmo slopinimo sienelės, aptveriami miškų masyvai ir kitos teritorijos, kuriomis migruoja gyvūnai, įrengiami praėjimai gyvūnams. Šios priemonės padės išvengti ne tik gyvūnų žūties, bet ir žmonių sužeidimų ar mirčių.

86. Siekiant pilnavertės Lietuvos integracijos į ES ir pilnaverčių bendradarbiavimo ryšių su ES šalimis, būtina skubiai sutvarkyti europinės svarbos kelių jungtis, kertančias Vilniaus miestą. Transeuropinis IXB transporto koridorius bei jo jungtis su TEN-T transporto tinklu liko neužbaigta. Šio tarptautinio transporto koridoriaus, pradėto statyti daugiau nei prieš dešimtmetį, atkarpa neilga ir jis neduoda laukto efekto tranzitiniams transporto srautams, kadangi nesujungtas su būsimo TEN-T tinklo dalimi Rygos kryptimi. Šių svarbių tarptautinių kelių nebuvimas jau dabar kelia transporto, ekologines problemas mieste, o ateityje gali tapti ir viena iš didžiausių pilnavertės integracijos problemų.

Įgyvendinus Vakarinio miesto greitkelio (9 km ilgio atkarpos) ir Pietinio greitkelio (3 km ilgio) investicijų projektus, Vilniaus mieste būtų suformuotas greitkelių karkasas, visiškai sujungiantis esamą svarbiausią užmiesčio automagistralių tinklą. Tai garantuotų naujas investicijas ir naudą tiek visuomenei, tiek verslui. Projektų sąmatinė vertė – 356,85 milijono Lt, juos planuojama įgyvendinti iš bendrų Sanglaudos fondo, savivaldybės ir valstybės lėšų.

ANTRASIS SKIRSNIS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS

87. Lietuvos geležinkelių transporto infrastruktūros tobulinimo 2004–2006 metų laikotarpio tikslui pasiekti yra parengta Lietuvos geležinkelių infrastruktūros tobulinimo 2004–2006 metų laikotarpio programa. Programoje numatyta atlikti du pagrindinius uždavinius:

87.1. sutvarkyti I transporto koridoriaus geležinkelių infrastruktūrą pagal ES standartus, numatytus AGC ir AGTC susitarimuose;

87.2. sutvarkyti IX transporto koridoriaus geležinkelių infrastruktūrą pagal ES standartus, numatytus AGC ir AGTC susitarimuose;

87.3. geležinkelių infrastruktūros tobulinimo 2004–2006 m. programoje numatyta tęsti anksčiau pradėtus įgyvendinti būsimo TEN-T geležinkelių tinklo projektus bei pradėti naujus investicijų projektus – modernizuoti pagrindines geležinkelių linijas, pritaikant jas greičiui iki 160 km/val.

88. *Telekomunikacijų įrenginių modernizavimas.* Efektyviam ir saugiam didesnio – nuo 120 km/val. iki 160 km/val. – projekcinio greičio eismui valdyti geležinkelių transporto koridoriuose numatyta visiškai modernizuoti pasenusius telekomunikacijų įrenginius Kaišiadorių–Kybartų, valstybės sienos su Lenkija–Šeštokų–Kazlų–Rūdos, Palemono–Gaižiūnų, Šiaulių–Joniškio–valstybės sienos su Latvija ruožuose.

89. *Kelio rekonstravimas traukinių greičiams 160 km/val.* Tobulinant tarptautinės reikšmės geležinkelių linijos Kena–Vilnius–Kaunas–Kybartai infrastruktūrą pagal AGC ir AGTC susitarimų standartus, 2004–2006 metų laikotarpiu numatyta rekonstruoti linijos Vilnius–Kaunas viršutinę kelio konstrukciją pritaikant ją didesniai – nuo 120 km/val. iki 160 km/val. – projektiniam greičiui.

90. *Signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginių modernizavimas.* Didesnio – nuo 120 km/val. iki 160 km/val. – projektinio greičio eismui tarptautinės reikšmės geležinkelių linijoje Kena–Vilnius–Kaunas–Kybartai užtikrinti pagal eismo saugumo reikalavimus 2005–2010 metais numatyta modernizuoti esamus signalizacijos ir elektros tiekimo sistemų įrenginius.

91. *Dviejų lygių pervažų įrengimas.* Tobulinant tarptautinės reikšmės geležinkelių linijos Kena–Vilnius–Kaunas–Kybartai infrastruktūrą, 2004–2006 metų laikotarpiu Vilnius–Kaunas linijoje pagal AGC ir AGTC susitarimų standartus numatyta įrengti 9 dviejų lygių pervažas.

92. *Radio ryšio modernizavimas.* Efektyviam ir saugiam didesnio – nuo 120 km/val. iki 160 km/val. – projektinio greičio eismo valdymui geležinkelių transporto koridoriuose numatyta instaliuoti būtiną didelio dažnio radio ryšio palaikymo ir perdavimo įrangą.

93. *Riedmenų automatinės kontrolės prietaisų modernizavimas.* Didesnio – nuo 120 km/val. iki 160 km/val. – projektinio greičio eismui geležinkelių transporto koridoriuose užtikrinti pagal eismo saugumo reikalavimus numatyta modernizuoti esamus ir instaliuoti būtinus papildomus riedmenų automatinės kontrolės prietaisus.

94. *Europos standarto geležinkelio Rail Baltica tiesimas (I etapas).* Lietuvai tapus ES nare, siekiant patenkinti tiesioginio ir patogaus susisiekimo geležinkeliais tarp Baltijos ir kitų ES šalių poreikį, iki 2010 metų numatyta pradėti tiesti 1435 mm standarto vėžės pločio geležinkelio liniją nuo Lietuvos–Lenkijos pasienio iki I ir IX geležinkelių transporto koridorių sankirtos ir įsteigti intermodalinio transporto mazgą. Šiuo metu siekiama suderinti Baltijos valstybių požiūrius į ateities geležinkelio infrastruktūros plėtrą bei parengti bendro intereso projektą ir gauti reikiamą ir savalaikį patvirtinimą ES transeuropinių tinklų plėtojimo strategijoje. Galima išskirti šiuos numatomo projekto *Rail Baltica* tikslus ir uždavinius:

94.1. Pagrindiniai *Rail Baltica* tikslai:

94.1.1. pagyvinti geležinkelių transporto integravimą į vieningą sistemą su jūrų transportu ir kitomis transportavimo rūšimis;

94.1.2. išplėsti viso regiono, apimančio įvairių šalių teritorijas, integraciją;

94.1.3. skatinti regionų ekonominę plėtrą išilgai koridoriaus;

94.1.4. stiprinti didmiesčių regionus (Berlynas–Varšuva–Kaunas/Vilnius–Ryga–Talinas).

94.2. Pagrindiniai *Rail Baltica* uždaviniai:

94.2.1. plėtoti geležinkelio trasą, inicijuojant I-ojo koridoriaus plėtrą bei įtraukiant į šią veiklą įvairius regionus, privatų verslą, piliečius ir kitus subjektus;

94.2.2. pademonstruoti atnaujintų geležinkelio paslaugų išilgai *Via Baltica* koridoriaus galimybes bei privalumus;

94.2.3. inicijuoti regioninės plėtos projektus, kurie galės pasinaudoti pagerintomis geležinkelių paslaugomis, gaudami iš šių paslaugų didesnę naudą.

95. *Kauno tunelio renovavimas.* Efektyviam ir saugiam eismui paneuropiniuose geležinkelių transporto koridoriuose užtikrinti pagal eismo saugumo reikalavimus numatyta visiškai renovuoti Kauno tunelio infrastruktūrą ir modernizuoti esamus komunikacijų tinklus.

96. *Uosto ir geležinkelių transporto sąveikos modernizavimas (Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra I etapas).* Geležinkelių stotys ir privažiuojamieji geležinkelio keliai į Klaipėdos uostą, padidėjus Klaipėdos uosto krovos darbų pajėgumams, turi atitikti saugaus krovinių transportavimo reikalavimus. Paskutiniu metu geležinkeliu pristatoma ir išgabenama maždaug 76 proc. visų uoste perkraunamų krovinių.

97. Įgyvendinus šiuos projektus, Lietuvos geležinkelių I ir IX transporto koridorių infrastruktūra bus modernizuota ir atitiks Europos AGC bei suderinamumo standartus. Tai leis šalies geležinkelių transporto sistemai sėkmingai integruotis į bendrą ES šalių geležinkelių sistemą ir prisidėti prie ES vidaus rinkos stiprinimo. Programos projektų įgyvendinimas padės užtikrinti patikimą ir greitą (iki 160 km/val.) vežimą geležinkeliais, padidinti ašies apkrovą nuo 22,5 t iki 25 t, prailginus stočių pagrindinius kelius, priimti 6000 t traukinių sąstatus, gerokai sumažinti kelionių laiką. Tai leis išspręsti bendras transporto problemas, nes nuims dalį krovinių ir keleivių nuo kitų transporto šakų, taip pat sumažins neigiamą transporto poveikį aplinkai.

TREČIASIS SKIRSNIS VANDENS TRANSPORTAS

98. Modernizuojant infrastruktūrą, būtina patobulinti IXB multimodalinio transporto koridoriaus jungtis su jūrų greitkeliais per Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, sutvarkant krovinių privežimą ir išvežimą iš uosto dviem naujais – šiauriniu ir pietiniu privažiavimo keliais, aplenkiančiais miesto centrinę dalį. Numatyta iš Sanglaudos fondo įgyvendinti Pietinio privažiavimo kelio į Klaipėdos uostą projektą, kurio preliminari vertė 40 mln. eurų. Pietinėje dalyje koncentruojama *ro-ro* ir konteinerių krova panaudojant autotransportą. 1999 m. pastačius konteinerių terminalą, konteinerių apyvarta kiekvienais metais didėja 30–38 proc., atitinkamai didėja ir automobilių transporto srautas, aptarnaujantis pietinę uosto dalį.

Įgyvendinus minėtą projektą, pietinę uosto dalį aptarnaujantiems kroviniams automobiliams būtų suformuotas trumpas ir patogus tranzitinis koridorius, kuriuo sunkusis transportas būtų nukreipiamas į krašto kelius bei IXB transporto koridorių. Kartu būtų sumažintas sunkiojo transporto srautas centrinėse miesto gatvėse, padidėtų eismo saugumas Klaipėdos mieste.

99. Viena iš prioritetinių Klaipėdos uosto investicijų programų, numatomų įgyvendinti iš Sanglaudos fondo, yra Užteršto grunto iškasimo, išvalymo ir panaudojimo programa. Šios programos vertė siekia 27,2 mln. eurų, ją planuojama įgyvendinti 2005–2008 metais.

KETVIRTASIS SKIRSNIS ORO TRANSPORTAS

100. Oro transporto srityje bus orientuojamasi tik į didesnius nei 10 mln. eurų vertės iš Sanglaudos fondo iš dalies finansuotinus projektus. Modernizuojant Lietuvos tarptautinių oro uostų infrastruktūrą, šiuo programavimo laikotarpiu numatoma pradėti Vilniaus oro uosto infrastruktūros plėtros projektą. Jo įgyvendinimo metu būtų plečiamas keleivių terminalas, rekonstruojami kilimo-tūpimo ir vairavimo takai, atnaujinama signalizacinė sistema.

101. 2004–2006 metais planuojamų prioritetinių transporto infrastruktūros modernizavimo priemonių sąrašas pateiktas 4 priede.

III DALIS. APLINKOS APSAUGOS STRATEGIJA SANGLAUDOS FONDO ATŽVILGIU

I. LIETUVOS APLINKOS SEKTORIAUS APŽVALGA

102. Aplinkos apsaugos programiniai tikslai pirmiausia remiasi aplinkos būkle. Aplinkos apsaugos finansavimo tikslai yra orientuoti į tinkamos aplinkos komponentų būklės, atitinkančios ES ir Lietuvos aplinkos apsaugos reikalavimus, užtikrinimą ir palaikymą.

PIRMASIS SKIRSNIS VANDENS KOKYBĖ IR NUOTEKOS

103. Viena iš pagrindinių upių vandens kokybės problemų yra jų užterštumas biogeninėmis ir organinėmis medžiagomis. Upių vandens taršos biogeninėmis medžiagomis pagrindiniai šaltiniai yra dirbamos žemės paviršiaus nuotekos ir miestų nuotekos, organinėmis medžiagomis – miestų ir gyvulininkystės fermų nuotekos. Didžiausia minėtų medžiagų koncentracija nustatoma upėse žemiau miestų, kurių nuotekos nėra pakankamai išvalomos.

104. Nors geriamajam vandeniui naudojamo požeminio vandens kokybė daugumoje vietų atitinka Geriamojo vandens saugos ir kokybės reikalavimus (Lietuvos higienos norma geriamojo vandens kokybei LAND HN 24:1998), patvirtintus Sveikatos apsaugos ministro 2003 m. liepos 23 d. įsakymu Nr. V-455 „Dėl geriamojo vandens saugos ir kokybės reikalavimų patvirtinimo“ (Žin., 2003, Nr. 79-3606), ES rekomendacinė (Tarybos 1998 m. lapkričio 3 d. direktyva Nr. 98/83/EB dėl žmonėms vartoti skirto vandens kokybės) geležies koncentracija viršijama 64 Lietuvos miestuose, o fluoro koncentracija viršijama šiaurės vakarų Lietuvos regione. Didžioji geležies dalis geriamajame vandenyje yra gamtinės kilmės (giliuose vandeninguose horizontuose esančiame vandenyje dažnai būna didelė ištirpusios geležies koncentracija), tačiau nemažą įtaką geriamojo vandens kokybei daro bloga vamzdinių būklė.

Maždaug vienas milijonas Lietuvos gyventojų šiuo metu gauna geriamojo vandens iš 300 000 šachtinių šulinių. Pagal Lietuvos geologijos tarnybos ir Visuomenės sveikatos centro 2002 m. duomenis apie 40 proc. ištirtų šachtinių šulinių neatitinka geriamojo vandens reikalavimų pagal nitratų kiekio, bakteriologinio užterštumo ir kitus parametrus.

105. Remiantis naujausia Aplinkos apsaugos agentūros, atsakingos už aplinkos sektoriaus duomenų surinkimą bei apdorojimą, informacija, Lietuvos miestuose, miesteliuose ir kaimuose per 2002 m. buvo

išleista 170,4 mln. kubinių metrų buitinių nuotekų. Iš dalies išvalyta apie 46,8 proc. šių nuotekų (biologinio ir mechaninio valymo įrenginiuose), 14,6 proc. iš dalies išvalyta tik mechaniniu būdu, 37,9 proc. (su papildomu azoto ir fosforo šalinimu) visiškai išvalyta, 0,6 proc. išleista nevalytų. Nors pastačius arba rekonstravus nuotekų valymo įrenginius daugelyje miestų į vandens telkinius patenkančių organinių teršalų kiekis, palyginti su 1990 m., sumažėjo 5 kartus, tačiau per metus vis dar išleidžiama 6–7 tūkstančiai tonų organinių teršalų ir 3–4 tūkstančiai tonų biogeninių medžiagų. Daugelio miestų ir miestelių nuotekų išvalymas neatitinka ES reikalavimų.

ANTRASIS SKIRSNIS ATLIEKOS

106. Lietuvoje per metus susidaro apie 4 mln. tonų nepavojingų atliekų. Didžiąją jų dalį sudaro organinės atliekos, statybinių medžiagų, mineralinių žaliavų sodrinimo atliekos. Buitinių atliekų susidaro apie 1 mln. tonų per metus. Didžiausia nepavojingų atliekų dalis (apie 2,5 mln. tonų) yra kaupiama sąvartynuose. Šiuo metu Lietuvoje užregistruota apie 850 buitinių atliekų sąvartynų, iš kurių apie 350 šiuo metu eksploatuojami. Dauguma šių sąvartynų neatitinka ES direktyvų ir Lietuvos Respublikos teisės aktų keliamų reikalavimų.

107. Šiuo metu antrinės žaliavos surenkamos daugumoje Lietuvos savivaldybių, ypač didžiuosiuose miestuose. Lietuvoje yra palyginti dideli antrinių žaliavų (popieriaus ir kartono, stiklo, plastiko) perdirbimo pajėgumai, todėl perdirbamos ne tik Lietuvoje surinktos, bet ir importuojamos antrinės žaliavos. 2002 metais šalyje perdirbta 80 tūkst. tonų popieriaus ir kartono atliekų, 48 tūkst. tonų – stiklo ir 14 tūkst. tonų – plastiko.

108. Lietuvoje per metus susidaro apie 120 tūkst. tonų pavojingų atliekų. Didžiausią pavojingų atliekų dalį – maždaug apie pusę visų Lietuvoje susidarančių pavojingų atliekų sudaro naftos produktų ir vandens mišiniai. Kadangi Lietuvoje nėra sukurta daugelio pavojingų atliekų tvarkymo sistema, dauguma susidarančių pavojingų atliekų yra surenkama ir saugoma įmonių teritorijose arba laikino saugojimo aikštelėse. Tai kelia didelį potencialų pavojų aplinkai. Lietuvoje yra identifikuota 150 pesticidų sandėlių, kuriuose sukaupta 2000 tonų nenaudojamų pesticidų. Sandėliai yra prastos būklės, daugeliu atvejų pesticidai laikomi nesaugiai ir kelia pavojų aplinkai. Apie 1 000 tonų šių pavojingų medžiagų valstybės lėšomis (apie 1.9 mln. eurų) bus surinkta ir išvežta nukenksminti. Likusiems pesticidams nukenksminti ir sandėliavimo vietoms sutvarkyti reikia apie 3–4 mln. eurų.

TREČIASIS SKIRSNIS ORO KOKYBĖ

109. Aplinkos oro užterštumas priklauso nuo į atmosferą patenkančių teršalų kiekio, susijusio su gaminamos energijos kiekiu, naudojamo kuro rūšies ir energijos vartojimo efektyvumo, meteorologinių sąlygų, miestų infrastruktūros ir kita. Pastaraisiais metais oro užterštumas Lietuvos miestuose ir pramonės centruose iš esmės nesikeitė. Oro kokybė pagerėjo po 1991 metų, kai dėl ekonomikos smukimo į atmosferą buvo išmetama mažiau teršalų. Kaip ir anksčiau, didžiausią įtaką jai turi automobilių išmetamos dujos. Tai pastebima didžiausiuose miestuose, ypač prie intensyvaus eismo gatvių ir sankryžų, kur nustatoma padidėjusi azoto dioksido koncentracija, viršijanti ES normatyvus.

110. Iš stacionarių taršos šaltinių į atmosferą 2002 m. daugiausia buvo išmesta šių pagrindinių teršalų: anglies monoksido – 128,7 tūkst. tonų, sieros dioksido – 44,9 tūkst. tonų, azoto oksidų – 14,4 tūkst. tonų, lakių organinių junginių – 54,5 tūkst. tonų. 2002 metais kontroliuojamuose stacionariuose taršos šaltiniuose susidarė maždaug 258 tūkst. tonų teršalų, iš kurių maždaug 64 proc. sugaudyta ir nukenksminti oro teršalų valymo įrenginiuose. 95 proc. teršalų sudaro skystieji ir dujiniai teršalai. Iš jų didžiausią kiekį sudarė sieros dioksidas – 34 proc., anglies monoksidas – 24 proc., azoto oksidai – 11 proc. Šie teršalai susidaro iš šių pagrindinių taršos šaltinių:

110.1. transporto sektoriaus (kelių transportas, kiti mobilūs taršos šaltiniai bei mašinos/įrengimai);

110.2. energetikos sektorius (kuro deginimas energijos ir perdirbamojoje pramonėje (katilinės, šiluminės elektrinės, elektros tiekimo įmonės), nepramoniniai deginimo įrenginiai, gavyba ir paskirstymas išgaunamojo kietojo kuro ir geoterminės energijos);

110.3. pramonės sektoriaus (kuro deginimas apdirbamojoje pramonėje, gamybos procesas);

110.4. žemės ūkio sektoriaus (šiaudų deginimas, ūkinių pastatų apšildymas);

110.5. namų ūkio (gyvenamųjų namų autonominis apšildymas).

KETVIRTASIS SKIRSNIS KRAŠTOVAIZDIS IR BIOLOGINĖ ĮVAIROVĖ

111. Lietuvos saugomų teritorijų sistema apima 755 tūkst. ha, tai yra 11,9 proc. viso šalies ploto. Ją sudaro 3 valstybiniai gamtiniai rezervatai, 1 biosferos rezervatas ir 1 kultūrinis rezervatas, 5 nacionaliniai parkai (iš jų 1 istorinis nacionalinis), 30 regioninių parkų (iš jų 1 istorinis regioninis), 267 draustiniai bei 380 valstybės saugomų gamtinių kraštovaizdžio objektų, daugiau kaip 202 miško genetinių draustinių. Veikla saugomose teritorijose dar nevisiškai atitinka tarptautinių konvencijų ir programų bei atitinkamų ES bei Lietuvos Respublikos teisės aktų nuostatas, todėl nepakankamai saugomi gamtos ir kultūros paveldo teritoriniai kompleksai, biologinė įvairovė, ne visur sudarytos sąlygos pažintiniam turizmui, moksliniams tyrimams ir aplinkos būklės stebėjimams. Lietuvoje yra nustatyta 52 iš 198 ES saugotųjų buveinių tipų, išvardytų Buveinių direktyvoje, kurios yra sujungtos į bendrą ES saugomų gamtinių teritorijų tinklą – NATURA 2000. Jas įsteigus, bus papildytas saugomų teritorijų tinklas.

II. ILGALAIKIAI LIETUVOS APLINKOS APSAUGOS TIKSLAI

112. Pagrindinis Lietuvos aplinkos apsaugos politikos tikslas – sudaryti prielaidas subalansuotai šalies plėtrai išlaikant švarią ir sveiką aplinką, išsaugant biologinę ir kraštovaizdžio įvairovę, racionaliai naudojant gamtos išteklius.

113. Pagrindinės aplinkos apsaugos kryptys yra nustatytos Valstybinėje aplinkos apsaugos strategijoje (toliau – VAAS), patvirtintoje Lietuvos Respublikos Seimo 1996 metų rugsėjo 25 d. nutarimu Nr. 7-1550 (Žin., 1996, Nr. 103-2347). VAAS tikslas – siekti nenutrūkstamos plėtros, kad būtų išsaugota švari ir sveika gamtinė aplinka, išsaugota biologinė ir kraštovaizdžio įvairovė bei užtikrintas optimalus gamtinių išteklių naudojimas. VAAS nustato tikslus vandens, oro, žemės, floros ir faunos, litosferos apsaugos, atliekų tvarkymo, apsaugos nuo fizinės taršos, kraštovaizdžio nykimo ir rekreacinės aplinkos apsaugos srityse. VAAS nustatė, kad svarbiausios spręstinios problemos yra šiose srityse:

113.1. vandens kokybės;

113.2. oro kokybės;

113.3. atliekų tvarkymo;

113.4. gamtinių išteklių, kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės apsaugos.

114. 113 punkte nurodytos sritys VAAS yra įvardytos prioritetinėmis. Šie prioritetai atitinka ES reikalavimus, kaip nurodyta Lietuvos aplinkos apsaugos teisės normų derinimo su ES reikalavimais strategijoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 1998 m. spalio 12 d. įsakymu Nr. 199 „Dėl Lietuvos aplinkos apsaugos teisės normų derinimo su Europos Sąjungos reikalavimais strategijos patvirtinimo“.

115. Brangiausiai Lietuvos valstybei kainuos šių ES direktyvų reikalavimų įgyvendinimas:

115.1. Tarybos 1991 m. gegužės 21 d. direktyva Nr. 91/271/EEB dėl miesto nuotekų valymo su pakeitimais;

115.2. Tarybos 1998 m. lapkričio 3 d. direktyva Nr. 98/83/EB dėl žmonėms vartoti skirto vandens kokybės;

115.3. Tarybos 1988 m. balandžio 18 d. direktyva Nr. 88/609/EEB dėl didelių kurą deginančių įrenginių;

115.4. Tarybos 1998 m. balandžio 26 d. direktyva Nr. 1999/31/EC dėl atliekų sąvartynų.

116. Siekiant įgyvendinti atitikimo ES direktyvoms reikalavimus iki 2015 metų, apskaičiuota, kad įvairiems aplinkos apsaugos investicijų projektams reikės daugiau negu 1 milijardo eurų. Didžiausią investicijų dalį sudaro Sanglaudos fondas ir ES struktūriniai fondai. Šių fondų dalis investuojama į nuotekų valymą, kanalizacijos tinklus ir atliekų tvarkymą. Aplinkosauginių tikslų įgyvendinimui Lietuva įsipareigojo iki 2004 m. perkelti į Lietuvos Respublikos teisės aktus ES direktyvų reikalavimus bei iki nustatytų terminų juos įgyvendinti. Keturių direktyvų įgyvendinimui buvo gauti pereinamieji laikotarpiai:

116.1. Europos Parlamento ir Tarybos 1994 m. gruodžio 20 d. direktyva Nr. 94/63/EB dėl lakiųjų organinių junginių išskyrimo į aplinką laikant benzina ir tiekiant jį iš terminalų į degalines valdymo (iki 2008 m.);

116.2. Europos Parlamento ir Tarybos 1994 m. gruodžio 20 d. direktyva Nr. 94/62/EB dėl pakuočių ir pakuočių atliekų (iki 2007 m.);

116.3. Tarybos 1991 m. gegužės 21 d. direktyva Nr. 91/271/EEB dėl miesto nuotekų valymo, pakeista Komisijos 1998 m. vasario 27 d. direktyva Nr. 98/15/EB, iš dalies pakeičiančia Tarybos direktyvą 91/271/EEB dėl jos I priede nustatytų tam tikrų reikalavimų (iki 2010 m.);

116.4. Europos Parlamento ir Tarybos 2001 m. spalio 23 d. direktyva Nr. 2001/80/EB dėl tam tikrų iš dalies kurą deginančių įrenginių, į orą išmetančių teršalų, kiekio apribojimo (iki 2016 m.).

117. Be nustatytų galutinių direktyvų įgyvendinimo laikotarpių, kiekvienai direktyvai pereinamuoju laikotarpiu yra numatytas tarpinių įsipareigojimų vykdymas.

PIRMASIS SKIRSNIS VANDENS KOKYBĖ IR NUOTEKOS

118. Pagrindinių investicijų poreikį vandens išteklių apsaugos srityje formuoja šie tikslai:

- 118.1. pagerinti geriamojo vandens kokybę;
- 118.2. sumažinti paviršinio vandens taršą buitinėmis nuotekomis;
- 118.3. sumažinti požeminio vandens taršą;
- 118.4. sumažinti taršą lietaus nuotekomis.

ANTRASIS SKIRSNIS ATLIEKOS

119. Pagrindinių investicijų poreikį atliekų tvarkymo srityje formuoja šie tikslai:

- 119.1. sumažinti taršą buitinėmis atliekomis iš neatitinkančių reikalavimų sąvartynų;
- 119.2. sumažinti potencialią taršą pasenusiais pesticidais;
- 119.3. sumažinti potencialią taršą pavojingomis atliekomis.

TREČIASIS SKIRSNIS ORO KOKYBĖ

120. Pagrindinių investicijų poreikį oro apsaugos srityje formuoja šie tikslai:

- 120.1. sumažinti taršą iš transporto priemonių;
- 120.2. sumažinti NO_x, SO₂, CO₂ išmetimą iš stacionarių šaltinių;
- 120.3. sumažinti taršą lakiaisiais organiniais junginiais;
- 120.4. sumažinti taršą ozono sluoksnį ardančiomis medžiagomis.

KETVIRTASIS SKIRSNIS KRAŠTOVAIZDIS IR BIOLOGINĖ ĮVAIROVĖ

121. Pagrindinių investicijų poreikį kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės apsaugos srityje formuoja šie tikslai:

- 121.1. išsaugoti vandens telkinių pakrantes (įskaitant ir pajūrio);
- 121.2. atkurti pažeistas teritorijas;
- 121.3. sustabdyti kraštovaizdžio nykimą;
- 121.4. tvariai naudoti bei saugoti gamtos išteklius;
- 121.5. išsaugoti Lietuvos biologinę įvairovę.

122. 121 punkte nurodytų aplinkos apsaugos tikslų bus siekiama įgyvendinant projektus panaudojant tiek Sanglaudos fondo, tiek ERPF lėšas.

III. ILGALAIKIŲ APLINKOS APSAUGOS TIKSLŲ ĮGYVENDINIMAS, PANAUDOJANT ES FINANSINES PRIEMONES

123. Europos Sąjungos sutartyje įtvirtinta nuostata, kad ES aplinkos politika padeda siekti šių tikslų:

- 123.1. išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę;
- 123.2. saugoti žmonių sveikatą;
- 123.3. apdairiai ir racionaliai naudoti gamtos išteklius;
- 123.4. remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti.

124. ES aplinkos apsaugos politikos tikslas – siekti aukšto lygio aplinkos apsaugos atsižvelgiant į skirtingų ES regionų būklės įvairovę. Ši politika yra grindžiama tokiais principais kaip atsargumo, kad reikia imtis prevencinių veiksmų, kad žala aplinkai pirmiausia turėtų būti likviduojama ten, kur yra jos šaltinis, ir kad atlygintų teršėjas. Į aplinkos apsaugos reikalavimus turi būti atsižvelgiama nustatant ir įgyvendinant ES politiką kitose srityse.

PIRMASIS SKIRSNIS

APLINKOS APSAUGOS PRIEMONIŲ FINANSAVIMO ŠALTINIŲ TAKOSKYRA

125. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. rugpjūčio 17 d. nutarimu Nr. 935 „Dėl Lietuvos Respublikos derybinių pozicijų derybose dėl narystės Europos Sąjungoje patvirtinimo“ (Žin., 2001, Nr. 20-657, Nr. 25-828, Nr. 43-1513, Nr. 62-2269, Nr. 115-5244) patvirtintoje derybinėje pozicijoje yra nurodytos šios pagrindinės ES direktyvos, kurių uždavinius Lietuva išipareigojo įgyvendinti:

125.1. Tarybos 1979 m. balandžio 2 d. direktyva 79/409/EEB dėl laukinių paukščių apsaugos;

125.2. Tarybos 1988 m. balandžio 18 d. direktyva 88/609/EEB dėl didelių kurą deginančių įrenginių;

125.3. Tarybos 1991 m. gegužės 21 d. direktyva 91/271/EEC dėl miesto nuotekų valymo;

125.4. Tarybos 1991 m. gruodžio 12 d. direktyva 91/698/EEC dėl pavojingų atliekų;

125.5. Tarybos 1992 m. gegužės 21 d. direktyva 92/43/EEB dėl natūralių buveinių ir faunos bei floros apsaugos;

125.6. Tarybos 1996 m. rugsėjo 24 d. direktyva 96/61/EC dėl taršos integruotos prevencijos ir kontrolės;

125.7. Tarybos 1998 m. balandžio 26 d. direktyva 1999/31/EC dėl atliekų sąvartynų;

125.8. Tarybos 1998 m. lapkričio 3 d. direktyva 98/83/EB dėl žmonėms vartoti skirto vandens kokybės;

125.9. Tarybos 2000 m. spalio 23 d. direktyva 2000/60/EC dėl bendrosios vandens politikos;

125.10. Europos Parlamento ir Tarybos 2001 m. spalio 23 d. direktyva Nr. 2001/80/EB dėl tam tikrų iš dalies kurą deginančių įrenginių, į orą išmetančių teršalų, kiekio apribojimo.

126. 125 punkte nurodytoms direktyvoms įgyvendinti numatoma panaudoti Sanglaudos fondo teikiamą paramą bei ES struktūrinių fondų, tai yra ERPF ir EŽŪOGF, lėšas (4 lentelė).

127. Planuodama ES finansinės paramos priemonių panaudojimą 2004–2006 metais, Lietuva nusprendė aplinkos apsaugos sektoriaus priemones, skirtas direktyvoms, kurių reikalavimams įvykdyti reikia didelių investicijų, įgyvendinti, finansuoti per Sanglaudos fondą. Tai apimtų vandentvarkos, oro apsaugos ir atliekų tvarkymo priemonių, skirtų aprūpinti visuomeninį sektorių geros kokybės vandeniu, saugia atliekų tvarkymo sistema ir oro kokybe, įgyvendinimą. Kitą dalį ne mažiau svarbių aplinkos apsaugos priemonių, kurių neapima Sanglaudos fondas, numatoma finansuoti daugiausia per ERPF ir EŽŪOGF. Tai apims įgyvendinimą kitų ES aplinkos apsaugos direktyvų ir Nacionalinių aplinkos apsaugos reikalavimų, susijusių su Nacionalinės reikšmės saugomų teritorijų ir Natura 2000 tinklo įsteigimu, inspekcinio stiprinimu, aplinkos priežiūra, žalos aplinkai prevencija, nuotekų bei geriamojo vandens kokybės gerinimu gyvenvietėse iki 500 gyventojų, kraštovaizdžio atkūrimu ir biologinės įvairovės apsauga jose bei visuomenės aplinkosauginiu mokymu bei švietimu (3 priedas).

128. Įvertinus Sanglaudos fondo finansavimo galimybes bei tai, kad yra pereinama prie mažiau gyvybingų finansiniu požiūriu projektų, siektina, kad ES paramos lėšų dalis sudarytų 75–85 proc. projekto vertės, o valstybės, savivaldybių ir kitų ūkio subjektų lėšos sudarytų ne daugiau kaip 15–25 proc. Bendrojo finansavimo lėšų ir Sanglaudos fondo paramos santykis nustatomas atsižvelgiant į planuojamą paslaugų tarifų pasikeitimą ir tenkantį poveikį gyventojų išlaidoms.

129. Vienas iš projektų finansavimo principų yra susijęs su savivaldybių bei gyventojų pajėgumu sumokėti už brangesnes, tačiau geresnės kokybės paslaugas. Nustatant investicijų projektų faktinį bendrojo finansavimo ir Sanglaudos fondo paramos santykį, yra įvertinamos vidutinės to regiono šeimos pajamos. Pagal bendrai priimtus principus (Tarptautinio rekonstrukcijos ir plėtros banko (toliau – TRPB) rekomendacijos, kurias naudoja Vidurio ir Rytų Europos valstybės) finansinė našta gyventojams, susijusi su regione įgyvendinamu projektu, neturėtų viršyti 5 proc. vidutinių šeimos pajamų. Daugeliu atveju iki 4 proc. šeimos pajamų yra skirta padengti vandens tiekimo, nuotekų surinkimo ir valymo išlaidoms ir iki 1 proc. – komunalinių atliekų tvarkymo išlaidoms.

130. Pasiūlytų iš Sanglaudos fondo finansuoti projektų paskirtis – bendrai per ekonominį mechanizmą išspręsti vandentvarkos ūkio problemas Lietuvoje, nes atskirų investicijų projektų įgyvendinimas miestuose iš dalies išsprendžia aplinkos taršos problemą, tačiau neleidžia pasiekti darnaus ūkio vystymosi

tikslų. Taip pat Sanglaudos fondo dėka bus užtikrintas efektyvus atliekų tvarkymas bei sukurtos regioninės buitinių atliekų tvarkymo struktūros. Pasiūlytos iš ES struktūrinių fondų finansuoti priemonės yra skirtos užtikrinti bendrai Lietuvos gyventojų teisei – turėti švarią ir saugią aplinką, neskirstant į pavienes aglomeracijas ar siekiant ekonominio efekto.

ANTRASIS SKIRSNIS PROJEKTŲ ATRANKOS PRINCIPAI IR KRITERIJAI

131. Prioritetiniai investicijų projektai aplinkos apsaugos srityje atrenkami vadovaujantis šiais principais:

131.1. atsargumo;

131.2. prevencijos;

131.3. taršos mažinimo šaltinio vietoje;

131.4. pagal principą „Teršėjas moka“.

132. Parama iš Sanglaudos fondo teikiama projektams, kurie atitinka šiuos kriterijus:

132.1. skirti įgyvendinti brangiausių ES direktyvų reikalavimus;

132.2. yra didesni nei 10 mln. eurų vertės;

132.3. skirti įgyvendinti baseininį vandentvarkos ūkio tvarkymo ir valdymo principą;

132.4. skirti įgyvendinti regionines buitinių atliekų tvarkymo sistemas;

132.5. remis nacionalinės aplinkos strategijos įgyvendinimą srityse, atitinkančiose Sanglaudos fondo ir ES struktūrinių fondų reglamentų nuostatas;

132.6. skirti užtikrinti didelių kurą deginančių įrenginių direktyvos reikalavimų įgyvendinimą uždarius Ignalinos atominę elektrinę (toliau – Ignalinos AE).

133. Projektai taip pat turi atitikti ES ir Lietuvos aplinkos apsaugos politikos tikslus ir principus (III dalies II skyrius „Ilgalaikiai Lietuvos aplinkos apsaugos tikslai“).

IV. SANGLAUDOS FONDO PANAUDOJIMO APLINKOS SEKTORIJE KRYPTYS 2004–2006 M.

134. Sanglaudos fondo tikslas yra suteikti finansinę paramą projektams, kurie yra skirti įgyvendinti Europos Bendrijos sutarties 130r skyriaus nuostatas, taip pat atitinka Šeštojoje Bendrijų aplinkos apsaugos programoje, kuri patvirtinta Tarybos 2002 m. liepos 22 d. sprendimu Nr. 1600/2002/EB, nustatančiu Šeštąją Bendrijos aplinkos veiksmų programą, nustatytus aplinkosaugos prioritetus šiose srityse: klimato kaitos, gamtos ir biologinės įvairovės, aplinkos ir sveikatos bei gyvenimo kokybės, gamtos išteklių ir atliekų tvarkymo.

135. *Vandens apsauga, vandentvarkos ūkio priemonių įgyvendinimas.* Pagal suderintą su Europos Komisija investicijų projektų įgyvendinimo grafiką siekiant atitikti ES direktyvų reikalavimus nuotekų tvarkymo srityje iki 2009 m. gruodžio 31 d. reikės investuoti apie 320 mln. eurų (1,1 mlrd. litų). Aplinkos ministerija identifikavo 5 gamtiniu principu suformuotus upių baseinus. 2003 metais bus užbaigti rengti šių 5 upių baseinų investicijų vandentvarkos planai 20 metų laikotarpiui, įvertintas kiekvienos gyvenvietės, kurioje yra daugiau kaip 500 gyventojų, poveikis baseino vandens kokybei ir investicijų poreikis. Remiantis šiais planais kiekviename baseine formuojami investicijų paketai, kurie nustatyto prioriteto tvarka bus teikiami Sanglaudos fondo finansavimui gauti. Investicijos apims ne tik nuotekų valymo įrenginių statybą ir rekonstrukciją, bet taip pat ir nuotekų bei geriamojo vandens tinklų renovaciją bei plėtrą, geriamojo vandens gerinimo įrenginių statybą ir rekonstrukciją bei dumblo tvarkymą. Todėl tikėtina, kad investicijų poreikis į 5 baseinus per 20 metų laikotarpį viršys ankstesnį įvertinimą, nes tuo metu skaičiuotas lėšų poreikis apėmė tik gyvenvietes su daugiau kaip 2 000 gyventojų.

136. *Atliekų tvarkymas.* Daugiausia investicijų iki 2009 m. pabaigos pareikalaus 3–5 regioninių buitinių atliekų tvarkymo sistemų sukūrimas, kurios užbaigs jau iš ISPA paramos lėšų (1 priedas) pradėtą įgyvendinti 10–12 regioninių buitinių atliekų tvarkymo sistemų strategiją. Jos apims naujų sąvartynų statybą, senų sąvartynų, kurie kelia pavojų aplinkai, uždarymą, integruotos atliekų surinkimo ir rūšiavimo sistemos sukūrimą.

Numatoma, kad nuo 2009 metų visos susidarančios Lietuvoje buitinės atliekos bus vežamos tik į atitinkančius ES reikalavimus sąvartynus. Iki 2012 m. bus uždaryta apie 800 šiuo metu esančių, bet ES reikalavimų neatitinkančių sąvartynų.

Iš viso siūlomoms 10–12 regioninėms buitinių atliekų tvarkymo sistemoms įrengti (neskaitant atliekų surinkimo, rūšiavimo, transportavimo infrastruktūros sąnaudų) reikės apie 93 mln. eurų (320 mln. litų). Seniems sąvartynams rekultivuoti prireiks apie 29 mln. eurų (100 mln. litų).

137. *Oro apsaugos priemonių įgyvendinimas.* Investicijas oro apsaugos srityje lemia sprendimai, susiję su energetikos ūkiu. Pagrindinės investicijos yra susijusios su Ignalinos AE uždarymu. Kad būtų patenkinti elektros energijos poreikiai, kitos elektrą gaminančios įmonės (TE „Lietuvos elektrinė“, Vilniaus, Kauno ir Mažeikių TE) turės dirbti visu pajėgumu ir atitikti ES reikalavimus, reglamentuojančius teršalų išmetimą į atmosferą (Europos Parlamento ir Tarybos 2001 m. spalio 23 d. direktyva Nr. 2001/80/EB dėl tam tikrų iš dalies kurą deginančių įrenginių, į orą išmetančių teršalų, kiekio apribojimo).

PIRMASIS SKIRSNIS VANDENS KOKYBĖ IR NUOTEKOS

138. Sprendžiant vandens taršos buitinėmis nuotekomis problemą Lietuvoje, 2000–2003 m. laikotarpiu per ISPA programą buvo skirta 68,9 mln. eurų (1 priedas „Lietuvos patirtis panaudojant ISPA lėšas“) įgyvendinti aplinkos apsaugos projektams atskirose savivaldybėse. Kitu investicijų laikotarpiu vandens apsaugos sektoriuje didžiausias dėmesys ir toliau bus skiriamas ES miesto nuotekų valymo direktyvos ir žmonėms vartoti skirto vandens kokybės direktyvos reikalavimams įgyvendinti pereinant prie investicijų projektų formavimo upių baseinų principu. Remdamasi gamtiniu ir aglomeracijos dydžio principais, Aplinkos ministerija identifikavo 5 upių baseinus, kurių kiekvienas yra padalytas į 3 investicijų paketus. Investicijų poreikis nuotekų ir geriamojo vandens tiekimo ir valymo sistemų rekonstravimui ir plėtrai gyvenvietėse su daugiau kaip 500 gyventojų kiekviename baseine siekia 200 mln. eurų. Kiekvieno paketo vertė yra apie 50–60 mln. eurų. Investicijų projektų paketų sąrašas 2004–2006 metams pateiktas 1 priede.

139. Sprendžiant geriamojo vandens kokybės problemą, per artimiausius dešimt metų Lietuvoje reikės plėtoti, renovuoti vandentiekio tinklus, statyti ir rekonstruoti geriamojo vandens valymo įrenginius. Tam turės būti investuota apie 203 mln. eurų (700 mln. Lt). Apie 3 mln. eurų (10 mln. Lt) reikės investuoti sprendžiant fluoro šalinimo problemas (Tarybos 1998 m. lapkričio 3 d. direktyva Nr. 98/83/EB dėl žmoniems vartoti skirto vandens kokybės).

140. Tikimasi, kad įgyvendinus Sanglaudos fondo strategiją vandens kokybės ir nuotekų valymo srityje sumažės paviršinių vandenių tarša nuotekomis ir pagerės geriamojo vandens kokybė. Taip pat gyvenvietės su daugiau kaip 500 gyventojų bus aprūpintos nuotekų valymo įrenginiais bei centralizuotomis geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų surinkimo sistemomis.

ANTRASIS SKIRSNIS ATLIEKOS

141. Sprendžiant buitinių atliekų tvarkymo klausimus per regionines sistemas, Lietuvoje 2000–2003 m. laikotarpiu per ISPA programą buvo skirta 45,79 mln. eurų (1 priedas „Lietuvos patirtis panaudojant ISPA lėšas“). Kitu investicijų laikotarpiu atliekų tvarkymo sektoriuje prioritetas ir toliau išlieka regioninių komunalinių atliekų tvarkymo sistemų sukūrimas. Regionų buitinių atliekų tvarkymo sistemoms užbaigti reikės apie 43,5 mln. eurų (150 mln. Lt).

142. Sprendžiant pavojingų atliekų tvarkymo klausimus Lietuvoje 2003 m. pagal ISPA programą buvo skirta 12,3 mln. eurų (1 priedas „Lietuvos patirtis panaudojant ISPA lėšas“) įdiegti pavojingų atliekų tvarkymo sistemai, kuri apimtų mažos apimties itin pavojingų atliekų deginimo įrenginių statybą bei ilgalaikio pavojingų atliekų sąvartyno įrengimą. Tęsiant pavojingų atliekų tvarkymo darbus, bus sutvarkyta ir likviduota likusi sena praeities tarša pesticidais ir bankrutavusiose įmonėse susikaupusiomis pavojingomis atliekomis.

143. Įgyvendinus išsikeltus tikslus atliekų tvarkymo srityje, tikimasi, kad sumažės aplinkos tarša komunalinėmis ir pavojingomis atliekomis ir pavojus užteršti dirvožemi, paviršinius ir gruntinius vandenis. Bus likviduotas ar sumažintas potencialus pavojus dėl netinkamo pavojingų atliekų tvarkymo.

TREČIASIS SKIRSNIS ORO KOKYBĖ

144. Investicijas oro apsaugos srityje lemia sprendimai, susiję su energetikos ūkiu. Pagrindinės investicijos yra susijusios su Ignalinos AE uždarymu. Kad būtų patenkinti elektros energijos poreikiai, kitos elektrą gaminančios įmonės (Termofikacinė elektrinė (toliau – TE) „Lietuvos elektrinė“, Vilniaus, Kauno ir Mažeikių TE) turės dirbti visu pajėgumu ir atitikti ES reikalavimus, reglamentuojančius teršalų išmetimą į atmosferą (Europos Parlamento ir Tarybos 2001 m. spalio 23 d. direktyva Nr. 2001/80/EB dėl tam tikrų iš dalies kurą deginančių įrenginių, į orą išmetančių teršalų kiekio apribojimo).

145. 144 punkte nurodytoms priemonėms įgyvendinti reikės apie 320 mln. eurų (1106 mln. Lt). Reikia pažymėti, kad šiems objektams, kurie iš esmės yra pelno siekiančios įmonės, reikėtų taikyti valstybės paramos schemas. Tačiau, atsižvelgiant į aiškų visuomeninį šių objektų funkcionavimo interesą, reikėtų siekti kuo palankesnio finansavimo mechanizmo.

146. Investicinės priemonės, skirtos dideliems kurą deginantiems įrenginiams, apima Vilniaus, Kauno ir Mažeikių TE rekonstravimą, įdiegiant sieros ir azoto oksidų pašalinimo įrangą ir kitus. Lietuvos Respublikos ūkio ministerijos teikimu Lietuvos Respublikos Vyriausybei priėmus sprendimą dėl paraiškos paramai iš Sanglaudos fondo gauti Mažeikių, Vilniaus ir Kauno TE ir pritaikius valstybės pagalbos schemas bus galimybė šiuos projektus finansuoti Sanglaudos fondo lėšomis taip siekiant užtikrinti žemas ir stabilias paslaugų kainas vartotojams. TE „Lietuvos elektrinė“ rekonstruoti lėšos yra skirtos per atskirą Ignalinos AE uždarymo ir pasekmių likvidavimo finansinę eilutę. Šiuo metu yra rengiamas TE „Lietuvos elektrinė“ elektrinės rekonstravimo iki aplinkosaugos standartų projektai.

147. Lietuvai tapus ES nare, Sanglaudos fondo 2004–2006 m. programavimo laikotarpiu yra skirta 614,11 mln. eurų (2 120 mln. Lt), iš kurių maždaug 307 mln. eurų (1 060 mln. Lt) tenka aplinkos apsaugos sektoriui.

Pagal investicijų poreikius ES direktyvoms įgyvendinti aplinkos apsaugos sektoriuose lėšos pasiskirstys tarp prioritetinių aplinkosaugos sektorių – vandentvarkos ir atliekų tvarkymo, o dalis lėšų numatyta oro apsaugai (5 priedas „Preliminarus aplinkos apsaugos projektų 2004–2006 metams sąrašas“). Numatoma, kad Sanglaudos fondo dėka bus įgyvendinti pagrindiniai Lietuvos derybiniai išsipareigojimai aplinkos apsaugos sektoriuje.

Sanglaudos fondo strategijos
2004–2006 metams 1 priedas

LIETUVOS PATIRTIS PANAUDOJANT ISPA LĖŠAS

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Nuo 2000 m. ES pradėjo teikti Vidurio ir Rytų Europos šalims kandidatėms paramą pagal ISPA programą. ISPA biudžetas numato 2000–2006 m. laikotarpiu kasmet visoms šalims kandidatėms skirti 1,040 mln. eurų. Lietuvai kasmet gali būti skiriama 4 proc.–6 proc. ISPA biudžeto, tai yra 41,6–62,4 mln. eurų.

2. Per 2000–2002 metų laikotarpį Europos Komisija patvirtino 27 Lietuvos projektus (8 transporto sektoriaus, 14 aplinkos apsaugos sektoriaus ir 5 techninės paramos) ISPA finansavimui gauti. Bendra projektų vertė, 2000–2002 m. skirta iš ISPA Lietuvai, yra 155,48 mln. eurų. Vienas iš pagrindinių reikalavimų, tai yra išlaikyti balansą tarp transporto ir aplinkos apsaugos sektorių, yra beveik įvykdytas: paramos dalis per visą ISPA laikotarpį aplinkos apsaugos sektoriui sudaro 41 proc. ir transporto sektoriaus projektams siekia 56 proc. nuo visos projektų, patvirtintų paramai gauti, vertės.

2003 metais Lietuva pateikė Europos Komisijai 5 projektus ISPA finansavimui gauti (3 techninės paramos ir 3 aplinkos apsaugos), kurių bendra vertė sudaro 53,7 mln. eurų (iš kurių planuojama 41,4 mln. eurų ISPA dalis, tai yra 77 proc.).

II. ISPA PATIRTIS TRANSPORTO SEKTORIUJE

3. ISPA, kuri prasidėjo 2000 metais ir tęsis iki Lietuvos įstojimo į ES, strategiją Lietuvos transporto sektoriuje tęs Sanglaudos fondas. ISPA finansuoja transporto infrastruktūros bei aplinkos apsaugos projektus, kurie turi atitikti Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. liepos 23 d. sprendime Nr.1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, nustatytus bendro intereso projektų kriterijus, kurie yra:

3.1. nacionalinių transporto tinklų prijungimas prie transeuropinių tinklų;

3.2. nepertraukiamo judėjimo užtikrinimas tarptautinės reikšmės nacionalinio tinklo dalyje (ypač kertant sienas);

3.3. techninio suderinamumo užtikrinimas, tai yra ašies apkrova, gabaritai, vėžės plotis, elektros įtampa, stabdymo sistemos geležinkelyje, aplinkos tarša ir kiti.

4. Vadovaujantis 3 punkte nurodytais kriterijais nustatytas esminis transporto tinklas narystės siekiančių valstybių teritorijose. Šie tarptautinės reikšmės maršrutai, tai yra „TEN-T tinklas“, yra sutarti tarp visų suinteresuotų šalių bei Europos Komisijos. Esminis tinklo dalis sieja Visos Europos transporto koridorių sistema, nustatyta Kretos konferencijoje 1994 m. ir Helsinkio konferencijoje 1997 m. Projektuojant TEN-T (transeuropinio transporto tinklo) išplėtimą, pagrindinė šio tinklo dalis buvo apibrėžta 10 Europos transporto koridorių gairėse. Lietuvos TEN-T tinklo nustatymas buvo viena iš pasirengimo narystei transporto skyriaus derybinės pozicijos sudėtinių dalių. Lietuva patvirtino, kad TEN-T tinklo plėtrą įgyvendins iki 2015 metų.

5. Pažymėtina, kad Lietuvos teritoriją kertantys du transporto koridoriai (šiaurės–pietų ir rytų–vakarų kryptimis) Kretos konferencijoje buvo pripažinti turintys europinės dimensijos reikšmę:

5.1. Geležinkelių sektoriuje:

5.1.1. I koridorius: Šarkiai (Lietuvos–Latvijos siena)–Šiauliai–Radviliškis–Kaunas–Kazlų Rūda–Mockava (Lenkijos–Lietuvos siena) su atšaka IA: Radviliškis–Pagėgiai (siena su Kaliningrado sritimi);

5.1.2. IX koridoriaus atšaka IXB: Kena (Lietuvos–Baltarusijos siena)–Vilnius–Kaišiadorys–Radviliškis–Šiauliai–Kretinga–Klaipėda ir atšaka IXD: Kaišiadorys–Kaunas–Kazlų Rūda–Kybartai (siena su Kaliningrado sritimi).

5.2. Automobilių kelių sektoriuje:

5.2.1. I koridorius: Saločiai (Lietuvos–Latvijos siena)–Panevėžys–Kėdainiai–Kaunas–Marijampolė–Kalvarija (Lenkijos–Lietuvos siena) su atšaka IA: Kalviai (Lietuvos–Latvijos siena)–Šiauliai–Kryžkalmis–Tauragė–Panemunė (siena su Kaliningrado sritimi);

5.2.2. IX koridoriaus atšaka IXB: Medininkai (Lietuvos–Baltarusijos siena)–Vilnius–Kaunas–Klaipėda ir atšaka IXD: Kaunas–Marijampolė–Kybartai–(siena su Kaliningrado sritimi).

6. Transporto infrastruktūros plėtrai Lietuvoje skiriamas didelis prioritetas. Didžioji dalis Valstybės investicijų programai įgyvendinti skirtų lėšų numatyta I ir IX koridorių infrastruktūrai modernizuoti, taip pat su tuo susijusioms svarbiausioms šalies transporto grandims – Klaipėdos uostui, tarptautiniams oro uostams. Per paskutinius metus jiems panaudota apie 80 proc. visų transporto infrastruktūros investicijų.

Ypatingas dėmesys skiriamas esamos infrastruktūros ir paslaugų teikimo tobulinimui Kretos–Helsinkio koridoriuose bei jų papildomoms dalims, siekiant techninius parametrus priartinti prie ES standartų. Investicijų projektų įgyvendinimo eigoje infrastruktūros objektai rekonstruojami/modernizuojami ir statomi laikantis multimodalumo, eismo saugumo, paslaugų kokybės tobulinimo, greičių padidinimo ir techninio suderinamumo principų.

7. 2000–2003 m. Europos Komisija pasirašė devynis ISPA finansinius memorandumus (toliau – FM) transporto infrastruktūros projektams (5 kelių ir 4 geležinkelių) Lietuvoje finansuoti. Bendra minėtų FM vertė siekia 297,1 mln. eurų (1025,8 mln. Lt), iš kurių ISPA įsipareigojo padengti 142,4 mln. eurų (491,6 mln. Lt), arba 52 proc. visų tinkamų išlaidų. Pagal pasirašytus FM, projektai bus įgyvendinami 2000–2006 m., dalis ISPA biudžeto (1,25 mln. eurų) bus panaudota parengiamosioms studijoms bei techninei paramai, reikalingai geležinkelių projektams parengti.

Detalus ISPA transporto plėtros projektų sąrašas pateikiamas lentelėje „Europos Komisijos patvirtinti ISPA projektai“.

8. Transporto srityje už ISPA projektų parengimą ir įgyvendinimą atsakinga institucija yra Susisiekimo ministerija. Bendrą šio proceso koordinavimą atlieka Finansų ministerija, o lėšos kaupiamos įsteigtame Nacionaliniame fonde. ISPA įgyvendinančioji institucija yra Transporto investicijų direkcija prie Susisiekimo ministerijos, o galutinis naudos gavėjas geležinkelių sektoriuje yra AB „Lietuvos geležinkeliai“, kelių – Lietuvos automobilių kelių direkcija.

PIRMASIS SKIRSNIS KELIŲ TRANSPORTAS

9. *Via Baltica* keliui bei *IA koridoriui* rekonstruoti Europos Komisijos ir Lietuvos Respublika 2001 m. pasirašė FM dėl bendros ISPA 31,4 mln. eurų paramos. Papildomas finansavimas numatytas iš PHARE programos – 6,5 mln. eurų ir Lietuvos lėšų – 21,98 mln. eurų.

2001–2002 m. šiuose koridoriuose jau atlikta 45,2 proc. visų numatytų darbų. Per šį laikotarpį jau nutiesta 22,48 km naujo kelio, pastatytas vienas viadukas ir vienas tiltas, įdiegtos eismo saugos priemonės.

10. Iki 2004 metų *Via Baltica* kelyje bus atlikta:

10.1. pastatytos dvi skirtingų lygių sankryžos ties Marijampole bei Nausodės sankryža ties Panevėžiu;

10.2. nutiesta antroji Kauno vakarinio aplinkkelio judėjimo juosta (9,65 km) ir pastatyta Garliavos skirtingų lygių sankryža;

10.3. sustiprinta asfaltbetonio danga kelio Panevėžys–Pasvalys ruože;

10.4. sustiprinta asfaltbetonio danga kelio Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožuose.

11. *IA transporto koridoriuje Ryga–Šiauliai–Kalinigradas* bus atlikta:

11.1. sustiprinta ir išplatinta danga (17 km);

11.2. rekonstruota danga (7,84 km);

11.3. įdiegtos eismo saugos priemonės;

11.4. nutiestas 8,45 km ilgio Šiaulių pietvakarinis aplinkkelis;

11.5. nutiestas 3,04 km ilgio Joniškio šiaurės–vakarų aplinkkelis.

12. Projektui *IXB koridoriui Vilnius–Kaunas–Klaipėda rekonstruoti (I etapas)* Europos Komisija ir Lietuvos Respublika 2001 m. pasirašė FM. ISPA paramos suma siekė 19,5 mln. eurų. Papildomai šiems darbams finansuoti buvo numatyta 6,5 mln. eurų Lietuvos lėšų.

2002 metais sėkmingai užbaigtas IXB koridoriaus rekonstravimo I etapas. Atlikta darbų už 25,6 mln. eurų. Per šį laikotarpį sustiprinta 37,28 km dangos ir kelkraščių, sustiprinta 18,96 km dangos, atnaujinta 99,36 km dangos, įdiegtos eismo saugos priemonės, suremontuoti 25 viadukai.

2003–2004 metais bus tęsiamas IX B transporto koridoriaus rekonstravimas, numatyta sustiprinti 30,88 km dangos ir kelkraščių, atnaujinti 99,52 km dangos, suremontuoti 16 tiltų, įdiegti aplinkos apsaugos priemonės.

13. 2003 m. bus pradėtas įgyvendinti Klaipėdos miesto šiaurinio privažiavimo kelio į Klaipėdos uostą statybos projektas. Bendra projekto vertė siekia apie 15 mln. eurų, ISPA finansuos 45 proc. projekto vertės.

ANTRASIS SKIRSNIS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS

14. Lietuvos geležinkelių pagrindinis tikslas iki stojimo į ES laikotarpį, įgyvendinant TINA proceso metu nustatytas Lietuvos geležinkelių sektoriui priemones, atkurti pagrindinių transporto koridorių geležinkelių linijų infrastruktūrą pritaikant keleivinių ir krovinių traukinių projektinį greitį (atitinkamai 120 km/val. ir 100 km/val.), modernizuoti telekomunikacijų, signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginius svarbiausiuose ruožuose. Transporto projektai buvo iš dalies finansuojami iš specialios šalių kandidačių struktūrinės politikos rėmimo ES finansinė priemonė – ISPA. Lietuva projektus finansavo bendrai su tarptautinių finansinių institucijų – EIB, Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko (toliau – ERPB) ir PHARE lėšomis.

15. 2002 m. pradėta įgyvendinti geležinkelių *IXB transporto koridoriaus telekomunikacijų modernizavimo* priemonė. Įgyvendinus numatytus projekto tikslus, visame IXB koridoriuje bus instaliuotas optinis šviesolaidis kabelis, sumontuota perdavimo bei valdymo įranga bei įrengtos telefono stotys. Bendra projekto vertė siekia 6,65 mln. eurų. Papildomai numatyta modernizuoti telekomunikacijų sistemas Kaišiadorys–Kybartai ruože daugiau kaip už 4 mln. eurų.

16. Be to, 2003 m. bus pradėtas įgyvendinti geležinkelių *Elektros tiekimo modernizavimo ruože Kaišiadorys–Radviliškis* projektas. Šis projektas apims elektros tiekimo įrengimų modernizavimą ir kabelių paklojimą automatikai užtikrinti. Projektą planuojama įgyvendinti iki 2005 m. pradžios, o jo vertė – apie 12 mln. eurų.

17. *Geležinkelių tiltų ir tunelių rekonstravimo* bei *Signalizacijos ir elektros tiekimo sistemų modernizavimo Šiaulių–Klaipėdos ruože* projektai kartu su kelių atnaujinimo IXB koridoriuje projektu sudaro bendrą projektų grupę „Geležinkelių atnaujinimas IXB transporto koridoriuje“. Šis bendras projektas finansuojamas iš ISPA paramos programos lėšų (45,7 mln. eurų) bei AB „Lietuvos geležinkeliai“ ERPB suteiktos (54 mln. JAV dolerių) paskolos, skirtos IXB geležinkelių transporto koridoriaus kelių atnaujinimo projekto darbams apmokėti. Įgyvendinus minėtus projektus, bus užtikrintas efektyvus ir saugus traukinių eismo valdymas modernizuotose linijose, IXB ir IXD geležinkelių

transporto koridoriuose bus sustiprinta didesnė dalis geležinkelių statinių konstrukcijų, pritaikyta prie didesnių apkrovų (iki 25 t į ašį).

18. Lietuvos geležinkeliams iki stojimo į ES laikotarpiu buvo suteikta ISPA techninė parama (1,25 mln. eurų), skirta parengti ISPA iš dalies finansuojamų IXB, IXD ir I geležinkelių transporto koridorių infrastruktūros tobulinimo projektų techninei dokumentacijai, galimybių studijoms, atlikti būtinoms tyrimams siekiant modernizuoti signalizacijos ir elektros tiekimo įrenginius IX B koridoriaus ruože Šiauliai–Klaipėda, IX koridoriaus rūšiavimo stotis bei rekonstruoti šio koridoriaus tunelį, tiltus ir viadukus.

19. Taigi ISPA finansavimo prioritetą yra TINA tinklo (Lietuvai tapus ES nare TEN-T tinklo) gerinimo investicijų projektai. ISPA reglamento įdiegimas kartu yra ir mokymo procesas panaudoti Sanglaudos fondą ir ES struktūrinius fondus ateityje, tapus tikraisiais ES nariais.

III. ISPA PATIRTIS APLINKOS SEKTORIJE

20. Nuo 1992 iki 2003 metų valstybės aplinkos apsaugos prioritetai ir pagrindinės investicijos buvo orientuotos į vandentvarkos objektų statybą bei rekonstravimą. Vienas pagrindinių finansavimo šaltinių, ypač iki pagalbos iš ES ISPA programos pradžios, buvo valstybės biudžetas. Apie 99 proc. valstybės biudžeto išlaidų aplinkos apsaugos sektoriuje buvo skirtos vandentvarkai ir tik 1 proc. atiteko buitinių atliekų tvarkymui.

Didelė parama buvo suteikta per ES PHARE programą. Jos dėka buvo formuojamos aplinkos apsaugos politikos kryptys ir stiprinamos aplinkos apsaugos institucijos. Šiuo laikotarpiu iš viso per PHARE programas aplinkos sektoriui buvo skirta apie 65 mln. eurų, iš kurių 47,4 mln. eurų buvo investuota į vandentvarką ir atliekų tvarkymą, o likusi dalis skirta aplinkos apsaugos institucijoms stiprinti ir ES teisinei bazei perkelti į Lietuvos teisę.

Aktyviai bendradarbiaujant su Danijos, Suomijos, Švedijos, Norvegijos, Vokietijos, Jungtinės Karalystės ir kitų šalių vyriausybėmis per praėjusį dešimtmetį iki 2003 metų Lietuvai buvo suteikta 42 mln. eurų investicinė ir techninė parama Valstybinėje aplinkos apsaugos strategijoje nustatytiems prioritetiniams sektoriams.

1995–2002 m. laikotarpiu dalis iš valstybės biudžeto ar minėtų dvišalių ir daugiašalių donorų paramos lėšų finansuojamų projektų įvairiomis proporcijomis buvo bendrai finansuojami iš tarptautinių finansų institucijų paskolų su valstybės garantija. Aktyviausiai buvo bendradarbiauta su TRPB, Šiaurės investicijų banku, ERPB, EIB, kurių bendra kreditinė parama sudarė apie 70 mln. eurų.

21. Atsižvelgiant į investicijų aplinkos apsaugos sektoriuje poreikį ir ES paramos galimybes bei jos teikimo sąlygas, 2000 m. buvo parengta ir Europos Komisijos patvirtinta Nacionalinė ISPA strategija aplinkos sektoriui. Pagal šią strategiją buvo planuojamas investicijų projektų, remiamų iš ES ISPA programos lėšų, įgyvendinimas 2000–2006 metų laikotarpiu.

22. Per visą laikotarpį ISPA parama aplinkos apsaugos sektoriui sudarė 182 mln. eurų, arba apie 26 mln. eurų per metus. Aplinkos ministerija parengė Nacionalinę ISPA strategiją, kurioje pagrindiniai investicijų tikslai buvo skirti įgyvendinti Nacionalinėje aplinkos apsaugos strategijoje ir Nacionalinėje *acquis* programoje nustatytiems prioritetams.

23. 2000–2006 m. investicinio laikotarpio prioritetai buvo suteikti šiems daugiausia lėšų reikalaujantiems ES direktyvų reikalavimams įgyvendinti visuomeniniame sektoriuje:

23.1. nuotekų valymui;

23.2. atliekų tvarkymui;

23.3. geriamojo vandens kokybės gerinimui.

24. Strategijoje buvo apskaičiuota, kad ES aplinkos apsaugos reikalavimams įgyvendinti iki 2010 metų reikia apie 1 mlrd. eurų. Didžiausia šių investicijų dalis būtų skirta nuotekų valymui, nuotekų tinklų renovacijai bei plėtrai ir buitinių atliekų tvarkymui.

25. Remiantis ISPA strategijoje nurodytais prioritetiniais projektais, 2000–2003 metų laikotarpiu Lietuva parengė ir pateikė Europos Komisijai tvirtinti 19 ISPA projektų, iš kurių 17 yra investicijų (8 – atliekų ir 9 – vandenvals sektoriuose) ir 2 techninės paramos bei institucinio stiprinimo projektai, o jų bendra vertė yra 256 mln. eurų. ISPA parama yra suteikta 14 projektų – pasirašyti 187,06 mln. eurų paramos suteikimo FM. Pagal pasirašytus FM projektai bus įgyvendinti 2003–2006 metais.

26. 2000–2003 metų laikotarpiu buvo įgyvendinta keletas institucinių reformų ir pereita prie regioninio aplinkos apsaugos problemų sprendimo principo atliekų tvarkymo bei vandentvarkos srityse. Prisiimti finansiniai išipareigojimai 6 regioninių atliekų tvarkymo sistemoms Klaipėdoje, Vilniuje,

Šiauliuose, Tauragėje, Alytuje ir Marijampolėje įgyvendinti. Regioninę sistemą sudaro šios dalys: regioninio atliekų sąvartyno įrengimas, senų sąvartynų regione uždarymas ir rekultivacija, atliekų perkrovimo, kompostavimo ir stambiagabaričių atliekų surinkimo bei tvarkymo aikštelių įrengimas ir atliekų surinkimo ir transportavimo bei perdėbimo sistemos sukūrimas. Vandentvarkos srityje 2003 metais buvo pateiktas paskutinis atskiras investicijų projektas, kurio vertė yra didesnė nei 5 mln. eurų. Nuo 2004 m. bus pereita prie investicijų į vandentvarkos ūkį valdymo baseinų pagrindu.

27. Atsižvelgiant į ISPA reglamento nuostatas, kad ISPA parama negali viršyti 75 proc. visos projekto vertės (išimtiniais atvejais – iki 80 proc.), investicinio laikotarpio pradžioje buvo nustatytos tokios principinės paramos proporcijos:

50 proc. projekto vertės finansuojama iš ISPA paramos lėšų;

30 proc. projekto vertės – iš savivaldybės arba paskolų lėšų;

20 proc. projekto vertės – iš valstybės biudžeto lėšų.

28. Finansavimo proporcijos kiekvienu konkrečiu atveju buvo nustatomos įvertinus gyventojų mokumą ir remiantis principu „teršėjas moka“. Paskolų atveju daugiausia buvo naudojamos paskolų, gautų valstybės vardu iš EIB, 15 mln. linija. Du investicijų projektai Klaipėdoje ir Kaune bus bendrai finansuojami tiesiogiai iš ERPB paskolų.

29. Aplinkos ministerija yra pagrindinė institucija, atsakinga už ISPA projektų identifikavimą, projektų dokumentacijos rengimo koordinavimą, investicijų planavimą ir ES paramos administravimą bei priežiūrą. 2000 m. pradžioje Aplinkos ministerija sukūrė ISPA Koordinacinę tarybą, kuriai pirmininkauja aplinkos ministras ir kurioje dalyvauja Finansų, Ūkio, Vidaus reikalų ministerijų, Lietuvos žaliųjų judėjimo, Savivaldybių asociacijos atstovai. Pagrindinė Tarybos paskirtis yra patarti Aplinkos ministerijai sudarant kiekvienų metų ISPA investicijų prioritetinių projektų sąrašą bei tvirtinant strateginius ISPA paramos panaudojimo dokumentus.

30. Dalis funkcijų, susijusių su projektų įgyvendinimo organizavimu, sutarčių pasirašymu, įgyvendinimo priežiūra ir mokėjimais, buvo perduota Aplinkos ministerijos ISPA Įgyvendinimo agentūrai, kuri buvo įsteigta aplinkos ministro 2001 m. gruodžio 6 d. įsakymu Nr. 579 „Dėl Aplinkos ministerijos ISPA įgyvendinimo agentūros steigimo“. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2003 m. lapkričio 21 d. įsakymu Nr. 581 „Dėl ISPA įgyvendinimo agentūros pavadinimo pakeitimo“, nuo 2004 m. sausio 1 d. minėta agentūra vadinasi Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūra.

31. Siekdamas įgyvendinti regionines atliekų tvarkymo sistemas kiekviename regione, savivaldybės įkūrė regioninius atliekų tvarkymo centrus (RATC).

32. Lietuvai įstojus į ES, visi nebaigti įgyvendinti ISPA projektai bus finansuojami iš Sanglaudos fondo lėšų.

33. Detalus ISPA aplinkos apsaugos projektų sąrašas pateikiamas lentelėje „Europos Komisijos patvirtinti ISPA projektai“.

Sanglaudos fondo strategijos
2004–2006 metams 2 priedas

TRANSPORTO SEKTORIAUS STRATEGIJOS ĮGYVENDINIMAS ES STRUKTŪRINĖMIS PRIEMONĖMIS

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Transportas yra svarbi Lietuvos Respublikos ekonominės ir socialinės infrastruktūros dalis, kurios funkcija yra tenkinti visuomenės ir ūkio objektų poreikius vežant krovinius bei keleivius. Nuo 1996 metų Lietuvos transporto sektoriuje sukuriama BVP dalis didėjo ir 2002 metais sudarė 9 proc. Sektoriuje dirba apie 75 000 žmonių, kurie sudaro 5 proc. visų Lietuvos dirbančiųjų. Transportas tiesiogiai daro įtaką šalies ekonominiam augimui per tarptautinę ir vidaus prekybą bei turizmą sudarant palankias sąlygas verslo plėtrai. Šiuolaikiška transporto plėtra kartu rodo ir pagrindinius Bendrosios rinkos principus – laisvą prekių ir paslaugų judėjimą.

2. Šalies ekonomikos augimas, užtikrinant aukštesnius gyvenimo standartus, naujų darbo vietų sukūrimą, neįmanomas be veiksmingos transporto sistemos ir reikiamos jos infrastruktūros, suteikiančios galimybę pasinaudoti vidaus bei tarptautinės rinkos potencialu.

3. Baltosios knygos (Europos Komisijos baltoji knyga „Europos transporto politika iki 2010 m.: laikas apsispręsti“) pagrindinė nuostata – Europos transporto politiką koncentruoti visuomenės poreikiams tenkinti, didinti keleivių teises gerinant eismo saugą, užtikrinant aukštą paslaugų kokybę, modernizuojant svarbiausius transporto infrastruktūros objektus.

4. Lietuvai tapus ES nare, transporto infrastruktūrai modernizuoti be Sanglaudos fondo, atsirastų galimybė panaudoti ir vieno iš ES struktūrinių fondų, tai yra ERPF, finansinę paramą. Pagrindinis dokumentas, kuriame išdėstyta Lietuvos transporto sektoriaus strategija, išskirti pagrindiniai prioritetai bei numatytos priemonės, kurios bus įgyvendinamos panaudojant ERPF lėšas, yra BPD.

5. Svarbią BPD 2004–2006 m. plano dalį sudaro *investicijos į fizinę infrastruktūrą* – taip siekiama sudaryti pagrindą ilgalaikiai ūkio plėtrai visų pirma plėtojant galimybes maksimaliai išnaudoti tranzitui palankią šalies geografinę padėtį.

6. Kadangi didelės apimties projektai (daugiau kaip 10 mln. eurų) transporto sektoriuje, susiję su transeuropinių tinklų plėtra, bus finansuojami iš Sanglaudos fondo, tai į BPD transporto dalį ES struktūrinių fondų paramai gauti įtrauktos priemonės, būtinos regioninei vietinei plėtrai, tai yra jomis siekiama užtikrinti gerą privažiavimą prie transeuropinių koridorių, pagerinti rajonų susisiekimą su pramonės, verslo bei turizmo centrais, sutvarkyti eismą miestuose, sumažinti transporto grūstis, tobulinti transporto infrastruktūrą, kuri tenkintų turizmo bei smulkaus ir vidutinio verslo plėtojimo poreikius.

7. BPD išskirtame I prioritete „Socialinės ir ekonominės ūkio infrastruktūros plėtra“ pabrėžta, kad būtent investicijos šioje srityje leistų efektyviau išnaudoti Lietuvos privalumus ir galimybes (pavyzdžiui, Lietuvos, kaip tranzito valstybės, potencialo išnaudojimas, taip pat fizinės infrastruktūros ryšio su ES bendra rinka užtikrinimas ir kita). Todėl šiame prioritete yra numatyta viena iš pagrindinių priemonių „Transporto infrastruktūros prieinamumas ir paslaugų kokybės gerinimas“.

8. Taigi artimiausiu Lietuvos BPD įgyvendinimo 2004–2006 m. laikotarpiu, siekiant užsibrėžtų tikslų bei panaudojant ES struktūrinių fondų paramą, transporto sektoriuje išskiriamos investavimo sritys, kurios pateikiamos toliau.

II. KELIAI

9. Bus siekiama rekonstruoti miestų gatves, vietinės reikšmės kelius, tiesti bei rekonstruoti privažiuojamuosius kelius prie turizmo objektų bei rekreacinių zonų, tiesti dviračių ir/arba pėsčiųjų takus (trasas), diegti eismo valdymo sistemas. Pagrindinės investavimo kryptys:

9.1. automobilių kelių, geležinkelių bei jūrų uosto jungčių su tarptautiniais koridoriais rekonstravimas ir statyba;

9.2. valstybinės bei vietinės reikšmės kelių rekonstrukcija, žvyrkelių asfaltavimas;

9.3. miestų bei miestelių pagrindinių gatvių rekonstravimas bei gatvių pralaidumą didinančių priemonių diegimas;

9.4. eismo organizavimo miestų gatvėse tobulinimas (ypač didžiuosiuose miestuose), taikant eismo reguliavimo technologijas; aplinkkelių tiesimas ir rekonstravimas;

9.5. eismo saugos bei aplinkosauginių priemonių diegimas;

9.6. priemonės, skatinančios gyventojus plačiau naudotis viešuoju keleiviniu transportu, mažinančios lengvųjų automobilių neigiamą poveikį aplinkai bei transporto priemonių grūstis gatvėse;

9.7. transporto infrastruktūros, reikalingos pramonei, verslui, žemės ūkiui bei turizmui, plėtojimas.

III. GELEŽINKELIAI

10. Gerinant keleivių pervežimo bei aptarnavimo kokybę, 2004–2006 m. bus rekonstruojami geležinkelių keleiviniai terminalai, keleivinis geležinkelių transportas bus pritaikomas neįgaliesiems, atnaujinami viršutiniai geležinkelių statiniai, rekonstruojama bei modernizuojama geležinkelių infrastruktūra. Didinant geležinkelių transporto saugumą ir kartu mažinant oro taršą, numatoma tobulinti geležinkelių riedmenų priežiūros ir kontrolės sistemą bei diegti bendrą informacinę apskaitos sistemą, apimančią visą geležinkelių sistemos veiklą.

IV. LOGISTIKOS CENTRAI

11. Viena iš svarbiausių Lietuvos ilgalaikės raidos strategijos prioritetų transporto sektoriuje yra multimodalinio transporto plėtra. Siekiant užsibrėžtų tikslų, bus įgyvendinama ir daugelis ES Transporto

strategijos iki 2010 m. nuostatų, tokių kaip prisijungusių naujų valstybių – ypač formuojančių naujas ES sienas – transporto ir logistikos sistemų integravimas į ES; efektyvus jų transporto ir logistikos sistemų panaudojimas; sklandžiai veikiančios trumpųjų pervežimų jūra sistemos sukūrimas.

12. 2004–2006 m. bus siekiama sukurti logistikos centrams reikiamą transporto infrastruktūrą Lietuvos miestuose, kuriuose susikerta pagrindiniai skirtingų transporto rūšių šrautai. Taip pat numatoma gerinti transporto rūšių tarpusavio sąveiką (multimodalinių transporto procesų plėtra), siekiant užtikrinti transporto paslaugų (keleiviams ir kroviniams gabenti) naują kokybę.

V. KLAIPĖDOS JŪRŲ UOSTAS

13. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste 2000 m. buvo pradėta rekonstruoti 27–44 krantines (kruizinių laivų terminalo statyba). Terminalo statyba baigta 2003 m. Todėl 2004–2006 m. tikslinga tęsti jungčių su jūrų uostu ir multimodaliniais terminalais statybą ir tobulinti keleivių aptarnavimo kruizinių laivų terminalo infrastruktūrą. Numatoma įrengti specialias vietas, skirtas kruiziniais laivams priimti ir keleiviams aptarnauti, pastatyti tinkamų keleivių laukimo salių, muitinių patalpų, užtikrinti turistams palankias galimybes išeiti iš uosto teritorijos. Pagrindinės investavimo kryptys :

- 13.1. kelių bei geležinkelių Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje rekonstravimas ir statyba;
- 13.2. keleivių aptarnavimo infrastruktūros Klaipėdos jūrų uoste sukūrimas.

VI. VIDAUS VANDENYS

14. Siekiant sukurti šalyje bendrą vandens kelių sistemą, I etape bus rekonstruojama infrastruktūra nuo Kauno iki Klaipėdos pritaikant keleivių bei krovinių vežimui. Numatoma vykdyti prieplaukų, privažiuojamųjų kelių, automobilių stovėjimo aikštelių statybą.

VII. ORO UOSTAI

15. 2004–2006 m. bus siekiama modernizuoti ir rekonstruoti tarptautinius oro uostus, užtikrinant skrydžių saugą, gerinant keleivių aptarnavimo kokybę bei siekiant, kad oro uostų infrastruktūra atitiktų ICAO reikalavimus bei ES standartus.

16. Investicijos bus skirtos tarptautinių oro uostų infrastruktūrai modernizuoti, prailginant kilimo-tūpimo takus, keičiant pasenusias kilimo-tūpimo tako žiburių sistemas naujomis didelio intensyvumo žiburių sistemomis, pakeičiant naujomis instrumentinio tupdymo sistemas ILS, užtikrinant keleivių ir krovinių tranzitines paslaugas tarptautiniuose oro uostuose.

Sanglaudos fondo strategijos
2004–2006 metams 3 priedas

APLINKOS SEKTORIAUS STRATEGIJOS ĮGYVENDINIMAS ES STRUKTŪRINĖMIS PRIEMONĖMIS

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Nuo narystės ES Lietuva taip pat turės galimybę naudoti keturis ES struktūrinius fondus: ERPF, ESF, EŽŪOGF bei ŽOFP.

2. Aplinkos apsaugos sektoriaus priemonės, skirtos direktyvoms, kurių reikalavimams įvykdyti reikia didelių investicijų, įgyvendinti, bus finansuojamos per Sanglaudos fondą, o kita dalis aplinkos apsaugos priemonių, kurių neapima Sanglaudos fondas, bus finansuojamos daugiausia per ERPF ir EŽŪOGF. Tai apims kitų ES aplinkos apsaugos direktyvų ir Nacionalinių aplinkos apsaugos reikalavimų, susijusių su Natura 2000 tinklo steigimu, aplinkos būklės stebėjimu ir vertinimu bei žalos aplinkai prevencija, nuotekų bei geriamojo vandens kokybės gerinimu gyvenvietėse iki 500 gyventojų, kraštovaizdžio atkūrimu ir biologinės įvairovės apsauga, įgyvendinimą. BPD nustatytos aplinkos apsaugos priemonės ir veiklų grupės, kurias numatoma finansuoti iš ES struktūrinių fondų. Preliminariai apskaičiuota, kad per ERPF aplinkos apsaugos priemonėms finansuoti kasmet turėtų būti skirta apie 10 mln. eurų.

3. BPD pasiūlytos finansuoti aplinkos apsaugos veiklų grupės pagal vieną priemonę „Aplinkos kokybės gerinimas ir žalos aplinkai prevencija“. Papildomos investicijos aplinkos apsaugos sektoriui yra numatytos pagal BPD energetikos, transporto, turizmo ir paramos verslui priemones.

4. Investicijos į aplinkos sektorių yra paskirstytos taip, kad be minėtų didelių infrastruktūros objektų, planuojamų finansuoti per Sanglaudos fondą, būtų sprendžiamos ir kitos, ne mažiau svarbios aplinkosaugos problemos, kurios liečia smulkesnius vietinės reikšmės objektus arba apima visos visuomenės poreikius, kurias išsprendus pagerėtų aplinkos būklė visuose regionuose.

II. VANDENS KOKYBĖ

5. Be padidėjusios geležies koncentracijos, yra kitų geriamojo vandens kokybės problemų, susijusių su padidėjusia fluoro koncentracija šiaurės vakarų Lietuvos požeminiame vandenyje. Vandeni su padidėjusia fluoro koncentracija geria apie 100 tūkst. žmonių.

6. Kita labai aktuali geriamojo vandens problema yra intensyvios žemdirbystės teritorijose užterštas gruntinis (negiliai slūgsantis) vanduo, kurį geria apie 1 mln. kaimo gyventojų, naudojančių šachtinius šulinius. Apie 50–60 proc. ištirtų šachtinių šulinių neatitinka geriamojo vandens reikalavimų pagal nitratų kiekio, bakteriologinio užterštumo ir kitus parametrus. Situaciją apsunkina dar ir tai, kad dėl ekonominių bei techninių priežasčių kaimuose nutraukiamas buvusių centralizuotų vandens tiekimo sistemų eksploatavimas ir gyventojai priversti ieškoti kitų, mažiau patikimų, geriamojo vandens šaltinių.

7. Vykdamas ES struktūrinių fondų priemonę „Aplinkos kokybės gerinimas ir žalos aplinkai prevencija“ gyvenvietėse iki 500 gyventojų, kurias dėl mažo gyventojų skaičiaus ekonominiu ir technologiniu požiūriu neracionalu jungti prie pagrindinių miestų vandenvals įrenginių, bus diegiamos tinkamiausios nuotekų valymo technologijos.

8. Panaudojant ES struktūrinių fondų lėšas:

8.1. iki 2007 m. dalis kaimo gyvenviečių iki 500 gyventojų bus aprūpintos nuotekų valymo įrenginiais ir centralizuoto nuotekų surinkimo sistemomis;

8.2. iki 2007 m. dalis kaimo gyvenviečių iki 500 gyventojų bus aprūpintos geriamojo vandens valymo įrenginiais ir centralizuoto vandens tiekimo sistemomis;

8.3. iki 2012 m. bus įdiegta pažangaus ūkininkavimo praktika pagal ES reikalavimus (per EŽŪOGF).

III. APLINKOS ORO APSAUGA

9. Pažymėtina, kad Lietuvos prisiimtų tarptautinių įsipareigojimų aplinkos oro apsaugos srityje pagrindu Jungtinių Tautų ir ES institucijoms rengiami ir teikiami duomenys rodo Lietuvoje iš stacionarių taršos šaltinių išmetamo teršalų kiekio mažėjimą. 2000 m. duomenys rodo, kad:

9.1. sieros dioksido (SO₂) kiekis yra apie 75 proc. mažesnis, palyginti su 1980 m. išmestu kiekiu;

9.2. azoto oksidų (NO_x) kiekis yra apie 70 proc. mažesnis, palyginti su 1987 m.;

9.3. anglies dioksido (CO₂) kiekis yra apie 62 proc. mažesnis, palyginti su 1990 m.;

9.4. amoniako (CH₃) kiekis yra apie 32 proc. mažesnis, palyginti su 1990 m.

10. Šie duomenys rodo ir tai, kad iš mobilių taršos šaltinių išmestas NO_x, lakiųjų organinių junginių (LOJ) ir anglies monoksido (CO) kiekis nuo 1996 m. iki 2000 m. sumažėjo apie 34%. Nors ir išaugo Lietuvoje eksploatuojamų automobilių skaičius, šis procentas rodo mažėjantį transporto sektoriuje sunaudojamo benzino kiekį, kuris per nurodytus metus sumažėjo 42 %. Tačiau automobilių parkas iš esmės yra techniškai pasenęs, dažnai jų emisijos rodiklis g/km neatitinka ES normų, o pagal Lietuvos statistikos 2000 m. duomenis Lietuvoje iš 1,2 mln. lengvųjų automobilių daugiau kaip 1 mln. yra senesni nei 10 m., atitinkamai iš 15 tūkst. autobusų – 12 tūkst. autobusų.

11. Tačiau reikia diegti naujas ir efektyvias priemones, kad padidėjus gamybos apimtims tarša neviršytų leistinų ribų. Tam energetikos objektuose bus įrengiami išmetamų teršalų valymo įrenginiai, diegiamos biokurą naudojančios technologijos. Mažinant oro taršą iš mobilių taršos šaltinių, bus automatizuojamos eismo reguliavimo sistemos, didžiuosiuose miestuose statomi aplinkkeliai, atnaujinamas ir optimizuojamas visuomeninis transportas, skatinama biodegalų gamyba bei vartojimas, taip pat įgyvendinamos priemonės, skatinančios bevariklio transporto naudojimą mieste. Ypatingas pramonės įmonių dėmesys turi būti skiriamas Taršos integruotos prevencijos ir kontrolės bei lakiųjų organinių junginių direktyvų reikalavimų įgyvendinimui skatinant geriausiai prieinamų gamybos būdų (GPGB) taikymą ir technologijų diegimą energetikos objektuose ir pramonės įmonėse (trašų, statybinių

medžiagų gamybos, naftos perdirbimo, naftos produktų saugojimo ir perkrovimo bei kitas). Šias veiklos sritis yra pasiūlyta finansuoti per ERPF priemones „Tiesioginė parama verslui“, „Verslo aplinkos gerinimas“, „Energijos tiekimo stabilumo užtikrinimas“, „Prieinamumo prie transporto infrastruktūros ir paslaugų kokybės gerinimas“, „Viešojo turizmo infrastruktūros ir paslaugų gerinimas“, „Miškininkystė“, „Programos vertinimas ir viešumas“.

IV. ATLIEKŲ TVARKYMAS

12. Šiuo metu Lietuvoje yra identifikuotos, bet neišvalytos naftos produktais ir chemikalais užterštos teritorijos, kurių dalis kelia grėsmę visuomenei ir aplinkai. Todėl vienas iš pagrindinių tikslų yra iki 2006 m. nustatyti ir išvalyti didžiausią grėsmę keliančias teritorijas, užterštas chemikalais, naftos produktais ir kitais, didžiausią prioritetą suteikiant Zoknių karinei bazei. Tai bus atliekama įgyvendinant ES struktūrinių fondų priemonę „Aplinkos kokybės gerinimas ir žalos aplinkai prevencija“.

V. KRANTOTVARKA IR PAŽEISTŲ GAMTOS KOMPLEKSŲ ATKŪRIMAS

13. Vandens lygio kilimas, padažnėjusios audros, nesubalansuotas pajūrio kraštovaizdžio naudojimas ir apsaugos režimo pažeidimas bei kiti veiksniai lėmė, kad pastaraisiais metais ypač padidėjo Lietuvos Baltijos jūros krantų ir apsauginio paplūdimio kopagūbrio degradacija. Siekiant kiek įmanoma atkurti ir apsaugoti nuo tolesnės degradacijos pajūrio juostą ir jos prieigas, būtina atlikti tvarkymo darbus, tokius kaip kopų ir kranto tvirtinimas, paplūdimių tvarkymas, informacinių ženklų įrengimas ir kitus.

14. Šalies ekonominiai pokyčiai lėmė naudingų iškasenų kasybos darbų sumažėjimą. Liko 8900 ha nere kultivuotų buvusių kolūkių smėlio, žvyro ir durpių karjerų. Nelikus už šių plotų priežiūrą atsakingų subjektų, karjerai paverčiami nelegaliais sąvartynais. Neretai juose kyla gaisrai ir teršiamas dirvožemis, gruntinis vanduo bei oras. Todėl yra būtina per artimiausią laikotarpį rekultivuoti labiausiai pažeistus bei kraštovaizdį darkančius karjerus. Tai bus finansuojama per ES struktūrinių fondų priemonę „Miškininkystė“.

VI. GAMTOS IŠTEKLIŲ IR BIOLOGINĖS ĮVAIROVĖS APSAUGOS PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMAS

15. Lietuvos saugomų teritorijų sistema apima 755 tūkst. ha, tai yra 11,9 proc. viso šalies ploto. Ją sudaro 3 valstybiniai gamtiniai rezervatai, 1 biosferos rezervatas ir 1 kultūrinis rezervatas, 5 nacionaliniai parkai (iš jų 1 istorinis nacionalinis), 30 regioninių parkų (iš jų 1 istorinis regioninis), 267 draustiniai bei 380 valstybės saugomų gamtinių kraštovaizdžio objektų, daugiau kaip 202 miško genetinių draustinių. Dar ne visa veikla saugomose teritorijose organizuojama pagal tarptautinių konvencijų ir programų bei atitinkamų ES bei Lietuvos teisės aktų nuostatas, todėl nepakankamai saugojami gamtos ir kultūros paveldo teritoriniai kompleksai, biologinė įvairovė, ne visur sudarytos sąlygos pažintiniam turizmui, moksliniams tyrimams ir aplinkos būklės stebėjimams. Lietuvoje yra nustatyti 52 iš 198 ES saugotinių buveinių tipų, išvardytų Buveinių direktyvoje, kurios yra sujungtos į bendrą ES saugomų gamtinių teritorijų tinklą – NATURA 2000. Jas įsteigus bus papildytas saugomų teritorijų tinklas.

16. Pasitelkus ES struktūrinius fondus, bus toliau plėtojamos krašto teritorijos įkuriant paukščių ir jų buveinių teritorijų tinklą pagal ES direktyvas (Natura 2000), sukuriant specializuotus kultūrinius draustinius. Pagrindinės papildomos išlaidos šiame aplinkos apsaugos sektoriuje yra susijusios su ES Paukščių ir Buveinių direktyvų 79/409/EEC ir 92/43/EEC reikalavimų įgyvendinimu. Investicijos yra daugiausiai susiję su paukščių ir buveinių apsaugai svarbių teritorijų steigimu ir gamtos tvarkymo planų parengimu ir jų įgyvendinimu.

17. Taip pat bus sureguliuoti lankytojų srautai, pritaikyti lankymui 5 nacionaliniai ir dalis regioninių parkų, įgyvendintos planavimo schemose numatytos apsaugos ir tvarkymo priemonės, sudarytos poilsiaavimo sąlygos, išspręstos aplinkos teršimo buitinėmis ir kitomis atliekomis problemos. Taip būtų išsaugotas unikalus bei tipinis Lietuvos kraštovaizdis, saugomos teritorijos taptų patrauklios ir prieinamos visuomenės poreikiams. Ši veikla bus finansuojama per ES struktūrinių fondų priemonę „Viešojo turizmo infrastruktūros ir paslaugų gerinimas“.

VII. TERITORIJŲ PLANAVIMAS

18. 2002 m. buvo patvirtintas Lietuvos teritorijos bendrasis planas, kuris pasitarnaus bendrajai šalies teritorijos plėtrai ir atskirų jos dalių apsaugai. Bendrasis teritorijos planas numato integruoti aplinkos apsaugos reikalavimus į visų ūkio šakų strategijas, plėtros programas bei veiksmų planus. Dėl to labai svarbu, kad bendrojo plano nuostatos būtų perkeltos į regionų bei savivaldybių bendruosius planus.

19. Šiuo metu yra atsiliekiama nuo Lietuvos Respublikos įstatymais nustatytų apskričių bei savivaldybių bendrųjų teritorijų planų sudarymo terminų. Tai, be abejonės, trukdys darniam šalies vystymuisi ir investicijų tikslingumo įvertinimui.

20. Dėl atsilikimo rengiant teritorijų planavimo dokumentus nuo faktiškų plėtros poreikių kyla sunkumų investuotojams: jų galimybės greitai investuoti ir realizuoti savo užmojus mažėja.

21. Išsamus ir atitinkantis Lietuvos teritorijos bendrąjį planą žemesnio lygio planavimas, jo pagrindu sukurta integrali informacinė sistema turi padėti išvengti stichinės ir nesubalansuotos teritorijų urbanizacijos.

22. Tai bus finansuojama per ES struktūrinių fondų techninės paramos priemonę „Programos vertinimas ir viešumas“.

VIII. INSTITUCINIS STIPRINIMAS

23. Visuomenės dalyvavimas sprendžiant aplinkos apsaugos problemas priklauso nuo patikimos ir laiku pateikiamos informacijos apie aplinką surinkimo ir apdorojimo. Nors pastaraisiais metais pasiekta didelė pažanga, priežiūros pajėgumai kai kuriuose regionuose dar yra nepakankami. Reikia užtikrinti, kad visos valstybinės aplinkos tyrimo laboratorijos atitiktų ES standartus, sugebėtų pateikti operatyvią, tikslią ir patikimą informaciją apie aplinkos būklę ir poveikį jai, įvykus avarijoms.

24. Suderinus Lietuvos ir ES aplinkos apsaugos teisę, labai padidėjo reikalavimai įgyvendinančioms ar priežiūros struktūroms, visų pirma savivaldybių vykdomųjų institucijų, įmonių specialistams, aplinkos apsaugos inspektorių kvalifikacijai ir techniniam pasirengimui. Šioje srityje ypatinga svarba teikiama avarijų prevencijai ir pasirengimui jas valdyti. Todėl laikotarpiu iki 2006 metų reikės tęsti šių institucijų specialistų stiprinimo priemonių įgyvendinimą keliant kvalifikaciją, aprūpinant informacinėmis technologijomis, avarijų prevencijai ir likvidavimui reikiamomis priemonėmis ir kita.

IX. VISUOMENĖS ŠVIETIMAS IR INFORMAVIMAS

25. Nepaisant pastaruoju metu aktyviai vykdytų visuomenės švietimo kampanijų, jos aktyvumas ir informuotumo lygis vis dar yra nepakankamas, ypač regionuose. Lietuva per pastarąjį dešimtmetį neišugdė visuomenės aplinkosauginio mąstymo, jos atsakingo ir tausojančio požiūrio į gamtą. Tai nulėmė ir bendradarbiavimo su visuomene tradicijų nebuvimas, lėšų stygius bei pačios visuomenės pasyvumas.

26. Todėl, siekiant visuomenės pritarimo, reikia ją tinkamai ir nuolat informuoti apie svarbiausius tiek aplinkos būklės pokyčius, tiek apie sprendimus, skirtus visuomenės sveikatos bei gyvenamosios aplinkos gerinimui. Pagal Jungtinių Tautų Arhus konvencijos bei Tarybos 1990 m. birželio 7 d. direktyvos Nr. 90/313/EEB dėl laisvo prieinamumo prie informacijos apie aplinką reikalavimus parengtą visuomenės aplinkosauginio švietimo ir informavimo programą bus įgyvendinamos įvairios priemonės, leisiančios informuoti pavienius visuomenės asmenis, jų grupes, nevyriausybinės organizacijas, verslo įmones ir ūkio subjektus.

27. Pagrindiniai paramos pagal ES struktūrinių fondų aplinkos apsaugos priemonę „Aplinkos kokybės gerinimas ir žalos aplinkai prevencija“ gavėjai bus miestų bei rajonų savivaldybės, seniūnijos, valstybės valdymo institucijos, nevyriausybinės organizacijos. Priemonę įgyvendins Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūra.

Lentelė. Europos Komisijos patvirtinti ISPA projektai

eurais

Eil. Nr.	Projekto numeris	Projekto pavadinimas	Sritis	Projekto vertė	ISPA		Nacionalinės lėšos
					suma	proc.	
1	2000/LT/16/P/PT/001	IX B transporto koridoriaus modernizavimas	Keliai	26 082 400	19 561 800	75	6 520 600
2	2000/LT/16/P/PT/002	Via Baltica kelio modernizavimas 2000–2003 m.	Keliai	15 438 667	11 579 000	75	3 859 667
3	2000/LT/16/P/PT/003	Pan European Koridoriaus Nr.IA modernizavimas	Keliai	26 422 400	19 816 800	75	6 605 600
4	2000/LT/16/P/PT/005	Šiaurinis apvažiavimas iš Klaipėdos uosto	Keliai	15 190 000	6 835 500	45	8 354 500
5	2002/LT/16/P/PT/007	IX B transporto koridoriaus rekonstravimas 2003–2004 m.	Keliai	19 888 700	14 916 525	75	4 972 175
6	2000/LT/16/P/PT/004	Telekomunikacijų, signalinės ir energijos tiekimo sistemos modernizavimas	Geležinkeliai	31 701 000	11 412 360	36	20 288 640
7	2001/LT/16/P/PT/006	Telekomunikacijų, signalinės ir energijos tiekimo sistemos modernizavimas (elektros tiekimas)	Geležinkeliai	27 193 000	11 984 920	44	15 208 080
8	2002/LT/16/P/PT/008	Geležinkelių signalizacijos ir elektros tiekimo modernizavimas IX koridoriuje ruože Šiauliai–Klaipėda, geležinkelių struktūrų rekonstravimas, bėgių atnaujinimas	Geležinkeliai	128 910 647	45 562 704	35	83 347 943
	Transportas iš viso			290 826 814	141 669 609	58	149 157 205
9	2000/LT/16/P/PE/001	Vilniaus vandens tiekimo ir nuotekų surinkimo sistemų atnaujinimas ir plėtra	Vandentvarka	40 000 000	20 000 000	50	20 000 000
10	2000/LT/16/P/PE/002	Druskininkų vandenvaļos sistemos modernizavimas ir rekonstravimas	Vandentvarka	5 500 000	3 575 000	65	1 925 000
11	2001/LT/16/P/PE/005	Jonavos miesto nuotekų valymo įrenginių rekonstravimas, nuotekų tinklų išplėtimas ir vandentiekio tinklų renovavimas	Vandentvarka	6 259 900	3 755 940	60	2 503 960
12	2001/LT/16/P/PE/007	Kauno nuotekų valymo įrenginių išplėtimas, įdiegiant biologinio valymo grandį, bei tinklų išplėtimas	Vandentvarka	31 914 000	15 874 890	50	16 039 110
13	2001/LT/16/P/PE/006	Neringos miesto geriamojo vandens ir nuotekų valymo sistemų išplėtimas	Vandentvarka	10 153 000	4 771 910	47	5 381 090
14	2002/LT/16/P/PE/012	Kėdainių nuotekų valymo įrenginių rekonstravimas, nuotekų ir vandens tiekimo tinklų išplėtimas	Vandentvarka	10 400 000	6 760 000	65	3 640 000
15	2002/LT/16/P/PE/013	Radviliškio nuotekų valymo įrenginių rekonstravimas, nuotekų ir vandens tiekimo tinklų išplėtimas	Vandentvarka	6 595 000	4 480 000	68	2 115 000
16	2002/LT/16/P/PE/014	Mažeikių nuotekų valymo įrenginių rekonstravimas, nuotekų ir vandens tiekimo tinklų išplėtimas	Vandentvarka	7 500 000	3 750 000	50	3 750 000
17	2003/LT/16/P/PE/015	Plungės geriamojo vandens ir nuotekų valymo sistemos (I etapas)	Vandentvarka	7 887 000	5 915 250	75	1 971 750
18	2001/LT/16/P/PE/003	Alytaus regiono atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekų tvarkymas	7 825 808	3 912 904	50	3 912 904
19	2001/LT/16/P/PE/004	Tauragės regiono atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekų tvarkymas	6 629 788	4 640 850	70	1 988 938
20	2001/LT/16/P/PE/008	Šiaulių regiono atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekų tvarkymas	9 402 000	5 265 120	56	4 136 880
21	2002/LT/16/P/PE/009	Vilniaus regiono atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekų tvarkymas	20 930 000	10 465 000	50	10 465 000
22	2002/LT/16/P/PE/010	Klaipėdos regiono atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekų tvarkymas	11 750 000	5 875 000	50	5 875 000
23	2002/LT/16/P/PE/011	Marijampolės regiono atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekų tvarkymas	13 009 000	9 366 480	72	3 642 520
24	2003/LT/16/P/PE/016	Telšių regiono buitinių atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekų tvarkymas	8 902 000	6 320 420	71	2 581 580
25	2003/LT/16/P/PE/017	Pavojingų atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekų tvarkymas	18 758 000	12 267 325	65	6 490 675
	Aplinkos apsauga iš viso			223 415 496	126 996 089	60	96 419 407
26	2003/LT/16/P/PA/006	Techninė parama IX B koridoriaus trūkstanų grandžių statybai	Techninė parama	800 000	600 000	75	200 000
27	2003/LT/16/P/PA/004	Techninė parama aplinkos sektoriaus instituciniam stiprinimui	Techninė parama	2 376 375	1 782 281	75	594 094
28	2003/LT/16/P/PA/005	Techninė parama geležinkelių sektoriaus projektų rengimui	Techninė parama	5 300 000	3 975 000	75	1 325 000
29	2000/CE/16/P/AT/006	Techninė parama aplinkos apsaugos seminarui	Techninė parama	3 737	3 737	100	3 737
30	2001/LT/16/P/PA/002	Techninė parama aplinkos apsaugos projektų paruošimui	Techninė parama	9 350 000	6 997 500	75	2 352 500
31	2001/LT/16/P/PA/001	Techninė parama transporto projektų paruošimui	Techninė parama	1 250 000	937 500	75	312 500
32	2001/CE/16/P/AT/002	Techninė parama organizuojant monitoringo komitetus	Techninė parama	70 000	70 000	100	70 000
33	2001/LT/16/P/PA/003	Techninė parama EDIS pasirošimui	Techninė parama	381 420	381 420	100	381 420
	Techninė parama iš viso			19 531 532	14 747 438	84	5 239 251
	IŠ VISO			533 773 842	283 413 136	67	250 815 863

PRELIMINARUS TRANSPORTO PLĖTROS PROJEKTŲ 2004–2006 METAMS SĄRAŠAS

Eil. Nr.	Priemonės pavadinimas	Sritis	Galutinis naudos gavėjas	Projekto trukmė	Preliminari projekto vertė (be PVM)	Numatoma Sanglaudos fondo bendrojo finansavimo dalis		Numatoma nacionalinio finansavimo dalis	Preliminari paraiškų teikimo data
					mln. eurų	mln. eurų	proc.	mln. eurų	
1	Kauno tunelio renovacija (IX korid.)	Geležinkeliai	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2004–2005	21,00	17,85	85	3,15	2004 m. II ketv.
2	Uosto ir geležinkelių transporto sąveikos modernizavimas (Klaipėdos geležinkelio mazgo plėtra I etapas – Pauosčio kelyno plėtra)	Geležinkeliai	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2005–2008	12,50	10,63	85	1,87	2005 m. I ketv.
3	Dviejų lygių pervažų įrengimas linijoje Vilnius–Kaunas (IX korid.)	Geležinkeliai	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2005–2008	49,50	42,08	85	7,42	2005 m. II ketv.
4	Radijo ryšio modernizavimas	Geležinkeliai	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2005–2008	52,00	44,20	85	7,80	2004 m. III ketv.
5	Stočių kelių prailginimas IXB koridoriuje	Geležinkeliai	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2005–2006	24,30	20,66	85	3,64	2004 m. IV ketv.
6	IX Kretos koridoriaus geležinkelio rūšiavimo stočių modernizavimas (Vaidotų ir Radviliškio stotys)	Geležinkeliai	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2004–2006	22,00	18,70	85	3,30	2004 m. I ketv.
7	Signalizacijos ir elektros tiekimo modernizavimas ruože Kena–Kybartai ir Radviliškis–Šiauliai (IX korid.)	Geležinkeliai	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2006–2008	80,90	68,77	85	12,13	2005 m. IV ketv.
8	Kelio rekonstrukcija traukinių greičiams 160 km/val. linijoje Kena–Kybartai, IX korid. (I etapas ruože Vilnius–Kaunas)	Geležinkeliai	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2006–2008	89,70	76,25	85	13,45	2005 m. III ketv.
9	I transporto koridoriaus Rail Baltica geležinkelio plėtra (I etapas): 1435 mm geležinkelių linijos nuo Lietuvos ir Lenkijos sienos tiesimas iki I ir IX transporto koridorių sankirtos ir multimodalinio transporto mazgo sukūrimas	Geležinkeliai	AB „Lietuvos geležinkeliai“	2006–2012	271,00	230,35	85	40,65	2006 m.
Geležinkeliai iš viso					622,90	529,49		93,41	
10	Logistikos centrų infrastruktūros tinklo sukūrimas	Keliai, geležinkeliai	Susisiekimo ministerija	2006–2010	90,00	76,50	85	13,50	2006 m.
Logistikos centrai iš viso					90,00	76,50		13,50	
11	IX B transporto koridoriaus plėtra 2004–2006 metais	Keliai	LAKD	2004–2006	45,51	38,68	85	6,83	2004 m. I ketv.
12	I transporto koridoriaus (Via Baltica) plėtra 2004–2005 metais	Keliai	LAKD	2004–2005	18,65	15,85	85	2,80	2004 m. I ketv.
13	IXD transporto koridoriaus plėtra 2004–2006 metais	Keliai	LAKD	2004–2006	10,04	8,53	85	1,51	2004 m. I ketv.
14	Transeuropinio tinklo kelių (E85 (A15) Vilnius–Lyda,	Keliai	LAKD	2004–2006	24,62	20,93	85	3,69	2004 m.

	E272 (A2) Vilnius–Panevėžys, E272 (A9) Panevėžys–Šiauliai ir E272 (A11) Šiauliai–Palanga plėtra 2004–2006 metais									I ketv.
15	Transeuropinio tinklo kelio E28 (A16) Vilnius–Prienai–Marijampolė plėtra 2004–2006 metais	Keliai	LAKD	2004–2006	16,56	14,08	85	2,48		2004 m. I ketv.
16	IXB transporto koridoriaus Vilniaus mieste plėtra: I etapas, pietinis aplinkkelis	Keliai	Vilniaus m. savivaldybė	2004–2006	62,00	52,70	85	9,30		2004 m. III ketv.
17	IA transporto koridoriaus plėtra	Keliai	LAKD	2005–2007	11,30	9,61	85	1,69		2004 m. IV ketv.
18	Transeuropinio tinklo kelio Nr. 141 Mikytų sankryža–Šilutė–Klaipėda plėtra	Keliai	LAKD	2005–2007	13,90	11,82	85	2,08		2005 m. I ketv.
19	Transeuropinio tinklo kelio E262 (A6) Kaunas–Zarasai–Daugpilis plėtra	Keliai	LAKD	2005–2007	16,50	14,03	85	2,47		2005 m. I ketv.
20	IX B transporto koridoriaus plėtra	Keliai	LAKD	2006–2008	50,40	42,84	85	7,56		2006 m.
21	Transeuropinio tinklo kelių (E85 (A15) Vilnius–Lyda, E272 (A2) Vilnius–Panevėžys, E272 (A9) Panevėžys–Šiauliai ir E272 (A11) Šiauliai–Palanga) plėtra	Keliai	LAKD	2006–2008	71,80	61,03	85	10,77		2006 m.
22	IX B transporto koridoriaus Vilniaus mieste plėtra: II etapas, vakarinis aplinkkelis	Keliai	Vilniaus m. savivaldybė	2006–2008	41,30	35,11	85	6,19		2005 m. IV ketv.
23	IXB multimodalinio transporto koridoriaus jungtis (pietinė) su jūrų greitkeliais per Klaipėdos uostą.	Keliai	KVJUD/ Klaipėdos sav.	2006–2008	40,00	34,00	85	6,00		2006 m.
Keliai iš viso					422,58	359,21		63,37		
24	Užteršto grunto iškasimo, išvalymo ir panaudojimo programa	Klaipėdos uostas	KVJUD	2005–2008	27,20	23,12	85	4,08		2005 m. II ketv.
Vandens transportas iš viso					27,20	23,12		4,08		
25	Vilniaus oro uosto infrastruktūros plėtra: (i) keleivių terminalo išplėtimas, (ii) kilimo–tūpimo, vairavimo takų rekonstrukcija, (iii) perimetro aptvėrimas ir signalizacinė sistema	Vilniaus oro uostas	Vilniaus oro uostas	2005–2007	10,00	8,50	85	1,50		2005 m. III ketv.
Oro transportas iš viso:					10,00	8,50		1,50		
26	Techninė parama transporto projektų dokumentacijai parengti	Susisiekimo ministerija	Susisiekimo ministerija	2005–2006	6,00	5,10	85	0,90		2005 m. I ketv.
IŠ VISO 2004–2006 m.					1178,68	1001,92		176,76		

Sanglaudos fondo strategijos 2004–2006 metams
5 priedas

PRELIMINARUS APLINKOS APSAUGOS PROJEKTŲ 2004–2006 METAMS SĄRAŠAS

Eil. Nr.	Priemonės pavadinimas	Sritis	Galutinis naudos gavėjas	Projekto trukmė	Preliminari projekto vertė	Numatoma Sanglaudos fondo bendrojo finansavimo dalis		Numatoma nacionalinio finansavimo dalis	Preliminari paraiškų teikimo data
					mln. eurų	mln. eurų	proc.	mln. eurų	
1	Nemuno vidurupio baseino investicijų plano I paketas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2004–2008	50,00	40,00	80	10,00	2004 m. II ketv.
2	Regioninės nuotekų dumblo tvarkymo sistemos sukūrimas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2005–2008	40,00	32,00	80	8,00	2005 m. II ketv.
3	Nemuno žemupio baseino investicijų plano I paketas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2004–2008	60,00	48,00	80	12,00	2004 m. III ketv.
4	Ventos–Lielupės baseino investicijų plano I paketas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2005–2009	60,00	48,00	80	12,00	2004 m. IV ketv.
5	Neries baseino investicijų plano I paketas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2005–2009	60,00	48,00	80	12,00	2004 m. IV ketv.
6	Nemuno aukštupio baseino investicijų plano I paketas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2005–2009	60,00	48,00	80	12,00	2004 m. IV ketv.
7	Nemuno vidurupio baseino investicijų plano II paketas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2006–2010	75,00	60,00	80	15,00	2005 m. II ketv.
8	Nemuno žemupio baseino investicijų plano II paketas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2006–2010	80,00	64,00	80	16,00	2005 m. III ketv.
9	Ventos–Lielupės baseino investicijų plano II paketas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2006–2010	60,00	48,00	80	12,00	2005 m. III ketv.
10	Nemuno aukštupio baseino investicijų plano II paketas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2006–2010	80,00	64,00	80	16,00	2005 m. III ketv.
11	Neries baseino investicijų plano II paketas	Vandentvarka	Baseino savivaldybių įsteigta įmonė (bus patikslinta)	2006–2010	50,00	40,00	80	10,00	2005 m. IV ketv.
Vandentvarka iš viso					675,00	540,00		135,00	
12	Utenos regiono buitinių atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekos	Utenos regiono atliekų tvarkymo centras (RATC)	2004–2008	10,00	8,50	85	1,50	2004 m. II ketv.
13	Panevėžio regiono buitinių atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekos	Panevėžio regiono atliekų tvarkymo centras (RATC)	2004–2008	13,00	11,05	85	1,95	2004 m. II ketv.
14	Kauno regiono buitinių atliekų tvarkymo sistemos sukūrimas	Atliekos	Kauno regiono atliekų tvarkymo centras (RATC)	2004–2009	18,00	15,30	85	2,70	2004 m. II ketv.
15	Praeities taršos pavojingomis atliekomis sutvarkymo projektas	Atliekos	Aplinkos ministerija	2004–2005	10,00	8,50	85	1,50	2004 m. I ketv.

16	Alytaus, Šiaulių ir Tauragės regionų buitinių atliekų tvarkymo sistemų II etapas (likusių senų sąvartynų savivaldybėse uždarymas)	Atliekos	Alytaus, Šiaulių ir Tauragės regionų atliekų tvarkymo centrai (RATC)	2005–2008	14,00	11,90	85	2,10	2004 m. IV ketv.
Atliekos iš viso					65,00	55,25	9,75		
17	Aplinkosaugos priemonių diegimas pagal Didelių kurą deginančių įrenginių direktyvą didžiosiose Lietuvos TE	Oro kokybė	(Bus nustatytas)	2006–2009	50,00	25,00	50	25,00	2005 m. II ketv.
Oro kokybė iš viso					50,00	25,00	25,00		
18	Techninė parama projektų rengimui		Aplinkos ministerija	2004–...	10,00	8,5	85	1,5	2004 m. II ketv.
Iš viso 2004–2006 metais					800,00	628,75	171,25		

Pastaba. Sąraše pateikiami kiekvieno projekto pradžios metai sutampa su projekto pateikimo biudžetinais metais.