



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
TRANSPORTO INŽINERIJOS FAKULTETAS
TRANSPORTO VADYBOS KATEDRA

Domantas Čepas

**„RAIL BALTICA“ PROJEKTO RINKODAROS EUROPOS SĄJUNGOJE IR
RUSIJOJE TYRIMAI**

**RESEARCH OF THE PROJECT "RAIL BALTICA" MARKETING IN THE
EU COUNTRIES AND RUSSIA**

Baigiamasis magistro darbas

Transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos studijų programa, valstybinis kodas 62403S120

Tarptautinių vežimų organizavimo specializacija

Vadybos ir verslo administravimo mokslo kryptis

Vilnius, 2011

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
TRANSPORTO INŽINERIJOS FAKULTETAS
TRANSPORTO VADYBOS KATEDRA

TVIRTINU
Katedros vedėjas


(Parašas)
doc. Aidas Vasilis Vasiliauskas
(Vardas, pavardė)

(Data)

Domantas Čepas

**„RAIL BALTICA“ PROJEKTO RINKODAROS EUROPOS SĄJUNGOJE IR
RUSIJOJE TYRIMAI**

**RESEARCH OF THE PROJECT "RAIL BALTICA" MARKETING IN THE
EU COUNTRIES AND RUSSIA**

Baigiamasis magistro darbas

Transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos studijų programa, valstybinis kodas 62403S120

Tarptautinių vežimų organizavimo specializacija

Vadybos ir verslo administravimo mokslo kryptis

Vadovas prof. habil. dr. Ramūnas Palšaitis 
(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė) (Parašas) (Data)

Konsultantas A. Petitiuni  2011-01-04
(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė) (Parašas) (Data)

Vilnius, 2011

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
TRANSPORTO INŽINERIJOS FAKULTETAS
TRANSPORTO VADYBOS KATEDRA

Socialinių mokslų sritis

Vadybos ir verslo administravimo mokslo kryptis

Vadybos ir verslo administravimo studijų kryptis

Transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos studijų
programa, valstybinis kodas 62403S120

TVIRTINU
Katedros vedėjas

(Parašas)

doc. Aidas Vasilis Vasiliauskas
(Vardas, pavardė)

(Data)

BAIGIAMOJO MAGISTRO DARBO
UŽDUOTIS

.....Nr.
Vilnius

Studentui (ei)
Domantui Čepui

Baigiamojo darbo tema:

**„RAIL BALTICA“ PROJEKTO RINKODAROS EUROPOS SĄJUNGOJE IR RUSIJOJE
TYRIMAI**

patvirtinta 2009 m. lapkričio 26 d. dekanų potvarkiu Nr. 321ti

Baigiamojo darbo užbaigimo terminas 2011 m. sausio 3 d.

BAIGIAMOJO DARBO UŽDUOTIS:

- 1) Analitinėje dalyje pristatyti „Rail Baltica“ projektą, apžvelgti jo įgyvendinimo eigą, išnagrinėti projekto planavimo, valdymo ir įgyvendinimo procesus. Įvardinti ir išanalizuoti probleminius klausimus, susijusius su projekto rinkodara ir pasiūlyti galimą sprendimo variantą.....
- 2) Tiriamojoje dalyje pagal pasirinktą metodiką atlikti tyrimą, pagrindžiantį pasiūlyto sprendimo tinkamumą ir išanalizuoti tyrimo rezultatus.....
- 3) Pateikti išvadas ir pasiūlymus.....

Baigiamojo darbo rengimo konsultantai:

.....
(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)
Vadovas  prof. habil. dr. Ramūnas Palšaitis
(Parašas) (Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

Užduotį gavau

.....
(Parašas)
Domantas Čepas
(Vardas, pavardė)
.....
(Data)

Vilniaus Gedimino technikos universiteto egzaminų
sesijų ir baigiamųjų darbų rengimo bei gynimo
organizavimo tvarkos aprašo 2010–2011 m.
6 priedas

(Baigiamojo darbo sąžiningumo deklaracijos forma)

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

Domantas Čepas, 2005 54 59
(Studento vardas ir pavardė, studento pažymėjimo Nr.)
Transporto inžinerijos fakultetas
(Fakultetas)
Transporto inžinerinė, ekonominė ir vadyba, TVQf-m-9
(Studijų programa, akademinė grupė)

**BAIGIAMOJO DARBO (PROJEKTO)
SĄŽININGUMO DEKLARACIJA**

2011 m. sausio 6 d.
(Data)

Patvirtinu, kad mano baigiamasis darbas (projektas) tema "Raul Baltica" projekto
rinkodaros Europos Sąjungoje ir Rusijoje tyrimai

patvirtintas 2009 m. lapkričio 26 d. dekanų potvarkiu Nr. 321 ti, yra
savarankiškai parašytas. Šiame darbe (projekte) pateikta medžiaga nėra plagijuota. Tiesiogiai ar
netiesiogiai panaudotos kitų šaltinių citatos pažymėtos literatūros nuorodose.

Prenkant ir įvertinant medžiagą bei rengiant baigiamąjį darbą (projektą), mane konsultavo
mokslininkai ir specialistai: _____

Mano darbo (projekto) vadovas prof. habil. dr. Ramūnas Palšautis

Kitų asmenų indėlio į parengtą baigiamąjį darbą (projektą) nėra. Jokių įstatymų nenumatytų
piniginių sumų už šį darbą niekam nesu mokėjęs(-usi).

(Parasas)

Domantas Čepas
(Vardas ir pavardė)

Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Transporto inžinerijos fakultetas
Transporto vadybos katedra

ISBN ISSN
Egz. sk.
Data-.....-.....

Antrosios pakopos studijų **Transporto inžinerinės ekonomikos ir vadybos** programos baigiamasis darbas

Pavadinimas **„Rail Baltica“ projekto rinkodaros Europos Sąjungoje ir Rusijoje tyrimai**

Autorius **Domantas Čepas**

Vadovas **prof. habil. dr. Ramūnas Palšaitis**

Kalba: lietuvių

Anotacija

Baigiamajame magistro darbe tiriamas „Rail Baltica“ projekto planavimo ir įgyvendinimo procesas ir akcentuojama grįžtamojo ryšio su visuomene nauda ir svarba jame. Išryškinama problema, kad šiuo metu nėra kryptingos ir efektyvios ryšių su visuomene strategijos, tad nepasinaudojama galimybe iš to gauti naudą bei išvengti atitinkamos rizikos įgyvendinant projektą. Siūlomas sprendimas – komunikacijos su visuomene strategijos modelis ir pagrindinis jos įgyvendinimo įrankis – atskirų visuomenės grupių nuomonės tyrimas. Pateikiami tokio tyrimo rezultatai, jų statistinė analizė ir išvados apie vidutinę visų grupių nuomonę, kiekvienos atskiros grupės nuomonės specifiką bei nuomonių neatsitiktinio panašumo tikimybę, kuri leidžia teigti, kad atskiros grupės vadovaujasi panašiais argumentais formuodamos savo požiūrį apie projektą. Teikiami pasiūlymai dėl viešinimo strategijos formavimo atsižvelgiant į visuomenės nuomonės tyrimo rezultatus.

Darbą sudaro įvadas, „Rail Baltica“ projekto pristatymas, išsami projekto įgyvendinimo istorija, analitinė ir tiriamoji dalis, tyrimo išvados ir pasiūlymai, informacijos šaltinių sąrašas ir priedai.

Darbo apimtis be priedų – 89 p. teksto be priedų, 7 iliustr., 1 lent., 50 informacijos šaltinių

Prasminiai žodžiai

„Rail Baltica“, ryšių su visuomene strategija, nuomonių tyrimas

Vilnius Gediminas Technical University
Faculty of Transport Engineering
Department of Transport Management

ISBN ISSN
Copies No.
Date-.....-.....

Master Degree Studies **Transport Engineering Economics and Management** study programme Final work (master thesis)

Title **Research of the Project "Rail Baltica" Marketing in the EU countries and Russia**

Author **Domantas Čepas**

Academic supervisor **Prof Dr Habil Ramūnas Palšaitis**

Thesis language:
Lithuanian

Annotation

The master thesis examines the planning and implementation process of the "Rail Baltica" project and highlights benefits and importance of communication and feedback from the society. The highlighted problem is that currently there is no effective communication strategy, so the opportunity is not taken to receive benefits from it or to avoid certain risks associated with poor communication with society. The proposed solution - a key model for a strategy for communicating with the public and its implementation tool - opinion research for certain public groups. The research results and conclusions are presented about the average opinion for all the groups, specific group opinions and probabilities that the similarity between the individual group opinions is no accidental, which suggests that the groups rely on similar arguments when formulating their views on the project. Finally the proposals are made to formulate the marketing strategy according to the results of public opinion research.

The thesis consists of introduction, the "Rail Baltica" project presentation, a detailed history of the project, analytical and research parts, the conclusions and recommendations, references and appendixes

Work size – 89 p. without appendixes, 7 pictures, 1 table, 50 references

Keywords

„Rail Baltica“, Public relations strategy, opinion research

TURINYS

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS.....	Error! Bookmark not defined.
LENTELIŲ SĄRAŠAS	Error! Bookmark not defined.
SANTRUMPOS	9
ĮVADAS.....	10
1. PROJEKTO APRAŠYMAS	13
2. PROJEKTO ĮGYVENDINIMO ANALIZĖ	16
2.1. PROJEKTO PLANAVIMO MODELIO ANALIZĖ	16
2.2. PROJEKTO ĮGYVENDINIMO MODELIO ANALIZĖ	18
2.2.1. Finansavimo šaltiniai.....	18
2.2.2. Projekto dalys.....	19
2.2.3. Projekto dalių įgyvendinimo būklė Lietuvoje	20
2.2.4. Sutarties parengimas ir įvykdymas.....	26
2.2.5. Projekto viešinimas	29
2.3. PROJEKTO PLANAVIMO IR ĮGYVENDINIMO MODELIO PROBLEMINĖS SFEROS ANALIZĖ IR SIŪLOMAS SPRENDIMAS	31
2.3.1. Probleminės sferos identifikavimas ir siūlomas sprendimas.....	31
2.3.2. Ryšio su visuomene svarba	34
2.3.3. Veiksniai, dėl kurių ryšys su visuomene gali būti silpnas.....	35
3. VISUOMENĖS GRUPIŲ NUOMONĖS DĖL „RAIL BALTICA“ PROJEKTO TYRIMAS	37
3.1. TYRIMO ANKETOS SUDARYMO IR GAUTŲ REZULTATŲ ANALIZĖS METODIKA	37
3.1.1. Anketos sudarymo metodika	37
3.1.2. Balinio klausimo dalies analizės metodika	39
3.1.3. Bendro balinio klausimo analizės metodika.....	43
3.1.3. Klausimų su pasirenkamaisiais atsakymais analizės metodika	45
3.2. ANKETOS REZULTATŲ ANALIZĖ	46
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI.....	88
INFORMACIJOS ŠALTINIAI	96
PRIEDAI	101
1. Išsami „Rail Baltica“ projekto istorija	
2. Atlikto tyrimo anketa (lietuviškas ir angliškasis egz.)	
3. Respondentų sąrašas	
4. Atlikto tyrimo rezultatų skaičiavimo lentelės	

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1 pav. „Rail Baltica“ projekto trasa	13
2 pav. Projekto planavimo modelis	16
3 pav. Projekto planavimo schema su integruota ryšio su visuomene strategija	32
4 pav. Balinio klausimo dalies analizės rezultatų lentelė	39
5 pav. Atsakymų „persidengimo“ schema	40
6 pav. Bendro balinio klausimo analizės rezultatų lentelė	43
7 pav. Klausimų su pasirenkamaisiais atsakymais analizės rezultatų lentelė	45

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 lentelė. Grupių nuomonės palyginimas su vidutine nuomone	90
--	----

SANTRUMPOS

AB – akcinė bendrovė

AGC – Europos susitarimas dėl pagrindinių tarptautinių geležinkelio linijų

AGTC – Europos susitarimas dėl svarbių tarptautinio kombinuoto transporto linijų ir susijusių įrenginių

DG – Europos Komisijos Generalinis Direktoratas

EK – Europos Komisija

ES – Europos Sąjunga

JASPERS – Jungtinės paramos Europos regionų projektams programa

LG – AB „Lietuvos geležinkeliai“

LRV – Lietuvos Respublikos Vyriausybė

LT – Lietuva

LV – Latvija

PL – Lenkija

PVM – Pridėtinės vertės mokestis

TEN-T – Transeuropinis transporto tinklas

UAB – uždaroji akcinė bendrovė

IVADAS

Temos aktualumas

„Rail Baltica“ – kartu su kitomis valstybėmis, pirmiausia Lenkija bei Baltijos šalimis, ir Europos Sąjungai padedant įgyvendinamas ambicingiausias strateginis transporto infrastruktūros projektas nepriklausomybę atgavusioje Lietuvoje. Projekto esmė – per transporto mazgą Varšuvoje plėtoti aukštos kokybės keleivių ir krovinių transporto jungtis tarp Baltijos valstybių ir kitų ES šalių. Pagerinus geležinkelio jungtis bus sumažintos spūstys Europos keliuose, bus galima patogiau, greičiau ir saugiau iš Centrinės ir Šiaurės Europos valstybių susisiekti su Baltijos valstybėmis bei joms pačioms tarpusavyje.

Ilgalaikis visuotinio projekto „Rail Baltica“ tikslas – visapusiškai įgyvendinti principus, susijusius su įvairių rūšių transporto derinimu, sąveika, patikimumu, sauga, saugumu, sudaryti palankias sąlygas naudoti mažiausiai aplinkai kenkiančio transporto rūšis. Paskutiniuosius 15 metų brandintas ir tik visai neseniai pradėtas realiai įgyvendinti projektas vien Lietuvos teritorijoje pareikalaus apie 1,75 milijardo litų investicijų iš įvairių finansinių šaltinių, įskaitant ir apie 640 mln. litų iš Lietuvos Respublikos nacionalinio biudžeto.

Sėkmingas brangaus tarptautinio „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimas neišvengiamai reikalauja efektyvių visų projekto lygių valdymo mechanizmų ir kylančių kliūčių sprendimų, orientuotų į pagrindinį projekto tikslą – maksimalų visuomenės poreikių ir lūkesčių patenkinimą.

Nagrinėjama problema

Tokio masto projektas neišvengiamai susiduria su jo įgyvendinimo kliūtimis, kurių vienos aktualiausių – komunikacijos kliūtys, pasireiškiančios kaip neefektyvių ryšių su visuomene rezultatas. Dėl aiškiai nesuformuluotų viešinimo tikslų, neįvertintų galimybių ar neparuoštos išsamios ryšių su visuomene strategijos, dauguma veiklų, susijusių su komunikacija tarp projekto vykdytojų ir projekto įgyvendinimu suinteresuotų šalių, vykdomos nesistemiškai:

- nepasinaudojant potencialia nauda, kurią užtikrina efektyvus grįžtamas ryšys su visuomene: skaidrumas, politinis stabilumas, unikalūs nauji pasiūlymai, išteklių ekonomija, orientavimasis į opiausius klausimus ir kt.;
- neužtikrinant rizikos prevencijos: potencialūs skundai ir ieškiniai, politinis nestabilumas, visuomenės apatija, informacijos sklaidos priemonių „puolimas“ ir pan.

Siūlomas problemos sprendimo metodas ir jo mokslinis naujumas

Šiuo metu nėra teisės aktais nustatyto įpareigojimo ar bent siūlomo plačiai pritaikomo modelio, kaip palaikyti grįžtamąjį ryšį su visomis projekto įgyvendinimu suinteresuotomis šalimis

netgi įgyvendinant strateginius valstybinius projektus. Tokio pobūdžio veikla, neįvertinus potencialios naudos, dažniausiai nėra vykdoma. Projekto rinkodaros strategija apsiriboja projekto tikslų, specifinių sričių (finansavimo) ir įgyvendinimo eigos viešinimu nesukuriant mechanizmo visuomenei išsakyti savo nuomonę apie projektą ir pateikti savo pastabas, rūpimus klausimus ar lūkesčius.

Siūlomas kartu su projekto planavimo ir įgyvendinimo procesais vykdomos ryšių su visuomene palaikymo strategijos modelis ir jos įgyvendinimo metodas (atskirų visuomenės „fokus“ grupių nuomonės periodiškas tyrimas) – pagrindas tokiam mechanizmui, kurį įmanoma pritaikyti pagal konkretaus projekto specifiką.

Tyrimas ir jo metodika

Tyrimo metu penkių visuomenės grupių (viešojo administravimo sektoriaus, transporto verslo, akademinio sluoksnio, su transportu tiesiogiai nesusijusių žmonių ir kitų valstybių) atstovai apklausiami įvairiais klausimais (projekto nauda ir tikslai; projekto koncepcija; kaina ir finansavimo šaltiniai; įgyvendinimo terminai ir forma; aplinkos elementai, kurie daro projekto įtaką projekto įgyvendinimui arba yra veikiami paties projekto; nuomonė apie projektą įgyvendinančios institucijos kompetenciją; suformuota viešoji nuomonė apie projektą; suinteresuotų visuomenės grupių įtraukimo lygis į projekto įgyvendinimą; projekto konkurencingumo galimybės ir visuomenės pastabos ir pasiūlymai dėl projekto įgyvendinimo).

Gauti tyrimo rezultatai yra statistiškai analizuojami nustatant vidutinę visų grupių nuomonę bei lyginama kiekvienos grupės atskira nuomonė su nustatyta vidutine, išskiriant kiekvienos grupės specifiką. Nustatoma, ar panašumai ir skirtumai tarp grupių nuomonių nėra atsitiktiniai, ar jie gali būti vertinami kaip bendra ar kaip išsiskirianti argumentuota pozicija. Galiausiai pateikiamos tyrimo išvados ir pasiūlymai, kaip formuoti projekto viešinimo strategiją atsižvelgiant į kiekvienos grupės nuomonės tyrimo rezultatus.

Darbo tikslas

Teoriškai ir praktiškai ištirti, kaip plėtojami ryšiai su visuomene įgyvendinant „Rail Baltica“ projektą. Atsižvelgiant į tyrimo rezultatus, pateikti projekto ryšių su visuomene plėtros strategijos koncepciją bei pasiūlyti jos įgyvendinimo procedūrą. Praktiškai atlikti visuomenės nuomonės tyrimą.

Darbo uždaviniai

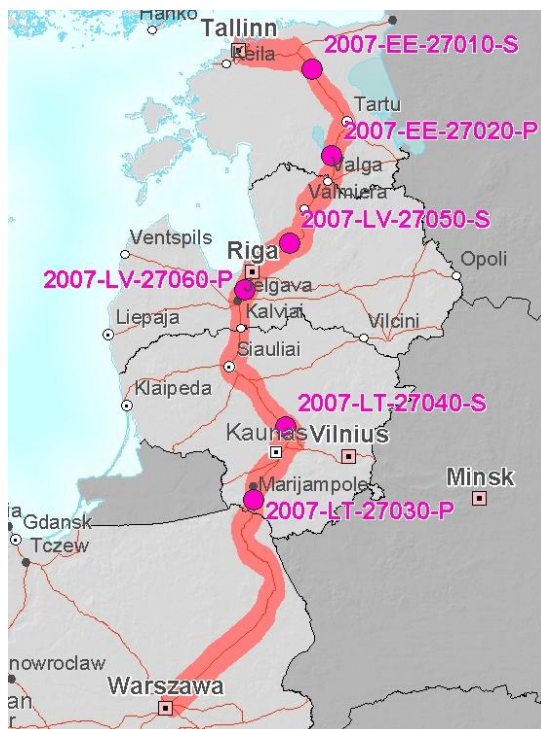
1. Pristatyti „Rail Baltica“ projektą.
2. Pateikti projekto įgyvendinimo nuoseklią istoriją.

3. Pateikti projekto planavimo ir įgyvendinimo procedūrų analizę.
4. Pristatyti siūlomą projekto ryšių su visuomene strategiją ir jos įgyvendinimo procedūras.
5. Atlikti atskirų visuomenės grupių nuomonių tyrimą ir jo analizę.
6. Pateikti išvadas ir pasiūlymus.

1. PROJEKTO APRAŠYMAS

Europos Sąjungos Sutarties XII skyrius numato šalių narių ir Europos Sąjungos institucijų bendradarbiavimą, plėtojant transeuropinius transporto tinklus. Ši veikla yra ypač svarbi užtikrinant sąlygas pagrindinių Europos Sąjungos tikslų – laisvo žmonių, prekių, paslaugų ir kapitalo judėjimo ekonominėje erdvėje be sienų – pasiekimui.

Igyvendinant transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtrą 2004 metais susitarta sudėtine šio tinklo dalimi laikyti Pietų – Šiaurės krypties transporto infrastruktūrinę ašį Varšuva – Kaunas–Ryga–Talinas–Helsinkis (anksčiau – I transporto koridorių). Vienas iš šios infrastruktūrinės ašies pagrindinių komponentų yra geležinkelio linija „Rail Baltica“ (1 pav.).



1 pav. „Rail Baltica“ projekto trasa

„Rail Baltica“, sujungianti geležinkelio linija Varšuvą, Kauną, Rygą bei Taliną, o per geležinkelio keltą ir Helsinkį, yra transeuropinio transporto tinklo Europoje prioritetas Nr. 27, kaip nurodyta Sprendime Nr. 884/2004/EB, iš dalies keičiančiame Bendrijos gaires dėl transporto tinklo plėtros. Šį sprendimą priėmė Europos Parlamentas ir Taryba 2004 m. balandžio mėn. „Rail Baltica“ yra I koridoriaus dalis, į kurią taip pat įeina „Via Baltica“ (kelių komponentas) ir IA atšaka į Kaliningradą („Via Hanseatica“). Dabartinės tiesiausios geležinkelio trasos nuo Varšuvos iki Talino ilgis yra apie 1200 km.

Projektą „Rail Baltica“ Europos Sąjungos institucijos įvardija kaip strateginį ir ilgalaikį geležinkelio projektą, kurio pagrindinė idėja ir tikslas yra plėtoti aukštos kokybės keleivinį susisiekimą ir krovinių vežimus tarp Baltijos valstybių ir Lenkijos, taip pat per centrą Varšuvoje –

tarp Baltijos valstybių ir kitų ES šalių. Modernizuotos geležinkelių linijos leistų vykdyti efektyvų susisiekimą sausuma tarp Baltijos ir Šiaurės Europos šalių (ypač Suomijos), ir, ilgainiui, su Centrine Azija. Pagerintas susisiekimas geležinkeliu turės aplinkosauginių privalumų, mažins transporto susikimšimą Europos kelių tinkle, gerins prieigą prie Baltijos valstybių ir skatins greitesnę regioninę plėtrą susijusiose šalyse.

Projekto „Rail Baltica“ uždaviniai atsižvelgiant į išaugusias paskutiniųjų metų krovinių apimtis ir automobilių skaičių Pietų – Šiaurės kryptimi, yra šie:

- pagerinti susisiekimą tarp ES ir Baltijos šalių, nuosekliai didinti žmonių ir krovinių mobilumą, sudarant palankesnes eismo sąlygas keleiviams, kombinuotajam transportui, logistikai ir intermodaliniams pervežimams šioje TEN-T tinklo ašyje;
- regioniniu ir nacionaliniu lygiu skatinti ekonominę plėtrą ir remti ekonomiškąs ir darnias tarptautinio transporto paslaugas keleiviams ir krovinių gabenimui, skiriant ypatingą dėmesį geležinkelių valdytojų efektyvesnei veiklai tarptautiniuose koridoriuose ir suderinamumui su kitomis transporto rūšimis;
- racionalizuoti geležinkelių infrastruktūros naudojimą ir pagerinti transporto paslaugų kokybę, sutrumpinant vežimų laiką, padidinant keleivių, krovinių srautą bei traukinių skaičių;
- padidinti efektyvumą eksploatuojant liniją po projekto užbaigimo, panaudojant naujo tipo riedmenis su didesne ašine apkrova ir Europos vėžės standartus intermodaliniams pervežimams;
- įdiegti aplinkos apsaugos priemonės „Rail Baltica“ atkarpoje;
- padidinti saugumą įrengiant skirtingų lygių sankryžas ir įdiegiant modernias signalizacijos bei vaizdo stebėjimo sistemas;
- I ir IX transporto koridorių sankirtoje sujungti dvi geležinkelių sistemas (plačiosios rusiško standarto ir Europos standarto vėžės) tokiu būdu sujungiant su Klaipėdos, Kaliningrado ir Kijevo atšakomis.

Kol kas ši vienintelė Baltijos valstybių geležinkelio jungtis tarpusavyje ir su Europa yra per mažai naudojama Šiaurės–Pietų krypties geležinkelių transportu tarptautiniam keleivių ir krovinių vežimui. Esamas Šiaurės–Pietų tinklas yra prastos kokybės, paslaugų kokybė ir greitis yra žemi, be to yra techninio suderinamumo su likusia ES problemų dėl standartų, ypač, vėžės pločio, skirtumų. „Rail Baltica“ koridoriuje šiuo metu naudojamos vienkėlės ir dvikėlės linijos, elektrifikuotos ir neelektrifikuotos (beje, daugiausia yra vienkėlių neelektrifikuotų linijų). „Rail

Baltica“ kerta įvairias teritorijas urbanizuotas vietas, tokias kaip Bialystoko, Kauno, Rygos miestai, tankiai apgyvendintas kaimo vietas, dirbamos žemės sklypus, pakliūna į kai kurias saugomas NATURA 2000 teritorijas.

Jau pradėtą projekto įgyvendinimą visose projekto valstybėse pristabdė pasaulinė ekonominė recesija. Lietuvos Vyriausybė pakeitė „Rail Baltica“ koncepciją, laikinai atsisakydama pagal 1999 m. lapkričio 11 d. LRV nutarimu Nr. 1273 patvirtintos Europos standarto geležinkelio Lenkijos ir Lietuvos valstybės siena–Marijampolė–Kaunas trasos tiesimo specialųjį planą numatytos 1435 mm vėžės pločio linijos statybos naujoje teritorijoje, palikdama šią idėją būsimam planavimo periodui (2014–2020 m.).

Buvo iškelti uždaviniai artimiausiems metams – kuo greičiau modernizuoti esamą liniją, nutiesiant iki Kauno papildomą 1435 mm kelią arba įrengiant sudvejintą 1435/1520 mm kelią esamame žemės koridoriuje, taip išvengiant arba minimizuojant žemės paėmimą visuomenės poreikiams, įrengti Kaune vėžės keitimo įrangą/terminalus kroviniams ir keleiviams ir pradėti vežimus.

2. PROJEKTO ĮGYVENDINIMO ANALIZĖ

2.1. PROJEKTO PLANAVIMO MODELIO ANALIZĖ

Projekto planavimo procese (2 pav.) paruošiama strategija, kurios bus laikomasi norint sėkmingai įgyvendinti projektą.



2 pav. Projekto planavimo modelis

Projekto planavimą galima suskirstyti į šešis žemiau pateiktus etapus, išsidėsčiusius vienas po kito projekto įgyvendinimo laike, bet neizoliuotus tarpusavyje:

1. Poreikio apibrėžimas. Šio etapo metu nustatoma problema, reikalaujanti sprendimo, kuris įvardijimas kaip transporto projektas. Tai gali būti reali problema arba plėtros, numatytos pagal transporto strategiją, kryptis. Šio etapo metu nustatoma problemos atsiradimo vieta, priežastys, visuomenės grupės, kurios yra veikiamos šios problemos, tikslai, kuriuos reikia pasiekti, kad būtų išspręsta problema ir institucijos, atsakingos už sprendimą. Patartina nustatyti ir projekto tinkamumo rodiklius, kuriais būtų galima įvertinti numatyto sprendimo efektyvumą;

2. Sprendimo variantų nustatymas. Šio etapo metu nustatomos visos galimos problemos sprendimų alternatyvos. Rekomenduotina, kad nustatant šias alternatyvas dalyvautų visos suinteresuotos šalys – valstybės centrinės valdžios ir savivaldybių atstovai, visuomenės grupių ir organizacijų atstovai, ES institucijų atstovai ir pan.;

3. Tinkamiausio sprendimo nustatymas. Visos pateiktos sprendimo alternatyvos yra įvertinamos atliekant techninę, sprendimo poveikio ekonomikai, visuomenei ir aplinkai, naudos ir išlaidų analizę ir pagal projekto tinkamumo rodiklius parenkamas priimtiniausias ir labiausiai iškeltus tikslus atitinkantis variantas. Taip pat labai svarbu, kad pasirinktą variantą maksimaliai palaikytų visos suinteresuotos šalys;

4. Oficialaus sprendimo priėmimas. Šio etapo metu už projekto įgyvendinimą atsakinga institucija priima nutarimą įgyvendinti pasirinktą tinkamiausią sprendimą atsižvelgdama į visų suinteresuotų šalių poziciją. Šio etapo metu nustatomi ir finansiniai resursai bei įgyvendinimo sąlygos ir terminai;

5. Projekto įgyvendinimas. Į šį etapą įeina projekto valdymo planas, kuriuo numatomos detalesnės įgyvendinimo schemos ir procedūros, finansavimo šaltinių įvertinimas ir valdymas, atsakingų už įgyvendinimą asmenų paskyrimas, fiziniai projekto įgyvendinimo darbai bei komunikacijos su visuomene ir rinkodaros strategijos bei darbai;

6. Stebėjimas ir įvertinimas. Šio etapo metu stebima kaip projekto pasiekti rezultatai atitinka išsikeltus tikslus ir transporto strategiją. Taip pat įvertinama visuomenės teigiama ar neigiama reakcija į projektą bei atsižvelgiama į pastabas ateities projektams.

Projekto įgyvendinimo eigos kliūtys:

1. Projekto valdymo kliūtys. Jų pagrindą sudaro problemos, susijusios su netinkama projekto valdymo schema, projektą įgyvendinančios darbo grupės ar projekto vykdytojo kompetencijos ir/ar darbo efektyvumo stoka, sukeliančia vėlavimus ir papildomas išlaidas;

2. Komunikacijos kliūtys. Šias kliūtis sukelia problemos, kylančios dėl komunikavimo su visomis suinteresuotomis šalimis stoka, ypač kai kyla įvairių visuomenės grupių pasipriešinimas projekto įgyvendinimui. Šiai kliūčių kategorijai priklauso ir neefektyvi rinkodaros strategija, kuri gali įtakoti neigiamo projekto įvertinimo atsiradimą visuomenės informavimo priemonėse.

Projekto įgyvendinimo kliūtys:

1. Institucinės kliūtys. Jų pagrindą sudaro komunikacijos ir kompetencijos bei pareigų pasiskirstymo kliūtys tarp projektą įgyvendinančių institucijų bei pačių institucijų struktūros ir valdymo kliūtys;

2. Teisinės kliūtys. Jų pagrindą sudaro teisinio reguliavimo ir teisinės galios priimti sprendimą kliūtys;

3. Finansinės kliūtys. Jų pagrindą sudaro projekto finansavimo nepakankamumo ir netinkamo planavimo problemos.

Sudėtinė projekto planavimo dalis yra projekto valdymo planavimas, kurio metu nustatoma:

1. Projekto apimtys. Šio etapo metu nustatoma projekto formuluotė ir tikslai, projekto įgyvendinimo strategijos, kurias reikia paruošti, projekto įgyvendinimo etapai, projekto įgyvendinimo kliūtys ir projekto išteklių poreikis;

2. Projekto darbo grupė. Šio etapo metu nustatoma įgyvendinimo grupės sudėtis, parenkami tinkamiausi ir kvalifikuočiausi asmenys sudaryti projekto darbo grupei, sudaroma darbo grupės organizacinės struktūros schema, pasiskirstoma funkcijomis, kompetencija ir įgaliojimais ir pasiskirstoma užduotimis;

3. Projekto priežiūros organas. Sukuriamas komitetas, atstovaujamas visų projekto įgyvendinimu suinteresuotų institucijų atitinkamo lygio vadovų, nustatomos jo funkcijos ir įgaliojimai, į kuriuos įeina tokios funkcijos kaip tarptautinių, tarpžinybinių ir kitų globalių projekto įgyvendinimo klausimų sprendimas ir kt.;

4. Detalusis pasiruošimas. Šio etapo metu paruošiami konkrečių projekto įgyvendinimo veiklų planai ir strategijos, patikslinamas išteklių poreikis kiekvienai veiklai, nustatomos potencialios kliūtys ir rizikos;

5. Projekto veiklų vykdymas. Šio etapo metu suplanuojama kokie procesai bus atliekami projekto įgyvendinimo metu, kaip bus stebima įeiga, patys procesai ir jų išeiga, kaip bus išvengiama kliūčių ir rizikos, kaip bus įvertinami projekto rezultatai.

2.2. PROJEKTO ĮGYVENDINIMO MODELIO ANALIZĖ

2.2.1. Finansavimo šaltiniai

„Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo finansavimui naudojami keli šaltiniai:

1. Lietuvos valstybės biudžetas. Išreiškus politinę valią įgyvendinti „Rail Baltica“ projektą ir nusprendus kreiptis finansinės pagalbos į ES fondus, LR Vyriausybė projektą įtraukė į Valstybės investicijų programą taip garantuodama, kad iš valstybės biudžeto skirs atitinkamą finansavimo dalį projektui įgyvendinti.

2. AB „Lietuvos geležinkeliai“ nuosavos lėšos, kurių dalis bus kompensuojama per Sanglaudos fondą. AB „Lietuvos geležinkeliai“ kaip „Rail Baltica“ projekto vykdytojas, dalį darbų atlieka nuosavomis lėšomis. Tam tikra šių išlaidų dalis bus kompensuojama iš Sanglaudos fondo finansinės pagalbos lėšų. Bendrovė iš savų lėšų sumoka pridėtinės vertės mokestį pagal visas projekto įgyvendinimui atliktų darbų sąskaitas, kurį vėliau susigrąžina.

3. Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) finansinės pagalbos fondas. Infrastruktūros projektams skirtą TEN-T fondo finansinę pagalbą administruoja Europos Komisijos įkurta Transeuropinio transporto tinklo Vykdančioji agentūra, kuri užtikrina techninį ir finansinį TEN-T programų įgyvendinimą. „Rail Baltica“ projektas yra įtrauktas į daugiametę 2007–2013 metų darbo

programą (TEN-T prioritetinis projektas Nr.27), kaip prisidedantis prie transeuropinio transporto tinklo plėtros.

„Rail Baltica“ projektui Lietuvoje TEN-T fondas skiria tokio dydžio finansinę pagalbą:

a) 50 proc. reikalavimus atitinkančių kaštų tyrimams (veikla, būtina pasirengti projekto įgyvendinimui, įskaitant parengiamuosius, įgyvendinamumo, įvertinimo ir patvirtinimo tyrimus, bei kitos techninės pagalbos priemonės, įskaitant poveikio aplinkai vertinimą, techninį projektavimą ir pan.);

b) 27 proc. reikalavimus atitinkančių kaštų darbams (sudėtinių dalių, sistemų ir paslaugų pirkimas, tiekimas ir įdiegimas bei statybos ir įrengimo darbai, susiję su projektu, įskaitant įrengimų priėmimą ir pritaikymą projektui) tarpvalstybinėse pasienio su Lenkija ir Latvija atkarpose.

4. Europos Komisijos Sanglaudos finansinės pagalbos fondas. Sanglaudos fondo tikslas – prisidėti prie ES ekonominės ir socialinės sanglaudos stiprinimo ir regioninių skirtumų mažinimo. Finansavimas skiriamas šalims, kurių bendrasis vidaus produktas mažesnis nei 90 % ES vidurkio. Pagalba iš šio finansinio fondo gali skiriama transporto ir aplinkosaugos infrastruktūros plėtros projektams.

Fondas turi tam numatytą tam tikram laikotarpiui biudžetą ir skiria konkrečią sumą konkrečiai valstybei tam laikotarpiui. Atitinkamos valstybinės institucijos ir privačios bendrovės teikia paraiškas gauti finansinę pagalbą iš fondo, siekiančią 80–85 proc. visos projekto vertės (paties projekto vertė negali būti mažesnė, nei 10 mln. eurų). Likusią sumą turi padengti valstybės biudžetas arba projektą įgyvendinanti bendrovė. Kiekviena tokia paraiška yra įvertinama ir jei projektas pripažįstamas tinkamu (suderinus su Europos Komisija), skiriama pagalba per Europos investicijų banką.

2.2.2. Projekto dalys

Dėl sudėtingų skirtingų Europos Sąjungos fondų (2 skirtingi) finansinės pagalbos skyrimo kontroliavimo ir apskaitos mechanizmų, „Rail Baltica“ projekto išskaidymas gali būti dvejopas:

a) kai finansinė pagalba skiriama iš TEN-T fondo, „Rail Baltica“ projektą galima hierarchiškai skaidyti taip:

1. Visuotinis „Rail Baltica“ projektas (global project) įgyvendinamas Lenkijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos (ateityje gal ir Suomijos) teritorijose;
2. Visuotinio projekto dalis Lietuvos teritorijoje;

3. Veiklos (actions). Atsižvelgiant į skirtingą TEN-T finansinės pagalbos dalį, visuotinis „Rail Baltica“ projektas Lietuvoje suskaidytas į 2 veiklas: tyrimus (projektavimą) ir statybos darbus. Šiuo metu įgyvendinamos dvi veiklos: Nr. 2007-LT-27040-S (projektavimui) ir Nr. 2007-LT-27030-P (rangos darbams). Abiem veikloms įgyvendinti TEN-T fondo finansinė pagalba paskirta ir aukščiau nurodyti numeriai suteikti 2008 m. gruodžio mėn. dviem atitinkamais EK sprendimais. Šios veiklos Valstybės investicijų programoje įvardintos kaip projektai;

4. Priemonės (activities). Tai yra veiklos (projekto) dalis tam tikroje atkarpoje (pvz: projektavimas atkarpoje Marijampolė–Kaunas).

5. Sutartys, Europos Komisijos sprendimuose dėl TEN-T fondo finansinės pagalbos skyrimo įvardintos kaip etapai (milestones), tačiau atskirais atvejais etapas gali apimti kelias sutartis arba atvirkščiai – sutartis apima kelis etapus, priklausomai kaip projekto vykdytojas nusprendžia organizuoti viešuosius pirkimus bei vykdyti paslaugas ar darbus. Sutartis pasirašoma su viešojo konkurso nugalėtoju, ji įformina priemonės visų arba dalies projektavimo arba rangos darbų atlikimą (pvz: Sutartis parengti galimybių studiją atkarpai Marijampolė–Kaunas). Būtent sutarčių vykdymas gali būti suprantamas kaip realių darbų atlikimas vykdant visą „Rail Baltica“ projektą.

b) kai siekiama gauti finansinę pagalbą iš Sanglaudos fondo, kiekvienas iš etapų (kaip jie buvo suprantami TEN-T fondo dalinio finansavimo atveju) traktuojamas kaip atskiras projektas, kurių kiekvienam gali būti teikiama atskira finansavimo paraiška. Europos investicijų bankas siūlo, kad visi susiję su „Rail Baltica“ projektai būtų apjungti į vieną paraišką ir administruojami kaip vienas didelis (major) projektas.

2.2.3. Projekto dalių įgyvendinimo būklė Lietuvoje

Šiuo metu planuojamas toks globalaus „Rail Baltica“ projekto Lietuvos nacionalinės dalies įgyvendinimas:

a) 16 sutarčių Europos Komisijos sprendime dėl TEN-T fondo finansinės pagalbos skyrimo projektui Nr. 2007-LT-27040-S (studijos, tyrimai, projektavimas, projekto vykdymo priežiūra, viešinimas, administravimas ir valdymas), kuriuo paskirta 50 proc. reikalavimus atitinkančių veiklos išlaidų finansinė pagalba, specialiosiose sąlygose nurodytoms veiklos priemonėms ir pagrindiniams etapams įgyvendinti:

1 priemonė – atkarpa Lenkijos/Lietuvos valstybių siena–Marijampolė:

1) su geležinkelio linija Lenkijos/Lietuvos valstybių siena–Marijampolė (0–40,0 km) susijusios infrastruktūros (viadukų, privažiavimo, jungiamųjų automobilių kelių ir kt.) specialaus plano parengimo ir geležinkelio linijos Lietuvos/Lenkijos valstybių siena – Marijampolė (0–40,0 km) ir su ja susijusios infrastruktūros poveikio aplinkai vertinimo ir NATURA 2000 teritorijoms vertinimo parengimo paslaugos. Šio etapo įgyvendinimas stabdomas, nes LR Vyriausybės nutarimais pakeitus „Rail Baltica“ geležinkelio trasos koncepciją (vietoje tiesesnės trasos naujoje vietoje nutarta modernizuoti esamą trasą), EK nutarė finansiškai neremti tyrimų atkarpai, kurioje darbai nebus vykdomi artimiausioje ateityje (2007–2013 m.);

2) esamo geležinkelio ruožo Lenkijos ir Lietuvos valstybės siena–Mockava (1435 mm vėžės pločio kelias) rekonstrukcijos projektavimas. Šiai sutarčiai atlikti 2010 m. rugsėjo mėn. paskelbtas atviras konkursas, sutartį planuojama pasirašyti 2011 m. pradžioje;

3) esamo geležinkelio ruožo Mockava–Šeštokai (1435/1520 mm sugretintos vėžės pločio kelias) rekonstrukcijos projektavimas. Supaprastintas konkursas šiam techniniam projektui parengti buvo paskelbtas 2008 m. lapkričio 21 d., sutartis su nugalėtoju VĮ „Geležinkelių projektavimas“ pasirašyta 2009 m. vasario 25 d. Sutartis užbaigta 2010 m. balandžio 20 d. ir apmokėta nuosavomis AB „Lietuvos geležinkeliai“ lėšomis;

4) galimybių studija, techninė pagalba ir poveikio aplinkai vertinimas rekonstruojant esamą 1435 mm ir sugretintą 1435/1520 mm kelius, įrengiant sugretintą 1435/1520 mm arba tiesiant papildomą 1435 mm vėžės pločio kelią ruože Šeštokai–Marijampolė. Sutartis pasirašyta 2010 m. spalio mėn. Paslaugos atlikimo terminas – 5 mėn.;

5) geležinkelio ruožo Šeštokai–Kalvarija–Marijampolė (1520 mm vėžės pločio) rekonstrukcija, sugretinant su 1435 mm vėžės pločio keliu arba įrengiant papildomą 1435 mm vėžės pločio geležinkelio kelią projektavimo ir statinio projekto vykdymo priežiūros paslaugų pirkimas. Atviras konkursas bus skelbiamas užbaigus galimybių studiją 2011 m.;

2 priemonė – atkarpa Marijampolė–Kazlų Rūda–Kaunas:

6) „Rail Baltica“ geležinkelio linijos rekonstrukcijos ir vėžių sujungimo/ ar tiesimo atkarpoje Marijampolė (Baraginė)–Kazlų Rūda (Kaunas) galimybių studija. Šis etapas 2010 m. rugsėjo mėn. užbaigtas, patvirtinus Prancūzijos bendrovės SYSTRA S.A. paruoštą galimybių studiją;

7) esamo geležinkelio ruožo Marijampolė–Kazlų Rūda–Kaunas rekonstrukcijos (sugretinto 1435/1520 mm arba papildomo 1435 mm vėžės pločio geležinkelio kelio projektavimo ir statinio projekto vykdymo priežiūros paslaugų pirkimas. Sutartis pasirašyta 2010 m. lapkričio mėn. Paslaugų atlikimo terminas 11 mėnesių;

8) geležinkelio ruožo Marijampolė–Kazlų Rūda–Kaunas rekonstrukcijos projektavimo priežiūros (inžinieriaus–techninio priežiūrėtojo) paslaugos. Sutartis taip pat pasirašyta 2010 m. lapkričio mėn., atlikimo terminas atitinkamai irgi 11 mėnesių;

3 priemonė – atkarpa Kaunas–Jonava:

9) Projekto „Rail Baltica“ Lietuvos teritorijoje tyrimai: esamos linijos gerinimas. Techninių dokumentų ruožui Kaunas–Jonava rekonstruoti rengimas atkarpoje Gaižiūnai–Palemonas. Sutartis pasirašyta su ispanų bendrove Ardanuy Ingenieria SA 2010 m. spalio mėn., paslaugų teikimo trukmė - 10 mėn.;

10) Projekto „Rail Baltica“ Lietuvos teritorijoje tyrimai: esamos linijos gerinimas. Techninių dokumentų ruožui Kaunas–Jonava rekonstruoti rengimas atkarpoje Rokai–Palemonas–Kauno centrinė stotis. Šiuo metu rengiami pirkimo dokumentai, konkursas bus skelbiamas 2011 m.;

4 priemonė – atkarpa Jonava–Radviliškis–Šiauliai:

11) Projekto „Rail Baltica“ Lietuvos teritorijoje tyrimai: esamos linijos gerinimas. Antrųjų geležinkelio kelių statybos ruožuose Gaižiūnai–Jonava, Šilainiai–Kėdainiai projektavimo ir statinio projekto vykdymo priežiūros paslaugų pirkimas. Sutartis pasirašyta 2010 m. liepos mėn. su Lietuvos projektuotojais UAB „Kelprojektas“. Paslaugų atlikimo terminas 28 mėnesiai;

12) Projekto „Rail Baltica“ Lietuvos teritorijoje tyrimai: esamos linijos gerinimas. Antrųjų geležinkelio kelių statybos ruožuose Žeimiai–Lukšiai ir Gimbogala–Linkaičiai projektavimo ir statinio projekto vykdymo priežiūros paslaugų pirkimas. Sutartis pasirašyta su ispanų bendrove Ardanuy Ingenieria SA 2010 m. liepos mėn. Paslaugų atlikimo terminas 16 mėnesių;

13) techninių dokumentų žemei įsigyti ir ruožui Gaižiūnai – Jonava – Radviliškis – Šiauliai rekonstruoti rengimas. Šiuo metu rengiami pirkimo dokumentai, konkursą planuojama paskelbti 2011 m. pradžioje.

5 priemonė – atkarpa Šiauliai–Joniškis–Lietuvos ir Latvijos valstybės siena:

14) Techninių dokumentų ruožui Šiauliai–Joniškis–Lietuvos ir Latvijos valstybės siena rekonstruoti rengimas. Sutartis pasirašyta 2010 m. liepos mėn. su Jungtinės Karalystės bendrove Scott Wilson. Paslaugų atlikimo trukmė - 630 dienų;

6 priemonė – 15) Projekto „Rail Baltica“ Lietuvos teritorijoje tyrimai. Viešinimo paslaugų pirkimas. Šiai priemonei įgyvendinti kol kas paskelbtas vienas atviras paslaugų pirkimo konkursas, tačiau atsiradus poreikiui gali būti skelbiama ir daugiau konkursų;

7 priemonė – 16) Atskiros europinės vėžės geležinkelio linijos Estijoje, Latvijoje ir Lietuvoje („Rail Baltica“ koridoriaus) tarptautinė galimybių studija. 2010-04-08 trijų šalių (Lietuvos, Latvijos ir Estijos) Susisiekimo ministerijos pasirašė sutartį su 2009 m. spalio mėn. Latvijoje paskelbto (šalių susitarimu Latvijos susisiekimo ministerija buvo išrinkta vadovaujančiuoju partneriu ir perkančiąja organizacija) atviro konkurso nugalėtoja AECOM LTD (Anglija). Lietuvos dalis sudaro vieną trečdalį visos sutarties kainos. Per 10 mėn. nuo sutarties pasirašymo AECOM turi įvykdyti sutartyje numatytas užduotis. 2010 m. liepos mėn. Vilniuje patvirtinta įvadinė ataskaita, spalio mėn. Taline aptarta tarpinė ataskaita.

Preliminari (EK sprendime įvardinta kaip maksimali) visų projekto Nr. 2007-LT-27040-S sutarčių vertė – 32.140.000 eurų (110.972.992 lt). Iš jų: 16.070.000 eurų (55.486.496 lt) iš TEN-T fondo ir tiek pat iš Lietuvos nacionalinio biudžeto. Dėl įtemptos konkurencijos ES rinkoje daugelio pasiūlymų kainos žemesnės nei buvo skaičiuota 2007 m. teikiant paraiškas TEN-T fondo finansinei pagalbai gauti, todėl tikimasi, kad EK sprendime nustatyti tikslai bus pasiekti su mažesnėmis išlaidomis;

b) 6 etapai Europos Komisijos sprendime dėl TEN-T fondo finansinės pagalbos skyrimo projektui Nr. 2007-LT-27030-P (statybos darbai, rekonstrukcijos darbai, statybos ir rekonstrukcijos techninė priežiūra, viešinimas, administravimas ir valdymas), kuriuo paskirta 27 proc. reikalavimus atitinkančių veiklos išlaidų finansinė pagalba, specialiosiose sąlygose nurodytoms veiklos priemonėms ir pagrindiniams etapams įgyvendinti:

1 priemonė – tarpvalstybinė atkarpa Lenkijos/Lietuvos valstybių siena–Marijampolė:

1) esamo geležinkelio ruožo Lenkijos ir Lietuvos valstybės siena–Mockava (1435 mm vėžės pločio kelias) rekonstrukcijos darbai ir atskira sutartis darbų techninei priežiūrai. Įgyvendinimas planuojamas 2012–2013 m.;

2) Mockava–Šeštakai 1435/1520 mm pločio vėžių sugretinto geležinkelio ruožo rekonstravimas. Šis etapas dėl anksčiau parengto techninio projekto pradėtas įgyvendinti 2010 m. gegužės 10 d., planuojama pabaiga – 2010 m. gruodis;

3) geležinkelio ruožo Šeštokai–Kalvarija–Marijampolė įrengiant sugretintą 1435/1520 mm arba tiesiant papildomą 1435 mm vėžės pločio kelią rekonstrukcijos statybos darbai ir atskira sutartis darbų techninei priežiūrai. Įgyvendinimas planuojamas 2012–2013 m.;

2 priemonė – tarpvalstybinė atkarpa Šiauliai – Joniškis – Lietuvos ir Latvijos valstybių siena:

4) dabartinės geležinkelio linijos tarpvalstybinėje atkarpoje Šiauliai – Joniškis – Lietuvos ir Latvijos pasienis rekonstrukcija. Gelžbetoninio tilto ruože Šiauliai – Joniškis 4+667 rekonstrukcija ir atskira sutartis darbų techninei priežiūrai. Sutartis planuojama pasirašyta 2011 m. pradžioje;

5) Dabartinės geležinkelio linijos tarpvalstybinėje atkarpoje Šiauliai – Joniškis – Lietuvos ir Latvijos pasienis rekonstrukcija ir atskira sutartis darbų techninei priežiūrai. Įgyvendinimas planuojamas 2012–2014 m.;

3 priemonė – 6) projekto „Rail Baltica“ geležinkelio tiesimo ir rekonstrukcijos tarpvalstybinėse atkarpose viešinimo paslaugų pirkimas Vieną ar daugiau sutarčių šiai priemonei įgyvendinti planuojama pasirašyti 2011 m.

Planuojamų visų 2007-LT-27030-P sutarčių vertė pakeitus EK sprendimus atitinkamai naujajai „Rail Baltica“ koncepcijai – 169.271.860 eurų (584.461.878 Lt), iš kurių: 45.703.402 eurai (157.804.706 Lt) iš TEN-T fondo ir 123.568.458 eurai (426.657.172 Lt) iš Lietuvos nacionalinio biudžeto.

Visų preliminarinių tinkamų išlaidų (projekto Nr. 2007-LT-27040-S tinkamos išlaidos + projekto Nr. 2007-LT-27030-P tinkamos išlaidos) suma – 201.411.860 eurų (695.434.870 Lt), iš kurių 61.773.402 eurai (213.291.202 Lt) iš TEN-T fondo ir 139.638.458 eurų (482.143.668 Lt) iš Lietuvos nacionalinio biudžeto.

c) „Rail Baltica“ projekto dalis – 10 (7 pagrindiniai ir 3 rezerviniai) projektų, kurie numatyti Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos ekonomikos augimo veiksmų programos 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonės VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ valstybės prioritetų sąrašė Nr. VP2-5.1-SM-02-V-01. Šiems projektams numatoma ES Sanglaudos fondo finansinė pagalba iki 85 proc. projekto vertės.

Pagrindiniai projektai:

1) Nr.8. Galimybių studijos "Techninė pagalba IX koridoriaus ruožo Kaišiadorys–Radviliškis–Šiauliai–Klaipėda ir I koridoriaus ruožo Šiauliai–Joniškis–valstybės siena modernizacija" atnaujinimas;

2) Nr.13. Geležinkelio „Rail Baltica“ linijos modernizavimas ruože Kaunas–Šiauliai. Antrųjų geležinkelio kelių statyba ruožuose Žeimiai – Lukšiai, Gimbogala – Linkaičiai;

3) Nr.14. Esamo geležinkelio ruožo Kaunas (Palemonas) – Gaižiūnai rekonstrukcija;

4) Nr.15. Geležinkelio linijos Lenkijos ir Lietuvos valstybės siena–Marijampolė–Kazlų Rūda signalizacijos, ryšių, elektros tiekimo, eismo valdymo sistemų ir geležinkelio stočių rekonstrukcija;

5) Nr.16. Esamo geležinkelio ruožo Marijampolė–Kazlų Rūda rekonstrukcija;

6) Nr.17. Esamo geležinkelio ruožo Kazlų Rūda–Kaunas rekonstrukcija;

7) Nr.18. Signalizacijos modernizavimas ruože Kazlų Rūda–Kaunas;

Rezerviniai projektai:

1) Nr.26. Intermodalinio terminalo Kauno viešajame logistikos centre statyba. Šis projektas į pradinę „Rail Baltica“ projekto koncepciją neįėjo, bet yra priskirtas pagal 2010-05-12 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimą Nr.541);

2) Nr.31. Geležinkelio „Rail Baltica“ linijos modernizavimas ruože Kaunas–Šiauliai. Antrųjų geležinkelio kelių statyba ruožuose Gaižiūnai–Jonava, Šilainiai–Kėdainiai ir signalizacijos sistemos modernizavimas Jonavos ir Gaižiūnų geležinkelio stotyse;

3) Nr.32Rezerv. Geležinkelio „Rail Baltica“ linijos modernizavimas ruože Kaunas–Šiauliai. Signalizacijos sistemos modernizavimas geležinkelio ruože Radviliškis–Šiauliai.

Planuojama 7 pagrindinių projektų vertė be PVM – 727.899.300 Lt, 3 rezervinių projektų vertė - 326.014.700 Lt, visų 10 projektų vertė –1.053.914.000 Lt.

Visų „Rail Baltica“ projektui įgyvendinti darbų vertė (TEN-T fondo lėšos + Sanglaudos fondo lėšos + nacionalinio Lietuvos biudžeto lėšos) planuojama, kad sieks 1,75 mlrd. Lt, iš kurių ES fondų finansinė pagalba sudarys apytiksliai 1.11 mlrd. Lt ir nacionalinis Lietuvos biudžetas 0,64 mlrd. Lt.

2.2.4. Sutarties parengimas ir įvykdymas

Įgyvendinant kiekvieną „Rail Baltica“ projekto Lietuvoje etapą (jei dalinai finansuoja TEN-T fondas) arba projektą (jei dalinai finansuoja Sanglaudos fondas) yra laikomasi kiekvienu atveju panašios procedūros:

1) etapo (ši procedūra identiška ir Sanglaudos fondo projektams) suformulavimas. Tai „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo metu atsiradęs poreikis atlikti tam tikrus darbus, pvz.: atkarpos Kazlų Rūda–Kaunas esamos geležinkelio linijos modernizavimo techninių dokumentų rengimas;

2) techninės užduoties ir pirkimo dokumentų rengimas. AB „Lietuvos geležinkeliai“ Infrastruktūros arba „Rail Baltica“ projekto direkcijoje yra paskiriamas kompetentingas projekto vadovas, kuris sudaro projekto techninės užduoties ir pirkimo dokumentų darbo grupę, susidedančią iš įvairių sričių (viešųjų pirkimų, teisės, projektavimo, eismo ir stočių valdymo ir pan.) specialistų, kurie pagal savo kompetenciją paruošia minėtus dokumentus.

Pagrindinis techninės užduoties tikslas – nurodyti, kokie tyrimai ar darbai bus perkami viešuoju konkursu, kad būtų įgyvendintas etapas (projektas siaurąja prasme). Pagrindinės techninės užduoties sudedamosios dalys:

- trumpas „Rail Baltica“ projekto aprašymas;
- dabartinė ruožo ar statinio būklė;
- tikslai (būtent juose pateikiamas pirkimo objektas, t.y. kokius darbus reikės atlikti: kokius matavimus, tyrimus ir vertinimus atlikti; kokius dokumentus paruošti; kokius sprendinius pateikti, kokias procedūras atlikti, kad būtų gauti visi reikiami leidimai; paruošti paraiškas ES fondų finansinei pagalbai gauti; atlikti rangos darbus; atlikti statinio projekto ar techninę priežiūrą ir pan.);
- pagrindiniai techniniai parametrai geležinkelio projektavimui ar rangos darbams;
- prielaidos, susijusios su projekto įgyvendinimu (sąlygos, kurioms esant projektas būtų sklandžiai įgyvendinamas);
- įmanomos rizikos projekto įgyvendinimui;
- šalių atsakomybės ir pareigos;
- paslaugų apimtys ir stadijos (detalizuojama, kokius darbus reikia atlikti, kad būtų pasiekti projekto tikslai);
- logistika ir laikas (detalizuojama projekto trukmė, vieta, valdymo struktūra ir pagalba projekto darbų vykdymui);

- reikalavimai (detalizuojami reikalavimai projektą vykdančiam personalui, projekto dokumentų derinimui, rezultatų forminimui ir pateikimui);
- teisės aktų ir normų sąrašas, kurių turi būti laikomasi atliekant tyrimus ar darbus bei įforminant rezultatus.

Pirkimo dokumentuose be techninės užduoties pateikiami visi reikalavimai (dalyvių kvalifikacijos, ekonominės ir finansinės būklės, techninio ir profesinio pajėgumo ir kt.), procedūrų aprašymai (kaip pateikti pasiūlymus, kaip jie bus vertinami, kaip paaiškinamos konkurso sąlygos, kaip sprendžiami ginčai ir kt.) bei sąlygos, dokumentų pavyzdžiai (pasiūlymo forma, sutarties forma ir sąlygos ir kt.), terminai ir kita informacija, kuri reikalingi, kad viešojo pirkimo konkurso dalyviai galėtų sklandžiai parengti bei pateikti savo pasiūlymus ir dalyvauti viešajame konkurse pagal atitinkamų teisės aktų reikalavimus ir kurių pateikimą numato Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymas.

3) parengta techninė užduotis ir pirkimo dokumentai yra tikrinami ir derinami tokia tvarka:

- AB „Lietuvos geležinkeliai“ Teisės, finansų ir viešųjų pirkimų skyriuose, kur teikiamos pastabos dokumentų trūkumų. Jei pastabų nėra ar jomis vadovaujantis atliekami pataisymai, dokumentai patvirtinami;

- projektų, finansuojamų iš ES ir valstybės biudžeto lėšų, pirkimo dokumentai teikiami derinti Transporto investicijų direkcijai, kuri atlieka projektų, gaunančių ES fondų finansinę pagalbą, įgyvendinančiosios institucijos funkcijas – projektų įgyvendinimo priežiūrą ir kontrolę, kad skirti finansiniai resursai būtų tinkamai panaudoti) Jei pastabų nėra arba kai jau atlikti pataisymai pagal pateiktas pastabas, Transporto investicijų direkcija tvirtina dokumentus;

- jei projekto vertė viršija 10.000.000 litų dokumentai pateikiami įvertinimui ir patvirtinimui AB „Lietuvos geležinkeliai“ strateginio planavimo tarybai (bendrovės generalinis direktorius, jo pavaduotojai ir direktijų direktoriai) ir bendrovės valdybai. Šių institucijų atstovai teikia pastabas, o jei jų nėra (ar po jų ištaisymo) tvirtina dokumentus.

4) kai visi pirkimo dokumentai suderinti ir patvirtinti, teisės aktų nustatyta tvarka Viešųjų pirkimų tarnybai siunčiamas skelbimas apie pirkimą ir organizuojamas viešojo pirkimo (įprastai - atviro konkurso) procedūros. Atvirame konkurse gali dalyvauti bet kuris juridinis asmuo ar jų susivienijimas jungtinės veiklos sutarties pagrindu, kurie tenkina kvalifikacinius konkurso dalyvių reikalavimus. Viešojo pirkimo konkursas vykdomas laikantis lygiateisiškumo, nediskriminavimo, skaidrumo, abipusio pripažinimo, proporcingumo principų ir konfidencialumo bei nešališkumo reikalavimų;

5) per teisės aktuose nustatytą ir viešojo pirkimo konkurso sąlygose nurodytą terminą konkurso dalyviai teikia savo pasiūlymus dalyvauti viešajame pirkime. Pateikdamas pasiūlymą konkurso dalyvis sutinka su konkurso sąlygomis ir patvirtina, kad jo pasiūlyme pateikta informacija yra teisinga ir apima viską, ko reikia tinkamam sutarties įvykdymui. Dalyvis pateikdamas pasiūlymą turi siūlyti visą nurodytą paslaugų apimtį;

6) AB „Lietuvos geležinkeliai“ nuolatinė viešųjų pirkimų komisija bei atskirai kiekvienam pirkimui sudaroma ekspertų komisija, atlieka pateiktų pasiūlymų vertinimą. Konkurso dalyviui, atitikusiam kvalifikacinius reikalavimus bei turinčiam reikalingus finansinius, ekonominius ir techninius pajėgumus bei pateikusiam tinkamiausią pasiūlymą pagal mažiausios kainos arba ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo vertinimo kriterijus, pasiūloma sudaryti pirkimų sutartį. Dalyvis turi nedelsiant AB „Lietuvos geležinkeliai“ raštu patvirtinti, ar sutinka pasirašyti pirkimo sutartį. Jei dėl vieno ar kitų priežasčių jis negali ar nenori pasirašyti sutarties per nurodytą terminą, AB „Lietuvos geležinkeliai“ siūlo sudaryti pirkimo sutartį tam konkurso dalyviui, kurio pasiūlymas buvo pirmas pagal patrauklumą po dalyvio, atsisakiusio sudaryti pirkimo sutartį. Nustačius konkurso laimėtoją, jis po nurodyto termino, skirto skundams ir pretenzijoms pateikti, pasirašo paslaugų, prekių ar darbų pirkimo sutartį.

7.1) Jei etapo sutarties objektas yra tyrimų atlikimas ir techninių dokumentų parengimas, sutartis vykdoma tokia tvarka:

- sumokamas 10 proc. sutarties vertės avansas, jei taip yra susitarta sutartimi;
- sutarties vykdytojas (paslaugos teikėjas) per nustatytą terminą pateikia įvadinę ataskaitą, kurioje nurodoma kaip vykdytojas suprato jam iškeltus tikslus, kokius darbus planuoja daryti, kaip bus valdomas darbų atlikimas, kokie įmanomi projektiniai variantai rangos darbams, kokia yra dabartinė infrastruktūros būklė, kokie duomenys jau yra surinkti ir kokius dar reikės surinkti, kokios rizikos egzistuoja įgyvendinant sutartį, kokie darbai pradėti, kad būtų pasiekti sutartyje nurodyti tikslai ir pan.;

Patvirtinus ir paslaugos teikėjui aktu perdavus, o užsakovui priėmus ir pasirašius aktą, paslaugos teikėjui gali būti sumokama 10 proc. sutarties vertės, jei taip buvo susitarta sutartimi. Jei buvo išmokėtas avansas, iš šių 10 proc. išskaičiuojama sutarta avanso dalis (dažniausiai apie 30–40 proc.);

- paslaugos teikėjas per nustatytą terminą pateikia tarpinę (gali būti 2 tarpinės ataskaitos, esant didelei darbų apimčiai) ataskaitą, kurioje jau būna pasirinktas priimtinausias trasos tiesimo (modernizacijos, rekonstrukcijos ar kt.) variantas ir pasiūlyta, kaip tai atlikti. Už šią ataskaitą vykdytojas gauna 40–60 proc. sutarties vertės, iš kurios išskaičiuojama likusi avanso dalis;

- paslaugos teikėjas iki nustatyto termino (ar projektavimo darbų pabaigos) pateikia galutinę ataskaitą, kurioje pateikiami visi duomenys, kurių buvo reikalaujama techninėje užduotyje, taip pat visas išvadas ir rekomendacijas. Sumokama likusi sutarties vertės dalis, jei reikia - už vėlavimą išskaičiuojami delspinigiai;

- rengiant techninį projektą, panašia tvarka gali būti teikiamos ne įvadinė ar tapinės ataskaitos, o konkretūs parengti dokumentai, pvz. inžinerinių geologinių tyrinėjimų ataskaita, geodezinių tyrinėjimų ataskaita, statinio techninės būklės tyrimo ataskaita, sprendinių konkretizavimo dokumentai, topografinis planas, geležinkelio kelių planas ir t.t.)

- etapo techninių dokumentų rengėjas (jei paslaugos teikėjas yra projektuotojas, rengiantis techninį projektą) pasirašydamas sutartį projektavimui, kartu įsipareigoja ateityje atlikti statinio projekto priežiūrą, kai bus vykdomi statybos darbai.

Mokėjimai po kiekvienos ataskaitos pateikimo atliekami tada, kai AB „Lietuvos geležinkeliai“ pritaria ataskaitai ar kitam pateiktam dokumentui (nepateikia pastabų, atsižvelgiant į kurias reikia ištaisyti ar pakeisti pateiktą dokumentą) ir teikia Transporto investicijų direkcijai nustatytos formos mokėjimo prašymą, kad ji atliktų mokėjimą sutarties vykdytojui (atskirais atvejais kompensuotų užsakovo išlaidas, jei jos buvo apmokėtos nuosavomis lėšomis);

7.2) jei etapo sutarties objektas yra rangos darbai, sutarties vykdytojas pagal įsipareigojimus atlieka numatytas užduotis ir teikia atliktų darbų perdavimo – priėmimo aktus už konkrečius darbus ar pastatytus/įrengtus ruožus. AB „Lietuvos geležinkeliai“, priėmę darbus, suformuoja mokėjimo prašymą ir teikia Transporto investicijų direkcijai apmokėti sąskaitų apmokėjimo arba išlaidų kompensavimo būdu. Vykdamas rangos darbus taip pat sudaroma atskira sutartis su bendrove, kuri vykdys techninę priežiūrą, kaip to reikalauja LR įstatymai ir statybos techniniai reglamentai.

2.2.5. Projekto viešinimas

1) Projekto viešinimo tikslai ir uždaviniai.

Viešinimo priemonėmis siekiama kurti ir palaikyti palankią visuomenės nuomonę apie valstybės biudžeto ir ES fondų finansinės pagalbos lėšomis įgyvendinamo Projekto vykdymą, informuoti plačiąją visuomenę ir tikslines grupes apie projekto tikslus ir eigą. Taip pat informuoti bendradarbiavimo partnerius ir visuomenę apie ES ir Lietuvos valstybės vaidmenį projekto plėtrai, apie Europos Sąjungos fondų finansinės pagalbos ir valstybės biudžeto lėšų panaudojimo rezultatus.

2) Viešinimo tikslinės grupės.

Suinteresuotų savivaldybių gyventojai; keleiviai; keleivių ir krovinių vežėjai; geležinkelių transporto specialistai; logistikos įmonės; plačioji visuomenė – dirbantieji, studentai, pensininkai, Lietuvos valdžios institucijos; rėmėjai – Europos Sąjungos institucijos, Lietuvos Respublikos vyriausybė, Sanglaudos fondas, TEN-T fondas, Europos Investicijų Bankas ir kt.

3) Viešinimo priemonės:

- viešinimo strategijos parengimas ir įgyvendinimas. Strategijoje turi būti numatyta viešinimo koncepcija, priemonių planas ir jų įgyvendinimo grafikas;
- projekto „Rail Baltica“ logotipo sukūrimas;
- projekto „Rail Baltica“ internetinio tinklalapio sukūrimas;
- nuolatiniai aiškinamieji stendai patalpose, jų sukūrimas, pagaminimas, pastatymas ir garantinė priežiūra. Šie stendai, kuriuose bus teksto ir grafinės medžiagos pagalba aiškinamos „Rail Baltica“ projekto detalės, stovės geležinkelio stotyse, AB „Lietuvos geležinkeliai“ administracijos patalpose, Transporto investicijų direkcijos patalpose, Susisiekimo ministerijos patalpose, suinteresuotų savivaldybių administracijų patalpose;
- visuomenės informavimas per žiniasklaidą. Pranešimų žiniasklaidai parengimas ir išplatvinimas. Pranešimuose žiniasklaidai informuojama apie įvykius, susijusius su vykdomo projekto veikla. Pranešimuose bus nurodyti projekto tikslai, įgyvendinimo principai ir priemonės, finansavimo šaltiniai, finansinės pagalbą teikiantys ES fondai ir suteiktos pagalbos dydis, laukiami rezultatai. Informaciniai pranešimai siunčiami nacionaliniams bei suinteresuotų savivaldybių miestų ir rajonų periodiniams leidiniams, radijo stotims, televizijoms;
- informacinių lankstinukų parengimas, atnaujinimas ir platinimas;
- informacinių renginių organizavimas. Tai gali būti parodos, susitikimai, konferencijos ar panašūs renginiai. Renginiai skirti informuoti tikslines grupes ir visuomenę apie projekto tikslus, jo įgyvendinimo eigą, ES fondų finansinę pagalbą ir jos rezultatus. Į renginius turi būti kviečiami geležinkelio transporto ekspertai;
- reklaminio klipo sukūrimas ir transliavimas. Reklaminis klipas turi informuoti apie projektą, jo finansavimą, trukmę, tikslus, apie vykdomus darbus, projekto naudą. Optimali reklaminio klipo apimtis 10 sekundžių. Turėtų būti rodomas po vakarinių žinių laidos, ne rečiau kaip kartą per dvi savaites;

- informacinis filmas. Tai maždaug 10 min. trukmės filmas, atskleidžiantis projekto tikslą – išplėtota Pietų – Šiaurės krypties geležinkelio transporto ašis, sujungianti Baltijos valstybes su Lenkija, o per ją su likusiu Europos Sąjungos geležinkelių transporto tinklu. Akcentuojama „Rail Baltica“ kaip Europos Sąjungos prioritetinis projektas;
- dalomoji medžiaga (suvenyrai) su projekto ir ES finansinės pagalbos atributika. Tai tušinukai, plunksnakočiai, sieniniai kalendoriai, užrašų knygelės, aplankai, lapeliai užrašams, puodeliai, vėliavėlės, reklaminiai maišeliai ir pan.

2.3. PROJEKTO PLANAVIMO IR ĮGYVENDINIMO MODELIO PROBLEMİNĖS SFEROS ANALIZĖ IR SIŪLOMAS SPRENDIMAS

2.3.1. Probleminės sferos identifikavimas ir siūlomas sprendimas

Nuo pat 1992 m., kai pirmą kartą buvo pristatyta „Rail Baltica“ projekto koncepcija, nebuvo atlikta nei viena visuomenės apklausa, kurioje būtų buvusi galimybė pareikšti visuomenės grupėms savo nuomonę projekto įgyvendinimo klausimais.

Šiuo metu projekto planavimo etape taip pat nėra numatyta jokie ryšio su visuomene užtikrinimo, o projekto įgyvendinimo etape yra vykdomas tik viešinimas, kurio tikslai yra tik kurti ir palaikyti palankią visuomenės nuomonę apie valstybės biudžeto ir ES TEN-T bei Sanglaudos fondų finansinės pagalbos lėšomis įgyvendinamo „Rail Baltica“ projekto vykdymą, tikslus ir eigą. Toks rinkodaros metodas neskatina grįžtamojo ryšio ir nesuteikia galimybės visuomenei pareikšti savo nuomonės, į kurią būtų atsižvelgta planuojant ar vykdančiam projekto etapus.

Dėl šių priežasčių susiformavo tokie neigiami reiškiniai:

- susidarė situacija, kai projektas, vystomas visuomenės naudai, įgyvendinimas be visuomenės palaikymo, todėl formuojasi projekto įgyvendinimo proceso neskaidrumo įvaizdis;
- negalint remtis visuomenės nuomonės tyrimo rezultatais, spaudoje ir kitose masinio informavimo priemonėse lengviau formuojama neigiama nuomonė apie projektą, teigiant kad jis neturi pakankamos ekonominės naudos ir yra „tipinis“ valdžios projektas, kuris buvo „primestas iš viršaus“;
- prarasta galimybė gauti unikalius pasiūlymus iš vietinių bendruomenių atstovų lokaliems sprendimams, kurie padėtų sutaupyti finansinių, laiko ir darbo išteklių;

- prarasta galimybė įvadinėje projekto planavimo stadijoje atlikti pakeitimus labiau pritaikant projektą visuomenės reikmėms. Šiuo metu, kol projekto projektavimo ir rangos darbai dar nėra pakankamai įsibėgėję, gal dar įmanoma atlikti pakeitimus projekto plane;
- potencialūs skundai, pretenzijos ir teisiniai ieškiniai dėl klausimų (žemės paėmimo visuomenės poreikiams, kultūrinio paveldo naikinimas, landšafto keitimas, triukšmo lygio padidėjimas ir kt.), kurie nebuvo suderinti su įvairiomis visuomenės grupėmis, organizacijomis ir institucijomis;
- esant politinės valdžios pasikeitimui ir nežinant tikrojo visuomenės vertinimo dėl projekto naudos, įmanomi populistiniai politiniai sprendimai, nukreipiant biudžetines projekto finansavimo lėšas į kitas programas;
- nežinant tikrojo visuomenės vertinimo dėl projekto palaikymo, kai kurie būtini politiniai sprendimai dėl projekto įgyvendinimo gali būti slopinami baiminantis, kad jie bus nepopuliarūs visuomenėje;
- nežinomas tikrasis verslininkų suinteresuotumas dalyvauti viešojo ir privataus kapitalo partnerystėje, įgyvendinant projektą;
- nepasinaudota proga sustiprinti visuomenės palaikymą projekto įgyvendinimui, nes žmonės, žinodami bendrą visuomenės palaikymą, yra linkę rinktis „ekstremalesnę“ nuomonę, todėl įmanomas stipresnis projekto įgyvendinimo palaikymas, kai yra viešai paskelbta vidutinė nuomonė.

Norint išvengti potencialaus neigiamo poveikio ateityje, siūloma į dabartinę atskirų projekto etapų planavimo schemą integruoti lygiagrečiai vystomą ryšio su visuomene strategiją (3 pav.):



3 pav. Projekto planavimo schema su integruota ryšio su visuomene strategija

Ši strategija turėtų apimti tokius etapus:

1. Ryšio su visuomene strategijos subjektai. Šio etapo metu nustatoma, su kuriomis visuomenės grupėmis, organizacijomis, asociacijomis, verslo, mokslo ir valdžios institucijomis, informacijos sklaidos priemonėmis bus palaikomas abipusis ryšys;
2. Ryšio su visuomene strategijos objektai. Šio etapo metu nustatoma, kuriuos iš projekto planavimo etapų ir klausimų gali įtakoti visuomenės nuomonė ir koku mastu;
3. Ryšio su visuomene metodai. Šio etapo metu nustatoma, kokioms aplinkybėms esant, kokiems tikslams (sužinoti ar įtakoti visuomenės grupių nuomonę) ir kokie ryšio su visuomene metodai bei įrankiai bus naudojami ir kaip bus užtikrinamas grįžtamasis ryšys;
4. Ryšio su visuomene strategijos ištekliai. Šio etapo metu suplanuojama, kokių finansinių, laiko ir darbo išteklių reikės, kad būtų pasiekti strategijoje nustatyti tikslai;
5. Ryšio su visuomene užtikrinimo veiksmų tvarkaraštis. Šio etapo metu suplanuojama, kurių projekto etapų metu bus imamai aktyvaus, o kurių – pasyvaus, ryšio su visuomene palaikymo;
6. Savalaikis gautos informacijos įvertinimas. Šiuo etapo metu suplanuojama, kada projekto darbo grupė įvertins gautą informaciją, kad pasiūlymai, kurie gali turėti lemiamos įtakos projekto planavimo ar įgyvendinimo procesui, nebūtų pastebėti per vėlai;
7. Integracija į projekto planavimo procesą. Šio etapo metu įvertinama, kaip konkrečiu metu gauta informacija galėtų nulemti tolimesnį projekto planavimo procesą ir kaip šią informaciją panaudoti priimant tolesnius sprendimus.

Planuojant konkrečias ryšio su visuomene strategijos įgyvendinimo veiklas „Rail Baltica“ projektui, skirtingų strategijos etapų darbai detalizuojami taip:

1. Ryšių su visuomene strategijos subjektų identifikavimas – tai visos projekto įgyvendinimo eiga suinteresuotos šalys: viešojo sektoriaus atstovai, verslo atstovai, su transportu nesusiję gyventojai, mokslo institucijų atstovai, užsienio valstybių atstovai ir pan. Šių grupių atstovai gali būti suskirstyti į „fokuso“ grupes;
2. Ryšių su visuomene strategijos objektų identifikavimas – tai visi projekto įgyvendinimo aplinkos elementai, kuriais žmonės gali išreikšti savo nuomonę bei teikti pasiūlymus. Tai numatoma projekto nauda ir tikslai; projekto koncepcija; kaina ir finansavimo šaltiniai; įgyvendinimo terminai ir forma; aplinkos elementai, kurie daro projekto įtaką projekto įgyvendinimui arba yra veikiami paties projekto atsiradimo; visuomenės nuomonė apie projektą; įgyvendinančios institucijos kompetenciją; suformuota viešoji nuomonė apie projektą; suinteresuotų

visuomenės grupių įtraukimo į projekto įgyvendinimą lygis; projekto konkurencingumo galimybės ir visuomenės pastabos ir pasiūlymai dėl projekto įgyvendinimo;

3. Ryšio su visuomene metodai – tai būdai, kuriais būtų palaikoma komunikacija su visuomene. Jų spektras yra gana platus – internetu; paštu ar gyvai įteikiamos apklausos anketos; apklausa telefonu; informaciniai renginiai, kuriuose projekto darbo grupės nariai gali susitikti su įvairių suinteresuotų šalių atstovais. Nuomonių tyrimui atlikti buvo pasirinkta anketinė apklausa elektroniniu paštu;

4. Ryšio su visuomene veiksmų tvarkaraštis gali būti formuojamas taip, kad apklausos būtų atliekamos periodiškai ir/arba po didesnių įvykių projekto įgyvendinimo metu, bet turėtų būti ne retesnės, kaip viena apklausa vienam projekto planavimo etapui.

2.3.2. Ryšio su visuomene svarba

Stiprėjant demokratiniam procesams vis mažėja sričių, kuriose valdžios institucijos gali išskirtinai pačios, neatsižvelgdamos į suinteresuotų visuomenės grupių nuomonę, priimti sprendimus, todėl vis aktualesnė tampa aiški ir kryptinga komunikacija su visuomene.

Abipusis ryšys su visuomene užtikrina tokią naudą:

- stiprus visuomenės palaikymas užtikrina projekto įgyvendinimo stabilumą;
- visuomenės grupės jausdamos, kad yra atsižvelgiama į jų nuomonę, yra labiau linkusios eiti į kompromisus projekto įgyvendinimo klausimais, nes sukuriama įvaizdis, kad visuomenė yra projekto „dalininkė“ taip panaikinant iliuziją, kad projektas buvo „primestas iš aukščiau“;
- visuomenės siūlymai kaip spręsti problemas vietiniu mastu neretai būna efektyvūs, nes bendruomenė geriau supranta, kokia yra reali transporto problema ir kokio sprendimo norėtų;
- išsiaiškinus pagrindinius klausimus, kurie neduoda visuomenės grupėms ramybės, galima atskleisti naujas sritis, kur projektas galėtų duoti naudos ir taip užsitikrinti stipresnį palaikymą;
- visuomenės atstovai dėl savo skaitlingumo, skirtingų aplinkų bei tam tikro bešališkumo gali pateikti daugiau įvairių problemų sprendimų, negu jų galėtų sugeneruoti vien projekto darbo grupė;

- iš anksto išsiaiškinus visuomenės projekto įgyvendinimo siūlomas alternatyvas, būtų galima lengviau daryti projekto įgyvendinimo pakeitimus dar planavimo stadijoje, taip sutaupant finansinių, laiko ir darbo išteklių;
- sužinojus probleminius klausimus, aktualius atskiroms visuomenės grupėms, galima išvengti teismo procesų, kurie galėtų kilti dėl nepatenkintų bendruomenių ar visuomeninių organizacijų;
- įvairiais komunikacijos kanalais susiejama ne tik darbo grupė su įvairiomis visuomenės grupėmis ir organizacijomis, bet ir pačios grupės ir organizacijos tarpusavyje, taip sukuriant patikimą partnerystę ateities projektams;
- stiprinamas palaikymas politinėms jėgoms, nes sukuriama skaidresnių demokratinių procesų įvaizdis. Taip pat išvengiama visuomenės pasipriešinimo projektui, o toks pasipriešinimas gali rimtai pakenkti projekto įgyvendinimui, nes politikai, kurie yra susiję su projekto įgyvendinimu, retai kada nori priimti visuomenės akyse nepopuliarius sprendimus ar palaikyti projektą, kuris visuomenėje kelia priešišumą;
- augant išlaidoms ir nukreipiant nacionalinių biudžetų lėšas į kitas sritis, vis labiau akcentuojamas poreikis pritraukti privačius investuotojus į valstybinių transporto projektų įgyvendinimą (viešojo ir privataus kapitalo partnerystės (VPP) principas), todėl sukuriama svarbūs komunikacijos kanalai, kuriais potencialūs investuotojai gautų informaciją ir galėtų pareikšti savo nuomonę;
- laiku nustatčius ir pradėjus spręsti probleminius projekto įgyvendinimo klausimus, išvengiama neigiamo informacijos sklaidos priemonių (spauda, TV, radijas, šaltiniai internete) požiūrio;
- leidžia nustatyti su projektu susijusias problemas, kurių sprendimui ateityje galima įgyvendinti naujus projektus ir taip atnaujinti transporto strategiją;
- aiškiai suprantant visuomenės viltis dėl projekto rezultatų, galima praplėsti ar sumažinti projekto apimtį, apimant papildomus ar tik būtiniausius projekto tikslus;
- žinant ko nori visuomenė, galima lengviau formuoti viešinimo strategiją ir išvengti prieštaringos informacijos sklaidos.

2.3.3. Veiksniai, dėl kurių ryšys su visuomene gali būti silpnas

Projektą įgyvendinančios institucijos į ryšį su visuomene dažnai kreipia nepakankamai dėmesio, nes:

- manoma, kad transporto infrastruktūros projektų sprendimai yra iš prigimties techniniai, reikalaujantys būtinų žinių ir patirties, todėl visi sprendimai paliekami tik projekto darbo grupės specialistams ir politikams;
- neretai politikai mano, kad jie yra pakankamai informuoti ir gali atstovauti savo rinkėjų interesus be papildomų konsultacijų su jais;
- dvipusis ryšys su visuomene yra gana komplikotas procesas, reikalaujantis aiškos strategijos, papildomų finansinių, laiko ir darbo išteklių, efektyvių ryšio sukūrimo ir palaikymo metodų ir įrankių, o rezultatai neretai būna dviprasmiški arba išvis nereikšmingi. Taip pat tai viena priemonių, kuriai numatytas biudžetas dažnai būna mažinamas kompensuojant tiesioginio įgyvendinimo metu atsiradusias papildomas išlaidas;
- visuomenės apatija arba visuomenės nuomonės menkavertiškumo kompleksas bei netikėjimas, ypač vyraujantis Rytų Europoje, kad visuomenės valia gali ką nors pakeisti;
- ryšys su visuomene užtikrinamas tik tiek, kiek to reikalauja teisinės normos, o tai dažniausiai yra tik vienpusis visuomenės informavimas apie projekto tikslus, įgyvendinimo eigą ir rezultatus, nesiūlant visuomenei kaip nors reaguoti į teikiamą informaciją;
- nėra poreikio įtraukti visuomenės grupių į visus projekto etapus, ypač į planavimą;
- nenoras keisti suderinto projekto įgyvendinimo plano, jei visuomenė siūlo tik nedidelius pakeitimus;
- dažnai į projekto planavimą nėra įtrauktas reikalavimas sudaryti strategiją, skirtą ryšiui su visuomene;
- techninės projekto darbo grupės netinkami įgūdžiai dirbti su visuomenės atstovais sumažina galimybę įtraukti visuomenės pasiūlymus į projekto įgyvendinimo procesą;
- netinkamų metodų ir įrankių naudojimas, palaikant ryšį su visuomene ir taip gaunant netikslius bei nepilnus duomenis apie visuomenės nuomonę.

3. VISUOMENĖS GRUPIŲ NUOMONĖS DĖL „RAIL BALTICA“ PROJEKTO TYRIMAS

3.1. TYRIMO ANKETOS SUDARYMO IR GAUTŲ REZULTATŲ ANALIZĖS METODIKA

3.1.1. Anketos sudarymo metodika

Tyrimas buvo atliekamas naudojant anketą (2 priedas, lietuvių ir anglų kalbomis), kurios preambulėje buvo įvardinti tyrimo ir rezultatų analizės tikslai ir kryptys. Esminė anketos dalis – 15 uždarų klausimų, kuriuose reikėjo pasirinkti vieną iš galimų atsakymų variantų arba įvertinti veiksnio poveikio „Rail Baltica“ projektui mastą arba paties projekto poveikį tam tikrai sričiai.

Pirmi 3 klausimai skirti sužinoti tam tikrą informaciją apie apklaustąjį asmenį: ar jis sutinka, kad būtų atskleista jo tapatybė, jo veiklos sfera ir ryšys su „Rail Baltica“ projektu. Šie klausimai padeda suvokti kaip apklaustojo asmens aplinka lemia jo atsakymus ir taip leidžia suskirstyti respondentus į 5 grupes:

- viešojo sektoriaus atstovai, kurie vienaip ar kitaip susiję su projekto įgyvendinimu ar dirba institucijose, į kurių funkcijas įeina tam tikros užduotys, susijusios su „Rail Baltica“;

- transporto verslo atstovai, kurie dirba transporto bendrovėse (ekspedicijos arba krovinių vežimo keliais) ir kurie turi komercinių interesų arba gali jausti tiesioginę konkurenciją iš įgyvendinto „Rail Baltica“ projekto;

- mokslo institucijų atstovai, kurie dirba Vilniaus Gedimino technikos universitete ir yra atlikę mokslinius darbus ar analizes, susijusius su „Rail Baltica“ projektu;

- su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės, kurie apie „Rail Baltica“ projektą ir jo įgyvendinimą dažniausiai sužino iš viešojo informavimo priemonių;

- kitų valstybių atstovai, kurie vienaip ar kitaip susiję su „Rail Baltica“ įgyvendinimu Lietuvoje ar kitose valstybėse, taip pat respondentai, dirbantys užsienio geležinkelio infrastruktūros valdymo ar operatorių bendrovėse.

Likę 12 klausimų buvo skirti apklaustiesiems išreikšti savo nuomonę, kuri yra suprantama kaip visų atsakymų visuma ir papildomi komentarai. Komentarai skirti papildyti pasirenkamuosius atsakymų variantus arba išreikšti papildomas pastabas, todėl jų rašymas nebuvo įpareigojantis.

Klausimuose, kuriuose reikėjo pasirinkti klausimo dalies įvertinimą, buvo naudojama 5 taškų Likerto skalė (*Likert scale*), naudojama nuostatomis tirti ir leidžianti apklaustajam išsakyti savo nuomonę, kiek jis atitinka arba neatitinka tam tikrą teiginį. Pasirinkta skalė buvo simetriška

tarp didelio ir mažo poveikio atsakymų (atitinkamai pagal klausimą: labai didelis, didelis, vidutiniškas, mažas, labai mažas).

Egzistuoja du vienas kitam prieštaringi požiūriai į balų priskyrimą vienam skalės įverčiui:

1) anketos gavėjas labiau orientuojasi į žodinius atsakymų įvertinimus, todėl vienodo intervalo balų priskyrimas (pvz. „1, 2, 3, 4, 5“ arba „-2, -1, 0, 1, 2“), yra neleistinas, jei analizėje remiamasi absoliučiais jų dydžiais, nes negalima teigti, kad pildantysis anketą vienodai traktuoja skirtumą (pvz. tarp labai mažai–mažai ir mažai–vidutiniškai). Šiuo atveju rekomenduojama naudoti rangus, kurie tiesiog parodo, kad vienas įvertis yra didesnis arba mažesnis už kitą atsakymą, bet neparodo kiek kartų;

2) analizės metu galima priskirti vienodo intervalo balus atsakymų variantams, ypač jei skalėje prie klausimo yra nurodomi orientaciniai skaičiai, kurie padeda anketos pildytojui konkrečiau išreikšti savo mintis. Taip pat jei priskiriamas balinis įvertinimas nuo 1 iki 5, jis tampa identišku surangavimui. Galiausiai vienodo intervalo balų priskyrimo didžiausias privalumas yra tai, kad jis leidžia atlikti pakankamai tikslas statistines analizes.

Buvo pasirinkta visur naudoti „1, 2, 3, 4, 5“ vienodo intervalų balų skalę, kuri yra identiška surangavimui (rangų naudojimui Kendalo (*Kendall*) ir Frydmano (*Friedman*) testuose). Tokio skalės patikimumą sustiprina tai, kad anketoje buvo duodami orientaciniai skaičiai prie atsakymų skalės.

Tokios skalės trūkumas, kad net silpniausias (labai mažai, labai nesvarbu, minimali įtaka ir pan.) įvertis įvardijamas, kaip darantis poveikį, kuris nėra simetriškai priešingas stipriausiam atsakymui. Taip sudaromas įspūdis, kad veiksnys bet kuriuo atveju daro poveikį. Taip ribojama respondento nuomonė, kad veiksnys įtakos išvis neturi. Priešingu atveju, jei būtų naudojama simetriška skalė (-2, -1, 0, 1, 2), dėl 0 ir skaičių išsiprastinimo sumuojant teigiamus ir neigiamus įverčius, analizės rezultatai būtų daug labiau iškreipti.

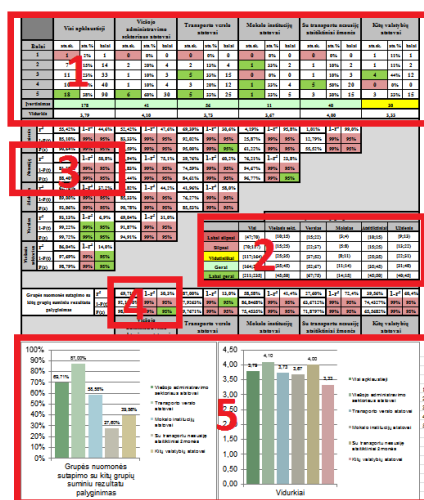
Tam, kad nebūtų stipriai pažeista atsakymų teigiamumo ir neigiamumo logika, skalės simetrijos centras bus 3 – „vidutiniškai“, kurį dauguma respondentų dažnai renkasi, kai nėra stipriai apsisprendę, kokį poveikį daro veiksnys, ir viskas, kas mažiau 3, bus vertinama sąlyginai „neigiamai“, o kas daugiau 3 – sąlyginai „teigiamai“

Baliniai klausimai analizės tikslais padalinti į bendrąjį klausimą (analizės metu bus nustatinėjama, kurios dalys pagal įvertinimų svorį yra svarbiausios) ir klausimo dalis, kurios bus analizuojamos, kaip atskiri klausimai, todėl analizėje iš viso bus analizuojami 48 atskiri klausimai.

Visi analizės skaičiavimai buvo atlikti „Microsoft Office 2010“ skaičiuokle „Microsoft Excel 2010“.

Anketa elektroniniu paštu (laiške buvo trumpai aprašomas pats „Rail Baltica“ projektas ir atliekamo tyrimo tikslai ir esmė) buvo išsiųsta 137 (3 priedas) gavėjams. Gauti atsakymai 48 (34,3 % visų apklaustųjų) atsakymai, iš jų 47 panaudoti analizėje.

3.1.2. Balinio klausimo dalies analizės metodika



4 pav. Balinio klausimo dalies analizės rezultatų lentelė

Statistinės analizės rezultatai vienai klausimo, kuriam reikėjo pasirinkti skalinį įvertį, daliai pateikiami lentelės forma (4 pav.):

1) 1 dalyje pateikti aprašomosios statistikos analizės rezultatai: kiek respondentų iš kiekvienos grupės pasirinko atitinkamą klausimo dalies įvertį. Dažniausias pasirinkimas pažymėtas žalia spalva, rečiausias – raudona. Įverčių suma dauginama iš atitinkamai priskirtų balų skaičiaus ir gauti rezultatai susumuojami, taip pateikiant kiekvienos grupės klausimo dalies įvertinimą balais. Balų pasiskirstymas grupėje pateikiamas ir procentine išraiška. Atskirų grupių įvertinimo balais suma suprantama kaip visos klausimo dalies bendras įvertinimas (grupės „visi apklaustieji“ rezultatas). Pagal lentelėje 2 numeriu pažymėtų intervalų lentelę kiekvienos grupės balai įvertinami pagal anketinę skalę – nuo „labai mažas“ iki „labai didelis“ poveikis, taip nustatant grupės nuomonę dėl veiksnio poveikio. Galiausiai gauti įvertinimai dalinami iš grupės narių skaičiaus nustatant grupės nuomonę skaitine išraiška;

2) 3 dalyje pateikiami vienos grupių poros statistinio panašumo rodikliai:

a) koreliacijos rodikliai r^2 ir $1-r^2$.

Koreliacinė analizė naudojama nustatyti kiekybinių kintamųjų (šiuo atveju dviejų skirtingų grupių įvertinimą balais) ryšio stiprumą, kuris parodo, kiek kinta pirmasis kintamasis atitinkamai pasikeitus antrajam arba atvirkščiai. Negalima teigti, kad vienos grupės nuomonė lemia kitos grupės

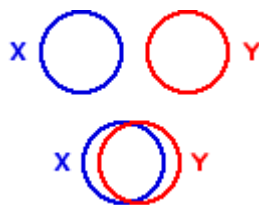
nuomonę, bet galima interpretuoti, kad egzistuoja trečiasis veiksnys – argumentai, kuriais vadovaujamasi formuojant grupės nuomonę (daroma prielaida, kad būtent asmeniniai respondentų argumentai, o ne juos supanti aplinka labiausiai formuoja jų nuomonę). Skaitinė argumentų vienodumo tarp grupių reikšmė galėtų būtų traktuojama kaip Pirsono koreliacijos koeficientas „r“ (1 formulė):

$$r_{xy} = \frac{n \sum_{i=1}^n x_i y_i - \sum_{i=1}^n x_i \sum_{i=1}^n y_i}{\sqrt{n \sum_{i=1}^n x_i^2 - \left(\sum_{i=1}^n x_i \right)^2} \sqrt{n \sum_{i=1}^n y_i^2 - \left(\sum_{i=1}^n y_i \right)^2}}, \quad (1)$$

čia: r_{xy} – Pirsono koeficientas; x – vienos grupės vieno iš atsakymų variantų įvertinimas balais; y – kitos grupės to paties atsakymo varianto įvertinimas balais; n – atsakymų variantų skaičius.

Kai $r = 1$, abiejų grupių respondentai vadovaujasi identiškais argumentais, todėl jų nuomonė irgi identiška. Reikšmei „r“ mažėjant ir artėjant link 0, argumentų vienodumas mažėja ir kai $r = 0$, nuomonės tarp grupių tampa visiškai nesuderinamos. Reikšmei „r“ toliau mažėjant nuo 0 iki -1, pradeda stiprėti reiškinys, kad argumentai sukuria visiškai priešingas nuomones ir kai $r = -1$, nuomonė tarp grupių, veikiami tų pačių argumentų, tampa visiškai priešinga. Taigi, kuo „r“ modulis yra arčiau 1, tuo didesnis yra abiejų grupių nuomonių panašumas į visiškai suderintą bendrą nuomonę ($r = 1$).

Suprantant Pirsono kriterijų kaip santykinį grupės nuomonės panašumą į visiškai suderintą nuomonę (pvz., kai $r = 0,8$, tai galima teigti, kad tiek vienos, tiek kitos grupės nuomonė yra 80 proc. panaši į idealiai suderintą bendrą nuomonę, kai apklausos rezultatai identiški), rodiklis r^2 parodo, koks yra bendras nuomonių „persidengimas“ (5 pav.), išreiškiantis, kiek iš tiesų tos dvi nuomonės tarpusavyje koreliuoja ir yra panašios viena su kita (jei vienos grupės nuomonė 80 proc. sutampa su kitos grupės 80 proc., tai jų tarpusavio panašumas – 64 proc.).



5 pav. Atsakymų „persidengimo“ schema

Kintamasis $1-r^2$ parodo, kokia nuomonių procentinė dalis tarpusavyje nekoreliuoja ir nėra sutampanti;

b) patikimumo testų rodikliai $1-P(t)$ ir $P(z)$.

Darant prielaidą, kad grupių nuomones sieja tas pats kintamasis – argumentų vienodumas, kuris išreiškiamas skaitine „r“ reikšme, galima atlikti statistinio patikimumo testą, kuris parodo, kokia tikimybė, kad nuomonių sutapimas yra grynas atsitiktinumas. Šis teiginys – nėra argumentų vienodumo ($r = 0$), kad būtų galima pagrįsti nuomonių panašumą, todėl nuomonių panašumas yra tik atsitiktinumas – bus laikomas patikimumo testo nuline hipoteze.

Atliekami 2 tokie testai. Pirmajame patikimumo testas vertinant pagal Stjudento skirstinį. Šio testo rezultatas – tikimybė $P(t)$, kad nulinė hipotezė yra teisinga, todėl pateikiant duomenis lentelėje bus nurodomas dydis $1-P(t)$, kuris rodo tikimybę, kad nulinė hipotezė yra neteisinga ir nuomonių panašumas yra pagrįstas. Atlikus Pirsono koeficiento transformaciją (2 formulė), gaunama rodiklis „t“, kuris leidžia nustatyti $P(t)$ tikimybės dydį:

$$t = \frac{r}{\sqrt{\frac{1-r^2}{n-2}}}, \quad (2)$$

čia: t – Stjudento skirstinio rodiklis; r – Pirsono koeficientas; n – atsakymų variantų skaičius.

Nuomonių sutapimas tada vertinamas pagal tokius intervalus

- Labai stiprus ($P(t)$ yra nuo 95 iki 99 proc.);
- Stiprus ($P(t)$ yra nuo 90 iki 95 proc.);
- Vidutiniškas ($P(t)$ yra nuo 82 iki 90 proc.);
- Silpnas ($P(t)$ yra nuo 70 iki 82 proc.);
- Labai silpnas ($P(t)$ yra nuo 50 iki 70 proc.).

Esant atvirkštiniai koreliacijai, kai Pirsono koeficientas „r“ yra neigiamas, šio testo rezultatai procentais bus žymimi su neigiamumo ženklu geltoname fone ir rodys, kokia yra tikimybė, kad tie patys argumentai verčia grupės turėti visiškai priešingas nuomones;

Antrasis patikimumo testas atliekamas vertinant pagal Gauso (normalųjį) skirstinį. Šio testo rezultatas – tikimybė $P(z)$, kad nulinė hipotezė yra neteisinga, todėl rezultatų lentelėje bus iš karto pateikiama tiesioginė išraiška. Testui atlikti daroma Fisherio transformacija (3 formulė) ir gaunamas rodiklis z, kuris leidžia nustatyti $P(z)$ dydį:

$$z = \sqrt{\frac{n-3}{1,06}} \frac{1}{2} \ln \frac{1+r}{1-r}, \quad (3)$$

čia: z – normaliojo skirstinio rodiklis; r – Pirsono koeficientas; n – atsakymų variantų skaičius.

Šie abu testai savo forma yra labai panašūs, nes abiejų skirstinių tikimybės tankio funkcijos grafikai esant dideliems „n“ (galimų pasirinkimų skaičius) tampa identiški. Tačiau esant mažiems „n“ (šis dydis yra vertinimo skalės taškų kiekis, todėl visos analizės metu baliniams klausimams bus pastovus ir lygus 5) normalusis skirstinys iškreipia patikimumo rezultatus, nes pagal jo tikimybių tankio funkcijos grafiką leidžiami didesni nuokrypiai nuo vidurkio (vidutinio atsakymo), o esant tik 5 atsakymų variantams nuotolis nuo vidurkio niekad nebus labai didelis. Labiau tikslesni yra rezultatai pagal Stjudento skirstinį, kadangi jo tikimybių tankio funkcijos grafikas yra mažiau išgaubtas, todėl patikimumas tikrinamas dydžiams, kurie savo reikšmėmis yra nedaug nutolę nuo vidurkio. Palyginimo tikslais rezultatų lentelėje pateikiamos tikimybės pagal abu skirstinius, bet analizės aprašomojoje dalyje bus labiau akcentuojama Stjudento skirstinio 1-P(t) tikimybė.

Aiškumo tikslais tikimybės rezultatų lentelėje išreiškiamos procentais, kurie parodo, kokia yra tikimybė, kad nuomonių tarp dviejų grupių panašumas yra ne atsitiktinumas, o bendro kintamojo (šiuo atveju nuomonės argumentų vienodumo „r“) siejamas reiškinys. Priimtos normos – 95 ir 90 proc. patikimumas, todėl rezultatų lentelėje žalia spalva yra pažymima ta riba, kurią gautas patikimumo dydis viršija. Jei gautas patikimumas normos neviršija, ji pažymima raudonai.

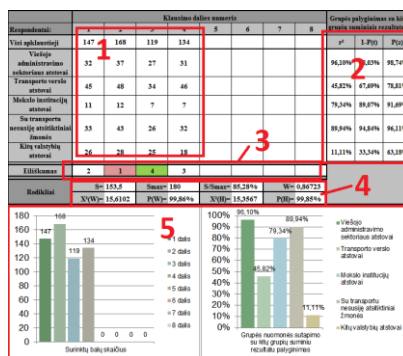
Visoje klausimo analizės rezultatų lentelėje yra pateikiama visų įmanomų 15 porų tarp skirtingų 6 grupių rezultatai.

3) Rezultatų lentelės 4 dalyje (1 pav.) pateikiama tokia pati informacija kaip ir 3 dalyje, bet lyginamas vienos grupės nuomonės panašumas su kitų 4 (neįskaitant „visi apklaustieji“ grupės) sumine nuomone. Šis palyginimas tikslesnis, nei analizuojant konkrečios grupės ir „visi apklaustieji“ rezultatus, nes į ją papuola ir analizuojama grupė;

- aprašomojoje analizės dalyje nurodomas vidutinis patikimumas, kuris suprantamas kaip kiekvienos grupės atskiro nuomonės palyginimo su likusių grupių sumine nuomone aritmetinis vidurkis;

4) Rezultatų lentelės 5 dalyje (1 pav.) vaizduojami 2 grafikai, kurių viename palyginama kiekvienos grupės balų vidurkis, kitame – kiekvienos grupės nuomonės vienodumo, lyginant su likusių grupių sumine nuomone, patikimumo procentinė išraiška;

3.1.3. Bendro balinio klausimo analizės metodika



6 pav. Bendro balinio klausimo analizės rezultatų lentelė

Bendro balinio klausimo analizės rezultatai pateikiami lentelėje (6 pav.), kurioje:

1) Pirmojoje lentelės dalyje nurodyta kiek kiekviena balinio klausimo dalis surinko balų iš kiekvienos respondentų grupės, bei pateikiama balų suma.

2) Antrojoje lentelės dalyje pateikiami koreliacinės analizės rezultatai. Kaip ir balinio klausimo dalies atveju, Pirsono koeficiento kvadratas rodo vienos grupės nuomonės (visų balinio klausimo dalių įvertinimų eilės) „persidengimą“ su likusių 4 grupių sumine nuomone. Nuomonių sutapimo neatsitiktinumas įvertinamas pagal Gauso ir Stjudento skirstinius.

3) Trečioje lentelės dalyje nurodomos balinio klausimo dalių prioritetas eiliškumas – pagal surinktą balų skaičių kiekvienai klausimo daliai priskiriami rangai (daugiausiai balų surinkusi klausimo dalis gauna 1 numerio rangą, antroji pagal balų skaičių – 2 numerio rangą ir t.t), kurie nurodo tvarką, kuria išsirikiavusios klausimo dalys pagal gautus aukščiausius skalėje įvertinimus. Stipriausiai įvertinta klausimo dalis išryškinta raudona spalva, silpniausiai – žalia.

4) Ketvirtoje lentelės dalyje pateikiami rodikliai, kurie parodo ar galima patikimai vertinti ranginį klausimo dalių išrikiavimą kaip visų grupių bendra nuomonę:

- Rodiklis $S/S_{\max}$ (4 formulė) parodo santykį kiek dydis S (atskirų respondentų grupių rangų nuokrypių nuo vidutinio visų grupių suminės eilutės rango kvadratų suma) sutinka su $S_{\max}$ (kvadratų suma, kai nuokrypių nėra – respondentų grupių nuomonės absoliučiai suderintos ir visi įvertinimai vienodi):

$$\frac{S}{S_{\max}} = \frac{12 \cdot \sum_{i=1}^m \left(\sum_{j=1}^n R_{ij} - \frac{1}{2} n(m+1) \right)^2}{n^2 m(m^2 - 1)}, \quad (4)$$

čia: $S/S_{\max}$ – santykis tarp esamo ir idealaus suderinamumo nuokrypių kvadratų sumos; R_{ij} – vienos atsakymo dalies rangų suma; n – atsakymo dalių skaičius; m – grupių skaičius

- Kendalo rangų konkordancijos koeficientas W (5 formulė), kuris parodo rangų eiliškumo tarp skirtingų grupių suderinamumą. Kuo W yra arčiau 1, tuo nuomonių tarp skirtingų grupių suderinamumas yra stipresnis.

$$W = \frac{12 \cdot S}{n^2 m (m^2 - 1)}, \quad (5)$$

čia: W – Kendalo konkordancijos koeficientas; S – rangų nuokrypių nuo vidutinio rango kvadratų suma; n – atsakymo dalių skaičius; m – grupių skaičius

- $\chi^2(W)$ (6 formulė) – Pirsono kriterijus χ^2 , paskaičiuotas naudojant Kendalo konkordancijos kriterijų W . Naudojant Pirsono kriterijų galima nustatyti tikimybę χ^2 skirstinyje, kuri parodo kokių patikimumu galime atmesti nulinę hipotezę (kad nuomonių tarp atskirų grupių sutapimas yra atsitiktinumas). Ši tikimybė yra pateikiama rodikliu $P(W)$.

$$\chi^2(W) = n(m-1) \cdot W, \quad (6)$$

čia: $\chi^2(W)$ – Pirsono kriterijus; W – Kendalo rangų konkordancijos koeficientas; n – atsakymo dalių skaičius; m – grupių skaičius

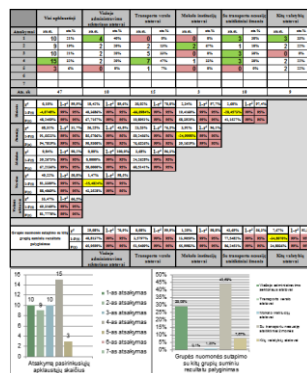
- Frydmano testas. Šio testo paskirtis yra tokia pati kaip analizės naudojant konkordancijos koeficientą ir χ^2 skirstinio tikimybę, kad nulinė hipotezė yra atmetama. Šis testas (7 formulė) atliekas naudojant formulę: Tokiu pačiu principu kaip ir prieš tai esančiame teste suskaičiuojama tikimybė, kuri parodo kokių patikimumu galime atmesti nulinę hipotezę

$$\chi^2(H) = \frac{12}{n \cdot m(m+1)} \cdot \sum_{j=1}^n (R_{ij})^2 - 3n(m+1), \quad (7)$$

čia R_{ij} – vienos atsakymo dalies rangų suma; n – atsakymo dalių skaičius; m – grupių skaičius

5) Penktoje lentelės dalyje vaizduojami 2 grafikai, kurių viename parodyta kiek balų surinko atitinkama balinio klausimo dalis, o antrame – kiekvienos grupės suderinamumo su kitų grupių sumine nuomone patikimumas.

3.1.3. Klausimų su pasirinkamaisiais atsakymais analizės metodika



7 pav. Klausimų su pasirinkamaisiais atsakymais analizės rezultatų lentelė

Šių klausimų analizė yra beveik identiška balinių klausimų dalių analizei, tačiau aprašomosios statistikos dalyje pateikiama tik duomenys, kiek apklaustųjų iš kiekvienos grupės pasirinko kiekvieną iš atsakymų variantų, bei pateikiama procentinė išraiška (7 pav.). Dažniausiai pasirinktas atsakymų variantas kiekvienoje grupėje išryškintas žaliai, rečiausiai pasirinktas – raudonai. Viename iš grafikų vietoje balų vidurkio parodoma, kiek respondentų pasirinko konkretaus numerio atsakymą.

3.2. ANKETOS REZULTATŲ ANALIZĖ

1 klausimas

Ar sutinkate, kad Jūsų pavardė būtų minima tarp respondentų pateiktų atsakymų analizėje:

1. Taip;
2. Ne.

Iš 47 respondentų, 23 (48,9 proc.) leido paminėti jų pavardes analizės metu, bet didesniąją dalį – 24 (51,1 proc.) norėjo išlikti anonimiški, todėl analizės metu nebus išskiriamos atskirų žmonių nuomonės, pagal kurias būtų galima identifikuoti kas yra respondentas.

2 klausimas

Jūsų veiklos sfera:

1. Viešojo administravimo sektorius;
2. Verslo ar finansų įmonė ar asociacija;
3. Mokslo institucija;
4. Kita.

Pagal šiuo klausimo atsakymus respondentai buvo suskirstyti į 5 grupes:

- Viešojo administravimo sektoriaus atstovai (10, 21 proc. visų respondentų);
- Transporto verslo atstovai (15, 32 proc. nuo visų apklaustųjų);
- Mokslo institucijų atstovai (3, 6 proc. nuo visų apklaustųjų);
- Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės (10, 21 proc. visų apklaustųjų);
- Kitų valstybių atstovai, kuriems buvo priskiriami visi užsieniečiai, nepriklausomai kurį atsakymų variantą pasirinko (9, 20 proc. visų apklaustųjų).

3 klausimas

Kaip Jūs susijęs su „Rail Baltica“ projektu:

1. Dirbu tiesiogiai projekto įgyvendinimo komandoje;
2. Į mano užduotis įeina ir su šiuo projektu susijusios užduotys;
3. Dirbu valstybės institucijoje, susijusioje su „Rail Baltica“ įgyvendinimu;

4. Sieja komerciniai ateities interesai;
5. Nesu tiesiogiai susijęs, tačiau domiuosi;
6. Nesusijęs ir nesidomiu;
7. Kita.

Šiuo klausimu nustatyta:

- 7 respondentai dirba „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo grupėje (2 viešojo administravimo sektoriaus atstovai, 3 transporto verslo atstovai (AB „Lietuvos geležinkeliai“ darbuotojai“) ir 2 kitų valstybių atstovai);
- Į 7 respondentų darbinės užduotis įeiną tokios, kurios yra susijusios su „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimu (2 viešojo administravimo sektoriaus atstovai, 1 transporto verslo atstovas, 1 mokslo institucijų atstovas ir 3 kitų valstybių atstovai);
- 8 respondentai dirba institucijose kurios yra susijusios su „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimu (6 viešojo administravimo sektoriaus atstovai, 1 transporto verslo atstovas ir 1 kitų valstybių atstovas);
- 5 respondentai turi komercinių interesų, susijusių su „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimu (4 transporto verslo atstovai ir 1 kitų valstybių atstovas);
- 15 respondentų yra niekaip nesusiję su projektu, bet domisi jo įgyvendinimo procesu (3 transporto verslo atstovai, 2 mokslo institucijų atstovai, 9 su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės ir 1 kitų valstybių atstovas);
- 5 respondentai yra nesusiję su „Rail Baltica“ projektu ir nesidomi jo įgyvendinimo eiga (3 transporto verslo atstovai, 1 su transportu nesusijęs atsitiktinis žmogus ir 1 kitų valstybių atstovas).

Svarbu paminėti, kad tik 5 (11 proc.) respondentai iš 47 nerodo susidomėjimo ir dėl jų pasiskirstymo (daugiausiai 3 respondentai iš 15 transporto verslo atstovų) nėra priežasties atmesti nei vienos iš toliau analizėje aptarinėjamų grupių, kuriose respondentai suskirstyti pagal jų veiklos sritį. Toliau analizėje šiuo suskirstymų pagal respondentų ryšį su „Rail Baltica“ projektu ar jo įgyvendinimu nebus remiamasi.

4 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką:

1. Transeuropinio transporto tinklo plėtrai;

2. Baltijos valstybių pasiekiamumui;
3. Lietuvos valstybės politiniam ir ekonominiam patrauklumui;
4. Naujų užsienio investicijų pritraukimui;
5. Tarptautinio turizmo skatinimui;
6. Transzitinį krovinių perėmimui iš kelių transporto;
7. Naujų transporto srautų atsiradimui;
8. Lietuvos geležinkelių tinklo modernumui ir populiarumo augimui.

Pagal tai, kiek balų (vertinant bendrą visų apklausos dalyvių rezultatą) surinko kiekviena iš poveikį patiršančių sričių, pirmojoje vietoje atsidūrė Baltijos valstybių pasiekiamumas (jam „Rail Baltica“ projektas padarys didžiausią poveikį), paskutinėje – naujų transporto srautų atsiradimas (jam bus jaučiamas sąlyginai mažiausias poveikis), o bendras eiliškumas pagal poveikio „svorį“: 2; 1; 3; 6; 8; 4; 5; 7 numeriais pažymėtos sritys.

Šio eiliškumo tapatumas su kiekvienos grupės atskiru rezultatu: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 57,10 % (patikimumas pagal Studento skirstinį, kad tai nėra atsitiktinis sutapimas – 96,99 %), transporto verslo atstovų – 12,98 % (patikimumas – 61,93 %), mokslo institucijų atstovų – 22,65 % (patikimumas – 76,68 %), su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 66,30 % (patikimumas – 98,61 %) ir kitų valstybių atstovų – 14,54 % (patikimumas – 64,87 %). Tokį išsidėstymą pagrindžia šie rodikliai: $S/S_{\max}$ – 54,73 %; konkordancijos koeficientas – 0,5652; patikimumas, kad atskirų grupių eiliškumų tapatumas nėra atsitiktinis – 99,87 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Kendel'o testą) ir 99,83 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Friedman'o testą).

Visų 5 grupių bendra nuomonė sutapo tik 62 % tikslumu, todėl yra labai silpnas suderinamumas. Taip pat silpnas neatsitiktinio panašumo patikimumas vertinant nuomones tik tarp 4 ar 3 grupių (atitinkamai 65 % ir 77 %), todėl egzistuoja tik labai silpnas nuomonių suderinamumas tarp visų apklausoje dalyvavusiųjų grupių.

4.1 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką transeuropinio transporto tinklo plėtrai:

- 1 balas – įtaka labai maža;
- 2 balai – įtaka maža;
- 3 balai – įtaka vidutiniška;
- 4 balai – įtaka didelė;
- 5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,17 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 4,40 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,56 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 93 %, transporto verslo atstovų – 97 %, mokslo institucijų atstovų – 83 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 100 %, kitų valstybių atstovų – 98 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 98 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 99 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 9 poroms, daugiau nei 95 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonė sutapo, pagrįstas panašumas viršija 97 % patikimumo ribą, todėl galima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja visų 5 grupių bendras požiūris.

4.2 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką Baltijos valstybių pasiekiamumui:

- 1 balas – įtaka labai maža;
- 2 balai – įtaka maža;
- 3 balai – įtaka vidutiniška;
- 4 balai – įtaka didelė;
- 5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,28 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino mokslo institucijų atstovai – 4,67 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,89 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 99 %, transporto verslo atstovų – 88 %, mokslo institucijų atstovų – 97 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 93 %, kitų valstybių atstovų – 85 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 98 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 99 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 8 poroms, daugiau nei 95 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonė sutapo, todėl pagrįstas panašumas viršija 96 % patikimumo ribą. Galima teigti, kad egzistuoja visų 5 grupių bendras požiūris šiuo klausimu.

4.3 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką Lietuvos valstybės politiniam ir ekonominiam patrauklumui:

1 balas – įtaka labai maža;

2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,09 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 4,40 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,78 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 93 %, transporto verslo atstovų – 72 %, mokslo institucijų atstovų – 87 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 94 %, kitų valstybių atstovų – 44 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 92 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 93 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 3 poroms, daugiau nei 95 % – 9 poroms, daugiau nei 90 % – 11 porų, daugiau nei 70 % – 14 porų, daugiau nei 50 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonių pagrįstas panašumas sutapo viršijant 78 % patikimumo ribą, tad negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp visų 5 grupių. Atmetus kitų valstybių atstovų grupę, kurios nuomonė sąlyginai stipriai skiriasi, likusių 4 grupių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia nemažiau 97 %, todėl bendras nuomonių panašumas yra itin stiprus.

4.4 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką naujų užsienio investicijų pritraukimui:

1 balas – įtaka labai maža;

2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,87 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 4,10 balo, silpniausiai – mokslo institucijų atstovai – 3,00 balai.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 84 %, transporto verslo atstovų – 63 %, mokslo institucijų atstovų – 32 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 98 %, kitų valstybių atstovų – 60 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 89 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 88 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 2 poroms, daugiau nei 95 % – 6 poroms, daugiau nei 90 % – 9 poroms, daugiau nei 70 % – 11 porų, daugiau nei 50 % – 13 porų ir mažiau nei 50 % – 2 poroms.

Visų grupių nuomonių pagrįstas panašumas sutapo vos 68 % patikimumu, tad negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp visų 5 grupių. Atmetus akademinį institucijų atstovų grupę, kurios nuomonė sąlyginai stipriai skiriasi, likusių 4 grupių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia nemažiau 87 %, tad bendras nuomonių panašumas yra sąlyginai stiprus.

4.5 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką tarptautinio turizmo skatinimui:

1 balas – įtaka labai maža;

2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,77 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino mokslo institucijų atstovai – 4,33 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,00 balai.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 53 %, transporto verslo atstovų – 94 %, mokslo institucijų atstovų – 50 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 48 %, kitų valstybių atstovų – 61 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 81 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 87 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 1 porai, daugiau nei 95 % – 1 porai, daugiau nei 90 % – 5 poroms, daugiau nei 70 % – 11 porų, daugiau nei 50 % – 13 porų ir mažiau nei 50 % – 2 poroms.

Visų grupių nuomonių pagrįstas panašumas sutapo 80 % patikimumu, tačiau negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp 5 visų grupių. Atmetus akademinių institucijų atstovų ir su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių grupes, kurių nuomonės sąlyginai skiriasi nuo likusių 3 grupių, bet yra panašios tarpusavyje, lieka 3 grupės, kurių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia 84 % ir yra sąlyginai stiprus.

4.6 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką tranzitinių krovinių perėmimui iš kelių transporto:

1 balas – įtaka labai maža;

2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,98 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 4,40 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,33 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 81 %, transporto verslo atstovų – 98 %, mokslo institucijų atstovų – 76 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 93 %, kitų valstybių atstovų – 73 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 92 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 97 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 3

poroms, daugiau nei 95 % – 10 porų, daugiau nei 90 % – 13 porų, daugiau nei 70 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonė sutapo, pagrįstas panašumas viršija 94 % patikimumo ribą, todėl galima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja visų 5 grupių bendras požiūris.

4.7 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką naujų transporto srautų atsiradimui:

1 balas – įtaka labai maža;

2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,62 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 4,10 balo, silpniausiai – mokslo institucijų atstovai – 3,00 balai.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 3 %, transporto verslo atstovų – 58 %, mokslo institucijų atstovų – 60 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 100 %, kitų valstybių atstovų – 73 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 87 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 78 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 1 porai, daugiau nei 95 % – 7 poroms, daugiau nei 90 % – 10 porų, daugiau nei 70 % – 10 porų, daugiau nei 50 % – 12 porų ir mažiau nei 50 % – 3 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu, bet atmetus išsiskiriančios nuomonės viešojo administravimo sektoriaus atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia 86 % ir yra sąlyginai stiprus.

4.8 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką Lietuvos geležinkelių tinklo modernumui ir populiarumo augimui:

- 1 balas – įtaka labai maža;
- 2 balai – įtaka maža;
- 3 balai – įtaka vidutiniška;
- 4 balai – įtaka didelė;
- 5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,91 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino mokslo institucijų atstovai – 4,33 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,56 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 51 %, transporto verslo atstovų – 54 %, mokslo institucijų atstovų – 60 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 91 %, kitų valstybių atstovų – 83 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 91 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 90 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 1 porai, daugiau nei 95 % – 4 poroms, daugiau nei 90 % – 9 poroms, daugiau nei 70 % – 13 porų, daugiau nei 50 % – 15 porų.

Visų grupių nuomonė sutapo ir pagrįstas panašumas viršija 83 % patikimumo ribą, todėl galima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja visų 5 grupių bendras požiūris.

5 klausimas

Kuri iš „Rail Baltica“ projekto koncepcijų, Jūsų manymu, būtų racionaliausia:

1. Moderni vėžės keitimo įranga Lietuvos ir Lenkijos pasienyje, o per Baltijos valstybių teritoriją palikti plačiąją vėžę;
2. Europinę vėžę tiesti iki Kauno, čia įrengiant vėžės keitimo vietą;
3. Nutiesti europinę vėžę iki Talino šalia esamos plačiojo geležinkelio linijos (ant tos pačios sankasos);
4. Nutiesti europinę vėžę iki Talino nauja trasa, taip didinant geležinkelio linijų tankumą;
5. Kita.

Dažniausiai atstovai iš visų grupių rinkosi 4 numeriu pažymėtą atsakymą, rečiausiai – 5. Procentinis pasidalijimas tarp pasirinktų atsakymų variantų: 21 % – pirmasis atsakymas, 19 % – antrasis, 21 % – trečiasis, 32 % – ketvirtasis, 6 % – penktasis. Viešojo administravimo sektoriaus atstovai dažniausiai rinkdavosi 1 numeriu pažymėtą atsakymą, transporto verslo atstovai – 4,

mokslo institucijų atstovai – 2, su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 1, kitų valstybių atstovai – 1.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 29 %, transporto verslo atstovų – 0,1 %, mokslo institucijų atstovų – 1 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 44 %, kitų valstybių atstovų – 8 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 59 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 20 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 0 porų, daugiau nei 95 % – 0 porų, daugiau nei 90 % – 1 porai, daugiau nei 70 % – 3 poroms, daugiau nei 50 % – 5 poroms ir mažiau nei 50 % – 10 porų.

Šiuo klausimu nėra nuomonių suderinamumo pakankamai aukštu neatsitiktinio panašumo patikimumu, todėl negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja bendra nuomonė, vienijanti visas ar bent dalį grupių.

Atsakant į šį klausimą buvo pasirinkta ir kita „Rail Baltica“ projekto koncepcija – europinio geležinkelio vėžė turėtų būti nutiesta iki Helsinkio.

6 klausimas

Ar laiku pradėtas įgyvendinti projektas „Rail Baltica“:

1. Pačiu laiku;
2. Pavėluotai;
3. Per anksti;
4. Ekonominis sunkmetis nėra tinkamas laikas tokio masto projektams.

Dažniausiai atstovai iš visų grupių rinkosi 2 numeriu pažymėtą atsakymą, rečiausiai – 3. Procentinis pasidalijimas tarp pasirinktų atsakymų variantų: 15 % – pirmasis atsakymas, 81 % – antrasis, 0 % – trečiasis, 4 % – ketvirtasis. Viešojo administravimo sektoriaus atstovai dažniausiai rinkdavosi 2 numeriu pažymėtą atsakymą, transporto verslo atstovai – 2, mokslo institucijų atstovai – 2, su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 2, kitų valstybių atstovai – 2.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 100 %, transporto verslo atstovų – 96 %, mokslo institucijų atstovų – 97 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 98 %, kitų valstybių atstovų – 78 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės

nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 98 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 97 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 6 poroms, daugiau nei 95 % – 10 porų, daugiau nei 90 % – 12 porų, daugiau nei 70 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonė sutapo, pagrįstas panašumas viršija 88 % patikimumo ribą, todėl galima teigti, kad egzistuoja visų 5 grupių bendras požiūris šiuo klausimu.

7 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui:

1. Europos Sąjungos institucijų priežiūra ir kontrolė;
2. Europos Sąjungos fondų finansinė pagalba;
3. Lietuvos Respublikos Vyriausybės parama ir kontrolė;
4. AB "Lietuvos geležinkeliai" suinteresuotumas;
5. Verslo institucijų iniciatyva ir investicijos.

Pagal tai, kiek balų (vertinant bendrą visų apklausos dalyvių rezultata) surinko kiekvienas iš veiksmų, pirmojoje vietoje atsidūrė Europos Sąjungos fondų finansinė pagalba (ji „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimui daro didžiausią poveikį), paskutinėje – verslo iniciatyva ir investicijos (daro mažiausią įtaką projekto įgyvendinimui), o bendras eiliškumas pagal poveikio „svorį“: 2,3,4,1,5 numeriais pažymėti veiksniai.

Tokio veiksmų eiliškumo (pagal projektui „Rail Baltica“ daromą įtaką) „persidengimas“ lyginant vienos grupės vertinimą su likusių grupių suminiu rezultatu: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 76,50 % (patikimumas pagal Stjudento skirstinį, kad tai nėra atsitiktinis sutapimas – 94,77 %), transporto verslo atstovų – 87,28 % (patikimumas – 97,99 %), mokslo institucijų atstovų – 64,14 % (patikimumas – 89,66 %), su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 47,18 % (patikimumas – 79,99 %) ir kitų valstybių atstovų – 45,15 % (patikimumas – 78,59 %). Tokį išsidėstymą pagrindžia šie rodikliai: $S/S_{\max}$ – 71,81 %; konkordancijos koeficientas – 0,7558; patikimumas, kad atskirų grupių eiliškumų tapatumas nėra atsitiktinis – 99,88 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Kendel'o testą) ir 99,83 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Friedman'o testą).

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus labiau išsiskiriančios nuomonės kitų valstybių atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra silpnas ir siekia vos 47 %. Kartu atskyrus su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių grupę,

likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 63 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik labai silpnas dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

7.1 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui Europos Sąjungos institucijų priežiūra ir kontrolė:

1 balas – įtaka labai maža;

2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,00 balai iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 4,10 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,78 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 71 %, transporto verslo atstovų – 77 %, mokslo institucijų atstovų – 90 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 96 %, kitų valstybių atstovų – 68 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 95 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 95 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 3 poroms, daugiau nei 95 % – 8 poroms, daugiau nei 90 % – 13 porų, daugiau nei 70 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonė sutapo, jų pagrįstas panašumas viršija 91 % patikimumo ribą, todėl galima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja visų 5 grupių bendras požiūris.

7.2 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui Europos Sąjungos fondų finansinė pagalba:

1 balas – įtaka labai maža;

2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,66 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka labai didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 5,00 balai, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 4,22 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 94 %, transporto verslo atstovų – 96 %, mokslo institucijų atstovų – 94 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 58 %, kitų valstybių atstovų – 99 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 97 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 97 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 7 poroms, daugiau nei 95 % – 11 porų, daugiau nei 90 % – 12 porų, daugiau nei 70 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonė sutapo, pagrįstas panašumas viršija 86 % patikimumo ribą, todėl galima teigti, kad egzistuoja visų 5 grupių bendras požiūris šiuo klausimu.

7.3 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui Lietuvos Respublikos Vyriausybės parama ir kontrolė:

1 balas – įtaka labai maža;

2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė;

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,32 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino mokslo institucijų atstovai – 5,00 balai, silpniausiai – su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 3,90 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 88 %, transporto verslo atstovų – 99 %, mokslo institucijų atstovų – 89 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 84 %, kitų valstybių atstovų – 94 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės

nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 98 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 99 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 6 poroms, daugiau nei 95 % – 12 porų, daugiau nei 90 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonė, o sutapo pagrįstas panašumas viršija 97 % patikimumo ribą, todėl galima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja visų 5 grupių bendras požiūris.

7.4 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui AB "Lietuvos geležinkeliai" suinteresuotumas:

1 balas – įtaka labai maža;

2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,06 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 4,60 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,56 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 29 %, transporto verslo atstovų – 42 %, mokslo institucijų atstovų – 79 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 96 %, kitų valstybių atstovų – 85 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 91 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 87 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 2 poroms, daugiau nei 95 % – 6 poroms, daugiau nei 90 % – 9 poroms, daugiau nei 70 % – 14 porų ir mažiau nei 50 % – 1 porai.

Visų grupių nuomonių pagrįstas panašumas sutapo vos 65 % patikimumu, tad negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp 5 visų grupių. Atmetus viešojo administravimo sektoriaus atstovų ir transporto verslo atstovų grupes, kurių nuomonės sąlyginai skiriasi nuo likusių 3 grupių, bet yra panašios tarpusavyje, lieka 3 grupės, kurių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia 96 % ir yra itin stiprus.

7.5 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui Verslo institucijų iniciatyva ir investicijos:

1 balas – įtaka labai maža;

2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,72 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – įtaka didelė. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 4,00 balai, silpniausiai – su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 3,20 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 48 %, transporto verslo atstovų – 76 %, mokslo institucijų atstovų – 35 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 1 %, kitų valstybių atstovų – 62 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 82 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 70 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 0 porų, daugiau nei 95 % – 1 porai, daugiau nei 90 % – 5 poroms, daugiau nei 70 % – 9 poroms, daugiau nei 50 % – 10 porų ir mažiau nei 50 % – 5 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo netgi 50 % tikslumu. Atmetus itin išsiskiriančios nuomonės su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra silpnas ir siekia tik 71 %. Atskyrus dar ir akademinę institucijų atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 81 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik silpnas dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

8 klausimas

Koks yra visuomenės informavimo priemonių formuojamas projekto Rail Baltica įvaizdis:

1. Labai geras;
2. Priimtinas;
3. Prieštaringas;
4. Daugiau neigiamas, negu teigiamas;
5. Silpnas;
6. Šis projektas per mažai viešinamas.

Dažniausiai atstovai iš visų grupių rinkosi 3 numeriu pažymėtą atsakymą, rečiausiai – 1. Procentinis pasidalijimas tarp pasirinktų atsakymų variantų: 0 % – pirmasis atsakymas, 26 % – antrasis, 32 % – trečiasis, 6 % – ketvirtasis, 13 % – penktasis, 23 % – šeštasis. Viešojo administravimo sektoriaus atstovai dažniausiai rinkdavosi 3 numeriu pažymėtą atsakymą, transporto verslo atstovai – 2, mokslo institucijų atstovai – 2, su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 2, kitų valstybių atstovai – 2.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 56 %, transporto verslo atstovų – 69 %, mokslo institucijų atstovų – 7 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 32 %, kitų valstybių atstovų – 45 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 86 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 76 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 1 porai, daugiau nei 95 % – 2 poroms, daugiau nei 90 % – 4 poroms, daugiau nei 70 % – 7 poroms, daugiau nei 50 % – 12 porų ir mažiau nei 50 % – 3 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus akivaizdžiai išsiskiriančios nuomonės akademinų institucijų atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra silpnas ir siekia vos 76 %. Atskyrus ir su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas siekia 83 % ir yra sąlyginai stiprus.

9 klausimas

Kiek „Rail Baltica“ geležinkelio linija bus konkurencinga:

1. Lyginant su keleiviniu kelių transportu;
2. Lyginant su kroviniu kelių transportu;
3. Lyginant su keleiviniu oro transportu;

4. Lyginant su kroviniu jūrų transportu.

Pagal tai, kiek balų (vertinant bendrą visų apklausos dalyvių rezultata) surinko kiekviena iš poveikį patirsiančių sričių, pirmojoje vietoje atsidūrė krovinis kelių transportas (jam „Rail Baltica“ projektas kels didžiausią konkurenciją), paskutinėje – keleivinis oro transportas (jam bus jaučiama mažiausia konkurencija), o bendras eiliškumas pagal poveikio „svorį“: 2,1,4,3 numeriais pažymėtos sritys.

Šio eiliškumo tapatumas su kiekvienos grupės atskiru rezultatu: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 96,10 % (patikimumas pagal Stjudento skirstinį, kad tai nėra atsitiktinis sutapimas – 98,03 %), transporto verslo atstovų – 45,82 % (patikimumas – 67,69 %), mokslo institucijų atstovų – 79,34 % (patikimumas – 89,07 %), su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 89,94 % (patikimumas – 94,84 %) ir kitų valstybių atstovų – 11,11 % (patikimumas – 33,34 %). Tokį išsidėstymą pagrindžia šie rodikliai: $S/S_{\max}$ – 85,28 %; konkordancijos koeficientas – 0,8672; patikimumas, kad atskirų grupių eiliškumų tapatumas nėra atsitiktinis – 99,86 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Kendel'o testą) ir 99,85 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Friedman'o testą).

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus labiau išsiskiriančios nuomonės kitų valstybių atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra silpnas ir siekia vos 46 %. Kartu atskyrus transporto verslo atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 79 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik nežymus dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

9.1 klausimas

Kiek „Rail Baltica“ geležinkelio linija bus konkurencinga lyginant su keleiviniu kelių transportu:

- 1 balas – konkurencingumas labai mažas;
- 2 balai – konkurencingumas mažas;
- 3 balai – konkurencingumas vidutiniškas;
- 4 balai – konkurencingumas didelis;
- 5 balai – konkurencingumas labai didelis.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,20 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino mokslo institucijų atstovai – 3,67 balo, silpniausiai – transporto verslo atstovai – 3,00 balai.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 91 %, transporto verslo atstovų – 65 %, mokslo institucijų atstovų – 72 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 93 %, kitų valstybių atstovų – 2 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 85 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 79 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 2 poroms, daugiau nei 95 % – 8 poroms, daugiau nei 90 % – 9 poroms, daugiau nei 70 % – 10 porų ir mažiau nei 50 % – 5 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu, bet atmetus išsiskiriančios nuomonės kitų valstybių atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia 90 % ir yra stiprus.

9.2 klausimas

Kiek „Rail Baltica“ geležinkelio linija bus konkurencinga lyginant su kroviniu kelių transportu:

- 1 balas – konkurencingumas labai mažas;
- 2 balai – konkurencingumas mažas;
- 3 balai – konkurencingumas vidutiniškas;
- 4 balai – konkurencingumas didelis;
- 5 balai – konkurencingumas labai didelis.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,57 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 4. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 4,30 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,11 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 53 %, transporto verslo atstovų – 53 %, mokslo institucijų atstovų – 80 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 86 %, kitų valstybių atstovų – 37 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 84 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 87 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 1 porai, daugiau nei 95 % – 2 poroms, daugiau nei 90 % – 6 poroms, daugiau nei 70 % – 12 porų, daugiau nei 50 % – 13 porų ir mažiau nei 50 % – 2 poroms.

Visų grupių nuomonės pagrįstas panašumas pasiekė tik 72 % patikimumo ribą, tad negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp visų 5 grupių. Atmetus kitų valstybių atstovų grupę, kurios nuomonė sąlyginai stipriai skiriasi, likusių 4 grupių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia nemažiau kaip 84 %, todėl bendros nuomonės panašumas yra sąlyginai stiprus.

9.3 klausimas

Kiek „Rail Baltica“ geležinkelio linija bus konkurencinga lyginant su keleiviniu oro transportu:

1 balas – konkurencingumas labai mažas;

2 balai – konkurencingumas mažas;

3 balai – konkurencingumas vidutiniškas;

4 balai – konkurencingumas didelis;

5 balai – konkurencingumas labai didelis.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,53 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino kitų valstybių atstovai – 2,78 balo, silpniausiai – transporto verslo atstovai – 2,27 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 51 %, transporto verslo atstovų – 67 %, mokslo institucijų atstovų – 60 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 42 %, kitų valstybių atstovų – 14 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 83 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 77 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 0 porų, daugiau nei 95 % – 2 poroms, daugiau nei 90 % – 5 poroms, daugiau nei 70 % – 8 poroms, daugiau nei 50 % – 11 porų ir mažiau nei 50 % – 4 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo netgi 50 % tikslumu. Atmetus labiau išsiskiriančios nuomonės kitų valstybių atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra tik nežymus ir siekia vos 76 %. Atskyrus ir su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 82 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik silpnas dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

9.4 klausimas

Kiek „Rail Baltica“ geležinkelio linija bus konkurencinga lyginant su kroviniu jūrų transportu:

- 1 balas – konkurencingumas labai mažas;
- 2 balai – konkurencingumas mažas;
- 3 balai – konkurencingumas vidutiniškas;
- 4 balai – konkurencingumas didelis;
- 5 balai – konkurencingumas labai didelis.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,85 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 3,20 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 2,00 balai.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 73 %, transporto verslo atstovų – 91 %, mokslo institucijų atstovų – 15 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 44 %, kitų valstybių atstovų – 1 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 76 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 66 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 1 porai, daugiau nei 95 % – 3 poroms, daugiau nei 90 % – 3 poroms, daugiau nei 70 % – 7 poroms, daugiau nei 50 % – 9 poroms ir mažiau nei 50 % – 6 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus labiau išsiskiriančios nuomonės kitų valstybių atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra silpnas ir siekia vos 49 %. Kartu atskyrus akademinių institucijų atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 78 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik nežymus dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

10 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui:

- 1. Teisinė bazė;
- 2. Ekonominė padėtis;

3. Politinė aplinka;
4. Verslo plėtra;
5. Viešoji nuomonė;
6. Keleivinio transporto paklausa;
7. Krovinio transporto paklausa.

Pagal tai, kiek balų (vertinant bendrą visų apklausos dalyvių rezultatą) surinko kiekvienas iš veiksmų, pirmojoje vietoje atsidūrė krovinio transporto paklausa (ji „Rail Baltica“ projektui yra tinkamiausia), paskutinėje – ekonominė šalies padėtis (ji yra mažiausiai tinkama projekto įgyvendinimui), o bendras eiliškumas pagal poveikio „svorį“: 7,1,6,4,3,5,2 numeriais pažymėtos sritys.

Šio eiliškumo tapatumas su kiekvienos grupės atskiru rezultatu: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 68,87 % (patikimumas pagal Stjudento skirstinį, kad tai nėra atsitiktinis sutapimas – 97,91 %), transporto verslo atstovų – 86,74 % (patikimumas – 99,77 %), mokslo institucijų atstovų – 51,86 % (patikimumas – 93,20 %), su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 64,86 % (patikimumas – 97,12 %) ir kitų valstybių atstovų – 28,20 % (patikimumas – 78,00 %). Tokį išsidėstymą pagrindžia šie rodikliai: $S/S_{\max}$ – 57,99 %; konkordancijos koeficientas – 0,5976; patikimumas, kad atskirų grupių eiliškumų tapatumas nėra atsitiktinis – 99,85 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Kendel'o testą) ir 99,81 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Friedman'o testą).

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo netgi 50 % tikslumu. Atmetus akivaizdžiai išsiskiriančios nuomonės kitų valstybių atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra itin silpnas ir siekia vos 52 %. Atskyrus dar ir akademinių institucijų atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 65 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik vargu ar pastebimas dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

10.1 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui teisinė bazė:

- 1 balas – labai mažas tinkamumas;
- 2 balai – mažas tinkamumas;
- 3 balai – vidutinis tinkamumas;
- 4 balai – didelis tinkamumas;
- 5 balai – labai didelis tinkamumas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,98 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino kitų valstybių atstovai – 3,22 balo, silpniausiai – mokslo institucijų atstovai – 2,67 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 93 %, transporto verslo atstovų – 79 %, mokslo institucijų atstovų – 51 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 75 %, kitų valstybių atstovų – 82 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 92 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 94 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 1 porai, daugiau nei 95 % – 6 poroms, daugiau nei 90 % – 11 porų, daugiau nei 70 % – 14 porų, daugiau nei 50 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonių pagrįstas panašumas sutapo viršijant 82 % patikimumo ribą, tad negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp visų 5 grupių. Atmetus akademinį institucijų atstovų grupę, kurios nuomonė sąlyginai stipriai skiriasi, likusių 4 grupių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia nemažiau 94 %, todėl bendras nuomonių panašumas yra stiprus.

10.2 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui ekonominė padėtis:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,49 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 2,90 balo, silpniausiai – su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 2,10 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 0 %, transporto verslo atstovų – 58 %, mokslo institucijų atstovų – 76 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 33 %, kitų

valstybių atstovų – 3 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 72 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 47 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 0 porų, daugiau nei 95 % – 4 poroms, daugiau nei 90 % – 6 poroms, daugiau nei 70 % – 7 poroms, daugiau nei 50 % – 7 poroms ir mažiau nei 50 % – 8 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus priešingos visiems kitiems nuomonės kitų valstybių atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra vargu ar pastebimas ir siekia vos 9 %. Kartu atskyrus viešojo administravimo sektoriaus atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 69 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik itin silpnas dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

10.3 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui politinė aplinka:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,85 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 3,00 balai, silpniausiai – su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 2,70 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 81 %, transporto verslo atstovų – 89 %, mokslo institucijų atstovų – 81 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 95 %, kitų valstybių atstovų – 21 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 90 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 89 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 3 poroms, daugiau nei 95 % – 9 poroms, daugiau nei 90 % – 9 poroms, daugiau nei 70 % – 12 porų, daugiau nei 50 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonės pagrįstas panašumas sutapo viršijant vos 56 % patikimumo ribą, tad negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp visų 5 grupių. Atmetus kitų valstybių atstovų grupę, kurios nuomonė sąlyginai stipriai skiriasi, likusių 4 grupių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia nemažiau 96 %, tad bendra nuomonė yra itin stipri.

10.4 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui verslo plėtra:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,89 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 3,20 balo, silpniausiai – mokslo institucijų atstovai – 2,00 balai.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 99 %, transporto verslo atstovų – 52 %, mokslo institucijų atstovų – 38 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 53 %, kitų valstybių atstovų – 60 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 87 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 85 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 2 poroms, daugiau nei 95 % – 4 poroms, daugiau nei 90 % – 8 poroms, daugiau nei 70 % – 11 porų, daugiau nei 50 % – 13 porų ir mažiau nei 50 % – 2 poroms.

Visų grupių nuomonių pagrįstas panašumas sutapo vos 73 % patikimumu, todėl negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp visų 5 grupių. Atmetus akademinį institucijų atstovų grupę, kurios nuomonė sąlyginai stipriai skiriasi, likusių 4 grupių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia nemažiau 83 %, todėl bendra nuomonė yra sąlyginai stipri.

10.5 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui viešoji nuomonė:

- 1 balas – labai mažas tinkamumas;
- 2 balai – mažas tinkamumas;
- 3 balai – vidutinis tinkamumas;
- 4 balai – didelis tinkamumas;
- 5 balai – labai didelis tinkamumas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,79 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 3,00 balai, silpniausiai – mokslo institucijų atstovai – 2,67 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 94 %, transporto verslo atstovų – 97 %, mokslo institucijų atstovų – 96 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 77 %, kitų valstybių atstovų – 22 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 93 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 90 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 6 poroms, daugiau nei 95 % – 9 poroms, daugiau nei 90 % – 10 porų, daugiau nei 70 % – 10 porų, daugiau nei 50 % – 14 porų ir mažiau nei 50 % – 1 porai.

Visų grupių nuomonės pagrįstas panašumas sutapo tik 58 % patikimumu, tad negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri visų 5 grupių bendra nuomonė. Atmetus akademinių institucijų atstovus, kurių nuomonė sąlyginai stipriai skiriasi, likusių 4 grupių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia nemažiau 95 %. Šiuo atveju bendra nuomonė yra itin stipri.

10.6 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui keleivinio transporto paklausa:

- 1 balas – labai mažas tinkamumas;
- 2 balai – mažas tinkamumas;
- 3 balai – vidutinis tinkamumas;
- 4 balai – didelis tinkamumas;
- 5 balai – labai didelis tinkamumas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,94 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 3,40 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 2,44 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 34 %, transporto verslo atstovų – 87 %, mokslo institucijų atstovų – 60 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 36 %, kitų valstybių atstovų – 0 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 77 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 64 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 2 poroms, daugiau nei 95 % – 4 poroms, daugiau nei 90 % – 6 poroms, daugiau nei 70 % – 8 poroms, daugiau nei 50 % – 9 poroms ir mažiau nei 50 % – 6 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo netgi 50 % tikslumu. Atmetus visiškai priešingos nuomonės kitų valstybių atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia 70 %. Atskyrus dar ir viešojo administravimo sektoriaus atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas beveik nesikeičia, siekdamas 71 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik nežymus dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

10.7 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui krovininio transporto paklausa:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,60 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 4. Sąlyginai stipriausiai įvertino mokslo institucijų atstovai – 4,00 balai, silpniausiai – transporto verslo atstovai – 3,27 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 69 %, transporto verslo atstovų – 90 %, mokslo institucijų atstovų – 71 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 65 %, kitų

valstybių atstovų – 44 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 93 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 90 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 2 poroms, daugiau nei 95 % – 4 poroms, daugiau nei 90 % – 8 poroms, daugiau nei 70 % – 13 porų, daugiau nei 50 % – 14 porų ir mažiau nei 50 % – 1 porai.

Visų grupių nuomonių pagrįstas panašumas sutapo 78 % patikimumu, tad negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp visų 5 grupių. Atmetus akademinių institucijų atstovų grupę, kurios nuomonė sąlyginai stipriai skiriasi, likusių 4 grupių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia nemažiau 90 %, tad bendras nuomonių panašumas yra stiprus.

11 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, tinkamai sprendžiami finansavimo klausimai:

1. Dabartinis finansavimo modelis yra tinkamas;
2. Europos Sąjungos fondų finansinė pagalba turėtų sudaryti didesnę finansavimo dalį;
3. Projekto išlaidas Europos Sąjungos institucijos ir valstybių biudžetai turėtų pasidalinti po lygiai;
4. Didžiausią finansavimo dalį turėtų prisiimti valstybės biudžetas;
5. Didžiausia finansavimo dalį turėtų prisiimti projekto vykdytojas (AB "Lietuvos geležinkeliai");
6. Būtina pritraukti privačius investuotojus;
7. Finansavimo užtikrinimo klausimai manęs nedomina.

Dažniausiai atstovai iš visų grupių rinkosi 2 numeriu pažymėtą atsakymą, rečiausiai – 4. Procentinis pasidalijimas tarp pasirinktų atsakymų variantų: 15 % – pirmasis atsakymas, 40 % – antrasis, 4 % – trečiasis, 2 % – ketvirtasis, 4 % – penktasis, 28 % – šeštasis, 6 % – septintasis. Viešojo administravimo sektoriaus atstovai dažniausiai rinkdavosi 1 numeriu pažymėtą atsakymą, transporto verslo atstovai – 2, mokslo institucijų atstovai – 2, su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 2, kitų valstybių atstovai – 1.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 72 %, transporto verslo atstovų – 65 %, mokslo institucijų atstovų – 89 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 24 %, kitų valstybių atstovų – 9 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 90 % (pagal

Gauso/normalųjį skirstinį), 83 % (pagal Studento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Studento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 3 poroms, daugiau nei 95 % – 5 poroms, daugiau nei 90 % – 6 poroms, daugiau nei 70 % – 11 porų, daugiau nei 50 % – 13 porų ir mažiau nei 50 % – 2 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus labai išsiskiriančios nuomonės kitų valstybių atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra silpnas ir siekia vos 74 %. Atskyrus ir su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas siekia 97 % ir yra labai stiprus.

Respondentų komentaruose atsispindėjo tikėjimas, kad iš esmės finansavimas yra tinkamas ir garantuotas, ypač iš ES fondų. Vis tik bijomasi, kad Lietuvai gali būti per didelė našta finansuoti statybos darbus sienos kirtimo atkarpose, kur ES finansavimo intensyvumas tesudaro 27 proc. Projektas būtų įgyvendinamas sėkmingiau, jei jo sėkme būtų suinteresuotas privatus sektorius. Kai kurie Lietuvos respondentai mano, kad Lietuvos valstybė bus daugiau tranzitinė teritorija kroviniams tarp Azijos/ Rusijos ir Europos. Lietuva pati negeneruos tinkamų nei keleivių, nei krovinių srautų, todėl Europos Sąjungos naujos ekonominės rinkos infrastruktūros plėtra turėtų būti finansuojama iš Europos Sąjungos lėšų. Kitų valstybių atstovų nuomone, investicijos į viešąją geležinkelio infrastruktūrą yra LR Vyriausybės užduotis, o ne geležinkelio bendrovės ar privačių investuotojų. Neigiamą įtaką projekto plėtrai daro Lietuvos teisinės bazės netobulumas bei tik deklaruojama, o ne reali valstybės parama „naujiems geležinkelio transporto rinkos žaidėjams“.

12 klausimas

Ar Baltijos valstybių geležinkelio operatoriams naudingas „Rail Baltica“ projektas:

1. Taip, be abejonės;
2. Galbūt bus naudingas, kai atsipirks didelės pradinės investicijos naujiems riedmenims ir traukos priemonėms įsigyti;
3. Ne, nes nebus jie nebus pajėgūs konkuruoti su centrinės Europos vežėjais.

Dažniausiai atstovai iš visų grupių rinkosi 1 numeriu pažymėtą atsakymą, rečiausiai – 4. Procentinis pasidalijimas tarp pasirinktų atsakymų variantų: 47 % – pirmasis atsakymas, 36 % – antrasis, 11 % – trečiasis, 6 % – ketvirtasis, – penktasis, – šeštasis, – septintasis. Viešojo administravimo sektoriaus atstovai dažniausiai rinkdavosi 2 numeriu pažymėtą atsakymą, transporto verslo atstovai – 2, mokslo institucijų atstovai – 1, su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 1, kitų valstybių atstovai – 1.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 63 %, transporto verslo atstovų – 51 %,

mokslo institucijų atstovų – 20 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 56 %, kitų valstybių atstovų – 26 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 76 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 63 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 0 porų, daugiau nei 95 % – 0 porų, daugiau nei 90 % – 1 porai, daugiau nei 70 % – 5 poroms, daugiau nei 50 % – 8 poroms ir mažiau nei 50 % – 7 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo netgi 50 % tikslumu. Atmetus labiau išsiskiriančios nuomonės akademinių institucijų atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra silpnas ir siekia vos 51 %. Kartu atskyrus kitų valstybių atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 71 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik labai silpnas dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

Respondentų nuomone, „Rail Baltica“ projektas bus naudingas, jei krovinių terminalas bus pastatytas Kaune, jei „Rail Baltica“, kaip nauja rinka, bus atvira visoms pageidaujančioms geležinkelio įmonėms. Tačiau dar yra daugybė neišspręstų klausimų – Lietuvoje nėra privačių operatorių, kas ir kaip valdys naują infrastruktūrą, ar bus įsigijami nauji riedmenys ir pan.

13 klausimas

AB "Lietuvos geležinkeliai" yra paskirta Rail Baltica projekto vykdytoju. Ar šis pasirinkimas teisingas:

1. Visiškai teisingas;
2. Iš dalies teisingas;
3. Neteisingas.

Dažniausiai atstovai iš visų grupių rinkosi 1 numeriu pažymėtą atsakymą, rečiausiai – 3. Procentinis pasidalijimas tarp pasirinktų atsakymų variantų: 64 % – pirmasis atsakymas, 19 % – antrasis, 17 % – trečiasis, – ketvirtasis, – penktasis, – šeštasis, – septintasis. Viešojo administravimo sektoriaus atstovai dažniausiai rinkdavosi 2 numeriu pažymėtą atsakymą, transporto verslo atstovai – 1, mokslo institucijų atstovai – 1, su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 1, kitų valstybių atstovai – 1.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 15 %, transporto verslo atstovų – 100 %, mokslo institucijų atstovų – 100 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 93 %, kitų

valstybių atstovų – 62 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 50 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 69 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 1 porų, daugiau nei 95 % – 3 poroms, daugiau nei 90 % – 5 poroms, daugiau nei 70 % – 7 poroms, daugiau nei 50 % – 10 poroms ir mažiau nei 50 % – 5 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus labai stipriai išsiskiriančios nuomonės viešojo administravimo sektoriaus atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra silpnas ir siekia vos 58 %. Tačiau atskyrus ir kitų valstybių atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas siekia 83 % ir yra sąlyginai stiprus.

Šiuo klausimu respondentai pateikė daugiausia kontraversiškų komentarų. Tai ir baimė, kad "yra didelė tikimybė, kad šio valstybei svarbaus projekto finansavimas bus užverstas ant Lietuvos geležinkelių" (LG), nors LRV savo programoje 2008–2012 m įsipareigojo įgyvendinti „Rail Baltica“ projektą; ir įsitikinimas, kad LG turi skirti visą dėmesį šiam projektą, kad tai iš esmės toliau vystoma viešoji g/ž infrastruktūra, už kurios plėtrą ir priežiūrą atsako tik LG, būtent šiai bendrovei šis projektas atneš daugiausia naudos; ir abejonės LG sunkiai tvarkosi su egzistuojančia infrastruktūra, o sėkmingam ir skaidriam naujos kūrimui vargu ar yra pasiruošusi, darbai nevyksta, vilkinamas procesas, LG nesuinteresuota, projekto vykdymas gali būti neskaidrus. Kadangi „Rail Baltica“ infrastruktūra bus specifinė, jai valdyti reikia patirties, siūloma steigti naują tarptautinę infrastruktūros valdytoją arba atskirą organizaciją, kurios veikla būtų koordinuojama su LG.

14 klausimas

Verslas pakankamai įtrauktas į projekto „Rail Baltica“ plėtrą:

1. Įsiklausoma į verslininkų nuomonę;
2. Atstovaujami verslo interesai;
3. Bendradarbiavimas visose projekto įgyvendinimo stadijose;
4. Verslo atstovai įtraukti į projekto įgyvendinimo darbo grupes.

Pagal tai, kiek balų (vertinant bendrą visų apklausos dalyvių rezultata) surinko kiekviena iš verslo įtraukimo į „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimą galimybių, pirmojoje vietoje atsidūrė verslo interesų atstovavimas (tam yra sudarytos didžiausios galimybės įgyvendinant projektą), paskutinėje – bendradarbiavimas su verslininkais visose projekto įgyvendinimo stadijose (tam yra sudarytos

mažiausios galimybės), o bendras eiliškumas pagal poveikio „svorį“: 2,1,4,3 numeriais pažymėtos sritys.

Šio eiliškumo tapatumas su kiekvienos grupės atskiru rezultatu: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 0,17 % (patikimumas pagal Stjudento skirstinį, kad tai nėra atsitiktinis sutapimas – –4,15 %), transporto verslo atstovų – 20,21 % (patikimumas – 44,96 %), mokslo institucijų atstovų – 94,35 % (patikimumas – 97,13 %), su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 97,82 % (patikimumas – 98,90 %) ir kitų valstybių atstovų – 68,71 % (patikimumas – 82,89 %). Tokį išsidėstymą pagrindžia šie rodikliai: $S/S_{\max}$ – 62,50 %; konkordancijos koeficientas – 0,681818182; patikimumas, kad atskirų grupių eiliškumų tapatumas nėra atsitiktinis – 99,35 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Kendel'o testą) ir 98,97 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Friedman'o testą).

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus labai išsiskiriančios nuomonės viešojo administravimo sektoriaus atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra itin silpnas ir siekia vos 20 %. Atskyrus ir transporto verslo atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas siekia tik 69 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik vargu ar pastebimas dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

14.1 klausimas

Verslas pakankamai įtrauktas į projekto „Rail Baltica“ plėtrą – įsiklausoma į verslininkų nuomonę:

1 balas – labai mažas įtraukimas;

2 balai – mažas įtraukimas;

3 balai – vidutinis įtraukimas;

4 balai – didelis įtraukimas;

5 balai – labai didelis įtraukimas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,83 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 3,20 balo, silpniausiai – mokslo institucijų atstovai – 2,33 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 51 %, transporto verslo atstovų – 48 %, mokslo institucijų atstovų – 31 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 43 %, kitų valstybių atstovų – 37 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės

nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 87 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 76 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 0 porų, daugiau nei 95 % – 2 poroms, daugiau nei 90 % – 4 poroms, daugiau nei 70 % – 9 poroms, daugiau nei 50 % – 12 porų ir mažiau nei 50 % – 3 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė sutapo tik 67 % tikslumu, todėl yra tik itin silpnas suderinamumas. Taip pat silpnas neatsitiktinio panašumo patikimumas vertinant nuomones tik tarp 4 ar 3 grupių (atitinkamai 72 % ir 77 %), todėl egzistuoja tik labai silpnas nuomonių suderinamumas tarp visų apklausoje dalyvavusiųjų grupių.

14.2 klausimas

Verslas pakankamai įtrauktas į projekto „Rail Baltica“ plėtrą – atstovaujami verslo interesai:

1 balas – labai mažas įtraukimas;

2 balai – mažas įtraukimas;

3 balai – vidutinis įtraukimas;

4 balai – didelis įtraukimas;

5 balai – labai didelis įtraukimas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,98 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 3. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 3,50 balo, silpniausiai – mokslo institucijų atstovai – 2,33 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 89 %, transporto verslo atstovų – 65 %, mokslo institucijų atstovų – 13 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 18 %, kitų valstybių atstovų – 66 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 84 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 75 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 2 poroms, daugiau nei 95 % – 4 poroms, daugiau nei 90 % – 5 poroms, daugiau nei 70 % – 8 poroms, daugiau nei 50 % – 11 porų ir mažiau nei 50 % – 4 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus labiau išsiskiriančios nuomonės akademinį institucijų atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra labai silpnas ir siekia vos 52 %. Atskyrus dar ir su transportu nesusijusių

atsitiktinių žmonių grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas siekia jau 90 % ir yra stiprus.

14.3 klausimas

Verslas pakankamai įtrauktas į projekto „Rail Baltica“ plėtrą – bendradarbiavimas visose projekto įgyvendinimo stadijose:

1 balas – labai mažas įtraukimas;

2 balai – mažas įtraukimas;

3 balai – vidutinis įtraukimas;

4 balai – didelis įtraukimas;

5 balai – labai didelis įtraukimas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,36 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 2. Sąlyginai stipriausiai įvertino transporto verslo atstovai – 2,53 balo, silpniausiai – mokslo institucijų atstovai – 1,67 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 89 %, transporto verslo atstovų – 49 %, mokslo institucijų atstovų – 11 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 94 %, kitų valstybių atstovų – 53 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 87 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 81 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 2 poroms, daugiau nei 95 % – 6 poroms, daugiau nei 90 % – 8 poroms, daugiau nei 70 % – 10 porų, daugiau nei 50 % – 12 porų ir mažiau nei 50 % – 3 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus labai išsiskiriančios nuomonės akademinų institucijų atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra tik sąlyginai stiprus, siekdamas 81 %. Atskyrus dar ir transporto verslo atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas pasiekia 84 % ir išlieka tik sąlyginai stipriu.

14.4 klausimas

Verslas pakankamai įtrauktas į projekto „Rail Baltica“ plėtrą – verslo atstovai įtraukti į projekto įgyvendinimo darbo grupes:

1 balas – labai mažas įtraukimas;

2 balai – mažas įtraukimas;

3 balai – vidutinis įtraukimas;

4 balai – didelis įtraukimas;

5 balai – labai didelis įtraukimas.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 2,43 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 2. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 3,00 balai, silpniausiai – mokslo institucijų atstovai – 1,67 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 0 %, transporto verslo atstovų – 23 %, mokslo institucijų atstovų – 12 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 88 %, kitų valstybių atstovų – 97 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 83 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 61 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 2 poroms, daugiau nei 95 % – 3 poroms, daugiau nei 90 % – 4 poroms, daugiau nei 70 % – 6 poroms, daugiau nei 50 % – 8 poroms ir mažiau nei 50 % – 7 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus labiau išsiskiriančios nuomonės viešojo administravimo sektoriaus atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra itin silpnas ir siekia vos 44 %. Atskyrus ir akademinių institucijų atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 59 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik itin silpnas dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

15 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių:

1. Kitų transporto infrastruktūros projektų įgyvendinimui;

2. Subalansuotam transporto sektoriaus augimui;

3. Automobilių kelių priežiūrai;

4. Oro transporto projektams ir verslui;
5. Klaipėdos jūrų uostui;
6. Logistikos ir krovinių vežimo verslui;
7. Geležinkelių liberalizavimui;
8. Verslo santykiams su kaimyninėmis šalimis, turinčiomis plačiosios vėžės geležinkelį.

Pagal tai, kiek balų (vertinant bendrą visų apklausos dalyvių rezultatą) surinko kiekviena iš sričių, kurias mažiausiai neigiamai gali įtakoti „Rail Baltica“ projektas, pirmojoje vietoje atsidūrė geležinkelių liberalizavimas (jam „Rail Baltica“ projektas nedarys neigiamo poveikio), paskutinėje – kitų transporto infrastruktūros projektų įgyvendinimas (jam bus jaučiamas sąlyginai didžiausias neigiamas poveikis), o bendras eiliškumas pagal poveikio „svorį“: 7,6,3,4,5,2,8,1 numeriais pažymėtos sritys.

Šio eiliškumo tapatumas su kiekvienos grupės atskiru rezultatu: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 5,24 % (patikimumas pagal Stjudento skirstinį, kad tai nėra atsitiktinis sutapimas – -41,46 %), transporto verslo atstovų – 59,45 % (patikimumas – 97,49 %), mokslo institucijų atstovų – 0,98 % (patikimumas – -18,44 %), su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 60,29 % (patikimumas – 97,65 %) ir kitų valstybių atstovų – 69,59 % (patikimumas – 99,00 %). Tokį išsidėstymą pagrindžia šie rodikliai: $S/S_{\max}$ – 36,28 %; konkordancijos koeficientas – 0,376975945; patikimumas, kad atskirų grupių eiliškumų tapatumas nėra atsitiktinis – 97,33 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Kendel'o testą) ir 96,71 % (pagal Pirson'o kriterijų naudojant Friedman'o testą).

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu. Atmetus itin stipriai išsiskiriančios nuomonės akademinų institucijų atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra vos pastebimas, nes siekia vos 5 %. Atskyrus dar ir viešojo administravimo sektoriaus atstovų grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 59 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik itin silpnas dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

15.1 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių kitų transporto infrastruktūros projektų įgyvendinimui:

- 1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;
- 2 balai – turės neigiamos įtakos;
- 3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,49 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 4. Sąlyginai stipriausiai įvertino mokslo institucijų atstovai – 4,33 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,22 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 43 %, transporto verslo atstovų – 64 %, mokslo institucijų atstovų – 61 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 36 %, kitų valstybių atstovų – 2 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 80 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 69 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 0 porų, daugiau nei 95 % – 1 porai, daugiau nei 90 % – 5 poroms, daugiau nei 70 % – 8 poroms, daugiau nei 50 % – 10 porų ir mažiau nei 50 % – 5 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo netgi 50 % tikslumu. Atmetus itin išsiskiriančios nuomonės kitų valstybių atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas irgi yra nežymus, siekdamas vos 71 %. Atskyrus ir su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių grupę, likusių trijų grupių nuomonių panašumo patikimumas vis tiek siekia tik 77 %, todėl galima teigti kad šiuo klausimu egzistuoja tik nežymus dalinis nuomonių suderinamumas, neapimantis visų grupių, kurių atstovai dalyvavo apklausoje.

15.2 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių subalansuotam transporto sektoriaus augimui:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,02 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 4. Sąlyginai stipriausiai įvertino transporto verslo atstovai – 4,33 balo, silpniausiai – viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 3,60 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 72 %, transporto verslo atstovų – 78 %, mokslo institucijų atstovų – 67 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 86 %, kitų valstybių atstovų – 62 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 90 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 93 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 0 porų, daugiau nei 95 % – 6 poroms, daugiau nei 90 % – 10 porų, daugiau nei 70 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonė sutapo, pagrįstas panašumas viršija 89 % patikimumo ribą, todėl galima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja visų 5 grupių bendras požiūris.

15.3 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių automobilių kelių priežiūrai:

- 1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;
- 2 balai – turės neigiamos įtakos;
- 3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;
- 4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;
- 5 balai – neturės neigiamos įtakos.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,21 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 4. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 4,50 balo, silpniausiai – viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 3,70 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 74 %, transporto verslo atstovų – 96 %, mokslo institucijų atstovų – 11 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 98 %, kitų valstybių atstovų – 97 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 91 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 87 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 6

poroms, daugiau nei 95 % – 9 poroms, daugiau nei 90 % – 10 porų, daugiau nei 70 % – 10 porų, daugiau nei 50 % – 12 porų ir mažiau nei 50 % – 3 poroms.

Visų 5 grupių bendra nuomonė nesutapo net 50 % tikslumu, bet atmetus išsiskiriančios nuomonės akademinų institucijų atstovų grupę, likusių 4 grupių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia 94 % ir yra stiprus.

15.4 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių oro transporto projektams ir verslui:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,15 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 4. Sąlyginai stipriausiai įvertino transporto verslo atstovai – 4,67 balo, silpniausiai – viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 3,80 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 82 %, transporto verslo atstovų – 40 %, mokslo institucijų atstovų – 65 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 60 %, kitų valstybių atstovų – 43 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 87 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 85 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 1 porai, daugiau nei 95 % – 5 poroms, daugiau nei 90 % – 7 poroms, daugiau nei 70 % – 13 porų, daugiau nei 50 % – 14 porų ir mažiau nei 50 % – 1 porai.

Visų grupių nuomonių pagrįstas panašumas sutapo vos 75 % patikimumu, todėl negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp 5 visų grupių. Atmetus transporto verslo atstovų ir kitų valstybių atstovų grupes, kurių nuomonės sąlyginai skiriasi nuo likusių 3 grupių, bet yra panašios tarpusavyje, lieka 3 grupės, kurių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia 88 % ir yra sąlyginai stiprus.

15.5 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių Klaipėdos jūrų uostui:

- 1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;
- 2 balai – turės neigiamos įtakos;
- 3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;
- 4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;
- 5 balai – neturės neigiamos įtakos.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,21 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 4. Sąlyginai stipriausiai įvertino su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės – 4,50 balo, silpniausiai – viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 3,50 balo

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 40 %, transporto verslo atstovų – 96 %, mokslo institucijų atstovų – 73 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 79 %, kitų valstybių atstovų – 99 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 88 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 93 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 3 poroms, daugiau nei 95 % – 7 poroms, daugiau nei 90 % – 10 porų, daugiau nei 70 % – 13 porų, daugiau nei 50 % – 14 porų ir mažiau nei 50 % – 1 porai.

Visų grupių nuomonės pagrįstas panašumas sutapo viršijant vos 75 % patikimumo ribą, tad negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp visų 5 grupių. Atmetus viešojo administravimo sektoriaus atstovų grupę, kurios nuomonė sąlyginai stipriai skiriasi, likusių 4 grupių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia nemažiau 93 %, tad bendras nuomonių panašumas yra stiprus.

15.6 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių logistikos ir krovinių vežimo verslui:

- 1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;
- 2 balai – turės neigiamos įtakos;
- 3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;
- 4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;
- 5 balai – neturės neigiamos įtakos.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,26 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 4. Sąlyginai stipriausiai įvertino mokslo institucijų atstovai – 5,00 balai, silpniausiai – viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 3,60 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 93 %, transporto verslo atstovų – 99 %, mokslo institucijų atstovų – 88 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 54 %, kitų valstybių atstovų – 100 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 96 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 96 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 9 poroms, daugiau nei 95 % – 10 porų, daugiau nei 90 % – 11 porų, daugiau nei 70 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonė sutapo ir pagrįstas panašumas viršija 84 % patikimumo ribą, todėl galima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja visų 5 grupių bendras požiūris.

15.7 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių geležinkelių liberalizavimui:

- 1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;
- 2 balai – turės neigiamos įtakos;
- 3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;
- 4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;
- 5 balai – neturės neigiamos įtakos.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 4,30 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 4. Sąlyginai stipriausiai įvertino transporto verslo atstovai – 4,60 balo, silpniausiai – mokslo institucijų atstovai – 3,67 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 97 %, transporto verslo atstovų – 96 %, mokslo institucijų atstovų – 58 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 100 %, kitų valstybių atstovų – 82 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 94 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 97 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 6

poroms, daugiau nei 95 % – 10 porų, daugiau nei 90 % – 11 porų, daugiau nei 70 % – 14 porų, daugiau nei 50 % – visoms 15 porų.

Visų grupių nuomonė sutapo, pagrįstas panašumas viršija 89 % patikimumo ribą, todėl galima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja bendras požiūris visoms 5 grupėms.

15.8 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių verslo santykiams su kaimyninėmis šalimis, turinčiomis plačiosios vėžės geležinkelį:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

Visų grupių vidutinis įvertinimas siekė 3,79 balo iš 5 galimų, todėl bendra vidutinė nuomonė – 4. Sąlyginai stipriausiai įvertino viešojo administravimo sektoriaus atstovai – 4,10 balo, silpniausiai – kitų valstybių atstovai – 3,33 balo.

Pavienių grupių nuomonių „persidengimas“ lyginant su likusiųjų grupių vidutine nuomone: viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 70 %, transporto verslo atstovų – 87 %, mokslo institucijų atstovų – 59 %, su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių – 28 %, kitų valstybių atstovų – 40 %. Vidutinis patikimumo lygis, kad šiuo klausimu kiekvienos atskiros grupės nuomonė nėra atsitiktinė ir yra suderinta su kitų grupių sumine nuomone: 80 % (pagal Gauso/normalųjį skirstinį), 83 % (pagal Stjudento skirstinį). Patikimumas, kad grupių porų (iš 15 galimų) nuomonių sutapimas pagal Stjudento skirstinį nėra atsitiktinis, siekia: daugiau nei 99 % – 1 porai, daugiau nei 95 % – 2 poroms, daugiau nei 90 % – 5 poroms, daugiau nei 70 % – 12 porų, daugiau nei 50 % – 13 porų ir mažiau nei 50 % – 2 poroms.

Visų grupių nuomonių pagrįstas panašumas sutapo vos 64 % patikimumu, tad negalima teigti, kad šiuo klausimu egzistuoja stipri bendra nuomonė tarp 5 visų grupių. Atmetus su transportu nesusijusių atsitiktinių žmonių ir kitų valstybių atstovų grupes, kurių nuomonės sąlyginai skiriasi nuo likusių 3 grupių, bet yra panašios tarpusavyje, lieka 3 grupės, kurių nuomonių neatsitiktinio panašumo patikimumas siekia 87 % ir yra sąlyginai stiprus.

Papildomai pateikti respondentų pasiūlymai:

- visi numatyti projekto terminai techniniam projektavimui, teritorijų planavimui ir statybai yra nerealūs ir neįgyvendinami;
- labai svarbu yra sukurti viešojo ir privataus kapitalo partnerystės sąlygas, pritraukti privačius investuotojus, sinergiškai panaudoti infrastruktūros statybos bendrovių, logistikos įmonių ir koncesijos investuotojų pajėgas projektui įgyvendinti;
- sumažinti projekto finansavimo modelyje ES lėšas infrastruktūros projektams skirstančių ir administruojančių institucijų skaičių.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. APIBENDRINIMAS IR IŠVADOS

1. „Rail Baltica“ – tai geležinkelio infrastruktūros projektas, kurio esmė – per transporto mazgą Varšuvoje plėtoti aukštos kokybės keleivių ir krovinių transporto jungtis tarp Baltijos valstybių ir kitų ES šalių. Pagerinus geležinkelio jungtis bus sumažintos spūstys Europos keliuose ir bus galima geriau susisiekti su Baltijos valstybėmis bei joms pačioms tarpusavyje. Ilgalaikis visuotinio projekto „Rail Baltica“ tikslas – visapusiškai įgyvendinti principus, susijusius su įvairių rūšių transporto derinimu, sąveika, patikimumu, sauga, saugumu, sudaryti palankias sąlygas naudoti mažiausiai aplinkai kenkiančio transporto rūšis.

2. Pirminė projekto koncepcija atsirado 1992 m. 1999 m. LRV nutarimu buvo patvirtinta ištiesintos ir trumpesnės europinio standarto geležinkelio trasos kryptis naujoje vietoje nuo Lietuvos ir Lenkijos valstybių sienos iki Kauno prieigų. Dėl finansavimo ir žemės išpirkimo problemų bei siekiant pradėti eksploatuoti europinio geležinkelio jungtį Europos Parlamento ir Tarybos direktyvose numatytais terminais, 2009 m. planuojama trasa buvo pakeista taip, kad eitų lygiagrečiai esamai rusiškos vėžės geležinkelio trasei (tame pačiame žemės koridoriuje) ir 2010 m. prasidėjo projektavimo ir statybos darbai.

3. Projekto vykdytojas – AB „Lietuvos geležinkeliai“, projekto finansavimo šaltiniai – ES Sanglaudos ir TEN-T fondai, Lietuvos Respublikos nacionalinis biudžetas bei bendrovės nuosavos lėšos. Projektas įgyvendinamas etapais, vykdant atskirų geležinkelio ruožų tarp pagrindinių stočių projektavimo ir statybos darbus.

4. Sėkmingam kiekvieno „Rail Baltica“ projekto etapo įgyvendinimui būtinas detalus įgyvendinimo veiklų planavimas, kurio pagrindinės gairės yra:

- lanksti projekto įgyvendinimo valdymo struktūra, kuri būtų pritaikoma kintančioms aplinkybėms, kurios iškyla projekto įgyvendinimo metu;
- aiškus projekto tikslų, įgyvendinimo etapų, laukiamų rezultatų supratimas, apibrėžimas ir laikymasis;
- informacijos tėkmės srautų kontrolė;
- pakankami ištekliai (finansiniai, darbo jėgos, medžiagų ir pan.) visoms projekto etapo veiklos įvykdyti;
- projekto įgyvendinimo procesų ir rezultatų stebėseną, rizikos valdymas, naudojant įvairius informacijos šaltinius ir rodiklius;
- dvipusis ryšys su visuomene, kuris įtraukia visas projekto įgyvendinimu suinteresuotas šalis;
- įvairių visuomenės grupių poreikių išsiaiškinimas ir įvertinimas.

5. Šiuo metu ryšių su visuomene procesas apsiriboja teisės aktų numatyta viešinimo procedūra, kuri daugiau ar mažiau yra vienpusė ir tik supažindina visuomenę su projekto įgyvendinimo būkle. Nesant išsamesnės ryšių su visuomene strategijos, pastangos palaikyti šiuos ryšius yra vykdomos nesistemiškai, neapsibrėžus tikslų ir numatomų rezultatų, neįvertinus:

- potencialios naudos (skaidrumas, politinis stabilumas, unikalūs nauji pasiūlymai, išteklių ekonomija, orientavimasis į opiausius klausimus ir pan.);
- žalos, (potencialūs skundai ir ieškiniai, politinis nestabilumas, visuomenės apatija, informacijos sklaidos priemonių „puolimas“ ir pan.), kurios būtų galima išvengti.

6. Siūlymas – kartu su projekto planavimo ir įgyvendinimo procesams sukurti ir vykdyti ryšių su visuomene palaikymo strategiją. Siūlomas jos įgyvendinimo metodas – atskirų visuomenės „fokus“ grupių nuomonės apie „Rail Baltica“ projektą ir jo įgyvendinimo procesą tyrimas (anketavimo būdu):

6.1. Ryšių su visuomene strategija – tai planavimo ir veiklos procesas, kuriuo siekiama identifikuoti visų suinteresuotų šalių susidomėjimą projektu, jų poreikius ir lūkesčius. Tai dvipusė komunikacija, kuri sukuria mechanizmą keistis informacija ir skatinti suinteresuotų šalių bendravimą su projekto įgyvendinimo grupe. Pagrindiniai strategijos elementai:

- ryšių su visuomene strategijos subjektų identifikavimas;
- ryšių su visuomene strategijos objektų identifikavimas;
- ryšių su visuomene įrankiai ir metodai;
- ryšių su visuomene veiksmų tvarkaraštis;
- strategijai reikalingų išteklių paskirstymas;
- gautos informacijos efektyvus panaudojimas ir integravimas į projekto planavimo ir įgyvendinimo procesus tinkamu metu.

6.2. Ryšių su visuomene strategijos įgyvendinimo įrankis – anketinė apklausa. Ši apklausa atliekama periodiškai arba po didesnių įvykių projekto planavimo ir įgyvendinimo procesuose. Apklausos subjektai – įvairios visuomenės grupės, organizacijos, asociacijos ir pan., kurios yra suinteresuotos projekto įgyvendinimu. Apklausos objektai – tai visi projekto įgyvendinimo aplinkos elementai, kuriais žmonės gali išreikšti savo nuomonę bei teikti pasiūlymus:

- numatoma projekto nauda ir tikslai;
- projekto koncepcija;
- kaina ir finansavimo šaltiniai;
- įgyvendinimo terminai ir forma;

- aplinkos elementai, kurie daro projekto įtaką projekto įgyvendinimui arba yra veikiami paties projekto atsiradimo;
- visuomenės nuomonė apie projektą įgyvendinančios institucijos kompetenciją;
- suformuota viešoji nuomonė apie projektą;
- suinteresuotų visuomenės grupių įtraukimo į projekto įgyvendinimą lygis;
- projekto konkurencingumo galimybės;
- visuomenės pastabos ir pasiūlymai dėl projekto įgyvendinimo.

7. Atlikto visuomenės grupių tyrimo tikslas – nustatyti nuomonių suderinamumo lygį tarp 5 skirtingų respondentų grupių. Atsakymai buvo analizuojami naudojant koreliacinę analizę, Kandelio ir Friedmano testus tam, kad būtų nustatyta vidutinė nuomonė ir kiekvienos grupės atskiros nuomonės nukrypimas nuo vidutinės, išryškinant tos grupės specifiką, bei įrodyta, kad nuomonių sutapimas nėra atsitiktinis.

8. Nuomonių tyrimo rezultatai (1 lentelė):

1 lentelė. Grupių nuomonės palyginimas su vidutine nuomone

Klausimo Nr.	Klausimas	Vidutinis atsakymas	Viešojo administravimo sektoriaus atstovai	Transporto verslo atstovai	Mokslo institucijų atstovai	Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės	Kitų valstybių atstovai
4	Projekto daroma įtaka įvairiems aplinkos veiksniams	Didelė	Daugiau	Mažiau	Daugiau	Daugiau	Mažiau
5	Patraukliausia „Rail Baltica“ koncepcija	Nauja trasa iki Talino	Ne	Taip	Ne	Taip	Ne
6	Projekto įgyvendinimo pradžia	Pavėluota	Taip	Taip	Taip	Taip	Taip
7	Projektui daroma įtaka	Didelė	Daugiau	Daugiau	Mažiau	Mažiau	Mažiau
8	Formuojamas projekto įvaizdis	Prieštaras	Taip	Taip	Ne	Taip	Ne
9	„Rail Baltica“ geležinkelio konkurencingumas	Vidutinis	Daugiau	Mažiau	Mažiau	Daugiau	Mažiau
10	Aplinka projektui įgyvendinti Lietuvoje	Vidutiniškai tinkama	Daugiau	Mažiau	Daugiau	Daugiau	Daugiau
11	Projekto finansavimo modelis	ES fondų dalis turėtų būti didesnė	Taip	Taip	Taip	Taip	Ne
12	Ar projektas bus naudingas geležinkelių operatoriams	Taip	Ne	Ne	Taip	Taip	Taip
13	Ar AB "Lietuvos geležinkeliai" – tinkamas projekto vykdytojas	Taip	Ne	Taip	Taip	Taip	Taip
14	Kokiu lygiu į projekto vykdymą įtrauktas verslas	Įtrauktas vidutiniškai	Daugiau	Mažiau	Mažiau	Daugiau	Mažiau
15	Ar projekto įgyvendinimas sukels neigiamų pasekmių	Labai nedaug neigiamų pasekmių	Mažiau	Daugiau	Mažiau	Daugiau	Mažiau

Lentelėje parodyta vidutinė visų respondentų nuomonė kiekvienu klausimu ir atitinkamai kiekvienos grupės nuomonės santykis su vidutine (arba balais vertinamo klausimo surinktų balų kiekio santykis su vidutiniu, arba klausimų, kuriuose reikėjo pasirinkti vieną iš atsakymų, dažniausiai pasirinkto atsakymo sutapimas su grupės dažniausiai pasirinktu atsakymu):

8.1. Viešojo administravimo sektoriaus atstovai buvo labiausiai esamą projekto koncepciją palaikanti grupė, kurios vidutiniai atsakymai skalėje buvo arčiausiai maksimaliai geriausios reikšmės. Šios grupės atstovams yra labiausiai prieinama išsami, įvairiapusiška ir objektyvesnė informacija apie projektą, jiems lengviau pateikti savo požiūrį žiniasklaidai, todėl optimistinis požiūris padeda formuoti ir užtikrinti politinį stabilumą ir palaikymą projekto įgyvendinimo progresui.

8.2. Transporto verslo atstovai rinkdavosi atsakymus, kurie buvo „silpnesni“ nei vidutinė nuomonė. Viena vertus, tai rodo kelių transporto verslo atstovų mažiau teigiamą požiūrį į projektą dėl atsirasiančios konkurencinės priešpriešos, o antra – tai rodo ir mažesnę jų susidomėjimą projekto potencialu. Tai neraminantis požiūris, nes būtent transporto verslas turės kurti didžiausią projekto pridėtinę vertę.

8.3. Mokslo institucijų atstovai rinkdavosi atsakymus, kurie buvo „silpnesni“ nei vidutinė nuomonė. Tai rodo, kad Lietuvos mokslininkai, besispecializuojantys transporto srityje, yra per mažai įtraukiami į didelių valstybinių projektų įgyvendinimo procesą, jų domėjimasis projektu ir įtaka nėra skatinami. Šis atotrūkis sukuria situaciją, kai mokslininkai negali pagrįstai teigti, kad projektas bus toks pat sėkmingas, kaip yra deklaruojama, todėl ir jų nuomonė yra kritiškesnė.

8.4. Su transportu tiesiogiai nesusiję atsitiktiniai žmonės rinkosi atsakymus, kurie buvo optimistiškesni nei vidutinė nuomonė. Šiuos žmones informacija pasiekia dažniausiai iš informacijos sklaidos priemonių – radijo, televizijos, interneto ir panašiai, kuriuose dažniausiai atspindima viešojo administravimo sektoriaus atstovų nuomonė. Dėl šios priežasties transporto politikos tiesiogiai nelemenčių žmonių susiformavusi nuomonė mažai skiriasi nuo oficialiai transporto politiką formuojančių valstybės pareigūnų nuomonės.

8.5. Kitų valstybių atstovų nuomonė buvo išsiskirianti ir pati kritiškiausia. Tai sukuria įspūdį, kad projektas už Lietuvos ribų neturi tokio ekonomiškai bei politiškai išskirtinio ir turinčio didelį potencialą projekto įvaizdžio. Nuomonės išskirtinumas yra toks, kad kitų valstybių atstovai mažiau tiki geležinkelio, kaip transporto rūšies, galimybe būti itin konkurencingai ir pasiekti tokių tikslų, kokie dabar yra deklaruojami „Rail Baltica“ projektui.

9. Nuomonių suderinamumas aukštu patikimumo lygiu rodo, kad įvairių tirtų grupių nuomonių panašumas nėra atsitiktinis ir formuojamas tų pačių arba labai panašių motyvų. Šių motyvų išskyrimas ir tikslingas akcentavimas teigiamu aspektu projekto viešinimo metu leistų gerokai efektyviau užsitikrinti palaikymą tarp konkrečių visuomenės grupių:

9.1. Grupių nuomonių panašumas su bendra likusių grupių nuomone

- Viešojo administravimo sektoriaus atstovų – 68 %; (neatsitiktinio panašumo patikimumas – 79 %);
- Transporto verslo atstovų – 76 %; (neatsitiktinio panašumo patikimumas – 86 %);
- Mokslininkų – 67 %; (neatsitiktinio panašumo patikimumas – 78 %);
- Atsitiktinių žmonių – 75 %; (neatsitiktinio panašumo patikimumas – 85 %);
- Kitų valstybių atstovų – 57 %; (neatsitiktinio panašumo patikimumas – 68 %).

9.2. Tarp dviejų respondentų grupių nuomonių palyginimas tyrimo metu buvo galimas tarp 630 porų (42 klausimai ir jų dalys ir 15 ryšių tarp pavienių grupių kiekvieno klausimo atveju). Iš jų:

- 109 (17,3 proc.) porų nuomonės neatsitiktinio panašumo patikimumas – 99 proc. ir didesnis;
- 245 (38,9 proc.) porų nuomonės neatsitiktinio panašumo patikimumas – 95 proc. ir didesnis;
- 341 (54,1 proc.) porų nuomonės neatsitiktinio panašumo patikimumas – 90 proc. ir didesnis;
- 465 (73,8 proc.) porų nuomonės neatsitiktinio panašumo patikimumas – 70 proc. ir didesnis;
- 526 (83,5 proc.) porų nuomonės neatsitiktinio panašumo patikimumas – 50proc. ir didesnis;
- 109 (16,5 proc.) porų nuomonės neatsitiktinio panašumo patikimumas mažesnis nei 50 proc.

9.3. Nuomonių suderinamumas tarp kelių grupių:

- tarp visų 5 respondentų grupių nuomonių neatsitiktinis sutapimas 99 proc. patikimumu nepasitaikė nei karto, 95 proc. patikimumu – 5 klausimuose, 90 proc. patikimumu – 7 klausimuose, 82 proc. patikimumu – 13 klausimų, 70 proc. patikimumu – 20 klausimų ir 27 klausimuose – 50 proc. ar didesniu patikimumu;
- tarp 4 respondentų grupių nuomonių neatsitiktinis sutapimas 99 proc. patikimumu pasitaikė 1 kartą, 95 proc. patikimumu – 3 klausimuose, 90 proc. patikimumu – 8 klausimuose, 82

proc. patikimumu – 11 klausimų, 70 proc. patikimumu – 14 klausimų ir 14 klausimų – 50 proc. patikimumu;

- tarp 3 respondentų grupių nuomonių neatsitiktinis sutapimas 99 proc. patikimumu pasitaikė 3 kartus, 95 proc. patikimumu – 6 klausimuose, 90 proc. patikimumu – 5 klausimuose, 82 proc. patikimumu – irgi tik 7 klausimuose, 70 proc. patikimumu – 3 klausimuose ir 4 klausimuose – 50 proc. patikimumu;
- tarp tik 2 respondentų grupių nuomonių neatsitiktinis sutapimas 99 proc. patikimumu pasitaikė 5 kartus, 95 proc. patikimumu – 4 klausimuose, 90 proc. patikimumu – 6 klausimuose, 82 proc. patikimumu – 7 klausimuose, 70 proc. patikimumu – 6 klausimuose ir 2 klausimuose – 50 proc. patikimumu.

2. PASIŪLYMAI

1. Užtikrinti, kad planuojant ar įgyvendinant didelį projektą, o ypač pripažintą valstybei svarbiu ekonominiu projektu, būtų sukuriamas vienokios ar kitokios formos ryšių su visuomene strategija, garantuojanti nuolatinį ryšį su visomis suinteresuotomis šalimis. Strategijos modelis turi būti orientuotas į mechanizmo, leidžiančio visuomenei nesudėtingai pateikti savos pastabas, lūkesčius ir pasiūlymus, o projekto vykdytojui lengvai apdoroti gautus rezultatus, sukūrimą ir plėtojimą.
2. Vykdyti projekto viešinimo kampanijas, kurios būtų orientuotos į skirtingas tikslines grupes, naudojant tai grupei aktualius argumentus, bei siekti, kad kiekvienas argumentas būtų pateiktas taip, kad sudomintų kuo daugiau visuomenės grupių.
3. Atlikti išsamias visuomenės grupių atstovų apklausas ir panaudoti gautus rezultatus viešinimo strategijai plėtoti ir vykdyti. Strategija turėtų būti paremta tos grupės rezultatais, kurios atstovai projekto tikslus, koncepciją ir įgyvendinimo eigą vertino optimistiškiausiai.
4. Perteikiant viešojo administravimo sektoriaus atstovų nuomonę visuomenei, pagrįsti išsakomus argumentus konkrečiais grįžtamojo ryšio rezultatais, kad visuomenė nevertintų pateiktos informacijos kaip politinės retorikos ar nepagrįstos agitacijos išleisti valstybės biudžeto lėšas nebūtiniems projektams, o suvoktų savo įtaką visiems projekto etapams.
5. Parengti teisinę bazę ir mechanizmą privačiam verslui ne tik atlikti geležinkelio projektuotojo ar statytojo vaidmenį, bet ir tapti geležinkelio objektų dalininku, taip skatinant privataus verslo ir viešojo sektoriaus partnerystę. Tokiu atveju verslas pats taptų labiau suinteresuotas didinti susidomėjimą projektu.
6. Viešinimo proceso metu atsisakyti agresyviai akcentuoti, kad „Rail Baltica“ geležinkelis taps konkurentu automobilių kelių transporto verslui ir perims iš jų nemenką dalį krovinių. Dėl konkurencijos baimės toks požiūris skatina įtakingus automobilių kelių transporto verslo atstovus nepalaikyti projekto įgyvendinimo. Efektyvesnis sprendimas būtų pristatyti „Rail Baltica“ kaip partnerį kelių transportui, kuris padėtų mažinti vežimo sąnaudas bei suformuotų papildomą kiekį krovinių pervežti mažesniais atstumais į/iš intermodalinių terminalų galutiniam vartotojui.
7. Skatinti nepriklausomų Lietuvos mokslininkų domėjimąsi projekto tikslais ir įgyvendinimo eiga, įtraukti jų atstovus į darbo grupes ir priežiūros organus, kviesti į konferencijas, seminarus ir skatinti pareikšti savo idėjas bei pasiūlymus.

8. Atlikus visuomenės apklausos tyrimą, gautus palankius rezultatus skelbti viešai. Paprastai plačioji visuomenė linkusi pasirinkti ekstremalesnę, tačiau vienakryptę nuomonę, nei skelbiama vidutinė. Taigi, bus galima tikėtis, kad bendras visuomeninis projekto palaikymas didės.
9. Užsiimti aktyvesne viešinimo ir rinkodaros strategija užsienyje ieškant potencialių investuotojų ir geležinkelio naudotojų, kurie užsiimtų lobistine veikla, remiant ir skatinant projekto įgyvendinimą.

INFORMACIJOS ŠALTINIAI

1. 2004-04-29 *Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr.884/2004/EB "Dėl 1996 m. sprendimo Nr.1692/96/EB "Bendrijos gairės dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros" pakeitimo"*(OL 2004 L 167) [interaktyvus]. 2004. Briuselis. [žiūrėta 2010 02 20]. Prieiga per internetą:
<<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:EN:PDF>>
2. 2007-2013 m. *ekonomikos augimo veiksmų programa*. [interaktyvus]. 2007. Vilnius. [žiūrėta 2010 05 20]. Prieiga per internetą:
<http://www.esparama.lt/ES_Paramas/strukturines_paramos_2007_1013m._medis/titulinis/files/2VP_EA_2007-07-05.pdf>
3. 2007-2013 m. *Sanglaudos skatinimo veiksmų programa*. [interaktyvus]. 2007. Vilnius. [žiūrėta 2010 05 20]. Prieiga per internetą:
<http://www.esparama.lt/ES_Paramas/strukturines_paramos_2007_1013m._medis/titulinis/files/3VP_SS_2007-07-05.pdf>
4. *Annual 2007-2008 Activity Report by European Coordinator Pavel Telička*. [interaktyvus]. 2008. Briuselis. [žiūrėta 2010 03 20]. Prieiga per internetą:
<http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_en.htm>
5. *Annual Activity Report 2009-2010 for PP27 „Rail Baltica“ axis Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki‘ by European Coordinator Pavel Telička*. [interaktyvus]. 2010. Briuselis [žiūrėta 2010 08 05]. Prieiga per internetą:
<http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_en.htm>
6. *BALTOJI KNYGA. Europos transporto politika 2010 metams: laikas priimti sprendimą*, COM (2001) 370. 2001. Briuselis. Europos bendrijų komisija.
7. *Bendrijos finansinės pagalbos transeuropinio transporto tinklo plėtros projektams įgyvendinti Lietuvoje administravimo taisyklės*. [interaktyvus]. 2007. Vilnius. Valstybės žinios, 2010, Nr. 54-2670. [žiūrėta 2010 11 15]. Prieiga per internetą:
<http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=301546>
8. *Briuselis vėl spęs „Rail Baltica“ likimą*. Transportas , 2009 nr. 5 (15)
9. *Declaration of Intent of the Ministers Responsible for Transport of Poland, Lithuania, Latvia, Estonia and Finland on the TEN-T Priority Project No 27 „Rail Baltica“*. 2006. Briuselis
10. *Declaration of Ministers of Transport of Lithuania, Latvia and Estonia on the development of the Transport Corridor No 1*. 2006. Trakai
11. *Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 680/2007, nustatantis bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo transeuropinių transporto ir energetikos tinklų*

- srityse.[interaktyvus]. 2007. Briuselis. [žiūrėta 2010 11 15]. Prieiga per internetą:
<http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=52737>
12. *Europos standarto geležinkelio Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena–Marijampolė–Kaunas 0,0-85,1 km. Privalomieji dokumentai statiniui rengti. Specialusis planas, II tomas „Geležinkelio trasa“*. AB „Kelprojektas“. 1998. Kaunas
13. Geležinkelio „Rail Baltica“ galimybių studija (Feasibility Study on „Rail Baltica“ Railways) Svarbiausios išvados ir rekomendacijos. [interaktyvus]. COWI AS. 2007. [žiūrėta 2009 12 05]. Prieiga per internetą:
<http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/rado_en.htm>
14. *Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija*. [interaktyvus]. 2005. Vilnius. Valstybės žinios, 2005-06-28, Nr. 79-2860. [žiūrėta 2010 01 16]. Prieiga per internetą: <
[http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=258496&p_query=Ilgalaik %EB %20\(iki %202025 %20met %F8\) %20Lietuvos %20transporto %20sistemos %20pl %EBtros %20strategija&p_tr2=2](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=258496&p_query=Ilgalaik%EB%20(iki%202025%20met%F8)%20Lietuvos%20transporto%20sistemos%20pl%EBtros%20strategija&p_tr2=2)>
15. *Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas*. 2005. Vilnius. Valstybės žinios, 2005, Nr. 84-3105
16. *Lietuvos Respublikos Seimo Europos reikalų komiteto sprendimas dėl vyriausybės planuojamų priemonių, spartinančių „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimą*. [interaktyvus]. 2009. Vilnius. [žiūrėta 2010 05 20]. Prieiga per internetą:
<http://www3.lrs.lt/pls/inter/w5_show?p_r=7086&p_d=93292&p_k=1>
17. *Lietuvos Respublikos statybos įstatymas*. 2010. Vilnius. Valstybės žinios, 2010, Nr. 84-4401
18. *Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas*. 2004. Vilnius. Valstybės žinios, 2004, Nr.21-617
19. *Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymas*. 2010. Vilnius. Valstybės žinios, 2010, Nr.25-1174
20. *Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 metų veiklos ataskaita*. [interaktyvus]. 2007. Vilnius. [žiūrėta 2010 01 16]. Prieiga per internetą:
<www3.lrs.lt/pls/inter/w5_show?p_r=959&p_d=65791&p_k=1>
21. *Lietuvos strateginis nacionalinis geležinkelių plėtros planas 2005-2015 metams*. 2004. Vilnius
22. *Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikė strategija*. [interaktyvus] 2002. Vilnius. [žiūrėta 2010 02 22]. Prieiga per internetą:
<www.ukmin.lt/files/Docs/Ilgalaik/galutine040121.doc>
23. *LRV nutarimas Nr. 1139 dėl atsakomybės ir funkcijų paskirstymo tarp institucijų, įgyvendinant Lietuvos 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategiją ir veiksmų programas, taisyklių patvirtinimo*. [interaktyvus]. 2009.

- Vilnius. Valstybės žinios, 2009, Nr. 152-6836.[žiūrėta 2010 03 20]. Prieiga per internetą:
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=362158
24. *LRV nutarimas Nr.1132 dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. kovo 31 d. nutarimo nr. 341 „dėl Europos standarto geležinkelio „Rail Baltica“ trasos projektavimo ir įgyvendinimo darbų koordinavimo“ pakeitimo*. [interaktyvus]. 2005. Vilnius. Valstybės žinios. 2005. Nr. 127-4555. [žiūrėta 2010 02 22]. Prieiga per internetą:
<http://www.lrvk.lt/bylos/Teises_aktai/2005/10/5546.doc>
25. *LRV nutarimas Nr.1802 dėl neatidėliotinų veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, plano patvirtinimo*. 2009. Vilnius. Valstybės žinios, 2009, 158-7188
26. *LRV nutarimas Nr.341 dėl Europos standarto geležinkelio „Rail Baltica“ trasos projektavimo ir įgyvendinimo darbų koordinavimo*. [interaktyvus]. 2005. Vilnius. Valstybės žinios. 2005. Nr. 44-1416.[žiūrėta 2010 02 22]. Prieiga per internetą:
<http://www.lrvk.lt/bylos/Teises_aktai/2005/03/4518.doc>
27. *LRV nutarimas Nr.371 dėl projekto „Rail Baltica“, pripažinimo valstybei svarbiu ekonominiu projektu*. 2010. Vilnius. Valstybės žinios, 2010, Nr.41-1965
28. *LRV nutarimas Nr.541 dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m.gruodžio 23 d. nutarimo Nr.1802 „Dėl neatidėliotinų veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, plano patvirtinimo“ pakeitimo*. 2010. Vilnius. Valstybės žinios, 2010, Nr.58-2841
29. *Memorandum of Understanding between the Minister of Transport and Communications of Republic of Lithuania and the Minister of Transport of the Republic of Poland on the border crossing point of the interstate border and the cross-border section of „Rail Baltica“*. 2007. Vilnius
30. *Memorandum of Understanding between the Minister of Transport and Communications of Republic of Lithuania and the Minister of Transport and Communications of the Republic of Latvia on the border crossing point of the interstate border and the cross-border section of „Rail Baltica“*. 2007. Ryga
31. *Memorandum of Understanding on the development of the Crete Corridor No 1*. 1996. Briuselis
32. *Mid-Term Review of the 2007-2013 TEN-T Multi-Annual Work Programme Project Portfolio*. [interaktyvus]. 2010. Briuselis. [žiūrėta 2010-11-08]. Prieiga per internetą:
<http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/mid-term_review/2007-2013_map_project_portfolio_review.htm>
33. *Nacionalinė bendroji strategija: Lietuvos 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategija konvergencijos tikslui įgyvendinti*. [interaktyvus]. 2007. Vilnius. [žiūrėta 2010 05 20]. Prieiga per internetą:
<http://www.esparama.lt/ES_Paramas/strukturines_paramos_2007_1013m._medis/titulinis/files/Strategija_2007-03-30.pdf>

34. *Nacionalinė Lisabonos strategijos įgyvendinimo programa*. [interaktyvus]. 2005. Vilnius. Valstybės žinios, 2005-11-26, Nr. 139-5019. [žiūrėta 2010 01 16]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=266311&p_query=Nacionalin%C4%97%20Lisabonos%20strategijos%20%C4%AFgyvendinimo%20programa>
35. *Nauja Europinės vėžės geležinkelio linija nuo Lenkijos–Lietuvos sienos iki Kauno ir multimodalinis centras. Projekto pagrindimas, galutinė ataskaita*. ALAnet Global Consortium. 2003. Pristatyta Vilniuje
36. *Prague Declaration on an All European Transport Policy*. [interaktyvus]. 1991. Praha. [žiūrėta 2010 02 20]. Prieiga per internetą: <<http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/paneurop/pdf/DeclPrag91.pdf>>
37. *Priority Project 27 „Rail Baltica“ axis: Warsaw–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinki*. [interaktyvus]. 2010. Briuselis [žiūrėta 2010 03 20] Prieiga per internetą: <http://tentec.europa.eu/en/tent_projects/30_priority_projects/priority_project_27/priority_project_27.htm>
38. „*Rail Baltica*“ – *Pirmojo intermodalinio terminalo ir pereinamosios stoties tarp skirtingų vėžių konceptualaus projektavimo studija*. Scott Wilson. 2008.
39. „*Rail Baltica*“ *projekto perspektyvos*. Transportas, 2009 nr. 9 (19)
40. *Second Pan-European transport conference Crete. Declaration*. [interaktyvus]. 1994. Graikija. [žiūrėta 2010 02 20]. Prieiga per internetą: <<http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/paneurop/pdf/DeclCrete94.pdf>>
41. *Stojimo į Europos Sąjungą sutartis, II priedas "Techninės adaptacijos", 8 skyrius "Transporto politika", F dalis "Transeuropinis transporto tinklas"* [interaktyvus]. 2003. Briuselis. [žiūrėta 2010 01 29]. Prieiga per internetą: <http://www.europarl.europa.eu/enlargement_new/treaty/default_en.htm>
42. Telička, P. *Laiškas susisiekimo ministrui E. Masiuliui*. 2009. Briuselis
43. *TENCONNECT Study: Traffic flow: Scenario, Traffic Forecast and Analysis on the TEN-T, Taking into Consideration the External Dimension of the Union*. Final report. Tetraplan A/S. 2009.
44. *Tiekėjų kvalifikacijos vertinimo metodinės rekomendacijos*. 2009. Vilnius. Valstybės žinios, 2009, Nr.39-1505
45. *Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros bendrai finansuojamo transporto sektoriaus projekto Nr.: 2006-LT-92401-S administraciniai ir techniniai duomenys*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2010 01 21]. Prieiga per internetą: <<http://www.tid.lt/disabled/lt/pages/view/?id=555>>
46. *Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros bendrai finansuojamo transporto sektoriaus projekto 2007-LT-27040-S administraciniai ir techniniai duomenys*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2010 01 21]. Prieiga per internetą: <[duomenys:http://www.tid.lt/lt/pages/view/?id=557](http://www.tid.lt/lt/pages/view/?id=557)>

47. *Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros bendrai finansuojamo transporto sektoriaus projekto 2007-LT-27030-P administraciniai ir techniniai duomenys*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2010 01 21]. Prieiga per internetą: <<http://www.tid.lt/disabled/lt/pages/view/?id=558>>
48. *Transeuropinis transporto tinklas: Europos Komisija siekia pagreitinti pagrindinių kelių statybą*. [interaktyvus]. 2005. Briuselis. [žiūrėta 2010 05 20]. Prieiga per internetą: <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/977&format=PDF&aged=1&language=LT&guiLanguage=en>>
49. *Tranzito komiteto 2004-07-01 posėdžio protokolas Nr.TK-1, 1 klausimas dėl europinio standarto geležinkelio ir intermodalinio terminalo Kaune dislokacijos*. 2004. Vilnius
50. *Wismar Declaration on transnational spatial planning and development policies for the Baltic Sea Region to 2010*. 2001. Wismar

PRIEDAI

PROJEKTO „Rail Baltica“ ISTORIJA

1. 1991–1997 metai

Projekto idėjos ištaka galima laikyti 1991 m. spalio 29–31 dienomis vykusios pirmosios „Visos Europos transporto konferencijos“ (Pan-European Transport Conference) metu priimtą vadinamąją Prahos deklaraciją, kurioje pirmą kartą užsibrėžiamas tikslas: atgaivinti Centrinės ir Rytų Europos valstybių ekonomikas ir joms didelę įtaką darančią transporto infrastruktūrą, tuo siekiant geresnės šių šalių integracijos į Europos Bendriją“. Pagal šią deklaraciją rengiant 1992 m. nacionalinę transporto plėtros programą gimė pirminė „Rail Baltica“ koncepcija. Programa buvo patvirtinta 1994 m.

Kitas žingsnis – 1993 metais įkurta Lietuvos europinio standarto geležinkelio direkcija, kuriai buvo pavesta formuoti ir įgyvendinti europinio standarto geležinkelių tinklo sudarymo, tiesimo, priežiūros ir infrastruktūros plėtros darbų politiką. 1995 m. Lietuvos Respublikos Vyriausybė (toliau – LRV) ją pertvarkė į Transporto investicijų direkciją, kuriai, be kitų funkcijų, buvo pavesta organizuoti konkrečių projektų įgyvendinimą.

1994 m. gegužės 26 d. antrosios Visos Europos transporto konferencijos“ (Pan-European Transport Conference) metu priimta Kretos deklaracija, kurioje užsibrėžiamas tikslas sukurti transeuropinį transporto tinklą ir pasiūloma transporto koridorių koncepcija. Šie devyni transporto koridoriai, kurių bendras ilgis siekia 48.000 km (iš kurių 25.000 km yra geležinkelio ir 23.000 km kelių) turėjo tapti infrastruktūros plėtros prioritetais Vakarų, Centrinės ir Rytų Europos šalyse. I koridorius eina nuo Helsinkio per Taliną, Rygą, Kauną iki Varšuvos. Šio koridoriaus geležinkelio elementas – „Rail Baltica“. Koridoriaus geležinkelio elemento samprata apima geležinkelio infrastruktūrą, pagalbinius statinius, sienų kirtimo punktus, muitines ir skirtingų transporto rūšių sąveiką koridoriuje.

Jau 1995 m. birželio 30 d. LRV priėmė nutarimą Nr. 922 „Dėl europinio standarto geležinkelio tiesimo ruože Šeštakai (Lietuvos valstybės siena)–Kaunas projektavimo pagrindinių nuostatų“, kuris buvo pirmasis iš teisės aktų, įtvirtinančių Lietuvos siekį per savo teritoriją nusitiesti europinio standarto geležinkelį.

1997 m. gegužės 23 d. buvo priimtas LRV nutarimas Nr. 498 „Dėl europinio standarto geležinkelio Lietuvos–Lenkijos siena–Kaunas tiesimo“, kuriuo buvo suteiktas valstybės prioritetą europinio standarto geležinkelio „Lietuvos–Lenkijos valstybių siena–Kaunas“ tiesimo projektui, turinčiam ypatingą reikšmę Lietuvai integruojantis į Europos Sąjungą.

1997 m. birželio 19 d. Paryžiuje visos dalyvaujančios pusės pasirašė sutartį dėl kooperavimosi siekiant atnaujinti, rekonstruoti ir plėtoti geležinkelio liniją Helsinkis–Talinas–Ryga–Kaunas–Varšuva.

2. 1998 – 2002 metai

LRV nutarimais Nr. 1122 „Dėl europinio standarto geležinkelio Lietuvos–Lenkijos siena–Kaunas tiesimo“ (1997 m. spalio 13 d.) (šiuo nutarimu pripažinta, kad projektas įgauna valstybei svarbaus ekonominio projekto statusą) ir Nr. 234 „Dėl Europos standarto geležinkelio Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena–Marijampolė–Kaunas projektavimo“ (1998 m. vasario 24 d.) buvo duotas europinio standarto geležinkelio Lietuvoje tiesimo paruošiamųjų darbų startas. Pagal šiuos ir kitus nutarimus (1997 m. gegužės 27 d. nutarimas Nr. 519 ; 1997 m. gegužės 23 d. nutarimas Nr. 498) 1998 m. birželio 26 d. buvo pasirašyta sutartis „Europos standarto geležinkelis Lietuvos ir Lenkijos Respublikų valstybių siena–Marijampolė–Kaunas. Privalomieji dokumentai statinio projektui rengti“ tarp Transporto investicijų direkcijos ir VĮ „Transporto ir kelių tyrimo institutas“.

Pagal šią sutartį buvo suteiktos paslaugos, kurias galima suskirstyti į tokias grupes: teritorijų planavimo dokumentų paruošimas, statinio statybos pagrindimas, europinio standarto geležinkelio atviro konkurso dokumentų projektavimo darbams parengimas, poveikio aplinkai pirminis vertinimas, socialinis ir ekonominis vertinimas, viešas svarstymas.

Pagal šį projektą buvo planuojamos tokios geležinkelio trasos tarp Kauno ir Lietuvos–Lenkijos sienos charakteristikos:

- turėjo būti įgyvendinta dviejų pakopų trasos statyba. Pirmai pakopai planuojamas traukinių greitis – 160 km/h, galutinėje pakopoje – 250 km/h, nes projektavimo metu egzistavo didelės kliūtys iškart pasiekti didesnį greitį (adekvačių ruožų trūkumas, specialios įrangos poreikis, nauja signalizacijos sistema, didelės išlaidos eksploatacijai ir pan.). Geležinkelis turėjo būti dvikelis. Visas ruožas turėjo būti elektrifikuotas. Trasos ilgis tarp sienos ir Kauno – 96,5 km (ateityje dar 207,5 km link Latvijos sienos);
- geležinkelio trasa turėjo eiti pro Šeštokų, Mockavos stotis, pro Baraginės gyvenvietę šalia Marijampolės, tada į Rokelių geležinkelio stotį, toliau link Kauno, per Kauno hidroelektrinės užtvanką link Kėdainių, nuo kur ateityje eitų link Latvijos sienos. Visos paminėtos stotys turėtų būti rekonstruotos, kad pajėgtų priimti 700 m ilgio ir 2000 t svorio traukinius. Rokeliuose būtų statomas terminalas, kuris užtikrintų sąveiką tarp europinio ir rusiško standarto vėžių, kol naujoji vėžė nepratęsta iki Latvijos;
- buvo prognozuojama, kad 2015 m. per trasą važiuotų 26 krovininiai traukiniai (po 13 skirtingomis kryptimis) ir 4 keleiviniai traukiniai.

Pagal VI „Transporto ir kelių tyrimo institutas“ paruoštus dokumentus, 1999 m. lapkričio 11d. buvo priimtas LRV nutarimas Nr. 1273 „Dėl Europos standarto geležinkelio Lietuvos ir Lenkijos valstybės siena–Marijampolė–Kaunas trasos (0–85,1 km) tiesimo specialiojo plano sprendinių patvirtinimo“, (Žin., 1999, Nr. 97-2806). Po šio nutarimo turėjo prasidėti projektavimo ir geležinkelio statybos darbai, kurie būtų užbaigti 2002 m. iki Marijampolės, 2003 m. – iki Kauno. Visas projektas tuometinėmis kainomis turėjo kainuoti nuo 900 iki 1200 milijonų litų. Finansavimą būtų apsunkinę tai, kad tuo metu Lietuva nebuvo Europos Sąjungos narė, tad negalėjo pasinaudoti jos finansinės pagalbos fondais.

1999 m. gegužės 13 d. Lenkijos ir Lietuvos Transporto ministerijų atstovų susitikimo metu buvo pasirašyti europinio standarto geležinkelio trasos parametrų techninio suderinimo protokolai.

2000 m. COWI/GOPA tarptautinės bendrovės specialistai už PHARE programos lėšas parengė alternatyvią galimybių studiją, kurioje siūlė galinį terminalą statyti Mauručiuose, į pietvakarius nuo Kauno. Mauručių alternatyva įvertinta kaip patrauklesnė, nes yra I transporto koridoriaus automobilių kelių elemento Via Baltica ir IXB bei IXD koridorių geležinkelio susikirtimo vieta, o tai garantuoja didžiausius perkraunamų krovinių kiekius. Statybos kaina taip pat būtų mažesnė bei leistų ateities geležinkelio trasei į Rygą aplenkti Kauno miestą tiek iš rytinės, tiek iš vakarinės pusės.

Nors darbams ir stringant, LRV rėmė „Rail Baltica“ projektą ir įtraukė jį į 2002 m. birželio 12 d. patvirtintą Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikę strategiją. Šiame dokumente projekto užbaigimo data kiek atitolinama. Iki 2004 m. užsibrėžiamas tikslas atlikti tik priešprojektinius tyrimus ir parengti suderintą su kaimyninėmis šalimis ir Europos Komisija reikiamą dokumentaciją, siekiant pradėti projekto įgyvendinimą. 2004–2010 m. ruošiamasi pradėti „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimą, o užbaigti iki 2015 m.

3. 2003 – 2004 metai

Išreikšdamas siekį, kad nuo 2004 m. gegužės 1 d. Lietuvos valstybė taptų pilnateise Europos Sąjungos nare, 2003 m. balandžio 16 d. Lietuvos Respublikos Prezidentas pasirašė Stojimo į Europos Sąjungą sutartį. Šios sutarties antrojo priedo 8 skyriaus „Transporto politika“ F punkte "Transeuropinis kelių tinklas" nurodyta, jog trūkstama geležinkelio jungtis nuo Lenkijos–Lietuvos valstybių sienos iki Kauno turėtų būti baigta per 2010 m. Ši sąlyga visiškai sutapo su Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikę strategija.

2003 m. rugsėjo 5 d. Vilniuje įvyko susitikimas, kuriame dalyvavo Estijos Respublikos ministras pirmininkas Juhan Parts, Suomijos Respublikos ministras pirmininkas Matti Vanhanen,

Latvijos Respublikos ministras pirmininkas Einars Repše, Lietuvos Respublikos ministras pirmininkas Algirdas Brazauskas, Lenkijos Respublikos ministras pirmininkas Leszek Miller, Italijos Respublikos transporto ministras Pietro Lunardi, Europos Komisijos viceprezidentė Loyola de Palacio. Dalyviai sutarė, kad reikalingas skubus „Rail Baltica“ projekto bendras peržiūrėjimas, įskaitant statybos laiko paskaičiavimą ir vėžės ruožo išdėstymą, siekiant įtraukti „Rail Baltica“ į prioritetinius transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros projektus.

2003 m. spalio 1 dieną Europos Komisija pasiūlė transeuropinio transporto tinklą (TEN-T) plėsti į didėsią Europos Sąjungos teritoriją – naujasias 10 valstybių narių.

2003 m. gruodžio 20 d. Belgijos nepriklausomų ekspertų bendrovė ALANET Global pristatė savo parengtą galimybių studiją „Nauja Europos standarto geležinkelio linija nuo Lenkijos – Lietuvos valstybių sienos iki Kauno ir multimodalinis centras“. Studija atlikta kartu su Transporto ir kelių tyrimu institutu ir subrangovu UAB „Pramprojektas“ bei finansuota iš Europos Komisijos Pasirengimo stojimui į ES struktūrinės politikos priemonės (ISPA) programos.

Pagal pirminę projekto koncepciją trasa turėjo eiti nuo Lietuvos–Lenkijos sienos iki Mauručių. Ši trasos kryptis jau buvo patvirtinta LRV. Nuo Mauručių geležinkelis būtų pasukęs viena iš 3 alternatyvių trasų (per Kauno HES užtvanką ir Neveronis, arba per Kauno HES užtvanką ir Karmėlavą, arba per naujai pastatytą 2 km ilgio viaduką per Kauno marios) link Kėdainių, nuo kurių ateityje būtų tiesiama europinio standarto vėžė iki Latvijos sienos.

Pagal naująją ALANET studiją, europinio standarto vėžė būtų tiesiama tik iki Mauručių (73,5 km), bet šiam variantui būtinas naujas 2 km ilgio viadukas per Kauno marios, arba per Kauno HES užtvanką iki Palemono (96,5 km). Palemone būtų statomas multimodalinis logistikos centras, užtikrinantis sąveiką tarp europinio ir rusiško standarto vėžių.

Atlikę poveikio aplinkai vertinimą, išanalizavę keleivių ir krovinių srautus, investicijų poreikį, konsultantai pasiūlė kol kas tiesyti europinio standarto vėžę, kuria užtikrinamas 160 km/h traukinių greitis, iki Mauručių, o juose statysi intermodalinį terminalą, kuris užtikrintų sąveiką tarp europinio geležinkelio ir esamo rusiško standarto geležinkelio. Konsultantų vertinimu statybos ir žemės įsigijimo kaina siektų apie 185 milijonus eurų.

2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamentas ir Europos Taryba priėmė sprendimą Nr. 884/2004/EC, iš dalies keičiantį 1996 m. sprendimą Nr. 1692/96/EB „Bendrijos gairės dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros“ kuriuo patvirtino prioritetinių transporto infrastruktūros projektų sąrašą. Šiame sąrašo 27 numeriu įtrauktas Lenkijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos geležinkelio projektas „Rail Baltica“.

Lietuvos Respublikos Tranzito Komiteto, kuriam pirmininkavo tuometinis Ministras Pirmininkas A. Brazauskas, 2004 m. liepos 1 d. posėdžio protokolo Nr. 8-1-61 nutariamojoje dalyje pritarė Kauno miesto, rajono ir apskrities pageidavimui europinio standarto geležinkelio „Rail Baltica“ trasoje numatyti rytinį Kauno miesto apvažiavimą. Sprendimo pagrindimas: „įtraukti Kauną į integruotą Europos Sąjungos transporto tinklą, geriau išnaudoti esamą geležinkelio infrastruktūrą bei pagerinti įvairių transporto rūšių sąveiką“. Šio sprendimo pagrindimui detalesnė studija neatlikta. Ankstesnės studijos išvadose ALANET konsultantai nurodė, kad jų vertinimu, apvažiavimą patraukliau būtų tiesti pro vakarinę Kauno pusę. Komitetas taip pat įpareigojo apskričių viršininkus ir savivaldybes, per kurias turėjo eiti „Rail Baltica“ trasa, pradėti žemės paėmimo procedūras, o Finansų ir Susisiekimo ministerijas parengti finansavimo ir tolimesnių veiksmų planus.

4. 2005 metai

2005 m. kovo 31 d. priimtas LRV nutarimas Nr. 341 „Dėl Europos standarto geležinkelio „Rail Baltica“ trastos projektavimo ir įgyvendinimo darbų koordinavimo“. Šiuo sprendimu dar kartą pabrėžiama, kad „Rail Baltica“ projektas turi ypač didelę reikšmę Lietuvos transporto sistemai integruojantis į Europos transporto sistemą ir jis turi būti projektuojamas atsižvelgiant į techninius, finansinius, ekonominius ir aplinkos apsaugos aspektus. Nustatyti terminai:

- iki 2005 m. spalio 1 d. parengti teisės aktų projektus dėl subjekto „Rail Baltica“ projektui įgyvendinti įsteigimo;
- iki 2006 m. spalio 1 d. parengti ir pateikti Finansų ministerijai „Rail Baltica“ projekto finansavimo planą, kuriame būtų numatyti finansavimo šaltiniai ir jų proporcijos;
- „Rail Baltica“ įgyvendinimo terminai: Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena–Marijampolė–Kaunas – 2010 metai ir Kaunas–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena–2014 metai.

Šis sprendimas kartu panaikino 1997 m. spalio 13 d. priimtą LRV nutarimą, todėl projektas neteko valstybei svarbaus ekonominio projekto statuso.

Jau 2005 m. birželio 23 d. LRV nutarimu Nr. 692 patvirtino Ilgalaikę (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategiją, kurioje akcentuojama „Rail Baltica“ svarba geležinkelio plėtrai. Šį projektą numatoma įgyvendinti Sanglaudos fondo, transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) fondo, paskolų bei valstybės biudžeto lėšomis.

2005 m. liepos 20 d. Europos Komisija įkūrė TEN-T vykdomąją agentūrą ir šešiams iš trisdešimties prioritetinių TEN-T projektų paskyrė Europos koordinatorius. Jų pareiga – koordinuoti

projektų vykdymą tarp įvairių valstybių ir pateikinti metinę ataskaitą, joje nurodant padarytą pažangą įgyvendinant projektą, projektų ypatybėms galinčius turėti pokyčius, ir kliūtis bei sunkumus, galinčius gerokai užvilkinti projektų pabaigos terminus. Ketverių metų kadencijai Europos koordinatoriumi „Rail Baltica“ projektui buvo paskirtas Pavel Telička. Pasibaigus pirmajai 4 metų kadencijai, jis buvo išrinktas ir antrajai. Prieš tapdamas Europos koordinatoriumi, P. Telička ėjo įvairias pareigas Čekijos Užsienio reikalų ministerijoje, o nuo 1998 m. – vyriausiuoju Čekijos stojimo į Europos Sąjungą derybininku. Nuo 2004 m. gegužės 1 d., kai Čekija kartu su Lietuva ir kitomis 8 naujokėmis tapo pilnateisėmis ES narėmis, P. Telička karu su D. Byrnu ėjo sveikatos ir vartotojų teisių apsaugos komisaro pareigas Europos Komisijoje, bet dėl krizės Čekijos vyriausybėje savo komisaro pareigas turėjo perleisti tuometiniam Čekijos ministrui pirmininkui V. Špidlaidi.

2005 m. rugpjūčio 18 d. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija raštu kreipėsi į Užsienio reikalų ministeriją prašydama inicijuoti Lietuvos ir Lenkijos valstybių sienos kirtimo vietos klausimo sprendimą. Buvo manoma, kad būtent prie Lenkijos ir Lietuvos valstybės sienos esamų problemų (bloga infrastruktūra, žemėnaudos keitimo problemos, nenustatyti sienos kirtimo taškai ir atkarpos) sprendimas paspartintų viso projekto įgyvendinimo pradžią.

2005 m. rugpjūčio 31 d. Transporto investicijų direkcija su Vokietijos geležinkelių sistemos inžinerinių konsultacijų bendrovė GRE-Gauff Rail Engineering GmbH & Co.KG sudarė paslaugos pirkimo sutartį Europos standarto geležinkelio „Rail Baltica“ trasos per/pro Kauną specialiojo plano parengimo užduočiai paruošti. Sutartimi numatyta paslauga atlikta 2005 m. gruodžio mėnesį. Parengti dokumentai yra galiojantys ir, atlikus tam tikras korekcijas, susijusias su pasikeitusiais teisės aktais, bus galima nedelsiant skelbti konkursą paslaugai atlikti, kai tik bus priimtas sprendimas dėl „Rail Baltica“ europinės vėžės tiesimo toliau, nei numatyta 1999 m. LRV nutarimu Nr. 1273 patvirtintame specialiajame plane.

2005 m. spalio 21 d. priimtas LRV nutarimas Nr. 1132 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo Nr. 341 „Dėl Europos standarto geležinkelio „Rail Baltica“ trasos projektavimo ir įgyvendinimo darbų koordinavimo“ pakeitimo“. Šiuo nutarimu pakeisti 2 terminai: teisės aktų, skirtų „Rail Baltica“ įgyvendinimo pradžiai, paruošimas iš 2005 m. spalio 1 d. nukeliamas į 2007 m. gruodžio 1 d. ir finansavimo plano parengimo ir pateikimo terminas iš 2006 m. spalio 1 d. nukeliamas į 2007 m. liepos 1 d. Šie pakeitimai projekto finansinių ir steigimo teisės aktų parengimą atitolino bent pusantrų metų.

2005 m. lapkričio 16 d. Europos Komisija pasirašė sutartį su Danijos bendrovė COWI A/S dėl Regioninės politikos generalinio direktorato (DG REGIO) inicijuotos „Rail Baltica“ galimybių studijos atlikimo. Šios studijos tikslas – įvertinti strateginį geležinkelio „Rail Baltica“ plėtros

poreikį bei plėtros potencialą ir pateikti rekomendacijas dėl projekto įgyvendinimo ir tinkamiausio plėtros varianto pasirinkimo, įvertinant geležinkelio trasą, techninius standartus ir organizacinę veiklą.

2005 m. gruodžio 5 d. Rygoje įvyko įvadinis BSR INTERREG IIIB fondo lėšomis finansuojamos tarpreregioninio bendradarbiavimo galimybių studijos „Rail Baltica“ – transnacionalinė integracija per koordinuotą infrastruktūros ir regionų plėtrą susitikimas. Šios studijos tikslas buvo išanalizuoti „Rail Baltica“ geležinkelio jungtį teritorijų planavimo ir regioninės plėtros aspektu ir skleisti informaciją Baltijos jūros regione apie patrauklios geležinkelio linijos naudą. Studijos užduotį sudarė 4 darbo paketai:

- susitarti dėl bendrų reikalavimų teritorijų planavimo dokumentų rengimui bei vieningo požiūrio užtikrinant paramą „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimui;
- nagrinėti EK inicijuotos priešinvesticinės „Rail Baltica“ galimybių studijos rezultatus bei konsultantų pasiūlytus trasos sprendinius regionų plėtros strategijos požiūriu;
- praktiniai patarimai ir gairės regionų pagalbinės infrastruktūros „Rail Baltica“ trasos zonoje projektavimui;
- „Rail Baltica“ projekto viešinimas visuomenei per žiniasklaidos priemones, komunikavimas su politinius sprendimus priimančiomis institucijomis.

Vykdam šį projektą buvo sukurtas projekto internetinis puslapis <http://www.rail-baltica.com> Lietuvą atstovaujantys Susisiekimo ir Aplinkos ministerijų, Transporto investicijų direkcijos, AB „Lietuvos geležinkeliai“, Kauno, Marijampolės, Šiaulių bei Panevėžio apskričių atstovai aktyviai dalyvavo projekto veikloje.

5. 2006 metai

2006 m. kovo 27 d. keturių projekto dalyvių (Lietuvos, Lenkijos, Latvijos ir Estijos) bei Suomijos transporto ministrai pasirašė Ketinimų deklaraciją, kurioje nutarta siūlyti įtraukti „Rail Baltica“ kaip prioritetinį projektą į nacionalines transporto strategijas ir stengtis jį įgyvendinti pagal ES teisinius sprendimus (ekonominiais, socialiniais ir aplinkosaugos aspektais). Nuspręsta kuo greičiau nustatyti sienų kirtimo taškus ir koordinuoti pastangas planuojant bendrą sienų kirtimo infrastruktūrą. Susitarta vadovautis vykdomos COWI A/S galimybių studijos išvadomis ir rekomendacijomis, kurios padės priimti bendrus sprendimus, paspartinant projekto įgyvendinimą. Galiausiai nuspręsta koordinuoti visas bendras veiklas ir keistis visa reikalinga informacija tarp projektą įgyvendinančių šalių ir Europos Komisijos.

Transporto investicijų direkcija parengė ir 2006 m. balandžio 26 d. Europos Komisijai pateikė paraišką projekto „Teritorijų planavimo dokumentų ir techninio projekto paruošimas „Rail Baltica“ atkarpa nuo Lenkijos ir Lietuvos valstybių sienos iki Kauno: I etapas – atkarpa nuo Lenkijos ir Lietuvos valstybių sienos iki Marijampolės (0–40,0 km)“ įgyvendinimui gauti transeuropinių transporto tinklų finansinę pagalbą pagal TEN-T metinę programą. EK sprendimu šiam Lietuvos projektui buvo suteiktas Nr. 2006-LT-92401-S.

Pagal šią paraišką turėjo būti parengti europinės vėžės linijos ir susijusios infrastruktūros specialusis planas bei poveikio aplinkai vertinimas, paruošti geležinkelio linijos ir susijusios infrastruktūros techninis projektas, detalusis Marijampolės geležinkelio stoties teritorijos planas ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams detalusis projektas. 2006 m. spalio 10 d. Transeuropinių transporto tinklų finansų komitetas nutarė dalinai patenkinti Lietuvos valstybės prašymą ir 2007 m. paskirti 2,7 mln. eurų (9,32 mln. litų) finansinę pagalbą paraiškoje numatytoms veikloms įgyvendinti. TEN-T fondo finansinė pagalba sudarė 19,42 proc. nuo visos reikalingos 13,902 mln. eurų (48 mln. Lt) sumos. Likusią dalį numatyta finansuoti iš specialiosios valstybės biudžeto programos. Finansinė pagalba buvo paskirta 2007 m. birželio 4 d. Europos Komisija sprendimu K(2007)2462. Projekto pradžia 2006 m. rugsėjo 1 d., pabaiga 2009 m. rugsėjo 1 d., projekto vykdytojas – AB „Lietuvos geležinkeliai“.

2006 m. rugsėjo 8 d. įvykusiame XXIX Lietuvos, Latvijos ir Estijos transporto ministrų susitikime susitarta, kad visos Baltijos valstybės iki 2007 m. liepos 1 d. parengs ir tarpusavyje suderins 2007–2013 metų „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo investicines priemones, kartu pakvietusios ir Lenkiją prisijungti prie šio susitarimo.

2006 m. spalio 10 d. įvykusiame Susisiekimo ministerijos posėdyje "Dėl „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo" priimtas nutarimas dėl AB „Lietuvos geležinkeliai“ organizacinės struktūros patikslinimo, įsteigiant „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo padalinį bendrovės Infrastruktūros direkcijoje. Pagal šį nutarimą 2007 m. sausio 2 d. įsteigtas „Rail Baltica“ projekto centras. Centro direktoriumi paskirtas Gediminas Tugauskas. Centro veiklos tikslas – organizuoti ir įgyvendinti europinės vėžės standarto „Rail Baltica“ geležinkelio projektavimą ir statybą Lietuvos Respublikoje. Susitikime taip pat nutarta Susisiekimo ministro įsakymu suformuoti „Rail Baltica“ projekto Organizacinį komitetą. Šio komiteto pirmininku paskirtas susisiekimo viceministras Česlovas Šikšnelis. Pagrindinės šio komiteto funkcijos – inicijuoti organizacinius ir finansinius projekto plėtros sprendimus bei tarptautinius susitarimus. Komitetas buvo išformuotas 2008 m. lapkričio 25 d. pasitraukiant iš pareigų transporto ministrui A. Butkevičiui.

6. 2007 metai

2007 m. sausio 20 d. Europos Komisijos Regioninės politikos generaliniam direktoratui pateikta COWI A/S parengta geležinkelio „Rail Baltica“ galimybių studijos, užsakytos 2005 m. lapkričio 16 d., galutinė ataskaita. Pirmą kartą buvo parengta tokio lygio studija, kuri apima visą „Rail Baltica“ trasą nuo Varšuvos iki Helsinkio. Konsultantai, išsiaiškinę, kad egzistuoja daugiau nei 20 projekto plėtros kombinacijų, atrinko tris investicijų paketus:

- Pirmuoju paketu siūloma užtikrinti iš Talino į Varšuvą minimalų projektinį 120 km/h greitį. Estijoje, Latvijoje ir Lietuvoje yra paliekamas rusiškojo standarto geležinkelis, išskyrus ruožą nuo Kauno iki Lietuvos/Lenkijos sienos, kuriame tiesiama nauja europinio standarto (neelektrifikuota) linija pagal jau suderintus standartus. Tiesiama 185 km dalinai nauja ir tiesesnė linija iš Joniškio per Radviliškį į Kauną. Be to, ateityje esant poreikiui esama europinio standarto geležinkelio linija gali būti modernizuojama/pratęsiama. Krovinių perkrovimo stotis ar logistikos centras turi būti statomas Kauno rajone. Įgyvendinimas kainuotų 979 mln. eurų (605 arba 453 mln. eurų Lietuvai, priklausomai nuo paketo varianto)
- Antrajame pakete numatytas „Rail Baltica“ įgyvendinimo planas, užtikrinant mažiausią projektinį 160 km/h greitį. Tiesiama nauja europinio standarto neelektrifikuota linija nuo Kauno iki Lietuvos/Lenkijos sienos. Krovinių perkrovimo stotis ar logistikos centras turi būti statomas Kauno rajone. Toliau tiesiama nauja arba modernizuojama esama ir tiesesnė linija iš Joniškio per Radviliškį į Kauną, arba tiesiama nauja linija iš Rygos – per Bauskę ir Panevėžį – į Kauną. Įgyvendinimas kainuotų 1546 mln. eurų (608 arba 618 arba 512 mln. eurų Lietuvai, priklausomai nuo paketo varianto)
- Trečiajame pakete planuojama nutiesti europinės vėžės geležinkelį visame Šiaurės–Pietų krypties ruože, užtikrinant 160 km/h traukinių greitį. Geležinkelio trasa tarp Talino ir Rygos drieksis trumpiausiu maršrutu, o ruožas tarp Rygos ir Kauno eis per Radviliškį. Nuo Kauno iki Lietuvos/Lenkijos sienos tiesiama nauja geležinkelio linija, kurioje projektinis greitis būtų 200 km/h. Lenkiškoji geležinkelio dalis modernizuojama, kad užtikrinti iki 160 km/h greitį. Įgyvendinimas kainuotų 2369 mln. eurų (823 mln. eurų Lietuvai) su elektrifikacija arba 1830 mln. eurų be jos. (626 mln. eurų Lietuvai)

COWI A/S bendrovės konsultantai, įvertinę tokius kriterijus, kaip preliminarūs investiciniai kaštai ir finansavimo sąlygos, finansinis ir ekonominis pagrindimas, preliminarus eismo potencialo įvertinimas, aplinkosaugos klausimai, dvigubos vėžės eksploatavimo galimybes, valdymas ir organizavimas, ES bendra ir regioninės transporto politika, rizikos valdymas, nustatė,

kad pirmasis investicijų paketas atrodo kaip tinkamas pasirinkimas, kurį galima ilgainiui plėtoti, atsižvelgiant į eismo augimą.

Konsultantai pabrėžė, kad daugiausia neaiškumų kelia įvairūs terminai, per kuriuos turės būti priimti sprendimai šalių vyriausybėse ir Europos Komisijoje. Tuo metu priimti ir Stojimo į Europos Sąjungą sutartyje įvardinti terminai įpareigojo „Rail Baltica“ projekto pirmąjį etapą – jungtį nuo Lenkijos–Lietuvos valstybių sienos iki Kauno baigti 2010 m., o pagal LRV nutarimą, atkarpą tarp Kauno ir Lietuvos–Latvijos sienos – iki 2014 m. Tai sukeltų problemų, nes konsultantų teigimu, prireiktų vien 4–8,5 metų paruošti pirmojo investicinio paketo įgyvendinimo planus, skaičiuojant nuo 2007 m. sausio.

2007 m. sausio 22 d. Varšuvoje įvyko Lenkijos ir Lietuvos Strateginės geležinkelių ir intermodalinio transporto darbo grupės susitikimas. Susitikimo metu buvo aptarti „Rail Baltica“ projekto plėtros, Lenkijos ir Lietuvos valstybių sienos kirtimo taško ir kirtimo atkarpos nustatymo klausimai, parengtas Lietuvos ir Lenkijos transporto ministrų Supratimo memorandumo dėl „Rail Baltica“ trasos Lenkijos ir Lietuvos valstybių sienos kirtimo taško ir kirtimo atkarpos projektas. Šį Supratimo memorandumą 2007 m. kovo 9 d. Vilniuje pasirašė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Algirdas Butkevičius ir Lenkijos Respublikos transporto ministras Jerzy Polaczek.

Kirtimo tašku buvo numatytas tas pats taškas, kuris buvo nurodytas 1998 m. liepos 3 d. pasirašytame Lietuvos–Lenkijos techninių ekspertų protokole – 1,45 m pietryčių kryptimi nuo sienos kirtimo taško, esančio ant dabartinės Mockavos–Trakiszky atkarpos geležinkelio. Numatyta, kad nuo šio taško galima pradėti statybos darbus. Numatytas ir sienos kirtimo ruožas – Suvalkai–Marijampolė.

2007 m. gegužės 16 d. pasirašyta pirmoji sutartis, vykdant EK Sprendime K(2007)2462 numatytas veiklas ir atlikus pirkimą neskelbiamų supaprastintų derybų būdu. Sutartis buvo pasirašyta su A. Laurinavičiaus informacine-konsultacine firma IKFA. Šia sutartimi Paslaugos teikėjas įsipareigojo parengti techninę užduotį europinės vėžės geležinkelio „Rail Baltica“ atkarpos nuo Lietuvos ir Lenkijos valstybių sienos iki Marijampolės (0–40,0 km) projektavimo paslaugoms atlikti. Užduotis buvo parengta 2007 birželio 18 d..

2007 m. birželio 27 d. Rygoje Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Algirdas Butkevičius ir Latvijos Respublikos transporto ministras Ainars Šlesers pasirašė Supratimo memorandumą dėl „Rail Baltica“ valstybių sienos kirtimo taško bei dėl valstybių sienos kirtimo atkarpos. Tai sienos kirtimo taškas, esantis ant dabartinės vėžės Joniškis–Meitenė ruože, sienos kirtimo atkarpa – Šiauliai–Jelgava.

Memorandume taip pat numatyta kartu rengti detalesnę galimybių studiją europinio standarto vėžei per Baltijos valstybių teritoriją .

2007 m. liepos 20 d. Bendrijos TEN-T fondo finansinei pagalbai gauti buvo pateiktos dvi paraiškos prioritетiniam projektui Nr.27 „Rail Baltica“ ašis Varšuva–Kaunas–Ryga–Talinas–Helsinkis“. Nacionalinė Lietuvos dalis. I etapas“ pagal daugiametę darbo programą 2007-2013 metų laikotarpiui.

Pirmoje paraiškoje projektui Nr. 2007-LT-27040-S „Projekto „Rail Baltica“ Lietuvos teritorijoje tyrimai: a)europinės vėžės geležinkelio ruožas Lenkijos siena – Marijampolė; b)esamos linijos gerinimas; c)bendradarbiavimas vykdant visuotinį projekto „Rail Baltica“ europinės vėžės tyrimą“ numatyti tokie darbai visame „Rail Baltica“ ruože per Lietuvos teritoriją: techninių dokumentų ruošimas žemei įsigyti ir atskiriems ruožams tiesti arba rekonstruoti, atliekant specialųjį teritorijų planavimą, poveikio aplinkai vertinimą, ekonominio pagrįstumo analizę; techninio projekto ruošimas; detaliųjų žemės įsigijimo geležinkelio linijai ir susijusiai infrastruktūrai projektų ruošimas; infrastruktūros detaliųjų projektų ruošimas; statybos dokumentų rengimas; projekto viešinimas – informacijos apie projekto planavimą, jo įgyvendinimo pradžios datą, įgyvendinimo procesą ir užbaigimo datą parengimas ir teikimas plačiajai visuomenei. Planuojamos tinkamos veiklos išlaidos – 32, 14 mln. eurų (111 mln. litų). Projekto pradžia – 2008 m. sausio 1 d., pabaiga – 2013 m. gruodžio 31 d. Europos Komisijos 2008 m. gruodžio 4 d. Sprendimu K(2008)7561 projektui pagal transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) daugiametę darbo programą buvo skirta 16,07 mln. eurų (55,5 mln. Lt) finansinė pagalba, t.y. 50 proc. visų tinkamų veiklos išlaidų sumos. Likusią dalį numatyta finansuoti iš specialiosios valstybės biudžeto programos. Projekto vykdytojas – AB „Lietuvos geležinkeliai“.

Antroje paraiškoje projektui Nr. 2007-LT-27030-P „1) Naujos europinės vėžės linijos tiesimas tarpvalstybinėje atkarpoje „Lenkijos pasienis–Marijampolė“; 2) tarpvalstybinėje atkarpoje „Šiauliai–Latvijos pasienis“. Rekonstrukcija ir (arba) modernizavimas“ numatyti tokie darbai: naujos geležinkelio linijos (40 km) tiesimas pagal AGC ir AGTC parametrus (projektinis greitis turi siekti 160 km/h), ir reikiamos infrastruktūros statyba tarpvalstybinėje atkarpoje Lenkijos ir Lietuvos pasienis – Marijampolė; dabartinės geležinkelio linijos (60 km) ir infrastruktūros rekonstrukcija tarpvalstybinėje atkarpoje Šiauliai–Joniškis–Lietuvos–Latvijos pasienis, užtikrinant ne mažesnę kaip 120 km/h projektinį greitį; techninė darbų priežiūra; projekto viešinimas – informacijos apie projekto planavimą, jo įgyvendinimo pradžios ir pabaigos datas, įgyvendinimo procesą rengimas ir pateikimas plačiajai visuomenei. Planuojamos tinkamos veiklos išlaidos – 269,63 mln. eurų (931 mln. Lt). Projekto pradžia – 2010 m. sausio 1 d., pabaiga – 2013 m. gruodžio 31 d. Europos Komisijos 2008 m. gruodžio 3 d. Sprendimu K(2008)7481 projektui pagal transeuropinio transporto

tinklo (TEN-T) daugiametę darbo programą buvo skirta 72,8 mln. eurų (251 mln. Lt) finansinė pagalba, t.y. 27 proc. visų tinkamų veiklos išlaidų sumos. Likusią dalį numatyta finansuoti iš specialiosios valstybės biudžeto programos. Projekto vykdytojas – AB „Lietuvos geležinkeliai“.

2007 m. rugsėjo 3 d. Taline įvyko XXX kasmetinis Baltijos valstybių Transporto ministrų susitikimas, kuriame buvo susitarta, kad pirmajam „Rail Baltica“ plėtros etapui pasirenkamas 1-asis investicinis paketas (pagal COWI studiją) – „Rail Baltica“ projektas plėtojamas esama geležinkelio trasa, modernizuojant rusiško pločio vėžę ir įdiegiant vėžių sujungimą Lietuvos–Lenkijos sienos kirtimo atkarpoje.

2007 m. spalio 4 d. Vilniuje įvyko aukšto lygio tarptautinė konferencija „Rail Baltica“ – nuo vizijos iki realybės“, kuriame valstybės premjeras pažymėjo, kad Lietuva yra pasirengusi „Rail Baltica“ įgyvendinimui. Konferencijoje dalyvavo tuometiniai prezidentas V. Adamkus, ministras pirmininkas G. Kirkilas, Europos Komisijos viceprezidentas J. Barrot, valstybių ministrai, politikai, kiti oficialūs asmenys. Lietuvos valdžia ėmėsi iniciatyvos suorganizuodama šią konferenciją, kad parodytų, koks svarbus „Rail Baltica“ projektas yra visam regionui, bei pristatyti, kiek buvo nuveikta per pastaruosius metus projekto įgyvendinimo labui.

2007 m. gruodžio 8 d., pagal konsultacinės firmos IKFA paruoštą ir 2007 n. birželio 18 d. priduoatą užduotį, buvo paskelbtas atviras konkursas „Rail Baltica“ geležinkelio linija Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena–Kaunas. I etapas. Geležinkelio linija Lietuvos ir Lenkijos valstybių siena–Marijampolė (0–40,0 km) teritorijų planavimo dokumentų ir techninio projekto rengimas“. Abi numatytos projekto 2006-LT-92401-S veiklos buvo apjungtos skelbiant vieną konkursą – buvo manyta, kad galima paspartinti veiklų atlikimą jas atliekant lygiagrečiai. Nors pirkimo dokumentus įsigijo 22 bendrovės, buvo gautas vienintelis UAB „Kelprojektas“ pasiūlymas. Tiekėjas pasiūlė paslaugų atlikimo terminą iki 2015 m. Pasiūlymas buvo atmestas, 2008 m. gegužės 27 d. konkursas nutrauktas. 2008 m. liepos mėn. nutariama pradėti su UAB „Kelprojektas“ neskelbiamas derybas. Pirmose derybose su tiekėju buvo deramasi tik dėl termino. Antrų derybų metu buvo aptariami ne tik terminai, bet ir kaina. Vis tik po abiejų derybų pirkimo procedūros buvo nutrauktos, nes perkančiosios organizacijos netenkino per ilgą terminą ir per aukštą kainą. Buvo nuspręsta skelbti naują atvirą tarptautinį konkursą, sumažinant paslaugų apimtį, t.y. padalinant į keletą konkursų, tokiu būdu užtikrinant didesnę konkurenciją.

7. 2008 metai

2008 m. vasario 29 d. įvyko pirmasis tarptautinės „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo koordinacinės grupės posėdis Vilniuje

2008 m. vasarį Europos investicijų banko, Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko ir Europos komisijos partnerystės programa JASPERS (Jungtinė parama Europos regionų projektams) skyrė 160 tūkst. eurų finansavimą, atliko viešųjų pirkimų procedūras ir pasirašė sutartį su Jungtinės Karalystės konsultacine bendrove „Scott Wilson Business Consultancy“ studijai „Rail Baltica“ – konceptuali studija pirmajam intermodaliniam terminalui ir vėžės keitimo stočiai“ parengti. Ši studija buvo užbaigta 2008 m. birželio mėnesį ir pristatyta Susisiekimo ministerijoje „Rail Baltica“ organizacinio komiteto posėdyje, patvirtinta ir pateikta „Rail Baltica“ projekto įgyvendinime dalyvaujančioms institucijoms – Susisiekimo ministerijai, Transporto investicijų direkcijai ir AB „Lietuvos geležinkeliai“.

Studijoje konsultantai pateikė tokias išvadas:

- terminalas būtų reikalingas iki 2034 metų, iki kurių krovinių srautas per metus išaugtų iki 2,4 mln. tonų, terminalas būtų konkurencingiausias konteinerių perkrovime. Tikimasi, kad kasdien per terminalą turėtų pravažiuoti 10–12 traukinių su įvairių tipų vagonais. Pagal prognozes, kuriuos yra priešingos COWI bendrovės specialistų siūlytoms, keleivių srautai nebūtų pakankami, tad terminale nereikia numatyti keleivių pervežimo aptarnavimo, paliekant galimybę tai padaryti ateityje;
- šiuo metu neegzistuoja patikima automatinio vėžės keitimo technologija, skirta kroviniams vagonams, tad kroviniai turėtų būti perkraunami iš vieno pločio vėžės traukinio į kito pločio vėžės traukinį arba į/iš transporto priemonės naudojant kranus ar kitus mobilius įrenginius;
- pagal kaštų ir naudos analizę, bei poveikio aplinkai vertinimą, tinkamiausia vieta terminalui būtų Marijampolėje (40 km nuo Lietuvos–Lenkijos sienos). Terminalo statybos išlaidos siektų 37,6 mln. eurų.

2008 spalį tarpininkaujant JASPERS, bendrovė „Scott Wilson Business Consultancy“ parengė ir pateikė Transporto investicijų direkcijai ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Marijampolė–Kaunas rekonstrukcijos galimybių studijos, numatytos paraiškoje Bendrijų finansinei paramai gauti transeuropinio transporto tinklo srityje pagal 2007–2013 m. daugiametę darbų programą, techninę užduotį.

2008 m. balandžio 18 d. buvo pateikta paraiška JASPERS pagalbai rengiant techninę užduotį Europinės vėžės geležinkelio atskiros linijos per trijų Baltijos valstybių teritoriją tiesimo (Lietuvos nacionalinė dalis yra Marijampolė–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena) tarptautinei galimybių studijai. JASPERS parinko ir finansavo konsultantą Jakob Kandler. 2008 m. rudenį buvo parengta techninė užduotis galimybių studijai, apimančiai strateginio poveikio aplinkai ir socialinio poveikio vertinimą. Techninė užduotis buvo suderinta su trimis Baltijos valstybėmis, JASPERS bei

Europos Komisijos DG TREN, DG REGIO bei TEN-T Vykdančiąja Agentūra. 2009 m. birželio mėn. Lietuva, Latvija ir Estija pasirašė bendradarbiavimo susitarimą atlikti šią studiją kartu. Susitarta, kad Latvijos Susisiekimo ministerija bus vedantysis partneris. Studijos atlikimo konkursas paskelbtas 2009 m. spalio 19 d., vokų atplėšimas įvyko 2009 m. gruodžio 15 d. Rygoje. Vyksta pasiūlymų vertinimas, preliminarą eilę tikimasi paskelbti 2010 m. sausio 21 d.

8. 2009 metai

2009 m. vasario 10 d. paskelbtas konkursas „Su geležinkelio linija Lenkijos–Lietuvos valstybių siena–Marijampolė (0–40,0 km) susijusios infrastruktūros (viadukų, privažiavimo, jungiamųjų automobilių kelių ir kt.) specialaus plano parengimo ir geležinkelio linijos Lietuvos/Lenkijos valstybių siena–Marijampolė (0–40,0 km) ir su ja susijusios infrastruktūros poveikio aplinkai vertinimo ir NATURA 2000 teritorijoms vertinimo parengimo paslaugos“. Konkursas paskelbtas dalinai įgyvendinant projektą 2006-LT-92401-S. Sutartis su laimėtoju UAB „Kelprojektas“ pasirašyta 2009 m. liepos 31 d, sutarties kaina be PVM – 376928,86 Lt, trukmė – 13 mėn., todėl projekto rengimas turėtų būti baigtas 2010 m. rugpjūčio 31 d (pagal išankstinį projektą, rengimas turėjo būti baigtas iki 2009 m. rugsėjo 1 d.).

2009 m. kovo 13 d. paskelbtas konkursas atlikti „Rail Baltica“ geležinkelio linijos rekonstrukcijos ir vėžių sujungimo ar tiesimo atkarpoje Marijampolė (Baraginė)–Kazlų Rūda (Kaunas) galimybių studiją. Studijos metu bus išnagrinėti ir palyginti sprendimų variantai: ruožė Marijampolė–Kazlų Rūda tiesiant europinio standarto geležinkelį arba rekonstruojant esamą rusiško standarto vėžės geležinkelį, įrengiant papildomą europinio standarto pločio vėžę palei esamą liniją. Atlikus studiją paaiškės, ar yra galimybė nutiesti europinio standarto vėžę iki Kauno centrinės geležinkelio stoties. Konkursas paskelbtas dalinai įgyvendinant projektą 2007-LT -27040-S. 2009 m. rugpjūčio 14 d. pasirašyta sutartis su laimėtoju SYSTRA S.A. (Prancūzija). Sutarties kaina be PVM – 822660Lt, trukmė – 18 savaičių.

2009 m. liepos 14 d. Vilniuje lankėsi „Rail Baltica“ projekto Europos koordinatorius p. Telička bei Europos Komisijos DG TREN (Directorate General for Transport and Energy) pareigūnas J.Pond. Po susitikimo su atsakingais Lietuvos valstybės institucijų pareigūnais 2009 m. liepos 16 d. savo laiške Susisiekimo ministrui P. Telička konstatavo, kad dėl pasaulinės recesijos ir nacionalinio biudžeto problemų pradinis planas nutiesti naują europietiško standarto liniją pirmo etapo metu nuo sienos su Lenkija iki Marijampolės ir antro etapo iki Kauno, šiuo metu Lietuvos vyriausybei yra per daug brangus, dėl žemės išpirkimo naujai linijai galimi dideli vėlavimai, kadangi šiuo metu nėra teisės aktų, numatančių privalomą pirkimą bei kad yra noras kaip galima greičiau nutiesti Europinio standarto pločio vėžę iki Kauno.

Įvertindamas šiuos argumentus p. Telička pateikė pasiūlymą pakeisti TEN-T projekto nr. 2007-LT-27030-P pirmąją dalį: (Naujos geležinkelio linijos tiesimas tarpvalstybinėje atkarpoje Lenkijos ir Lietuvos pasienis–Marijampolė) ir projekto nr. 2007-LT-27040-S pirmąją ir antrąją veiklas (susijusias su geležinkelio atkarpa Lietuvos–Lenkijos siena–Kaunas), taip, kad būtų atsisakyta naujos linijos tiesimo, ir remontuojama, rekonstruojama ar tobulinama senoji, kad atitiktų AGC reikalavimus

Toks pasiūlymas argumentuojamas taip:

- Tai būtų daug pigiau, nei tiesti naują liniją, be to didžiąją dalį darbų galėtų atlikti AB „Lietuvos geležinkeliai“ darbuotojai nesamdant rangovų. Poveikis aplinkai būtų minimalus
- Tam neprireiktų, arba prireiktų įsigyti labai nedaug žemės.
- Europinė vėžė daug greičiau pasiektų Kauną, ir tai leistų efektyviau vykdyti vėžės keitimo operacijas, taip Kaunui užtikrinant galimybę tapti „geležinkelio vartais į Europą“.

Bendradarbiaujant Susisiekimo ministerijai ir AB „Lietuvos geležinkeliai“, šio laiško pagrindu buvo parengtas „Neatidėliotinų veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, planas“ projektas. Šiame projekte numatyta esamų europinio standarto ir sugretinto europinio/rusiško standarto linijų (kur tokios linijos yra ir jei yra tokia galimybė) kapitalinis remontas, arba rekonstruoti esamą liniją į sugretinto europinio/rusiško standarto liniją, arba nutiesti naują papildomą europinio standarto liniją palei jau esamą rusiško standarto liniją ruožuose Lenkijos–Lietuvos siena–Mockava–Šeštokai–Marijampolė–Kazlų Rūda–Kaunas, bei atlikti šių ruožų (išskyrus Kazlų Rūda–Kaunas, nes šiame ruože darbai jau vykdomi panaudojant Sanglaudos fondo finansinę pagalbą) signalizacijos, ryšių, elektros tiekimo, eismo valdymo sistemų ir geležinkelio stočių rekonstrukcijos ar statybos darbus.

2009 m. liepos 23 d. Transporto investicijų direkcija, vykdydama „Rail Baltica“ projekto privalomųjų dokumentų parengimo iniciatoriaus funkcijas, pateikė prašymą Marijampolės apskrities viršininko administracijai leisti pradėti žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūrą vykdant projektą „Geležinkelio linijos Lietuvos/Lenkijos valstybių siena - Marijampolė (0–40,0 km) ir su ja susijusios infrastruktūros žemės paėmimo visuomenės poreikiams projekto parengimas ir įgyvendinimas Kalvarijos savivaldybėje Senosios Radiškės, Brukų ir Mockų kadastro vietovėse“. 2009 m. rugsėjo 23 d. Marijampolės apskrities viršininkė priėmė įsakymą, kuris leidžia pradėti žemės paėmimo visuomenės poreikiams procedūrą nurodytose vietovėse Europos standarto geležinkelio Lietuvos–Lenkijos siena–Marijampolė–Kaunas trasos tiesimui, paimant žemę iš

savininkų ir naudotojų. 2009 m. spalio 9 d. buvo patvirtintos planavimo sąlygos Kalvarijų savivaldybės teritorijoje planavimo dokumentui rengti.

2009 m. liepos 24 d. Susisiekimo ministerija kreipėsi į TEN-T projektus administruojančią TEN-T Vykdančiąją agentūrą dėl 2006-LT-92401-S projekto įgyvendinimo termino pratęsimo, kuris turėjo baigtis 2009 m. rugsėjo 1 d. Susisiekimo ministerija 2009 lapkričio 23 d. gavo TEN-T Vykdančiosios Agentūros direktoriaus D.Beckers laišką, kuriuo pranešama, kad prašymas dėl įgyvendinimo laikotarpio pratęsimo, nebus patenkintas. 2009 m. gruodžio 8 d. Susisiekimo ministerijos, Transporto investicijų direkcijos ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ atstovai susitiko su TEN-T Vykdančiosios Agentūros atsakingais darbuotojais aptarti situacijos Susitikimo metu Lietuvai buvo pasiūlyta atsisakyti minėtuojų sprendimu suteiktos finansinės pagalbos. 2010 m. Europos Komisija sustabdė Bendrijos finansinės pagalbos teikimą minėtajam projektui. Vykdoma avansinio mokėjimo, pervesto į valstybės biudžetą pagal pradinio projekto sąlygas, perkėlimo kitiems transporto infrastruktūros projektams, kuriems skirta Bendrijos finansinė pagalba, procedūra. Išlaidos, sumokėtos konsultacinei firmai IKFA už jų suteiktas paslaugas, buvo pripažintos tinkamomis ir apmokėtos.

2009 m. spalio 29 d. LRV pasitarime iš esmės pritarė „Neatidėliotinių veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, planas“ projektui, kuris iš esmės atitinka Europos Komisijos paskirtojo „Rail Baltica“ projekto koordinatoriaus 2009 m. liepos 16 d. raštu pateiktas rekomendacijas. Tokiu pagrindu Susisiekimo ministerija 2009 m. gruodžio 1 d. pateikė vyriausybei patvirtinti nutarimą „Dėl neatidėliotinių veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, plano patvirtinimo“. Šis patvirtinimas reikalingas tam kad Susisiekimo ministerija galėtų pagrįstai kreiptis į Europos Komisiją dėl galimybės naudoti projektui „Rail Baltica“ skirtas lėšas neatidėliotiniams veiksams, numatytiems naujajame plane, vykdyti.

„Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo paspartinimo klausimai 2009 m. lapkričio 25 d. ir 2009 gruodžio 2 d buvo svarstomi LR Seimo Europos reikalų komiteto posėdžiuose. Antrajame posėdyje buvo pritarta naujiesiems planams statyti ant dabartinės sankasos, bet kartu ir priminta, kad nors planuojami darbai yra ant dabartinės linijos, visgi bus būtinas žemės paėmimas visuomenės reikmėms atskiruose „Rail Baltica“ projekto trasos ruožuose (ypač geležinkelio trasos kreivių rekonstrukcijos vietose), kad būtų užtikrinti greičių, numatytų Europos susitarime dėl pagrindinių tarptautinių geležinkelio linijų (AGC), parametrai (traukinių eksploatacinis greitis – 160 km/h). Tikėtina, kad jau prasidėjusį žemės paėmimo procesą reikės koreguoti pagal naująjį planą.

2009 m. gruodžio 23 d. LRV nutarimu Nr. 1802 patvirtino neatidėliotinių veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, planą. Šiuo nutarimu taip pat nustatyta, kad už projekto „Rail Baltica“ koordinavimą atsakinga Susisiekimo ministerija. Ministerijai pavesta iki

2010 m. kovo 1 d. parengti ir Lietuvos Respublikos Vyriausybei pateikti nutarimo dėl „Rail Baltica“ projekto plėtros priemonių plano patvirtinimo projektą, kuriame būtų nurodyta darbų apimtis, terminai ir lėšos, parengti ir pateikti Vyriausybei projektą nutarimo dėl „Rail Baltica“ pripažinimo valstybei svarbiu ekonominiu projektu. Nurodyta iki 2010 m. gegužės 1 d. pateikti Vyriausybei galimas „Rail Baltica“ projekto finansavimo modelio schemas, atsižvelgiant į galimybę projekte dalyvauti strateginiam investuotojui. Užsienio reikalų ministerija kreiptis į Europos Komisiją dėl galimybės naudoti projektui „Rail Baltica“ skirtas lėšas neatidėliotinų veiksmų planui įgyvendinti.

Vykdant šį planą, numatyta parengti galimybių studijas (viena iš studijų – ruošiamo prancūzų įmonių grupės SYSTRA studija pagal 2009 m. rugpjūčio 14 d. pasirašytą sutartį), poveikio aplinkai vertinimus, techninius, projektavimo ir viešųjų konkursų dokumentus, kuriuose būtų numatyti projektavimo, rekonstrukcijos, statybos ir techninės priežiūros darbai. Dokumentų ruošimo terminai: 2009 m. rugpjūtis – 2011 birželis. Statybos darbai: 2011 m. birželis – 2013 m. gruodis. Šie terminai nesutampa su tais, kuriuos Vyriausybė nustatė 2005 m. kovo 31 d. nutarime, ir su terminais, kurie nurodyti stojimo į Europos Sąjungą sutartyje.

9. 2010 metai

2010 m. sausio 7 d. Susisiekimo ministerijoje įvyko projektą įgyvendinančių institucijų posėdis, kuriame, kaip ir 2009 m. gruodžio 8 d. vykusiam susitikime su TEN-T Vykdančiąja Agentūra, buvo išreikšta abejonė dėl galimybės šiuo metu įgyvendinti projektą dviem kryptimis – esama trasa ir naująja, 1999 m. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1273 patvirtintame specialiajame plane numatyta kryptimi. Problemos kyla todėl, kad pastaruosius 20 metų vykę procesai, įskaitant ir jau prasidėjusi žemės paėmimą bei paruoštus projektavimo dokumentus, skirti naujai trasei, o esanti trasa netenkina AGC reikalavimų ir kol neparuotos galimybių studijos, labai sunku pasakyti ar galima bus esamą trasą atitinkamai pakoreguoti.

Lietuvos Respublikos Ministro Pirmininko 2010 m. vasario 23 d. potvarkiu Nr. 63 sudaryta Darbo grupė projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimo priežiūrai ir kontrolei vykdyti. Šios grupės darbe dalyvauja Susisiekimo, Aplinkos, Ūkio, Finansų bei Užsienio reikalų ministerijų atstovai, taip pat Ministro Pirmininko tarnybos, Transporto investicijų direkcijos, AB "Lietuvos geležinkeliai", Lietuvos pramonininkų konfederacijos atstovai.

Siekiant įgyvendinti projektą pagal 2009 m. gruodžio 23 d. LRV nutarimu Nr. 1802 patvirtino neatidėliotinų veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, plano nuostatas, buvo nutarta kreiptis į Europos Komisiją su prašymu modifikuoti EK 2008 m. gruodžio 3 ir 4 d. sprendimų K(2008)7481 ir K(2008)7561, kuriais projektui pagal transeuropinio transporto

tinklo (TEN-T) daugiametę darbo programą buvo skirta bendrijų finansinė pagalba, turinį. Prašymus pakeisti EK sprendimus LR Susisiekimo ministerija pateikė Europos Komisijai 2010 m. kovo 31 d.

2010 m. balandžio 7 d. savo nutarimu Nr.371 projektą „Rail Baltica“ Lietuvos Vyriausybė, atsižvelgdama į tai, kad projektas „Rail Baltica“ yra transeuropinio transporto tinklo Europoje prioritetinis projektas, kaip nurodyta 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 884/2004/EB, pateikiantį Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros pripažino valstybei svarbiu ekonominiu projektu. Tai padės lengviau pritraukti jo įgyvendinimui reikalingas investicijas, efektyviau spręsti teritorijų planavimo ir žemės sklypų formavimo bei kitus projekto vykdymo spartinimo klausimus.

2009 m. gruodžio 23 d. LRV nutarimas Nr. 1802 projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimui buvo itin reikšmingas tuo, kad jame buvo nustatyta, jog pirmajame globalaus „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo etape europinės vėžės geležinkelis bus tiesiamas iki Kauno ant esamos geležinkelio sankasos (esamame žemės koridoriuje). Patvirtinta, kad Kauno centrinė stotis bus laikoma galiniu trasos tašku keleiviniams traukiniams, o prekiniais traukiniams tokiu tašku bus Kauno viešasis logistikos centras su intermodaliniu terminalu. Logistikos centro vietą nustatys šiuo metu atliekama „Kauno viešojo logistikos centro galimybių studija“. Sutartis šiai studijai vykdyti pasirašyta 2010 m. balandžio 26 d. tarp AB "Lietuvos geležinkeliai" ir konsorciumo „Ernst & Young Baltic“, „Wagener&Herbst Management Consultants“ GmbH ir „IPG Infrastruktur-projekten-twicklungsgesellschaft“ GmbH. Finansavimo šaltinis – ES struktūrinių fondų 2007–2013 m. finansinė pagalba (Sanglaudos fondas) bei AB "Lietuvos geležinkeliai" lėšos. Studiją planuojama užbaigti per 8 mėn. Konsultantas turi multikriterijiniu būdu išanalizuoti tris galimus logistikos centro vietas variantus. Dvi galimos vietos – Mauručiai ir Karmėlava – nurodytos iš anksto techninėje užduotyje. Trečią variantą turi pasiūlyti pats konsultantas, jį išanalizuoti ir palyginti.

Gegužės 5 d. paskelbtas konkursas atlikti geležinkelio ruožo Šeštokai–Marijampolė galimybių studiją ir poveikio aplinkai vertinimą. Preliminari sutarties pasirašymo data 2010 m. rugsėjis, atlikimo terminas – 7 mėn. Studija nagrinės galimybės rekonstruoti esamus kelius ir įrengti sugretintos vėžės kelią arba tiesti papildomą europinės vėžės kelią palei esamą geležinkelio liniją ruože Šeštokai–Marijampolė. Konsultantams duota užduotis, kad pertrasavimas (kreivių spindulio didinimas) turi būti atliekamas neišeinant iš šiuo metu AB "Lietuvos geležinkeliai" patikėjimo teise valdomų žemės sklypų ribų. Baigiami rengti konkurso dokumentai ir Marijampolė–Kaunas ruožo techninio projekto parengimo paslaugoms pirkti. Įvyko atviras konkursas techninio projekto parengimo tarpvalstybiniame ruože Šiauliai–Joniškis–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena

paslaugoms pirkti, įvertinti pateikti pasiūlymai. Sutartis dėl antrųjų geležinkelių kelių statybos ruožuose Gaižiūnai–Jonava, Šilainiai–Kėdainiai projektavimo darbų bus pasirašyta su konkurso laimėtoja Ispanijos bendrovė Ardanuy Ingenieria S.A. Gegužės mėnesį taip pat buvo pasirašyta sutartis ir su Didžiosios Britanijos įmone "Aecom Ltd." Ji tapo atviro konkurso nugalėtoja Baltijos valstybių susisiekimo ministerijų inicijuotos atskiros europinės vėžės geležinkelio linijos tarp Kauno ir Talino tarptautinės galimybių studijos rengėja.

2010 m. gegužės 10 d. buvo žengtas pirmasis realus žingsnis sujungiant Lietuvą europinės vėžės geležinkeliu su Lenkija, o per ją – su centrinėmis ES valstybėmis. Dalyvaujant „Rail Baltica“ projekto ES koordinatoriui P. Teličkai, EK atstovui J. Pond, Lenkijos Infrastruktūros ministerijos valstybės sekretoriaus pavaduotojui Juliusz Engelhardt, Lietuvos susisiekimo ministrui Eligijui Masiuliui, gausiam svečių būriui iš Latvijos susisiekimo ministerijos, LR seimo, Vyriausybės, apskričių ir ministerijų, Latvijos susisiekimo buvo pradėti geležinkelio linijos rekonstrukcijos ruože Mockava–Šeštokai darbai – sankasos atnaujinimas, bėgių ir pabėgių keitimas, mažo spindulio kreivių, ribojančių greitį, ištiesinimas, signalizacijos sistemos ir komunikacijų modernizacija. Birželio mėn. pradžioje atnaujinta virš 3 km sankasos ir nutiesta 2,8 km viršutinio kelio konstrukcijos iš 7,5 km viso ruožo ilgio.

Šios atkarpos techninis projektas buvo pradėtas rengti 2009 m. vasario 25 d. AB "Lietuvos geležinkeliai" pasirašius sutartį su UAB „Geležinkelių projektavimas“ (supaprastintas atviras konkursas šiam projektui parengti buvo paskelbtas 2008 m. lapkričio 21 d.) techninis projektas buvo užbaigtas 2010 m. balandžio 20 d. Sutartis tarp AB "Lietuvos geležinkeliai" ir jos dukterinės įmonės UAB „geležinkelių tiesimo centras“ buvo pasirašyta 2010 m. balandžio 26 d., planuojama darbų pabaiga – 2010 m. gruodis, projekto vertė – 16,7 mln. litų.

2010 m. gegužės 12 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nutarimu Nr. 541 nutarė pakeisti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. gruodžio 23 d. nutarimą Nr. 1802 "Dėl Neatidėliotinių veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, plano patvirtinimo" (Žin., 2009, Nr. 158-7188) ir pateikti naują plano redakciją, kuriame pateiktos priemonės, kurios bus vykdomos įgyvendinant „Rail Baltica“ projektą Lietuvos teritorijoje, nurodyti įgyvendinimo terminai, finansavimo poreikis ir šaltiniai.

Atsižvelgiant į 2010 m. gegužės 12 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nutarimu Nr. 541 ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. gruodžio 23 d. nutarimu Nr. 1802 pakeistą „Rail Baltica“ įgyvendinimo strategiją atsisakant europinės vėžės tiesimo iki Marijampolės nauja vietoje, buvo peržiūrimi dokumentai ir susitarimai dėl sienos kirtimo taško. Tarpusavio supratimo Memorandume, kurį 2007 m. kovo 9 d. Vilniuje pasirašė Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministras Algirdas Butkevičius ir Lenkijos Respublikos Susisiekimo ministras Jerzy Polaczek,

sienos kirtimo taškas nustatytas 1,45 m pietryčių kryptimi nuo egzistuojančio kelio ašinės linijos. Tačiau, vykdant minėtus LRV nutarimus, pirmame „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo etape nebus vykdomi statybos darbai pagal specialiojo plano sprendinius, patvirtintus 1999-11-11 LRV nutarimu Nr. 1273. Bus rekonstruojama esama trasa ir todėl sienos kirtimo taško nenumatoma keisti. 2010-08-26 susitikimo metu su Lenkijos Respublikos infrastruktūros viceministru p. Juliusz Engelhardt buvo sutarta dėl ekspertų susitikimo 2010 m. rugsėjo mėn. aptarti sienos kirtimo taško klausimą. Ekspertų susitikimas vyko Varšuvoje 2010-09-15. Iš Lietuvos pusės dalyvavo Susisiekimo ministerijos ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ atstovai. Vadovaujantis aukščiau minėtais LRV nutarimais ir susitikimų su Lenkijos puse rezultatais 2010-09-22 paskelbtas atviras konkursas esamo ruožo PL/LT valstybių siena–Mockava techninio projekto parengimo paslaugoms pirkti. Antras susitikimas vyko 2010-09-28 valstybės sienos kirtimo taške. Susitikime dalyvavo Lietuvos ir Lenkijos geležinkelių geodezijos specialistai.

2010 m. birželio 8 d. Ispanijos mieste Saragošoje įvyko Europos Komisijos (EK) surengta konferencija "TEN-T dienos 2010. Transeuropiniai transporto tinklai – ES pagrindinio tinklo kūrimas". Šios konferencijos metu susisiekimo viceministras Arūnas Štaras, kartu su kolegomis iš Lenkijos, Latvijos, Estijos ir Suomijos pasirašė memorandumą, kuriuo išreiškė politinę valią tęsti projektą „Rail Baltica“. Lietuva šiuo memorandumu patvirtino savo įsipareigojimą atlikti visus projekto įgyvendinimo darbus, numatytus Vyriausybės patvirtintame Neatidėliotinių veiksmų, kuriuos būtina atlikti įgyvendinant projektą „Rail Baltica“, plane.

2010 m. birželio mėn. Roterdame buvo pasirašyta deklaracija dėl krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus Nr. 8 „Beneliukso šalys–Vokietija–Lenkija“. „Rail Baltica“ geležinkelio atšaka Kaunas–Varšuva tapo sudėtine geležinkelio krovinių pervežimo koridoriaus Roterdamas–Varšuva–Kaunas dalimi.

Įgyvendinant 2008 m. gruodžio 3 d. Europos Bendrijų Komisijos sprendimą Nr. K(2008)7481 dėl finansinės pagalbos veiklai teikimo, susijusį su Bendrijos finansinės pagalbos teikimu bendrų interesų projektams „1) Naujos europinės vėžės linijos tiesimas tarpvalstybinėje atkarpoje „Lenkijos pasienis–Marijampolė“; 2) tarpvalstybinėje atkarpoje „Šiauliai–Latvijos pasienis“. Rekonstrukcija ir (arba) modernizavimas“ – 2007-LT-27030-P – transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) srityje 2010 m. antroje pusėje buvo pasirašyta 7 sutartys:

1. Ruožui Šeštokai–Marijampolė galimybių studijos ir poveikio aplinkai vertinimui (PAV) konkursas buvo paskelbtas 2010-05-05. 2010-08-06 nustatytas laimėtojas – „Ernst and Young Baltic“ (jungtinės veiklos sutartis su vokiečių geležinkelio projektavimo bendrove Eisenbahn – und Bauplanungsgesellschaft mbH Erfurt (EPG) ir UAB „Tiltų ekspertų centras“). Sutartis pasirašyta 2010-09-28. Paslaugos atlikimo terminas – 5 mėn. Sutarties kaina 440.000 Lt neįskaitant PVM;

2. Konkursas atlikti esamo geležinkelio ruožo Marijampolė–Kazlų Rūda projektavimo darbams jį rekonstruojant – įrengti sugretintą 1435 mm/1520 mm vėžės pločio kelią arba tiesti papildomą 1435 mm vėžės pločio kelią palei esamą geležinkelio liniją buvo – paskelbtas 2010-07-02. Laimėtoju iš 3 pretendentų pripažintas UAB "Kelprojektas", veikiantis kartu su Eisenbahn – und Bauplanungsgesellschaft mbH Erfurt (EPG) jungtinės veiklos sutarties pagrindu. Sutartis pasirašyta 2010-11-17. Sutarties kaina 8,8 mln.Lt be PVM. Paslaugų atlikimo terminas 11 mėnesių;

3. Ruožo Marijampolė–Kazlų Rūda–Kaunas projektavimo priežiūros (inžinieriaus–techninio priežiūrėtojo) paslaugų pirkimo konkursas paskelbtas 2010-09-10. 2010-11-02 paskelbtas nugalėtojas UAB „Kelvista“. Sutartis pasirašyta 2010-11-17. Sutarties kaina 287 tūkst. Lt. Paslaugų atlikimo terminas 11 mėn.;

4. Rekonstruoti geležinkelio ruožui Kaunas (Palemonas)–Gaižiūnai 2010-10-11 pasirašyta projektavimo paslaugų pirkimo sutartis su Ardanuy Ingenieria S.A (Ispanija). Sutarties kaina 1.891.450 Lt neįskaitant PVM. Sutartį numatyta įvykdyti per 10 mėn.;

5. Atlikti antrųjų geležinkelio kelių ruožuose Gaižiūnai–Jonava, Šilainiai–Kėdainiai projektavimo darbus 2010-07-19 pasirašyta projektavimo paslaugų pirkimo sutartis su UAB „Kelprojektas“. Sutarties kaina 4.751.000 Lt be PVM. Sutartį numatyta įvykdyti per 28 mėn.;

6. Antrųjų geležinkelio kelių projektavimo ruožuose Žeimiai–Lukšiai ir Gimbogala–Linkaičiai sutartis pasirašyta 2010-07-19 su Ispanijos projektavimo bendrove Ardanuy Ingenieria S.A. Sutarties kaina 1.109.800 Lt be PVM. Sutartį numatoma įvykdyti per 16 mėn.;

7. Atlikti dabartinės geležinkelio linijos tarpvalstybinėje atkarpoje Šiauliai–Joniškis–Lietuvos ir Latvijos valstybių siena rekonstrukcijos projektą 2010-08-25 pasirašyta projektavimo paslaugų pirkimo sutartis su Jungtinės karalystės projektavimo ir konsultavimo paslaugų įmone Scott Wilson LTD. Sutarties kaina 7.449.000 Lt neįskaitant PVM. Sutartį numatoma įvykdyti per 22 mėn.

2010 m. spalio 5 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-607 buvo pateikta 2009 m. gegužės 14 d. įsakymo Nr. 3-208 „Dėl Lietuvos 2007–2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategijos Ekonomikos augimo veiksmų programos 5 prioriteto „Transeuropinių transporto tinklų plėtra“ priemonės Nr. VP2-5.1-SM-02-V „Transeuropinės reikšmės geležinkelio linijų modernizavimas ir plėtra, reikiamos infrastruktūros sukūrimas viešiesiems logistikos centrams steigti“ valstybės projektų sąrašo Nr. VP2-5.1-SM-02-V-01 patvirtinimo“ nauja redakcija, kuria projektų sąrašas buvo papildytas susijusiais su „Rail Baltica“ projektais: 7 projektai statybos darbams ir signalizacijos įrengimui pagrindiniame sąraše ir 3 projektai, įskaitant intermodalinio terminalo Kaune statybą – rezervinių projektų sąraše.

2010 m. spalio 15 d. Amsterdame vyko posėdis dėl Varšuvos krovinių koridoriaus. Dalyvavo Europos Komisijos atstovai, Olandijos, Belgijos, Vokietijos, Lenkijos ir Lietuvos susisiekimo ministerijų atstovai, minėtų šalių geležinkelių infrastruktūros valdytojai. Buvo įsteigtos dvi darbo grupės – Susisiekimo ministerijų ir infrastruktūros valdytojų lygiuose (infrastruktūros valdytojų darbo grupei pavesta vadovauti Lenkijos infrastruktūros valdytojui).

2010 metų spalio mėnesį Europos Komisija pateikė 2007–2013 metų finansinio laikotarpio Transeuropinių Transporto Tinklų (TEN-T) vykdomų projektų vidurio laikotarpio revizijos ataskaitą. Nevykdomi projektai arba projektai, kurie buvo suplanuoti, bet negalės būti įgyvendinti iki 2015 metų pabaigos, buvo išbraukti iš TEN-T finansavimo programos. „Rail Baltica“ projektas paliktas prioritetinių TEN-T projektų sąrašė. Europos Komisija pritarė ir projekto finansavimo planui, patikslintam atsižvelgiant į LRV nutarimuose 2009-12-23 Nr. 1802 ir 2010-05-12 Nr. 541 numatytų veiklų įgyvendinimą. Projekto įgyvendinimo laikotarpis pratęstas iki 2015 metų.

2010 m. lapkričio mėn. 19 d. Pavelas Telička pateikė LR susisiekimo ministrui savo kaip Europos koordinatoriaus prioritetiniam projektui Nr.27 „Rail Baltica“ ašis Varšuva–Kaunas–Ryga–Talinas–Helsinkis“, metinę veiklos ataskaitą. Ataskaitoje nepagailėta gerų žodžių Lietuvos valstybei, kuri sunkmečio metais padarė didelę pažangą įgyvendinant „Rail Baltica“ projektą. Taip pat ataskaitoje buvo pabrėžti koordinatoriaus tikslai 2011 metams. Pirma, rūpintis, kad Lietuvos pietinėje dalyje būtų įrengta moderni automatinė vėžės keitimo įranga, antra, skatinti ir padėti įkuriant tarptautinį suinteresuotų valstybių konsorciumą keleivių vežimo paslaugoms organizuoti „Rail Baltica“ geležinkelio linija. Ši ataskaita taip pat buvo pateikta ir EK Viceprezidentui Siim Kallas.

Gerbiamas respondente,

šia apklausa siekiama sužinoti Jūsų nuomonę (kuri bus suprantama kaip atsakymų į anketos klausimus visuma) apie Rail Baltica projektą. Analizuojant anketos atsakymus Jūsų nuomonė bus vertinama individualiai bei lyginama su kitų respondentų atsakymais. Palyginimo tikslas - nustatyti, ar egzistuoja suderinamas požiūris tarp skirtingoms aplinkoms (politinei, verslo, akademinėi) atstovaujančių respondentų. Jei bus nustatyta, kad suderinama (iš esmės vieninga) nuomonė neegzistuoja, bus įvertinti esminiai skirtumai tarp įvairias veiklos sritis atstovaujančių respondentų nuomonių ir požiūrių.

1 klausimas: Ar sutinkate, kad Jūsų pavardė būtų minima tarp respondentų pateiktų atsakymų analizėje?

☐ Taip

☐ Ne

Šio atsakymo pasirinkimo atveju atsakymų analizėje Jūs būsite įvardinta(s) kaip "ekspertas nr. x"

2 klausimas: Jūsų veiklos sfera?

☐ Viešojo administravimo sektorius

☐ Verslo ar finansų įmonė ar asociacija

☐ Mokslo institucija

☐ Kita (įrašyti)

3 klausimas: Kaip Jūs susijęs su Rail Baltica projektu?

☐ Dirbu tiesiogiai projekto įgyvendinimo komandoje

☐ Į mano užduotis įeina ir su šiuo projektu susijusios užduotys;

☐ Dirbu valstybės institucijoje, susijusioje su Rail Baltica įgyvendinimu,

☐ Sieja komerciniai ateities interesai

☐ Nesu tiesiogiai susijęs, tačiau domiuosi

☐ Nesusijęs ir nesidomiu

☐ Kita (įrašyti)

4 klausimas: Kaip vertintumėte Rail Baltica įtaką? (nuo 5 - labai svarbu iki 1 - visai nesvarbu):

	1	2	3	4	5
Transeuropinio transporto tinklo plėtrai	☐	☐	☐	☐	☐
Baltijos valstybių pasiekiamumui	☐	☐	☐	☐	☐
Lietuvos valstybės politiniam ir ekonominiam patrauklumui	☐	☐	☐	☐	☐
Naujų užsienio investicijų pritraukimui	☐	☐	☐	☐	☐
Tarptautinio turizmo skatinimui	☐	☐	☐	☐	☐
Tranzitinių krovinių perėmimui iš kelių transporto	☐	☐	☐	☐	☐
Naujų transporto srautų atsiradimui	☐	☐	☐	☐	☐
Lietuvos geležinkelių tinklo modernumui ir populiarumo augimui	☐	☐	☐	☐	☐

5 klausimas: Kuri iš Rail Baltica projekto koncepcijų, Jūsų manymu, būtų racionaliausia?

- ☐ Moderni vėžės keitimo įranga Lietuvos ir Lenkijos pasienyje, o per Baltijos valstybių teritoriją palikti plačiąją vėžę
- ☐ Europinę vėžę tiesti iki Kauno, čia įrengiant vėžės keitimo vietą
- ☐ Nutiesti europinę vėžę iki Talino šalia esamos plačiojo geležinkelio linijos (ant tos pačios sankasos)
- ☐ Nutiesti europinę vėžę iki Talino nauja trasa, taip didinant geležinkelio linijų tankumą
- ☐ Kita (įrašyti)

6 klausimas: Ar laiku pradėtas įgyvendinti projektas Rail Baltica ?

- ☐ Pačiu laiku
- ☐ Pavėluotai
- ☐ Per anksti
- ☐ Ekonominis sunkmetis nėra tinkamas laikas tokio masto projektams

7 klausimas: Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui? (nuo 5 - labai daug iki

1 - visai nedaug):

	1	2	3	4	5
Europos Sąjungos institucijų priežiūra ir kontrolė	☐	☐	☐	☐	☐
Europos Sąjungos fondų finansinė pagalba	☐	☐	☐	☐	☐
Lietuvos Respublikos Vyriausybės parama ir kontrolė	☐	☐	☐	☐	☐
AB "Lietuvos geležinkeliai" suinteresuotumas	☐	☐	☐	☐	☐
Verslo institucijų iniciatyva ir investicijos	☐	☐	☐	☐	☐

8 klausimas: Koks yra visuomenės informavimo priemonių formuojamas projekto Rail Baltica įvaizdis? (pasirinkti vieną iš pateiktų įvertinimų)

- ☐ Labai geras
- ☐ Priimtinas
- ☐ Prieštaringas
- ☐ Daugiau neigiamas, negu teigiamas
- ☐ Silpnas
- ☐ Šis projektas per mažai viešinamas

9 klausimas: Kiek Rail Baltica geležinkelio linija bus konkurencinga (nuo 5 - labai iki 1 - visai nebus):

	1	2	3	4	5
Lyginant su keleiviniu kelių transportu	☐	☐	☐	☐	☐
Lyginant su kroviniu kelių transportu	☐	☐	☐	☐	☐
Lyginant su keleiviniu oro transportu	☐	☐	☐	☐	☐
Lyginant su kroviniu jūrų transportu	☐	☐	☐	☐	☐

10 klausimas: Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui (nuo 5 - labai tinkama iki 1 - visai netinkama):

	1	2	3	4	5
Teisinė bazė	☐	☐	☐	☐	☐
Ekonominė padėtis	☐	☐	☐	☐	☐
Politinė aplinka	☐	☐	☐	☐	☐
Verslo išsivystymas	☐	☐	☐	☐	☐
Viešoji nuomonė	☐	☐	☐	☐	☐
Keleivinio transporto paklausa	☐	☐	☐	☐	☐
Krovininio transporto paklausa	☐	☐	☐	☐	☐

11 klausimas: Ar, Jūsų nuomone, tinkamai sprendžiami finansavimo klausimai? (pasirinkti vieną iš pateiktų atsakymų)

- ☐ Dabartinis finansavimo modelis yra tinkamas
- ☐ Europos Sąjungos fondų finansinė pagalba turėtų sudaryti didesnę finansavimo dalį
- ☐ Projekto išlaidas Europos Sąjungos institucijos ir valstybių biudžetai turėtų pasidalinti po lygiai
- ☐ Didžiausią finansavimo dalį turėtų prisiimti valstybės biudžetas
- ☐ Didžiausia finansavimo dalį turėtų prisiimti projekto vykdytojas (AB "Lietuvos geležinkeliai")
- ☐ Būtina pritraukti privačius investuotojus
- ☐ Finansavimo užtikrinimo klausimai manęs nedomina

Nebūtina pildyti: Pagrįskite savo pasirinktą variantą

12 klausimas: Ar Baltijos valstybių geležinkelio operatoriams naudingas Rail Baltica projektas? (pasirinkti vieną iš pateiktų atsakymų)

- ☐ Taip, be abejonės
- ☐ Galbūt bus naudingas, kai atsipirks didelės pradinės investicijos naujiems riedmenims ir traukos priemonėms įsigyti
- ☐ Ne, nes nebus jie nebus pajėgūs konkuruoti su centrinės Europos vėžėjais
- ☐ Kita (įrašyti)

13 klausimas: AB "Lietuvos geležinkeliai" yra paskirta Rail Baltica projekto vykdytoju. Ar šis pasirinkimas teisingas?

- ☐ Visiškai teisingas
- ☐ Iš dalies teisingas, nes
- ☐ Neteisingas, nes

14 klausimas: Verslas pakankamai įtrauktas į projekto Rail Baltica plėtrą (nuo 5 - visiškai sutinku iki 1 - visiškai nesutinku):

	1	2	3	4	5
Įsiklausoma į verslininkų nuomonę	☐	☐	☐	☐	☐
Atstovaujami verslo interesai	☐	☐	☐	☐	☐
Bendradarbiavimas visose projekto įgyvendinimo stadijose	☐	☐	☐	☐	☐
Verslo atstovai įtraukti į projekto įgyvendinimo darbo grupes	☐	☐	☐	☐	☐

15 klausimas: Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių? (nuo 5 - labai didelė neigiama įtaka, iki 1 - visiškai neturės neigiamos įtakos):

	1	2	3	4	5
Kitų transporto infrastruktūros projektų įgyvendinimui	☐	☐	☐	☐	☐
Subalansuotam transporto sektoriaus augimui	☐	☐	☐	☐	☐
Automobilių kelių priežiūrai	☐	☐	☐	☐	☐
Oro transporto projektams ir verslui	☐	☐	☐	☐	☐
Klaipėdos jūrų uostui	☐	☐	☐	☐	☐
Logistikos ir krovinių vežimo verslui	☐	☐	☐	☐	☐
Geležinkelių liberalizavimui	☐	☐	☐	☐	☐
Verslo santykiams su kaimyninėmis šalimis, turinčiomis plačiosios vėžės geležinkelį	☐	☐	☐	☐	☐

Jūsų papildomos pastabos ir/ar pasiūlymai (pildyti nebūtina)

☐ Ar pageidaujate gauti surinktų duomenų analizės rezultatus e-paštu?

Siųsti e-paštu

Spausdinti

Dear respondents

The purpose of this survey is to find out your opinion (which will be understood as responses to the questionnaire) about the Rail Baltica project (a 1435mm gauge railway line between Warsaw and Tallinn, which enables trains from Western Europe to reach the Baltic States). In the analysis your opinion will be evaluated individually and compared with other respondents' replies. The purpose of the comparison - to determine whether there is a consistent approach to implementation of Rail Baltica project between respondents, representing different environments (political, business and academic in Lithuania and other countries). If it is found that compatible opinion does not exist, the fundamental differences between the various views and opinions will be analyzed

In questions with multiple answers, choose only one of the options. In questions where you have to give the score, give points for every entry

Question 1: Do you agree that your name will be shown in the analysis?

- ☐ Yes
- ☐ No In this case, your answers will be anonymous

Question 2: In what area are you working?

- ☐ Public Sector
- ☐ Private Company
- ☐ Educational Institution
- ☐ Other
(specify)

Question 3: How do you relate to the Rail Baltica project?

- ☐ I'm working on the project implementation team directly
- ☐ My work include tasks, which are related to the Rail Baltica project in some way
- ☐ I work in public institution which is responsible for the implementation of the Rail Baltica project
- ☐ I have some future commercial interests
- ☐ I am not directly related, but I am interested in process of the project implementation
- ☐ I'm not interested in the project or its implementation at all
- ☐ Other
(specify)

Question 4: How would you assess the influence of Rail Baltica project? (5 - very important ; 1- least important):

	1	2	3	4	5
For the development of the Trans-European Transport Network	☐	☐	☐	☐	☐
For the transport connectivity of Baltic States	☐	☐	☐	☐	☐
For the Lithuania's political and economic attractiveness	☐	☐	☐	☐	☐
For the attraction of new foreign investment to Baltic states	☐	☐	☐	☐	☐
For the promotion of International tourism in Baltic States	☐	☐	☐	☐	☐
For the cargo distribution from road transport to rail transport	☐	☐	☐	☐	☐
For the emergence of new freight and passenger traffic flows in the region	☐	☐	☐	☐	☐
For the growth and popularity of Baltic states railway network	☐	☐	☐	☐	☐

Question 5: Which of the Rail Baltica project concept would be the most rational?

- ☐ Modern gauge changing facilities at the border between Lithuania and Poland and a renovated Russian gauge railway track from there to Tallinn
- ☐ Modern gauge changing facilities and a public logistic center in Kaunas and a renovated Russian gauge railway track from there to Tallinn
- ☐ Modern European gauge track from the border between Lithuania and Poland to Tallinn next to the existing Russian gauge line (on the same tracks)
- ☐ Modern European gauge track from the border between Lithuania and Poland to Tallinn on a whole new line thereby increasing the density of lines
- ☐ Other (specify)

Question 6: Was the time to start the implementation of the project chosen correctly?

- ☐ Yes, it was well timed
- ☐ The project had to be started much earlier
- ☐ The project was started to implement too early
- ☐ The financial crisis is not a appropriate time to start a project of this scale

Question 7: How much do you think these factors have an impact on the success of the project? (5 - very much ; 1 - almost no impact at all):

	1	2	3	4	5
The European Union's supervision and control of the implementation of the project	☐	☐	☐	☐	☐
Sufficient European Union funds and financial aid	☐	☐	☐	☐	☐
Political support and control from the Governments of Baltic States	☐	☐	☐	☐	☐
JSC "Lithuanian Railways" interest in implementation of the project	☐	☐	☐	☐	☐
Initiatives and investments from private businesses	☐	☐	☐	☐	☐

Question 8: What image of Rail Baltica project is formed by the media?

- ☐ Very good
- ☐ Acceptable
- ☐ Controversial
- ☐ More negative than positive
- ☐ Poor
- ☐ This project is publicized not enough

Question 9: How the Rail Baltica railway line will be competitive (5 - very competitive; 1 - not competitive at all):

	1	2	3	4	5
Compared to passenger road transport	☐	☐	☐	☐	☐
Compared to freight road transport	☐	☐	☐	☐	☐
Compared to a passenger air transport	☐	☐	☐	☐	☐
Compared to sea freight transport	☐	☐	☐	☐	☐

Question 10: How suitable for the proper implementation of the project in Lithuania is: (from 5 - very suitable to 1 -not suitable at all):

	1	2	3	4	5
Legal framework	☐	☐	☐	☐	☐
Economic situation	☐	☐	☐	☐	☐
The political environment	☐	☐	☐	☐	☐
The level of business development	☐	☐	☐	☐	☐
Public opinion	☐	☐	☐	☐	☐
Demand for passenger transport	☐	☐	☐	☐	☐
Demand for freight transport	☐	☐	☐	☐	☐

Question 11: Do you think that the financing issues are addressed properly?

- ☐ The current funding model is appropriate
- ☐ Financial assistance from the European Union funds should have a higher proportion in funding
- ☐ The project costs should be shared equally between European Union funds and national budgets
- ☐ The largest part of funding should be paid by the state budget
- ☐ The largest part of funding should be paid by the project manager (JSC "Lithuanian Railways")
- ☐ It is necessary to attract private investors
- ☐ I'm not interested in the financial issues of the project

Optional: Reasons why You chose that option:

Question 12: Will the railway operators in the Baltic States benefit from the Rail Baltica project?

- ☐ Yes, without a doubt
- ☐ The operators may benefit after the initial investments in new rolling stock are covered
- ☐ No, because they will not be able to compete with the new railway carriers from central and west Europe
- ☐ Other (specify)

Question 13: Was the choice to make JSC "Lithuanian Railways" the manager of Rail Baltica project correct?

- ☐ Yes, because
- ☐ Partly, because
- ☐ No, because

Question 14: Do you agree that the private business involved in the development of Rail Baltica project in these aspects: (5 - strongly agree to 1 - strongly disagree):

	1	2	3	4	5
Views of the entrepreneurs are taken to the account	☐	☐	☐	☐	☐
Business interests are represented	☐	☐	☐	☐	☐
There is cooperation between project implementation bodies and private business in all phases of the project	☐	☐	☐	☐	☐
Businesses representatives are included in the project working groups	☐	☐	☐	☐	☐

Question 15: Do you think that the project may have negative consequences? (5 - Significant negative impact, up to 1 - no negative impact):

	1	2	3	4	5
To the implementation of other transport infrastructure projects	☐	☐	☐	☐	☐
To the balanced growth in the transport sector	☐	☐	☐	☐	☐
To the road maintenance	☐	☐	☐	☐	☐
To the air transport business	☐	☐	☐	☐	☐
To the sea port of Klaipeda	☐	☐	☐	☐	☐
To private logistic businesses	☐	☐	☐	☐	☐
To the liberalization of rail sector in Lithuania	☐	☐	☐	☐	☐
To business relations with neighboring countries with Russian railway gauge	☐	☐	☐	☐	☐

Your additional comments and / or proposals (optional)

☐ Would you like to receive the results of the analysis by e-mail?

Send the results

Print

APKLAUSTŲJŲ ASMENŲ SĄRAŠAS

Eil. Nr.	Vardas, pavardė	Pareigos	El. pašto adresas
Viešojo sektoriaus atstovai			
1	Zigmantas Balčytis	Europos Parlamento narys	zigmantas.balcytis@europarl.europa.eu
2	Andrius Kubilius	LR ministras pirmininkas	andrius.kubilius@lr.lt
3	Algirdas Butkevičius	LR Seimo narys, buv. LR susisiekimo ministras	Algirdas.Butkevicius@lrs.lt
4	Eligijus Masiulis	LR susisiekimo ministras	e.masiulis@transp.lt
5	Arūnas Štaras	LR susisiekimo viceministras	a.staras@transp.lt
6	Alminas Mačiulis	LR susisiekimo ministerijos kancleris	a.maciulis@transp.lt
7	Jurgita Skritaitė	Transporto politikos departamento direktoriaus pavaduotoja	j.skritaite@transp.lt
8	Nerijus Kaučikas	LR susisiekimo ministerijos Transporto politikos departamento Plėtros ir inovacijų skyriaus vedėjas	n.kaucikas@transp.lt
9	Zita Dubickienė	LR susisiekimo ministerijos Transporto politikos departamento ES paramos koordinavimo skyriaus vedėja	z.dubickiene@transp.lt
10	Rasa Puluikiene	LR susisiekimo ministerijos Transporto politikos departamento ES paramos koordinavimo sk. vedėjo pavaduotoja	r.puluikiene@transp.lt
11	Gražvydas Jakubauskas	LR susisiekimo ministerijos Transporto politikos depart. Strateginio planavimo sk. vedėjo pavaduotojas	g.jakubauskas@transp.lt

12	Simas Garuolis	LR susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto departamento Geležinkelių transporto skyriaus vedėjas	s.garuolis@transp.lt
13	Asta Varnienė	LR susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto departamento Geležinkelių transporto skyriaus vyr. specialistė	a.varniene@transp.lt
14	Gintautas Predkelis	Transporto investicijų direkcijos (TID) laikinai einantis direktoriaus pareigas	gintautas.predkelis@tid.lt
15	Ingrida Sabaitė	TID Bendrųjų reikalų skyriaus vyresn. specialistė	ingrida.sabaite@tid.lt
16	Aurelija Ziminskaitė	TID Bendrųjų reikalų skyriaus teisininkė	aurelija.ziminskaite@tid.lt
17	Jūratė Čeikaitė	TID Finansų, kontrolės ir apskaitos skyriaus vyr. specialistė	jurate.ceikaite@tid.lt
18	Albertas Arūna	TID Finansų, kontrolės ir apskaitos skyriaus Planavimo ir projektų kokybės poskyrio vedėjas	albertas.aruna@tid.lt
19	Andrius Navickas	TID Geležinkelių projektų skyriaus vedėjas	andrius.navickas@tid.lt
20	Tomas Marcinkevičius	TID Geležinkelių projektų sk. vyr. specialistas	tomas.marcinkevicius@tid.lt
21	Rolandas Kairiūkštis	TID Geležinkelių projektų sk. vyr. specialistas	rolandas.kairiukstis@tid.lt
22	Viktorija Šimanskaitė	TID Geležinkelių projektų sk. vyr. specialistė	viktorija.simanskaite@tid.lt
23	Evelina Streckienė	TID Regioninės plėtros projektų skyriaus vedėja	evelina.streckiene@tid.lt
24	Daiva Sinicaite	TID Regioninės plėtros projektų sk. vedėjos pavaduotoja	daiva.sinicaite@tid.lt

25	Vygantas Vilčiauskas	TID Regioninės plėtros projektų sk. vyr. specialistas	vygantas.vilciauskas@tid.lt
26	Mantas Grigaliūnas	TID Regioninės plėtros projektų sk. vyr. specialistas	mantas.grigaliunas@tid.lt
27	Andrius Kupetauskas	TID Regioninės plėtros projektų sk. vyr. specialistas	andrius.kupetauskas@tid.lt
28	Remigijus Lipkevičius	Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos Investicijų skyriaus vedėjas	remigijus.lipkevicius@lra.lt
29	Aiškutė Tranienė	Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos Investicijų skyriaus vyr. specialistė	aiskute.traniene@lakd.lt
30	Anna Dembskienė	Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos Investicijų skyriaus vyr. specialistė	anna.dembskiene@lra.lt
31	Aleksandras Gordevičius	LR aplinkos ministerijos Teritorijų planavimo, urbanistikos ir architektūros departamento Erdvinio planavimo ir regioninės politikos skyriaus vedėjas	a.gordevicius@am.lt
32	Laura Pušinskaitė	LR energetikos ministerijos Strateginių projektų skyriaus vyresnioji specialistė	l.pusinskaite@enmin.lt
33	Arvydas Domatas	VĮ "Transporto ir kelių tyrimo institutas" Susisiekimo komunikacijų plėtros projektų skyriaus viršininkas	a.domatas@tkti.lt
34	Aušra Švarplienė	VĮ "Transporto ir kelių tyrimo institutas" Aplinkos apsaugos skyriaus vyr. specialistė	a.svarpliene@tkti.lt
35	Vidmantas Paukštė	VĮ "Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija" Infrastruktūros departamento vadovas	v.paukste@port.lt
36	Kristina Gontier	VĮ "Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija" rinkodaros	k.gontier@port.lt

		skyriaus viršininkė	
37	Birutė Urmanienė	VĮ "Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija" Infrastruktūros departamento infrastruktūros skyriaus vyr. specialistė	b.urmaniene@port.lt
Mokslo institucijų atstovai			
38	Leonas Povilas Lingaitis	Transporto inžinerijos fakulteto Geležinkelių transporto katedros vedėjas	leonasl@vgtu.lt
39	Vilius Bartulis	Transporto inžinerijos fakulteto dekanas	vilius.bartulis@vgtu.lt
40	Jonas Butkevičius	Transporto inžinerijos fakulteto Transporto vadybos katedros profesorius	jonas.butkevicius@vgtu.lt
41	Ramūnas Palšaitis	Transporto inžinerijos fakulteto Transporto vadybos katedros profesorius	trvadyba@vgtu.lt
42	Aidas Vasilis Vasiliauskas	Transporto inžinerijos fakulteto Transporto vadybos katedros vedėjas	aidasv@vgtu.lt
43	Aldona Jarašūnienė	Transporto inžinerijos fakulteto Transporto vadybos katedros profesorė	aldona.jarasuniene@vgtu.lt
44	Algirdas Šakalys	LR Ministro Pirmininko patarėjas susisiekimui klausimams	algirdas.sakalys@vgtu.lt
45	Vladas Sturys	Intermodalinio transporto ir logistikos kompetencijos centro tyrėjas	v.sturys@zebra.lt
Transporto verslo atstovai			
46	Algimantas Kondrusevičius	Asociacijos "Linava" prezidentas	office@linava.lt
47	Edmundas Daukantas	Lietuvos ekspeditorių asociacijos "Lineka" prezidentas, UAB "Schenker" vykdomasis direktorius	Edmundas.Daukantas@lineka.lt

48	Žilvinas Šilėnas	Lietuvos laisvosios rinkos instituto energetikos, transporto ir tarptautinės prekybos politikos klausimų ekspertas	LLRI@LRinka.lt
49	Algimantas Medžiaušis	UAB "Kelprojektas" direktorius	algimantas.medziausis@kelprojektas.lt
50	Arvydas Čibirka	UAB "Kelprojektas" techninis direktorius	arvydas.cibirka@kelprojektas.lt
51	Jurgita Puodžiukaitė	UAB "Euroekspedicija" transporto vadybininkė	
52	Ovidijus Meilūnas	UAB „Magnus Logistics“	
53	Svajūnas Šaltis	UAB "Baltprim"	
54	Rasa Čepliauskienė	UAB "Delamode Baltics"	
55	Gediminas Skebas	UAB "Tempus Trans"	
56	Mindaugas Valiūnas	UAB „ECTL“	
57	Justas Pilkauskas	UAB "Ormina logistika"	
58	Žydrūnė Vizbaraitė	UAB "Rivona"	
59	Rasa Milinskienė	UAB "RL Baltic"	
60	Aurimas Pilkauskas	UAB "LMH Baltic"	
61	Vaida Maskvytienė	UAB "Dinaro Transportas"	
62	Benas Skebas	UAB "Vedautos autotransportas" vadybininkas	
63	Andrius Pupšys	VŠĮ "HC Gaivinetas"	
64	Stasys Dailėdka	AB "Lietuvos geležinkeliai" (LG) generalinis direktorius	s.dailydka@litrail.lt
65	Albertas Šimėnas	LG Generalinio direktoriaus pavaduotojas	alsime@litrail.lt
66	Albinas Ragauskis	LG generalinio direktoriaus pavaduotojas – Geležinkelių infrastruktūros direkcijos direktorius	a.ragauskis@litrail.lt
67	Stasys Gudvalis	LG generalinio direktoriaus pavaduotojas - Krovinių vežimo	s.gudvalis@litrail.lt

		direkcijos direktorius	
68	Raimondas Burkovskis	LG generalinio direktoriaus pavaduotojas – Keleivių vežimo direkcijos direktorius	r.burkovskis@litrail.lt
69	Antanas Zenonas Kaminskas	LG "Rail Baltica" projekto direkcijos direktorius	z.kaminskas@litrail.lt
70	Vidas Žvinys	LG "Rail Baltica" projekto direkcijos direktoriaus pavaduotojas	v.zvinys@litrail.lt
71	Saulius Poškus	LG "Rail Baltica" projekto direkcijos vyr. specialistas	s.poskus@litrail.lt
72	Jadvyga Burak	LG "Rail Baltica" projekto direkcijos vyriausioji inžinierė	j.burak@litrail.lt
73	Vitalij Demidov	LG "Rail Baltica" projekto direkcijos I kat. specialistas	v.demidov@litrail.lt
74	Veronika Griganavičiūtė	LG "Rail Baltica" projekto direkcijos vyr. specialistas	v.griganaviciute@litrail.lt
75	Gintarė Kazlauskienė	LG "Rail Baltica" projekto direkcijos vyr. specialistas	gintare.kazlauskiene@litrail.lt
76	Virgilijus Jastremskas	LG Plėtros departamento direktorius	v.jastremskas@litrail.lt
77	Sigitas Kubilis	LG Plėtros departamento direktoriaus pavaduotojas	s.kubilis@litrail.lt
78	Juozas Veršekys	LG Plėtros departamento Investicijų sektoriaus viršininkas	versekys@litrail.lt
79	Darius Lunys	LG Plėtros departamento Techninės plėtros sektoriaus viršininkas	d.lunys@litrail.lt
80	Albertas Bajorinas	LG Plėtros departamento Techninės plėtros skyriaus techninės plėtros sektoriaus vyresnysis specialistas	a.bajorinas@litrail.lt
81	Valdas Mikelionis	LG Geležinkelių infrastruktūros direkcijos vyriausiasis inžinierius	v.mikelionis@litrail.lt
82	Andrius Vyšniauskas	LG Geležinkelių infrastruktūros direkcijos Investicijų	a.vysniauskas@litrail.lt

		departamento direktorius	
83	Andrius Montrimas	LG Geležinkelių infrastruktūros direkcijos Investicijų departamento direktoriaus pavadootojas	a.montrimas@litrail.lt
84	Andrejus Dunajevs	LG Geležinkelių infrastruktūros direkcijos Projektų valdymo tarnybos kelių projektų skyriaus vyr. specialistas	a.dunajevs@litrail.lt
85	Ričardas Meškelė	LG Geležinkelių infrastruktūros direkcijos Projektų valdymo tarnybos kelių projektų skyriaus vyr. specialistas	r.meskele@litrail.lt
86	Aldas Milišiūnas	LG Geležinkelių infrastruktūros direkc. Projektų valdymo tarnybos kelių projektų sk. vyr. specialistas	a.milisiunas@litrail.lt
87	Vaidutis Vielys	LG Krovinių vežimo direkcijos Stočių technologijos skyriaus viršininkas	v.vielys@litrail.lt
88	Daiva Vitkutė	UAB "Vilnius Consult" direktorė	daiva@vilniusconsult.lt
89	Lina Nemuraite	UAB "Vilnius Consult" konsultantė	admin@vilniusconsult.lt
90	Žibutė Chmieliauskiene	UAB "Vilnius Consult" konsultantė	z.chmieliauskiene@gmail.com
Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			
91	Karolis Kuneckis		
92	Mindaugas Dambrauskas		
93	Gintaras Namavičius		
94	Nelė Chomičiūtė		
95	Vilius Roškus		
96	Vaidas Jusevičius		
97	Diana Lupandina		

98	Raimonda Miglinaitė		
99	Darius Herman		
100	Ramunė Herman		
Kitų valstybių atstovai			
101	Alex D'Attoma	Europos Parlamento Lankytojų Centro redaktorius	alex.dattoma@bm8.com
102	Bernard CHANTEMESSE	Prancūzijos Respublikos ekologijos, energetikos, darnios plėtros ir erdvinio planavimo ministerijos tarptautinis konsultantas, Dvynių programos Lietuvoje techninis patarėjas	bernardas.c@gmail.com
103	Anti Moppel	Estijos ekonomikos reikalų ir komunikacijų ministerijos kancleris transportui ir logistikai	anti.moppel@mkm.ee
104	Agustin Auria	JASPERS vadovas	Auria@eib.org
105	Norbert Hahn	JASPERS veiksmų valdymo padalinio vadovas	HAHN@eib.org
106	Marko Kristl	Europos Investicijų Banko/JASPERS Vienos sk. Transporto specialistas	m.kristl@eib.org
107	Michel Gaspard	Europos Investicijų Banko/JASPERS Varšuvos sk. Transporto specialistas	gaspard@eib.org
108	Vaiva Obelevičienė	Transporto atašė Lietuvos nuolatinėje atstovybėje ES	vaiva.obeleviciene@eurep.mfa.lt
109	Pavel Telička	Europos koordinatorius prioritetiniam projektui PP27 "Rail Baltica"	telicka@bxi.cz
110	Mara Tapina	Latvijos susisiekimo ministerijos antžeminio transporto departamento direktorė	Mara.Tapina@sam.gov.lv
111	Janis Eiduks	Latvijos susisiekimo ministerijos antžeminio transporto departamento geležinkelių	Janis.Eiduks@sam.gov.lv

		skyriaus vedējas	
112	Krista Kronberga	Latvijas susisiekimo ministrijas investīciju departamenta sanglaudos fondo ir TEN-T projektu priežiūros skyriaus vyr. specialistē	Krista.Kronberga@sam.gov.lv
113	Egils Stokis	Latvijas susisiekimo ministrijas investīciju departamenta sanglaudos fondo ir TEN-T projektu priežiūros skyriaus vedējas	Egils.Stokis@sam.gov.lv
114	Alain Gaudry	SYSTRA S.A (Prancūzija) Rytų Europos plėtros departamenta direktorius	agaudry@systra.com
115	Dirk Beckers	EK įkurtos Transeuropinio transporto tinklo Vykdančiosios agentūros direktorius	Dirk.Beckers@ec.europa.eu
116	Ioannis Giogkarakis-Argyropoulos	EK įkurtos Transeuropinio transporto tinklo Vykdančiosios agentūros kelių ir geležinkelio transporto skyriaus vadovas	ioannis.argyropoulos@ec.europa.eu
117	Anna LIVIERATOU-TOLL	EK įkurtos Transeuropinio transporto tinklo Vykdančiosios agentūros kelių ir geležinkelio transporto sk. vyresnioji projektų vadovė	Anna.LIVIERATOU@ec.europa.eu
118	Isabel Royo Pla	EK įkurtos Transeuropinio transporto tinklo Vykdančiosios agentūros kelių ir geležinkelio transporto sk. projektų vadovė	Isabel.ROYO-PLA@ec.europa.eu
119	Jelena Semjonova	EK įkurtos Transeuropinio transporto tinklo Vykdančiosios agentūros projektų vadovė	jelena.semjonova@ec.europa.eu
120	Alberto Grisone	Hupac Intermodal SA projektų plėtros ir strategijos vykdančiosios direktorius	agrisone@hupac.ch
121	Zoltan Kemenesi	BILK Kombiterminál co. Ltd., Vengrija, vadovas	kemenesi@bilkkombi.hu

122	Jurgen Murach	Berlyno senato Transporto politikos skyriaus vedėjas	dr.murach@senstadt.verwalt-berlin.de
123	Graham Hewett	"Scott Wilson Business Consulting" geležinkelių strategijos ir politikos padalinio vadovas	Graham.Hewett@scottwilson.com
124	Rufus Impey	"Scott Wilson Business Consultancy" istorijos ir politikos konsultantas	rufus.impey@scottwilson.com
125	Karsten Sten Pedersen	COWI A/S ekonomikos ir valdymo vyriausiasis projektų vadovas	ksp@cowi.dk
126	Preben Juul Mikkelsen	COWI A/S Automobilių kelių, metro ir geležinkelių departamento vadovas	pjm@cowi.dk
127	Andrej V.Munkin	Konteinerinių vežimų geležinkeliais įmonės – operatoriaus "Russkaya troyka" generalinio direktoriaus pavaduotojas	amunkin@rus-troyka.com
128	Olli Keinanen	Helsinkio (Suomija) Rotušės Administracinio Centro tarptautinių santykių vadovo pavaduotojas	olli.keinanen@hel.fi
129	Dr.Rafael José de Espona	Lietuvos Garbes Konsulas Ispanijos Karalystėje	rde01@telefonica.net
130	Efim N. Rozenberg	RUSSIAN RAILWAYS Geležinkelių transporto informacinių technologijų, signalizacijos ir telekomunikacijų projektavimo ir tyrimų instituto direktoriaus pavaduotojas	rozenberg@mgcom.ru
131	Vasili V. Khvalko	BELARUSSIAN RAILWAYS Techninės politikos ir investicijų departamento direktorius	l@upr.mnsk.rw.by
132	Sergei Vasiljevič	ROSSIJSKIE ŽELEZNYJE DOROGI filialo "Kaliningradskaja železnaja doroga" tarptautinių ryšių ir reformavimo skyriaus	interkld@mail.ru

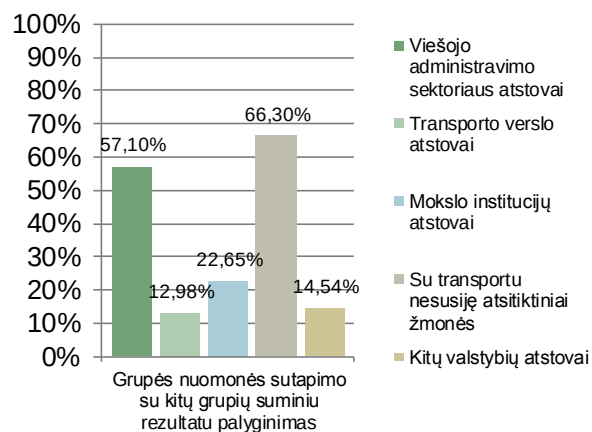
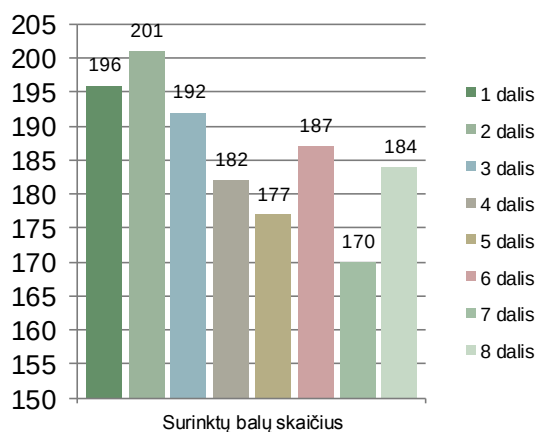
		viršininko pavaduotojas	
133	Jevgenij Genadjevič Moiseev	ROSSIJSKIE ŽELEZNYJE DOROGI filialo "Kaliningradskaia železnaja doroga" ryšių direkcijos viršininkas	ns-moiseev@klqd.rzd
134	Ilja Michailovič Serebrianij	Laikraščio "Eurazijos žinios" vyriausiojo redaktoriaus pavaduotojas	eav@eav.ru
135	Aleksandr Jevgenevič Stankevič	BELORUSSKAJA ŽELEZNAJA DOROGA krovinių ir tarptautinių ekonominių ryšių tarnybos viršininkas	m@rw.by
136	Arkadij Anatoljiveč Taturevič	Ukrainos transporto ministerijos technologijų biuro l.e. vadovo pareigas	nktbepuz@avitonline.com
137	Sergei Kiral	Ukrainos logistikos kompanijos "Mist Ekspres" projektų vadovas	serhiy.kiral@rosan.com.ua

4 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką:

1. Transeuropinio transporto tinklo plėtrai;
2. Baltijos valstybių pasiekiamumui;
3. Lietuvos valstybės politiniam ir ekonominiam patrauklumui;
4. Naujų užsienio investicijų pritraukimui;
5. Tarptautinio turizmo skatinimui;
6. Transitinį krovinių perėmimui iš kelių transporto;
7. Naujų transporto srautų atsiradimui;
8. Lietuvos geležinkelių tinklo modernumui ir populiarumo augimui.

	Klausimo dalies numeris								Grupės palyginimas su kitų grupių suminiais rezultatais		
Respondentai:	1	2	3	4	5	6	7	8			
Visi apklaustieji	196	201	192	182	177	187	170	184	r ²	1-P(t)	P(z)
Viešojo administravimo sektoriaus atstovai	44	45	43	41	38	42	41	41	57,10%	96,99%	98,39%
Transporto verslo atstovai	65	61	59	56	62	59	52	57	12,98%	61,93%	79,37%
Mokslo institucijų atstovai	12	14	12	9	13	12	9	13	22,65%	76,68%	86,96%
Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės	43	46	44	41	37	44	38	41	66,30%	98,61%	99,33%
Kitų valstybių atstovai	32	35	34	35	27	30	30	32	14,54%	64,87%	80,85%
Eiliškumas	2	1	3	6	7	4	8	5			
Rodikliai	S= 827,5		Smax= 1512		S/Smax= 54,73 %		W= 0,56523				
	X ² (W)= 23,7398		P(W)= 99,87%		X ² (H)= 23,0061		P(H)= 99,83%				



4.1 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką transeuropinio transporto tinklo plėtrai:

1 balas – įtaka labai maža;

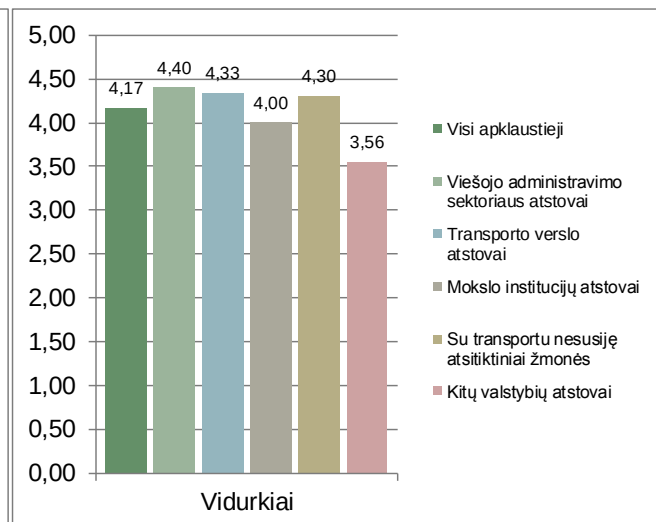
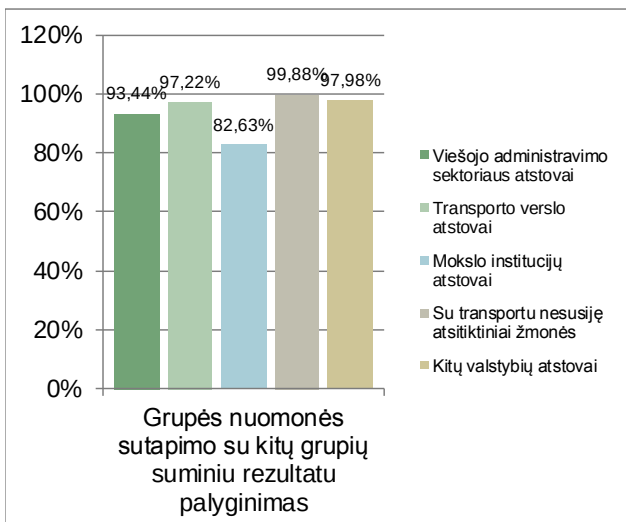
2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai												
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai										
1	1	2%	1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	1										
2	1	2%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	2										
3	9	19%	27	1	10%	3	3	20%	9	1	33%	3	2	20%	6	2	22%	6										
4	14	30%	56	4	40%	16	4	27%	16	1	33%	4	3	30%	12	2	22%	8										
5	22	47%	110	5	50%	25	8	53%	40	1	33%	5	5	50%	25	3	33%	15										
Išvertinimas	196			44			65			12			43			32												
Vidurkis	4,17			4,40			4,33			4,00			4,30			3,56												
Užsienis	r²	98,44%	1-r²	1,6%	91,04%	1-r²	9,0%	97,98%	1-r²	2,0%	87,53%	1-r²	12,5%	98,61%	1-r²	1,4%												
	1-P(t)	99,92%	99%	95%	98,83%	99%	95%	99,88%	99%	95%	98,06%	99%	95%	99,93%	99%	95%												
	P(z)	99,99%	99%	95%	99,50%	99%	95%	99,99%	99%	95%	99,03%	99%	95%	99,99%	99%	95%												
Nesusiję	r²	99,93%	1-r²	0,1%	95,28%	1-r²	4,7%	99,31%	1-r²	0,7%	83,55%	1-r²	16,4%															
	1-P(t)	100,00%	99%	95%	99,56%	99%	95%	99,98%	99%	95%	97,02%	99%	95%															
	P(z)	100,00%	99%	95%	99,88%	99%	95%	100,00%	99%	95%	98,35%	99%	95%															
Mokslas	r²	84,20%	1-r²	15,8%	80,10%	1-r²	19,9%	78,72%	1-r²	21,3%																		
	1-P(t)	97,20%	99%	95%	95,98%	99%	95%	95,53%	99%	95%																		
	P(z)	98,47%	99%	95%	97,65%	99%	95%	97,35%	99%	95%																		
Verslas	r²	98,86%	1-r²	1,1%	92,07%	1-r²	7,9%			Išvertinimo pagal gautus balus skalė																		
	1-P(t)	99,95%	99%	95%	99,03%	99%	95%			Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis													
	P(z)	100,00%	99%	95%	99,61%	99%	95%			Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]												
Viešasis sektorius	r²	96,21%	1-r²	3,8%																								
	1-P(t)	99,68%	99%	95%																								
	P(z)	99,93%	99%	95%																								
																									</			



4.2 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką Baltijos valstybių pasiekiamumui:

1 balas – įtaka labai maža;

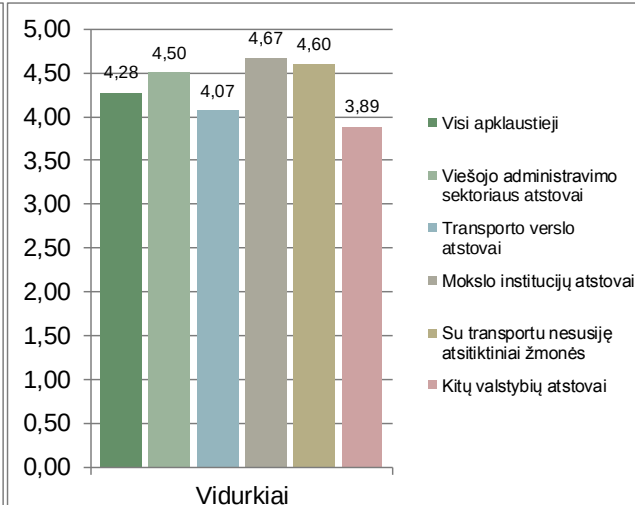
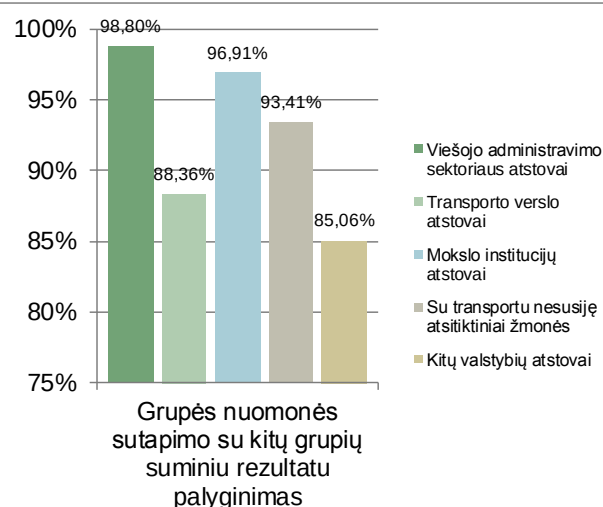
2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai						
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai				
1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0				
2	2	4%	4	0	0%	0	1	7%	2	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	2				
3	7	15%	21	1	10%	3	4	27%	12	0	0%	0	0	0%	0	2	22%	6				
4	14	30%	56	3	30%	12	3	20%	12	1	33%	4	4	40%	16	3	33%	12				
5	24	51%	120	6	60%	30	7	47%	35	2	67%	10	6	60%	30	3	33%	15				
Išvertinimas	201			45			61			14			46			35						
Vidurkis	4,28			4,50			4,07			4,67			4,60			3,89						
Užsienis	r²	88,43%	1-r²	11,6%	83,00%	1-r²	17,0%	79,79%	1-r²	20,2%	79,40%	1-r²	20,6%	85,21%	1-r²	14,8%						
	1-P(t)	98,27%	99%	95%	96,86%	99%	95%	95,88%	99%	95%	95,75%	99%	95%	97,47%	99%	95%						
	P(z)	99,16%	99%	95%	98,24%	99%	95%	97,59%	99%	95%	97,50%	99%	95%	98,65%	99%	95%						
Nesusiję	r²	96,44%	1-r²	3,6%	96,81%	1-r²	3,2%	81,84%	1-r²	18,2%	98,29%	1-r²	1,7%									
	1-P(t)	99,71%	99%	95%	99,76%	99%	95%	96,52%	99%	95%	99,90%	99%	95%									
	P(z)	99,94%	99%	95%	99,95%	99%	95%	98,01%	99%	95%	99,99%	99%	95%									
Mokslas	r²	97,42%	1-r²	2,6%	99,03%	1-r²	1,0%	86,97%	1-r²	13,0%												
	1-P(t)	99,82%	99%	95%	99,96%	99%	95%	97,92%	99%	95%												
	P(z)	99,97%	99%	95%	100,00%	99%	95%	98,94%	99%	95%												
Verslas	r²	93,74%	1-r²	6,3%	92,61%	1-r²	7,4%															
	1-P(t)	99,32%	99%	95%	99,13%	99%	95%															
	P(z)	99,77%	99%	95%	99,67%	99%	95%															
Viešasis sektorius	r²	99,33%	1-r²	0,7%																		
	1-P(t)	99,98%	99%	95%																		
	P(z)	100,00%	99%	95%																		
															Išvertinimo pagal gautus balus skalė							
															Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]	
															Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]	
															Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]	
															Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]	
															Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]	
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas		r²	98,80%	1-r²	1,2%	88,36%	1-r²	11,6%	96,91%	1-r²	3,1%	93,41%	1-r²	6,6%	85,06%	1-r²	14,9%					
		1-P(t)	99,9440%	99%	95%	98,2506%	99%	95%	99,7670%	99%	95%	99,2669%	99%	95%	97,4305%	99%	95%					
		P(z)	99,9996%	99%	95%	96,3516%	99%	95%	99,9418%	99%	95%	99,2158%	99%	95%	92,8758%	99%	95%					
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai						



4.3 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką Lietuvos valstybės politiniam ir ekonominiam patrauklumui:

1 balas – įtaka labai maža;

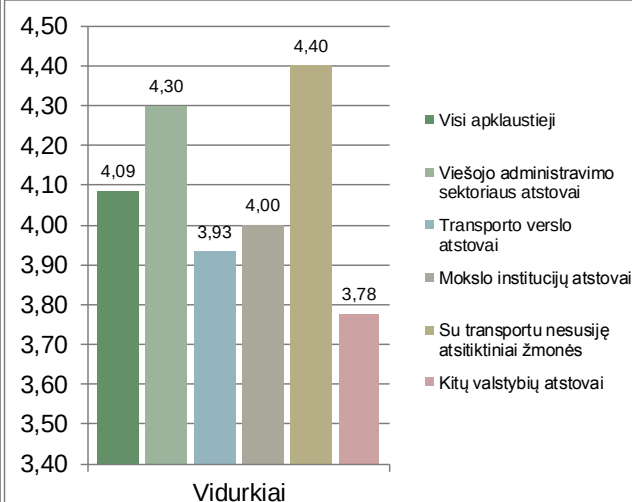
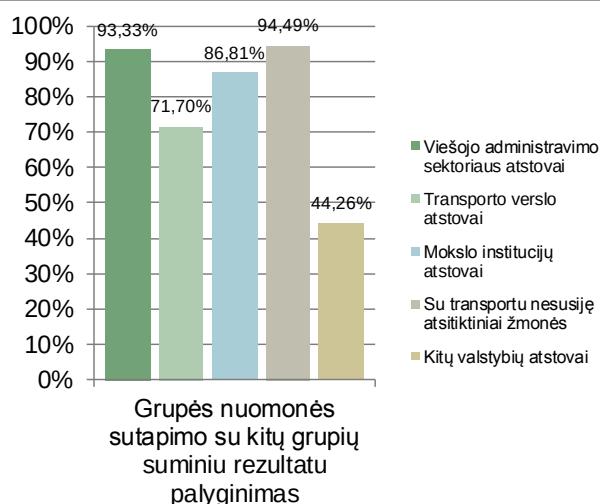
2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai
1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0
2	3	6%	6	0	0%	0	1	7%	2	0	0%	0	0	0%	0	2	22%	4
3	8	17%	24	1	10%	3	3	20%	9	1	33%	3	1	10%	3	2	22%	6
4	18	38%	72	5	50%	20	7	47%	28	1	33%	4	4	40%	16	1	11%	4
5	18	38%	90	4	40%	20	4	27%	20	1	33%	5	5	50%	25	4	44%	20
Išvertinimas	192			43			59			12			44			34		
Vidurkis	4,09			4,30			3,93			4,00			4,40			3,78		
Užsienis	R²	58,48%	1-R²	41,5%	40,64%	1-R²	59,4%	22,01%	1-R²	78,0%	54,69%	1-R²	45,3%	67,17%	1-R²	32,8%		
	1-P(t)	86,79%	99%	95%	75,28%	99%	95%	57,47%	99%	95%	84,68%	99%	95%	91,05%	99%	95%		
	P(z)	91,68%	99%	95%	84,98%	99%	95%	75,78%	99%	95%	90,39%	99%	95%	94,38%	99%	95%		
Nesusiję	R²	97,08%	1-R²	2,9%	91,94%	1-R²	8,1%	72,14%	1-R²	27,9%	80,10%	1-R²	19,9%					
	1-P(t)	99,79%	99%	95%	99,01%	99%	95%	93,14%	99%	95%	95,98%	99%	95%					
	P(z)	99,96%	99%	95%	99,60%	99%	95%	95,75%	99%	95%	97,65%	99%	95%					
Mokslas	R²	88,18%	1-R²	11,8%	79,06%	1-R²	20,9%	78,12%	1-R²	21,9%								
	1-P(t)	98,21%	99%	95%	95,65%	99%	95%	95,33%	99%	95%								
	P(z)	99,12%	99%	95%	97,43%	99%	95%	97,22%	99%	95%								
Verslas	R²	84,64%	1-R²	15,4%	91,43%	1-R²	8,6%					Išvertinimo pagal gautus balus skalė						
	1-P(t)	97,32%	99%	95%	98,91%	99%	95%					Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis	
	P(z)	98,55%	99%	95%	99,55%	99%	95%					Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]
Viešasis sektorius	R²	96,27%	1-R²	3,7%								Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]
	1-P(t)	99,69%	99%	95%								Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]
	P(z)	99,93%	99%	95%								Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]
												Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas			R²	93,33%	1-R²	6,7%	71,70%	1-R²	28,3%	86,81%	1-R²	13,2%	94,49%	1-R²	5,5%	44,26%	1-R²	55,7%
			1-P(t)	99,2529%	99%	95%	92,9654%	99%	95%	97,8794%	99%	95%	99,4417%	99%	95%	77,9548%	99%	95%
			P(z)	97,5515%	99%	95%	89,9181%	99%	95%	92,8462%	99%	95%	99,9958%	99%	95%	77,5283%	99%	95%
			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			



4.4 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką naujų užsienio investicijų pritraukimui:

1 balas – įtaka labai maža;

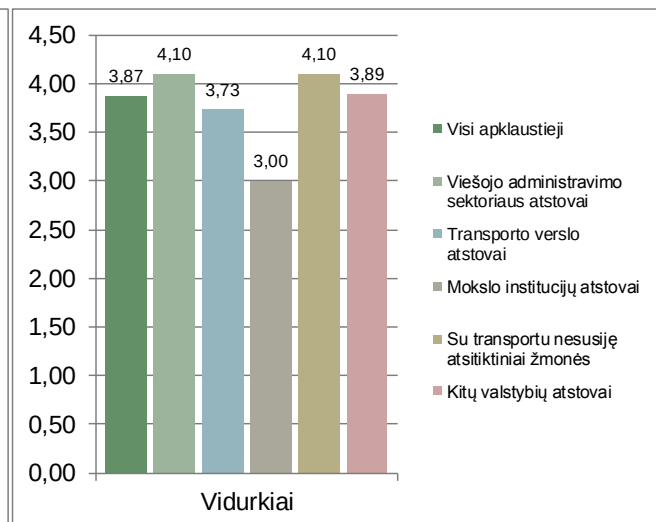
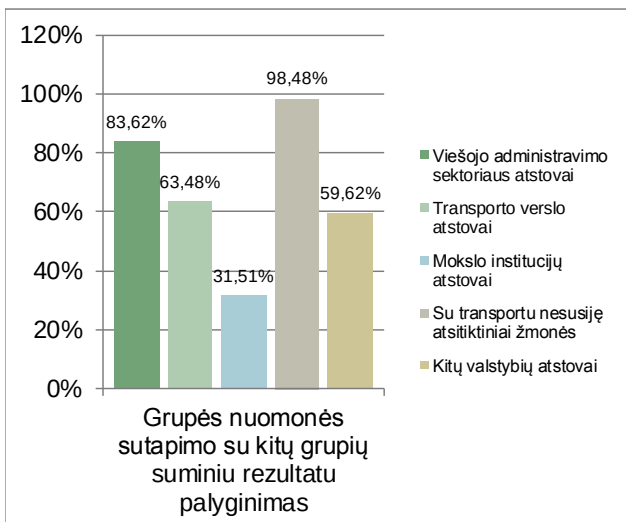
2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai																			
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai																	
1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0																	
2	4	9%	8	1	10%	2	0	0%	0	1	33%	2	0	0%	0	2	22%	4																	
3	7	15%	21	0	0%	0	5	33%	15	1	33%	3	1	10%	3	0	0%	0																	
4	27	57%	108	6	60%	24	9	60%	36	1	33%	4	7	70%	28	4	44%	16																	
5	9	19%	45	3	30%	15	1	7%	5	0	0%	0	2	20%	10	3	33%	15																	
Išvertinimas	182			41			56			9			41			35																			
Vidurkis	3,87			4,10			3,73			3,00			4,10			3,89																			
Užsienis	I ²	70,67%	1-r ²	29,3%	92,18%	1-r ²	7,8%	28,97%	1-r ²	71,0%	2,51%	1-r ²	97,5%	68,93%	1-r ²	31,1%																			
	1-P(t)	92,55%	99%	95%	99,05%	99%	95%	65,06%	99%	95%	20,09%	99%	95%	91,82%	99%	95%																			
	P(z)	95,36%	99%	95%	99,63%	99%	95%	79,57%	99%	95%	58,69%	99%	95%	94,88%	99%	95%																			
Nesusiję	I ²	99,19%	1-r ²	0,8%	90,41%	1-r ²	9,6%	81,02%	1-r ²	19,0%	31,26%	1-r ²	68,7%																						
	1-P(t)	99,97%	99%	95%	98,70%	99%	95%	96,27%	99%	95%	67,28%	99%	95%																						
	P(z)	100,00%	99%	95%	99,43%	99%	95%	97,85%	99%	95%	80,72%	99%	95%																						
Mokslas	I ²	34,72%	1-r ²	65,3%	11,44%	1-r ²	88,6%	66,15%	1-r ²	33,9%																									
	1-P(t)	70,42%	99%	95%	42,23%	99%	95%	90,59%	99%	95%																									
	P(z)	82,36%	99%	95%	68,57%	99%	95%	94,08%	99%	95%																									
Verslas	I ²	82,11%	1-r ²	17,9%	53,45%	1-r ²	46,6%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė																								
	1-P(t)	96,60%	99%	95%	83,95%	99%	95%																												
	P(z)	98,07%	99%	95%	89,95%	99%	95%																												
Viešasis sektorius	I ²	90,36%	1-r ²	9,6%																															
	1-P(t)	98,69%	99%	95%																															
	1-P(t)	98,69%	99%	95%																															
	P(z)	99,42%	99%	95%																															
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas		I ²		83,62%	1-r ²	16,4%	63,48%	1-r ²	36,5%	31,51%	1-r ²	68,5%	98,48%	1-r ²	1,5%	59,62%	1-r ²	40,4%																	
		1-P(t)		97,0351%	99%	95%	89,3426%	99%	95%	67,5206%	99%	95%	99,9202%	99%	95%	87,4016%	99%	95%																	
		P(z)		99,9921%	99%	95%	88,8001%	99%	95%	64,2683%	99%	95%	99,9772%	99%	95%	91,3955%	99%	95%																	
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai																			



4.5 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką tarptautinio turizmo skatinimui:

1 balas – įtaka labai maža;

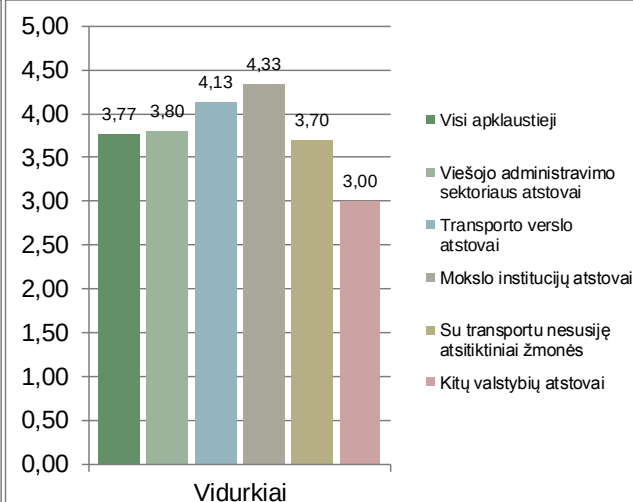
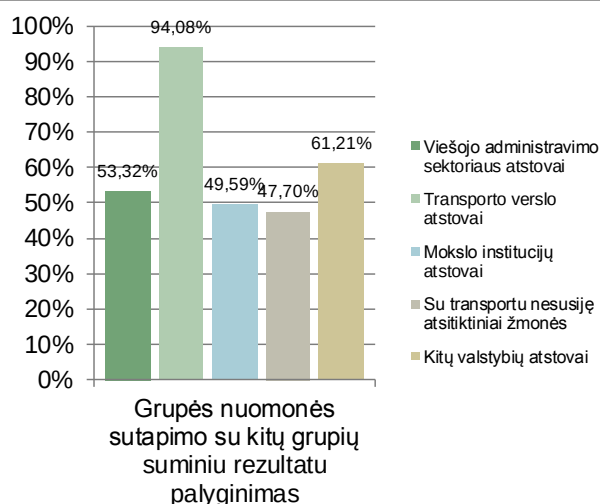
2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai										
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai								
1	2	4%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	2	22%	2								
2	3	6%	6	2	20%	4	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	2								
3	14	30%	42	1	10%	3	4	27%	12	1	33%	3	5	50%	15	3	33%	9								
4	13	28%	52	4	40%	16	5	33%	20	0	0%	0	3	30%	12	1	11%	4								
5	15	32%	75	3	30%	15	6	40%	30	2	67%	10	2	20%	10	2	22%	10								
Išvertinimas	177			38			62			13			37			27										
Vidurkis	3,77			3,80			4,13			4,33			3,70			3,00										
Užsienis	R²	68,57%	1-R²	31,4%	14,92%	1-R²	85,1%	58,72%	1-R²	41,3%	72,47%	1-R²	27,5%	59,90%	1-R²	40,1%										
	1-P(t)	91,66%	99%	95%	47,93%	99%	95%	86,92%	99%	95%	93,27%	99%	95%	87,55%	99%	95%										
	P(z)	94,78%	99%	95%	71,21%	99%	95%	91,76%	99%	95%	95,84%	99%	95%	92,15%	99%	95%										
Nesusiję	R²	63,84%	1-R²	36,2%	26,40%	1-R²	73,6%	51,76%	1-R²	48,2%	16,22%	1-R²	83,8%													
	1-P(t)	89,51%	99%	95%	62,42%	99%	95%	82,93%	99%	95%	49,86%	99%	95%													
	P(z)	93,39%	99%	95%	78,23%	99%	95%	89,35%	99%	95%	72,12%	99%	95%													
Mokslas	R²	59,45%	1-R²	40,5%	22,19%	1-R²	77,8%	60,18%	1-R²	39,8%																
	1-P(t)	87,31%	99%	95%	57,68%	99%	95%	87,69%	99%	95%																
	P(z)	92,00%	99%	95%	75,88%	99%	95%	92,24%	99%	95%																
Verslas	R²	97,94%	1-R²	2,1%	76,43%	1-R²	23,6%											Išvertinimo pagal gautus balus skalė								
	1-P(t)	99,87%	99%	95%	94,75%	99%	95%																			
	P(z)	99,98%	99%	95%	96,82%	99%	95%																			
Viešasis sektorius	R²	69,09%	1-R²	30,9%																						
	1-P(t)	91,89%	99%	95%																						
	1-P(t)	91,89%	99%	95%																						
	P(z)	94,92%	99%	95%																						
																				</						



4.6 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką tranzitinių krovinių perėmimui iš kelių transporto:

1 balas – įtaka labai maža;

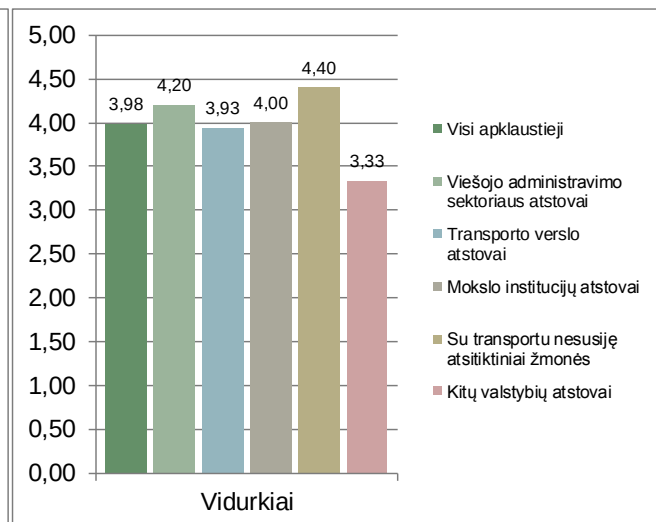
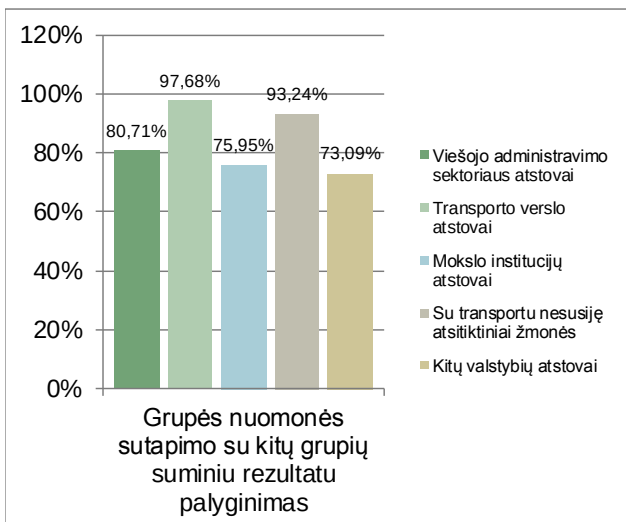
2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai											
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai									
1	2	4%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	2	22%	2									
2	4	9%	8	0	0%	0	2	13%	4	0	0%	0	0	0%	0	2	22%	4									
3	8	17%	24	2	20%	6	3	20%	9	1	33%	3	2	20%	6	0	0%	0									
4	12	26%	48	4	40%	16	4	27%	16	1	33%	4	2	20%	8	1	11%	4									
5	21	45%	105	4	40%	20	6	40%	30	1	33%	5	6	60%	30	4	44%	20									
Išvertinimas	187			42			59			12			44			30											
Vidurkis	3,98			4,20			3,93			4,00			4,40			3,33											
Užsienis	I ²	81,40%	1-r ²	18,6%	51,76%	1-r ²	48,2%	74,56%	1-r ²	25,4%	35,67%	1-r ²	64,3%	86,33%	1-r ²	13,7%											
	1-P(t)	96,39%	99%	95%	82,93%	99%	95%	94,07%	99%	95%	71,25%	99%	95%	97,76%	99%	95%											
	P(z)	97,93%	99%	95%	89,35%	99%	95%	96,37%	99%	95%	82,80%	99%	95%	98,84%	99%	95%											
Nesusiję	I ²	96,58%	1-r ²	3,4%	74,83%	1-r ²	25,2%	92,83%	1-r ²	7,2%	68,59%	1-r ²	31,4%														
	1-P(t)	99,73%	99%	95%	94,17%	99%	95%	99,17%	99%	95%	91,68%	99%	95%														
	P(z)	99,94%	99%	95%	96,44%	99%	95%	99,69%	99%	95%	94,78%	99%	95%														
Mokslas	I ²	78,22%	1-r ²	21,8%	91,69%	1-r ²	8,3%	83,70%	1-r ²	16,3%																	
	1-P(t)	95,37%	99%	95%	98,96%	99%	95%	97,06%	99%	95%																	
	P(z)	97,24%	99%	95%	99,57%	99%	95%	98,38%	99%	95%																	
Verslas	I ²	98,80%	1-r ²	1,2%	90,93%	1-r ²	9,1%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė																
	1-P(t)	99,94%	99%	95%	98,81%	99%	95%																				
	P(z)	100,00%	99%	95%	99,49%	99%	95%																				
Viešasis sektorius	I ²	87,74%	1-r ²	12,3%																							
	1-P(t)	98,11%	99%	95%																							
	P(z)	99,06%	99%	95%																							



4.7 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką naujų transporto srautų atsiradimui:

1 balas – įtaka labai maža;

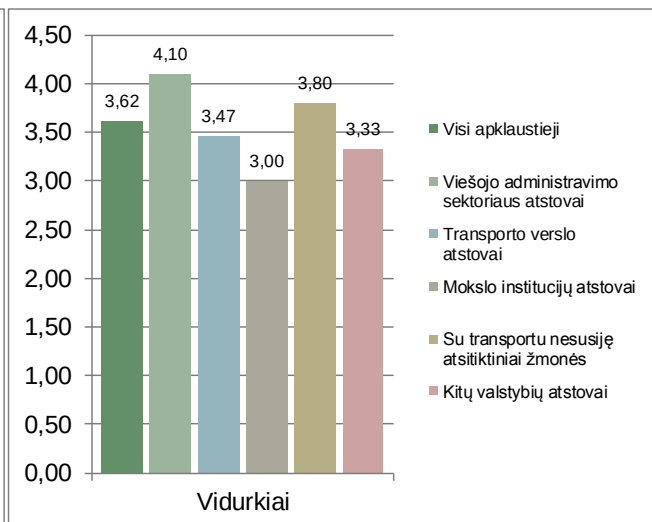
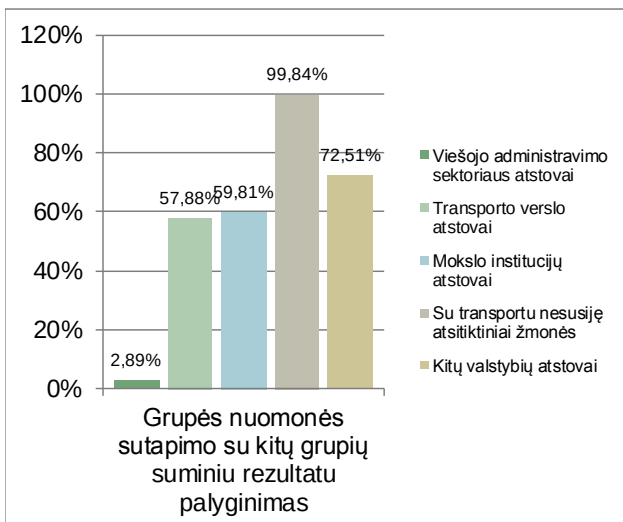
2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai																			
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai																	
1	2	4%	2	0	0%	0	1	7%	1	1	33%	1	0	0%	0	0	0%	0																	
2	6	13%	12	1	10%	2	1	7%	2	0	0%	0	1	10%	2	3	33%	6																	
3	9	19%	27	2	20%	6	4	27%	12	0	0%	0	2	20%	6	1	11%	3																	
4	21	45%	84	2	20%	8	8	53%	32	2	67%	8	5	50%	20	4	44%	16																	
5	9	19%	45	5	50%	25	1	7%	5	0	0%	0	2	20%	10	1	11%	5																	
Išvertinimas	170			41			52			9			38			30																			
Vidurkis	3,62			4,10			3,47			3,00			3,80			3,33																			
Užsienis	R²	80,79%	1-R²	19,2%	2,39%	1-R²	97,6%	77,67%	1-R²	22,3%	76,86%	1-R²	23,1%	80,66%	1-R²	19,3%																			
	1-P(t)	96,20%	99%	95%	19,59%	99%	95%	95,18%	99%	95%	94,90%	99%	95%	96,16%	99%	95%																			
	P(z)	97,80%	99%	95%	58,47%	99%	95%	97,11%	99%	95%	96,92%	99%	95%	97,77%	99%	95%																			
Nesusiję	R²	99,91%	1-R²	0,1%	19,41%	1-R²	80,6%	83,28%	1-R²	16,7%	68,45%	1-R²	31,6%																						
	1-P(t)	100,00%	99%	95%	54,23%	99%	95%	96,94%	99%	95%	91,61%	99%	95%																						
	P(z)	100,00%	99%	95%	74,20%	99%	95%	98,30%	99%	95%	94,74%	99%	95%																						
Mokslas	R²	66,42%	1-R²	33,6%	0,50%	1-R²	99,5%	83,25%	1-R²	16,7%																									
	1-P(t)	90,72%	99%	95%	-9,00%	99%	95%	96,93%	99%	95%																									
	P(z)	94,16%	99%	95%	46,12%	99%	95%	98,29%	99%	95%																									
Verslas	R²	81,40%	1-R²	18,6%	0,36%	1-R²	99,6%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė																								
	1-P(t)	96,38%	99%	95%	7,66%	99%	95%					Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis																		
	P(z)	97,92%	99%	95%	53,30%	99%	95%					Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]																	
Viešasis sektorius	R²	21,14%	1-R²	78,9%																															
	1-P(t)	56,41%	99%	95%																															
	P(z)	75,26%	99%	95%																															
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas		R²		2,89%	1-R²	97,1%	57,88%	1-R²	42,1%	59,81%	1-R²	40,2%	99,84%	1-R²	0,2%	72,51%	1-R²	27,5%																	
		1-P(t)		21,5347%	99%	95%	86,4716%	99%	95%	87,4989%	99%	95%	99,9974%	99%	95%	93,2885%	99%	95%																	
		P(z)		86,8327%	99%	95%	85,8343%	99%	95%	79,3202%	99%	95%	99,8641%	99%	95%	81,5508%	99%	95%																	
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai																			



4.8 klausimas

Kaip vertintumėte „Rail Baltica“ įtaką Lietuvos geležinkelių tinklo modernumui ir populiarumo augimui:

1 balas – įtaka labai maža;

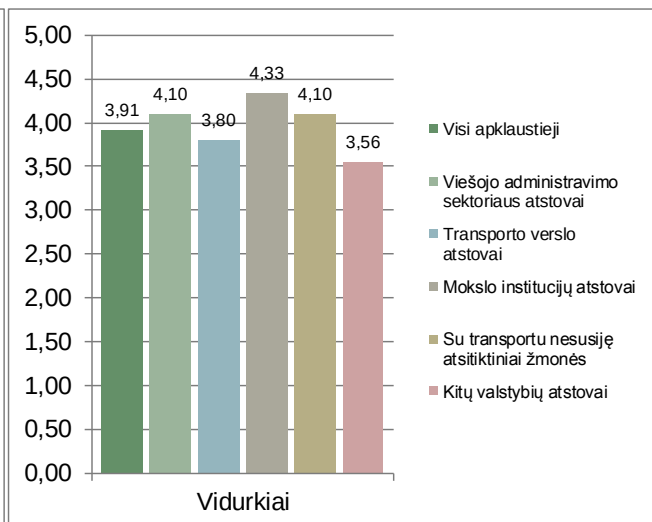
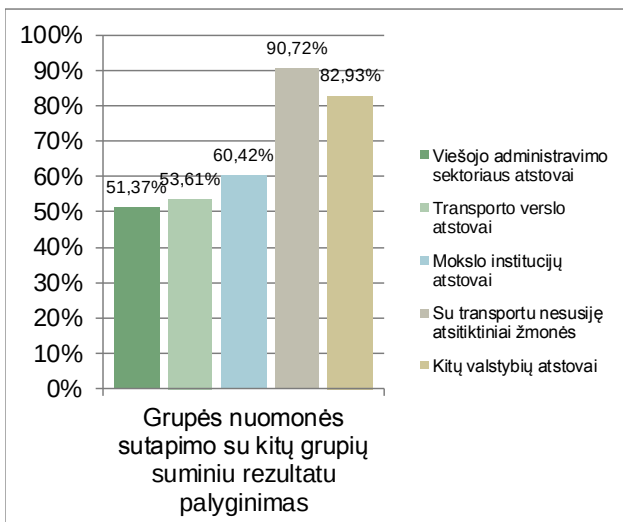
2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
2	3	6%	6	1	10%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	2	22%	4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
3	13	28%	39	2	20%	6	6	40%	18	0	0%	0	3	30%	9	2	22%	6																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
4	16	34%	64	2	20%	8	6	40%	24	2	67%	8	3	30%	12	3	33%	12																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
5	15	32%	75	5	50%	25	3	20%	15	1	33%	5	4	40%	20	2	22%	10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Išvertinimas	184			41			57			13			41			32																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Vidurkis	3,91			4,10			3,80			4,33			4,10			3,56																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Užsienis	I ²	87,12%	1-r ²	12,9%	45,45%	1-r ²	54,5%	75,76%	1-r ²	24,2%	78,34%	1-r ²	21,7%	69,81%	1-r ²	30,2%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
	1-P(t)	97,96%	99%	95%	78,80%	99%	95%	94,51%	99%	95%	95,41%	99%	95%	92,19%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
	P(z)	98,96%	99%	95%	86,95%	99%	95%	96,66%	99%	95%	97,27%	99%	95%	95,12%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Nesusiję	I ²	94,70%	1-r ²	5,3%	86,80%	1-r ²	13,2%	58,19%	1-r ²	41,8%	50,13%	1-r ²	49,9%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	1-P(t)	99,47%	99%	95%	97,88%	99%	95%	86,64%	99%	95%	81,92%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	P(z)	99,84%	99%	95%	98,91%	99%	95%	91,59%	99%	95%	88,75%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Mokslas	I ²	67,11%	1-r ²	32,9%	31,31%	1-r ²	68,7%	53,80%	1-r ²	46,2%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
	1-P(t)	91,03%	99%	95%	67,33%	99%	95%	84,16%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
	P(z)	94,36%	99%	95%	80,74%	99%	95%	90,08%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Verslas	I ²	74,77%	1-r ²	25,2%	23,09%	1-r ²	76,9%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	1-P(t)	94,15%	99%	95%	58,74%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	P(z)	96,42%	99%	95%	76,40%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Viešasis sektorius	I ²	71,39%	1-r ²	28,6%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	1-P(t)	92,84%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	P(z)	95,55%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			

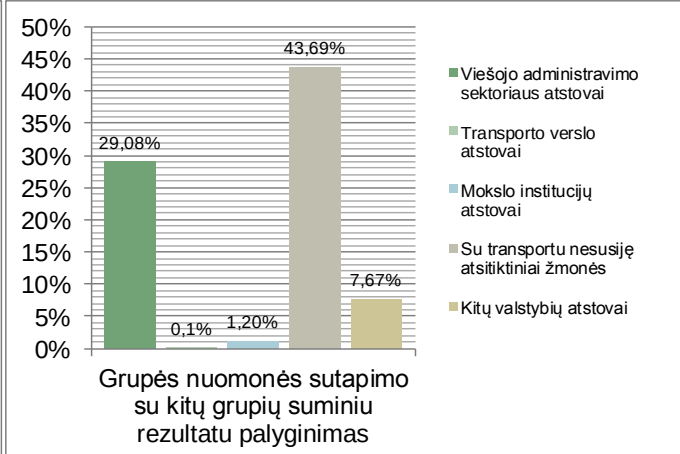
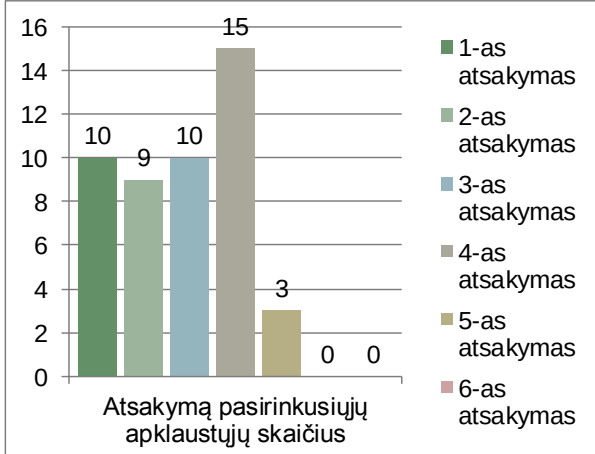


5 klausimas

Kuri iš „Rail Baltica“ projekto koncepcijų, Jūsų manymu, būtų racionaliausia:

1. Moderni vėžės keitimo įranga Lietuvos ir Lenkijos pasienyje, o per Baltijos valstybių teritoriją palikti plačiąją vėžę;
2. Europinę vėžę tiesti iki Kauno, čia įrengiant vėžės keitimo vietą;
3. Nutiesti europinę vėžę iki Talino šalia esamos plačiojo geležinkelio linijos (ant tos pačios sankasos);
4. Nutiesti europinę vėžę iki Talino nauja trasa, taip didinant geležinkelio linijų tankumą;
5. Kita.

			Visi apklaustieji		Viešojo administravimo sektoriaus atstovai		Transporto verslo atstovai		Mokslų institucijų atstovai		Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės		Kitų valstybių atstovai				
Atsakymai	ats.sk.	ats. %	ats.sk.	ats. %	ats.sk.	ats. %	ats.sk.	ats. %	ats.sk.	ats. %	ats.sk.	ats. %	ats.sk.	ats. %			
1	10	21%	4	40%	0	0%	0	0%	3	30%	3	33%					
2	9	19%	2	20%	2	13%	2	67%	1	10%	2	22%					
3	10	21%	2	20%	5	33%	0	0%	3	30%	0	0%					
4	15	32%	2	20%	7	47%	1	33%	3	30%	2	22%					
5	3	6%	0	0%	1	7%	0	0%	0	0%	2	22%					
6																	
7																	
Ats. sk	47		10		15		3		10		9						
Užsienis	r ²	0,10%	1-r ²	99,9%	10,42%	1-r ²	89,6%	30,02%	1-r ²	70,0%	2,34%	1-r ²	97,7%	2,60%	1-r ²	97,4%	
	1-P(t)	-4,0748%	99%	95%	40,3686%	99%	95%	-66,0984%	99%	95%	19,4160%	99%	95%	-20,4573%	99%	95%	
	P(z)	48,2459%	99%	95%	67,7157%	99%	95%	19,8951%	99%	95%	58,3929%	99%	95%	41,1527%	99%	95%	
Nesusiję	r ²	68,31%	1-r ²	31,7%	56,25%	1-r ²	43,8%	23,53%	1-r ²	76,5%	3,91%	1-r ²	96,1%				
	1-P(t)	91,5523%	99%	95%	85,5706%	99%	95%	59,2456%	99%	95%	-24,9998%	99%	95%				
	P(z)	94,7019%	99%	95%	90,9300%	99%	95%	76,6526%	99%	95%	39,1619%	99%	95%				
Mokslas	r ²	9,84%	1-r ²	90,2%	0,00%	1-r ²	100,0%	3,68%	1-r ²	96,3%							
	1-P(t)	39,2673%	99%	95%	0,0000%	99%	95%	24,2628%	99%	95%							
	P(z)	67,2136%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	60,5141%	99%	95%							
Verslas	r ²	49,22%	1-r ²	50,8%	1,47%	1-r ²	98,5%										
	1-P(t)	81,3309%	99%	95%	-15,4024%	99%	95%										
	P(z)	88,4069%	99%	95%	43,3528%	99%	95%										
Viešasis sektorius	r ²	33,47%	1-r ²	66,5%													
	1-P(t)	69,3160%	99%	95%													
	P(z)	81,7778%	99%	95%													
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas		r ²	29,08%	1-r ²	70,9%	0,08%	1-r ²	99,9%	1,20%	1-r ²	98,8%	43,69%	1-r ²	56,3%	7,67%	1-r ²	92,3%
		1-P(t)	40,8137%	99%	95%	3,5797%	99%	95%	13,9059%	99%	95%	77,5482%	99%	95%	-34,8070%	99%	95%
		P(z)	65,9599%	99%	95%	51,5409%	99%	95%	55,9983%	99%	95%	86,2451%	99%	95%	34,8036%	99%	95%
			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai		Transporto verslo atstovai		Mokslų institucijų atstovai		Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės		Kitų valstybių atstovai						

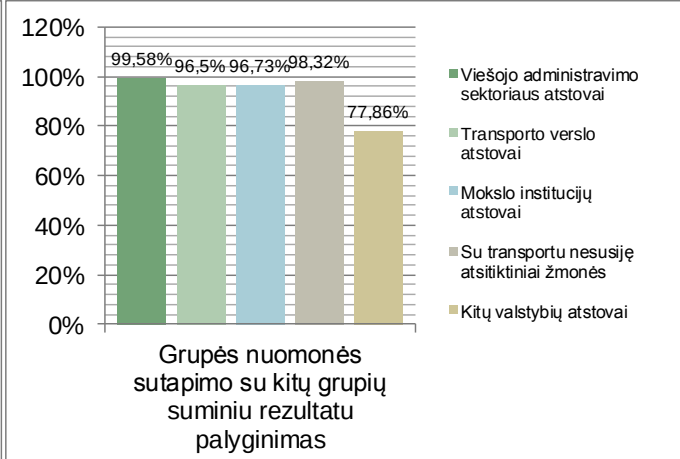
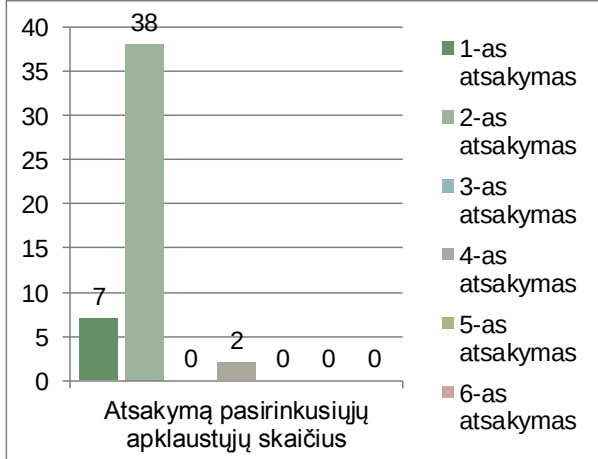


6 klausimas

Ar laiku pradėtas įgyvendinti projektas „Rail Baltica“:

1. Pačiu laiku;
2. Pavėluotai;
3. Per anksti;
4. Ekonominis sunkmetis nėra tinkamas laikas tokio masto projektams.

			Visi apklaustieji		Viešojo administravimo sektoriaus atstovai		Transporto verslo atstovai		Mokslo institucijų atstovai		Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės		Kitų valstybių atstovai					
Atsakymai	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%				
1	7	15%	1	10%	1	7%	0	0%	2	20%	3	33%						
2	38	81%	9	90%	13	87%	3	100%	8	80%	5	56%						
3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%						
4	2	4%	0	0%	1	7%	0	0%	0	0%	1	11%						
5																		
6																		
7																		
Ats. sk	47		10		15		3		10		9							
Užtenis	r ²	82,54%	1-r ²	17,5%	77,34%	1-r ²	22,7%	73,41%	1-r ²	26,6%	68,36%	1-r ²	31,6%	87,07%	1-r ²	12,9%		
	1-P(t)	90,8537%	99%	95%	87,9441%	99%	95%	85,6814%	99%	95%	82,6811%	99%	95%	93,3120%	99%	95%		
	P(z)	92,9956%	99%	95%	90,8876%	99%	95%	89,3333%	99%	95%	87,3719%	99%	95%	94,8839%	99%	95%		
Nesusiję	r ²	98,96%	1-r ²	1,0%	97,96%	1-r ²	2,0%	95,10%	1-r ²	4,9%	93,80%	1-r ²	6,2%					
	1-P(t)	99,4768%	99%	95%	98,9748%	99%	95%	97,5169%	99%	95%	96,8496%	99%	95%					
	P(z)	99,8052%	99%	95%	99,4744%	99%	95%	98,3221%	99%	95%	97,7683%	99%	95%					
Mokslas	r ²	97,25%	1-r ²	2,8%	98,83%	1-r ²	1,2%	99,42%	1-r ²	0,6%								
	1-P(t)	98,6144%	99%	95%	99,4135%	99%	95%	99,7091%	99%	95%								
	P(z)	99,2053%	99%	95%	99,7678%	99%	95%	99,9243%	99%	95%								
Verslas	r ²	98,48%	1-r ²	1,5%	99,08%	1-r ²	0,9%											
	1-P(t)	99,2386%	99%	95%	99,5364%	99%	95%											
	P(z)	99,6571%	99%	95%	99,8387%	99%	95%											
Viešasis sektorius	r ²	99,52%	1-r ²	0,5%														
	1-P(t)	99,7597%	99%	95%														
	P(z)	99,9453%	99%	95%														
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas			r ²	99,58%	1-r ²	0,4%	96,47%	1-r ²	3,5%	96,73%	1-r ²	3,3%	98,32%	1-r ²	1,7%	77,86%	1-r ²	22,1%
			1-P(t)	99,7880%	99%	95%	98,2192%	99%	95%	98,3491%	99%	95%	99,1562%	99%	95%	88,2404%	99%	95%
			P(z)	99,8611%	99%	95%	98,8946%	99%	95%	98,9980%	99%	95%	99,6017%	99%	95%	91,0964%	99%	95%
			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai		Transporto verslo atstovai		Mokslo institucijų atstovai		Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės		Kitų valstybių atstovai							

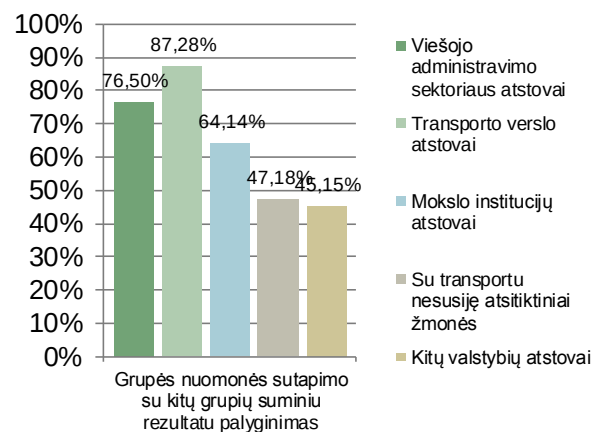
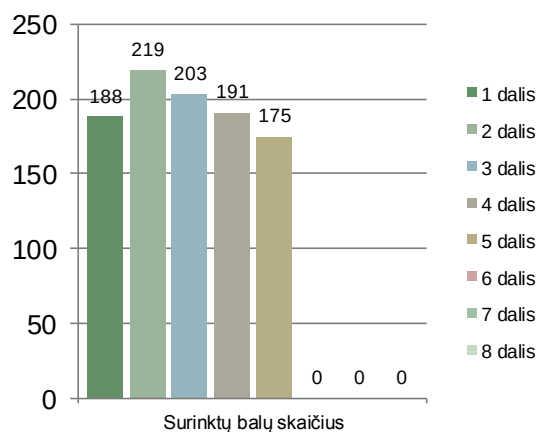


7 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui:

1. Europos Sąjungos institucijų priežiūra ir kontrolė;
2. Europos Sąjungos fondų finansinė pagalba;
3. Lietuvos Respublikos Vyriausybės parama ir kontrolė;
4. AB "Lietuvos geležinkeliai" suinteresuotumas;
5. Verslo institucijų iniciatyva ir investicijos.

Respondentai:	Klausimo dalies numeris								Grupės palyginimas su kitų grupių suminiais rezultatais		
	1	2	3	4	5	6	7	8	r ²	1-P(t)	P(z)
Visi apklaustieji	188	219	203	191	175						
Viešojo administravimo sektoriaus atstovai	41	50	46	46	40				76,50%	94,77%	96,84%
Transporto verslo atstovai	60	72	65	60	58				87,28%	97,99%	98,99%
Mokslų institucijų atstovai	12	14	15	12	11				64,14%	89,66%	93,48%
Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės	41	45	39	41	32				47,18%	79,99%	87,63%
Kitų valstybių atstovai	34	38	38	32	34				45,15%	78,59%	86,83%
Eiliškumas	4	1	2	3	5						
Rodikliai	S= 258,5		Smax= 360		S/Smax= 71,81%		W= 0,75585				
	X ² (W)= 18,1404		P(W)= 99,88%		X ² (H)= 17,2564		P(H)= 99,83%				

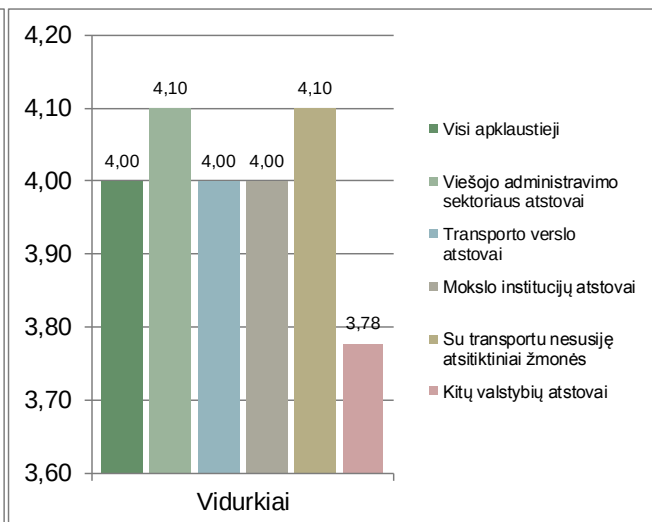
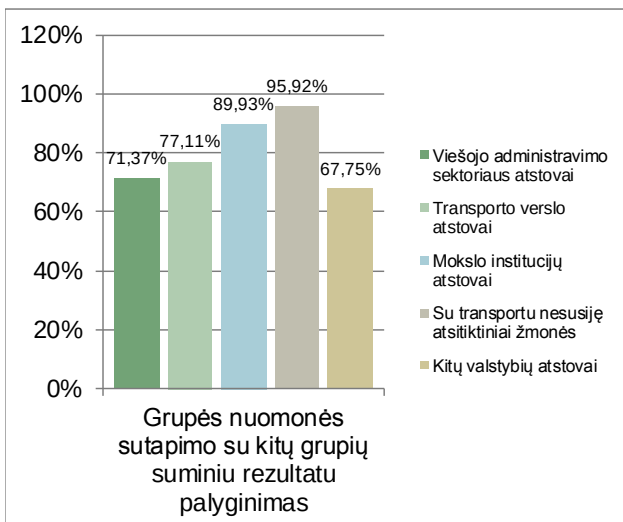


7.1 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui Europos Sąjungos institucijų priežiūra ir kontrolė:

- 1 balas – įtaka labai maža;
- 2 balai – įtaka maža;
- 3 balai – įtaka vidutiniška;
- 4 balai – įtaka didelė;
- 5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
2	1	2%	2	0	0%	0	1	7%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
3	12	26%	36	3	30%	9	2	13%	6	1	33%	3	2	20%	6	4	44%	12																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
4	20	43%	80	3	30%	12	8	53%	32	1	33%	4	5	50%	20	3	33%	12																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
5	14	30%	70	4	40%	20	4	27%	20	1	33%	5	3	30%	15	2	22%	10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
Išvertinimas	188			41			60			12			41			34																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Vidurkis	4,00			4,10			4,00			4,00			4,10			3,78																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Užsienis	r²	76,32%	1-r²	23,7%	66,24%	1-r²	33,8%	52,72%	1-r²	47,3%	82,60%	1-r²	17,4%	65,90%	1-r²	34,1%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	1-P(t)	94,71%	99%	95%	90,64%	99%	95%	83,52%	99%	95%	96,74%	99%	95%	90,48%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	P(z)	96,80%	99%	95%	94,11%	99%	95%	89,69%	99%	95%	98,16%	99%	95%	94,01%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Nesusiję	r²	97,63%	1-r²	2,4%	70,85%	1-r²	29,1%	96,94%	1-r²	3,1%	80,82%	1-r²	19,2%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	1-P(t)	99,84%	99%	95%	92,62%	99%	95%	99,77%	99%	95%	96,21%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	P(z)	99,98%	99%	95%	95,41%	99%	95%	99,96%	99%	95%	97,81%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Mokslas	r²	91,08%	1-r²	8,9%	95,84%	1-r²	4,2%	65,96%	1-r²	34,0%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	1-P(t)	98,84%	99%	95%	99,63%	99%	95%	90,51%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	P(z)	99,51%	99%	95%	99,91%	99%	95%	94,02%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Verslas	r²	89,95%	1-r²	10,0%	55,72%	1-r²	44,3%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	1-P(t)	98,61%	99%	95%	85,27%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	P(z)	99,37%	99%	95%	90,75%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Viešasis sektorius	r²	81,70%	1-r²	18,3%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	1-P(t)	96,47%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	P(z)	97,99%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												



7.2 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui Europos Sąjungos fondų finansinė pagalba:

1 balas – įtaka labai maža;

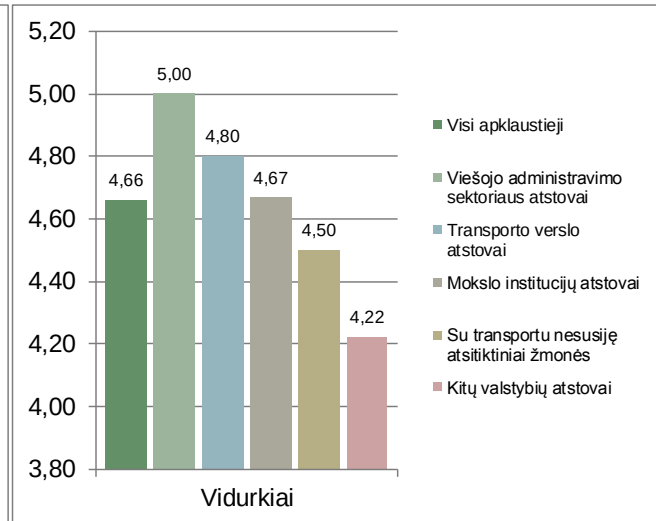
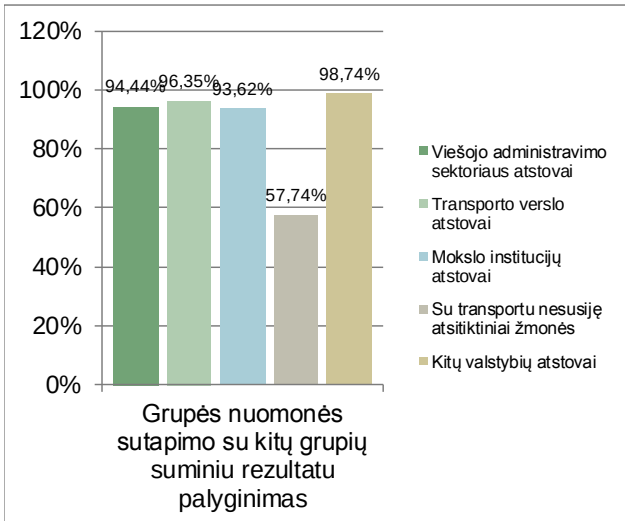
2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai		
1	1	2%	1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	1		
2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0		
3	2	4%	6	0	0%	0	1	7%	3	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	3		
4	8	17%	32	0	0%	0	1	7%	4	1	33%	4	5	50%	20	1	11%	4		
5	36	77%	180	10	100%	50	13	87%	65	2	67%	10	5	50%	25	6	67%	30		
Išvertinimas	219			50			72			14			45			38				
Vidurkis	4,66			5,00			4,80			4,67			4,50			4,22				
Užsienis	I ²	99,11%	1-r ²	0,9%	98,43%	1-r ²	1,6%	99,57%	1-r ²	0,4%	89,77%	1-r ²	10,2%	60,28%	1-r ²	39,7%				
	1-P(t)	99,96%	99%	95%	99,92%	99%	95%	99,99%	99%	95%	98,57%	99%	95%	87,74%	99%	95%				
	P(z)	100,00%	99%	95%	99,99%	99%	95%	100,00%	99%	95%	99,35%	99%	95%	92,27%	99%	95%				
Nesusiję	I ²	67,86%	1-r ²	32,1%	51,61%	1-r ²	48,4%	56,08%	1-r ²	43,9%	87,40%	1-r ²	12,6%							
	1-P(t)	91,36%	99%	95%	82,84%	99%	95%	85,48%	99%	95%	98,02%	99%	95%							
	P(z)	94,58%	99%	95%	89,29%	99%	95%	90,87%	99%	95%	99,01%	99%	95%							
Mokslas	I ²	94,30%	1-r ²	5,7%	84,38%	1-r ²	15,6%	87,39%	1-r ²	12,6%										
	1-P(t)	99,41%	99%	95%	97,24%	99%	95%	98,02%	99%	95%										
	P(z)	99,81%	99%	95%	98,50%	99%	95%	99,01%	99%	95%										
Verslas	I ²	98,52%	1-r ²	1,5%	99,60%	1-r ²	0,4%					Išvertinimo pagal gautus balus skalė								
	1-P(t)	99,92%	99%	95%	99,99%	99%	95%					Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]		
	P(z)	99,99%	99%	95%	100,00%	99%	95%					Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]		
Viešasis sektorius	I ²	97,15%	1-r ²	2,9%					Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]					
	1-P(t)	99,79%	99%	95%					Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]					
	P(z)	99,96%	99%	95%					Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]					
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																				
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas	I ²		94,44%	1-r ²	5,6%	96,35%	1-r ²	3,7%	93,62%	1-r ²	6,4%	57,74%	1-r ²	42,3%	98,74%	1-r ²	1,3%			
	1-P(t)		99,4344%	99%	95%	99,7007%	99%	95%	99,3027%	99%	95%	86,3928%	99%	95%	99,9396%	99%	95%			
	P(z)		99,8243%	99%	95%	99,9342%	99%	95%	99,0986%	99%	95%	86,1907%	99%	95%	99,9160%	99%	95%			
Viešojo administravimo sektoriaus atstovai				Transporto verslo atstovai				Mokslų institucijų atstovai				Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės				Kitų valstybių atstovai				

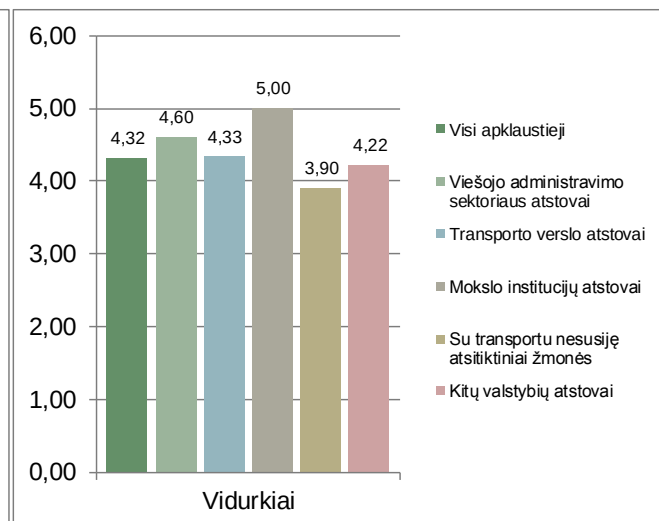
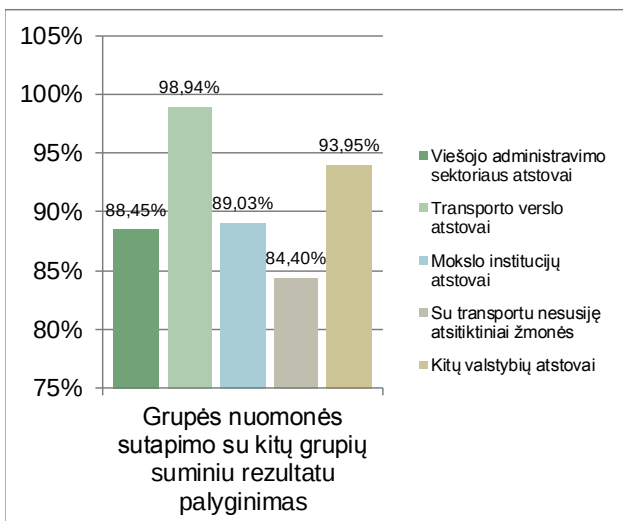


7.3 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui Lietuvos Respublikos Vyriausybės parama ir kontrolė:

- 1 balas – įtaka labai maža;
2 balai – įtaka maža;
3 balai – įtaka vidutiniška;
4 balai – įtaka didelė;
5 balai – įtaka labai didelė;

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai
1	2	4%	2	0	0%	0	1	7%	1	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	1
2	1	2%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	10%	2	0	0%	0
3	5	11%	15	0	0%	0	1	7%	3	0	0%	0	3	30%	9	1	11%	3
4	11	23%	44	4	40%	16	4	27%	16	0	0%	0	2	20%	8	1	11%	4
5	28	60%	140	6	60%	30	9	60%	45	3	100%	15	4	40%	20	6	67%	30
Išvertinimas	203			46			65			15			39			38		
Vidurkis	4,32			4,60			4,33			5,00			3,90			4,22		
Užsienis	r ²	96,24%	1-r ²	3,8%	80,84%	1-r ²	19,2%	93,87%	1-r ²	6,1%	98,43%	1-r ²	1,6%	84,29%	1-r ²	15,7%		
	1-P(t)	99,69%	99%	95%	96,21%	99%	95%	99,34%	99%	95%	99,92%	99%	95%	97,22%	99%	95%		
	P(z)	99,93%	99%	95%	97,81%	99%	95%	99,78%	99%	95%	99,99%	99%	95%	98,48%	99%	95%		
Nesusiję	r ²	88,05%	1-r ²	11,9%	75,98%	1-r ²	24,0%	84,84%	1-r ²	15,2%	76,00%	1-r ²	24,0%					
	1-P(t)	98,18%	99%	95%	94,59%	99%	95%	97,37%	99%	95%	94,60%	99%	95%					
	P(z)	99,11%	99%	95%	96,72%	99%	95%	98,58%	99%	95%	96,72%	99%	95%					
Mokslas	r ²	91,30%	1-r ²	8,7%	73,80%	1-r ²	26,2%	88,52%	1-r ²	11,5%								
	1-P(t)	98,88%	99%	95%	93,78%	99%	95%	98,29%	99%	95%								
	P(z)	99,53%	99%	95%	96,18%	99%	95%	99,17%	99%	95%								
Verslas	r ²	99,52%	1-r ²	0,5%	95,89%	1-r ²	4,1%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė							
	1-P(t)	99,99%	99%	95%	99,64%	99%	95%				Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis		
	P(z)	100,00%	99%	95%	99,91%	99%	95%				Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]	
Viešasis sektorius	r ²	93,01%	1-r ²	7,0%							Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]	
	1-P(t)	99,20%	99%	95%							Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]	
											Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]	
	P(z)	99,71%	99%	95%							Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]	
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																		
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas	r ²			88,45%	1-r ²	11,6%	98,94%	1-r ²	1,1%	89,03%	1-r ²	11,0%	84,40%	1-r ²	15,6%	93,95%	1-r ²	6,1%
	1-P(t)			98,2722%	99%	95%	99,9533%	99%	95%	98,4036%	99%	95%	97,2507%	99%	95%	99,3566%	99%	95%
	P(z)			98,3880%	99%	95%	99,9397%	99%	95%	99,2461%	99%	95%	91,0311%	99%	95%	99,4150%	99%	95%
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		

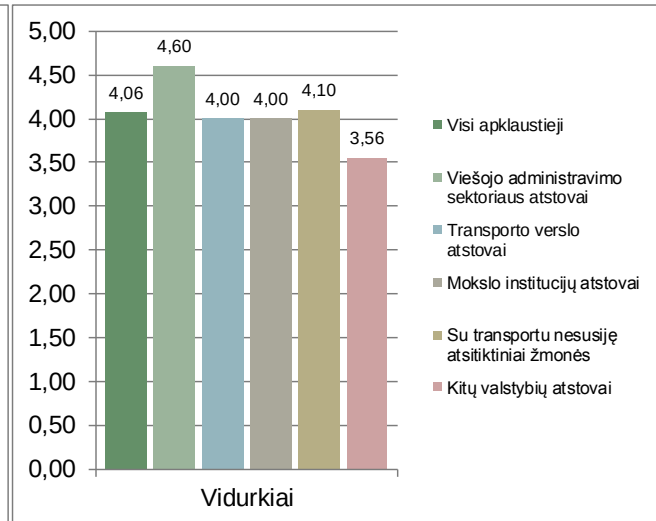
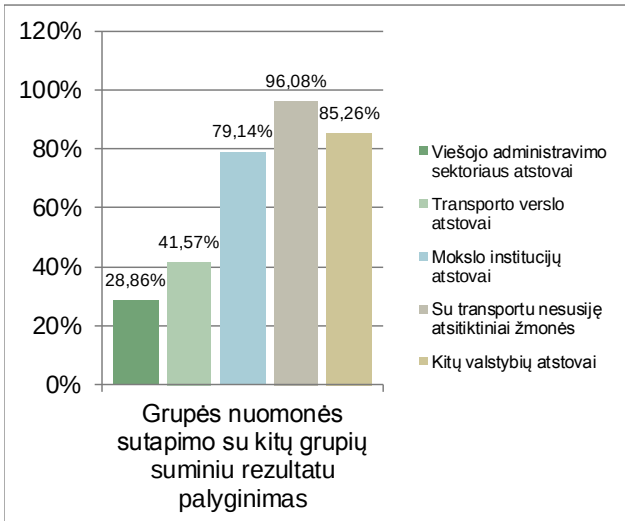


7.4 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui AB "Lietuvos geležinkeliai" suinteresuotumas:

- 1 balas – įtaka labai maža;
2 balai – įtaka maža;
3 balai – įtaka vidutiniška;
4 balai – įtaka didelė;
5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	
1	1	2%	1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	1	
2	4	9%	8	0	0%	0	1	7%	2	0	0%	0	1	10%	2	2	22%	4	
3	6	13%	18	2	20%	6	2	13%	6	1	33%	3	1	10%	3	0	0%	0	
4	16	34%	64	0	0%	0	8	53%	32	1	33%	4	4	40%	16	3	33%	12	
5	20	43%	100	8	80%	40	4	27%	20	1	33%	5	4	40%	20	3	33%	15	
Išvertinimas	191			46			60			12			41			32			
Vidurkis	4,06			4,60			4,00			4,00			4,10			3,56			
Užsienis	I ²	89,31%	1-r ²	10,7%	42,50%	1-r ²	57,5%	70,37%	1-r ²	29,6%	55,56%	1-r ²	44,4%	93,62%	1-r ²	6,4%			
	1-P(t)	98,47%	99%	95%	76,68%	99%	95%	92,42%	99%	95%	85,18%	99%	95%	99,30%	99%	95%			
	P(z)	99,28%	99%	95%	85,76%	99%	95%	95,27%	99%	95%	90,69%	99%	95%	99,76%	99%	95%			
Nesusiję	I ²	97,56%	1-r ²	2,4%	48,14%	1-r ²	51,9%	78,90%	1-r ²	21,1%	78,88%	1-r ²	21,1%						
	1-P(t)	99,84%	99%	95%	80,62%	99%	95%	95,59%	99%	95%	95,58%	99%	95%						
	P(z)	99,98%	99%	95%	88,00%	99%	95%	97,39%	99%	95%	97,39%	99%	95%						
Mokslas	I ²	81,12%	1-r ²	18,9%	45,03%	1-r ²	55,0%	65,96%	1-r ²	34,0%			Išvertinimo pagal gautus balus skalė						
	1-P(t)	96,30%	99%	95%	78,50%	99%	95%	90,51%	99%	95%									
	P(z)	97,87%	99%	95%	86,78%	99%	95%	94,02%	99%	95%									
Verslas	I ²	66,08%	1-r ²	33,9%	8,94%	1-r ²	91,1%												
	1-P(t)	90,56%	99%	95%	37,49%	99%	95%												
	P(z)	94,06%	99%	95%	66,41%	99%	95%												
Viešasis sektorius	I ²	63,38%	1-r ²	36,6%															
	1-P(t)	89,30%	99%	95%															
	P(z)	93,25%	99%	95%															
Išvertinimo pagal gautus balus skalė																			
	Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]												
	Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]												
	Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]												
	Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]												
	Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]												
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																			
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas	I ²	28,86%	1-r ²	71,1%	41,57%	1-r ²	58,4%	79,14%	1-r ²	20,9%	96,08%	1-r ²	3,9%	85,26%	1-r ²	14,7%			
	1-P(t)	64,9505%	99%	95%	75,9811%	99%	95%	95,6695%	99%	95%	99,6667%	99%	95%	97,4826%	99%	95%			
	P(z)	97,7764%	99%	95%	78,6467%	99%	95%	88,7686%	99%	95%	98,9183%	99%	95%	88,6064%	99%	95%			
Viešojo administravimo sektoriaus atstovai				Transporto verslo atstovai				Mokslo institucijų atstovai				Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės				Kitų valstybių atstovai			



7.5 klausimas

Kiek, Jūsų manymu, turi įtakos sėkmingam projekto įgyvendinimui Verslo institucijų iniciatyva ir investicijos:

1 balas – įtaka labai maža;

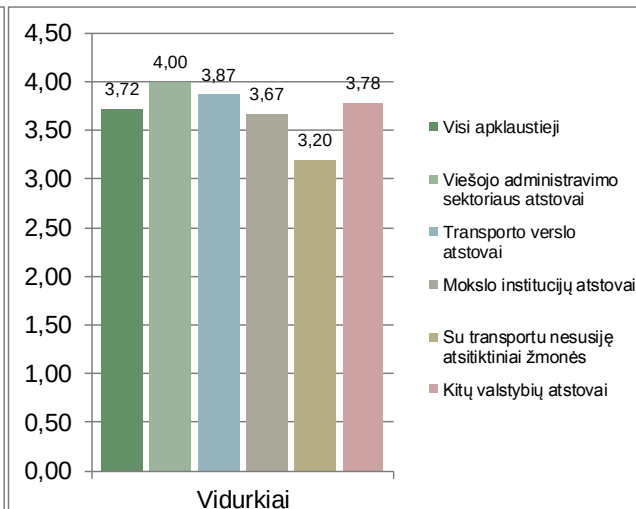
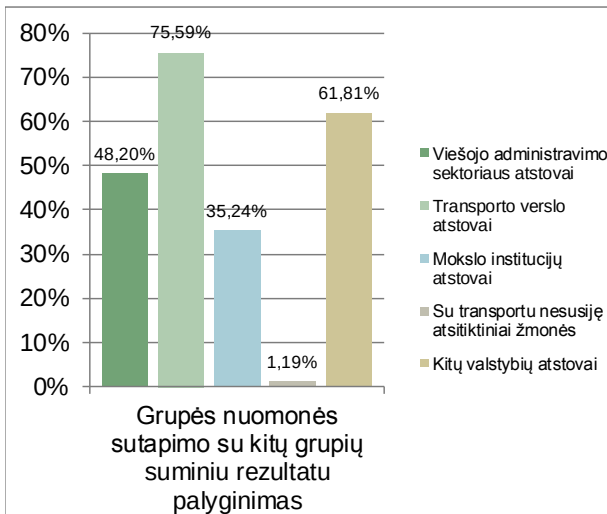
2 balai – įtaka maža;

3 balai – įtaka vidutiniška;

4 balai – įtaka didelė;

5 balai – įtaka labai didelė.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	
1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	
2	4	9%	8	1	10%	2	0	0%	0	0	0%	0	2	20%	4	1	11%	2	
3	16	34%	48	1	10%	3	5	33%	15	1	33%	3	6	60%	18	3	33%	9	
4	16	34%	64	5	50%	20	7	47%	28	2	67%	8	0	0%	0	2	22%	8	
5	11	23%	55	3	30%	15	3	20%	15	0	0%	0	2	20%	10	3	33%	15	
Išvertinimas	175			40			58			11			32			34			
Vidurkis	3,72			4,00			3,87			3,67			3,20			3,78			
Užsienis	r²	73,70%	1-r²	26,3%	45,66%	1-r²	54,3%	44,86%	1-r²	55,1%	3,77%	1-r²	96,2%	31,22%	1-r²	68,8%			
	1-P(t)	93,75%	99%	95%	78,95%	99%	95%	78,38%	99%	95%	24,55%	99%	95%	67,24%	99%	95%			
	P(z)	96,15%	99%	95%	87,04%	99%	95%	86,72%	99%	95%	60,64%	99%	95%	80,70%	99%	95%			
Nesusiję	r²	13,43%	1-r²	86,6%	2,59%	1-r²	97,4%	1,80%	1-r²	98,2%	2,34%	1-r²	97,7%						
	1-P(t)	45,60%	99%	95%	-20,40%	99%	95%	17,05%	99%	95%	-19,41%	99%	95%						
	P(z)	70,12%	99%	95%	41,18%	99%	95%	57,36%	99%	95%	41,61%	99%	95%						
Mokslas	r²	44,74%	1-r²	55,3%	42,28%	1-r²	57,7%	73,01%	1-r²	27,0%									
	1-P(t)	78,30%	99%	95%	76,51%	99%	95%	93,48%	99%	95%									
	P(z)	86,67%	99%	95%	85,67%	99%	95%	95,97%	99%	95%									
Verslas	r²	90,49%	1-r²	9,5%	75,06%	1-r²	24,9%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė								
	1-P(t)	98,72%	99%	95%	94,26%	99%	95%				Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis			
	P(z)	99,44%	99%	95%	96,49%	99%	95%				Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]		
Viešasis sektorius	r²	69,94%	1-r²	30,1%							Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]		
	1-P(t)	92,25%	99%	95%							Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]		
											Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]		
	P(z)	95,16%	99%	95%							Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]		
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																			
	r²		48,20%	1-r²	51,8%	75,59%	1-r²	24,4%	35,24%	1-r²	64,8%	1,19%	1-r²	98,8%	61,81%	1-r²	38,2%		
	1-P(t)		80,6657%	99%	95%	94,4479%	99%	95%	70,8759%	99%	95%	13,8583%	99%	95%	88,5195%	99%	95%		
	P(z)		90,3500%	99%	95%	95,0180%	99%	95%	83,5674%	99%	95%	48,3516%	99%	95%	93,7403%	99%	95%		
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			

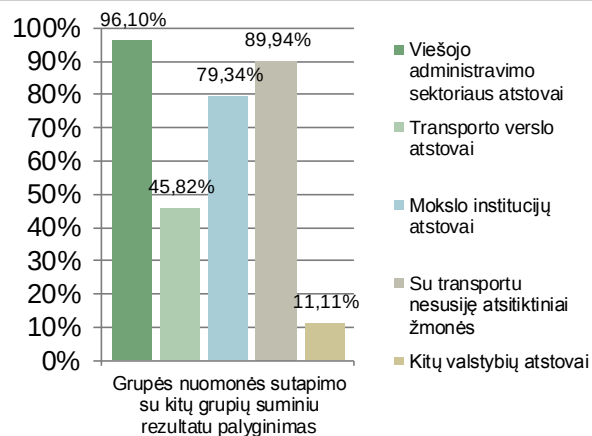
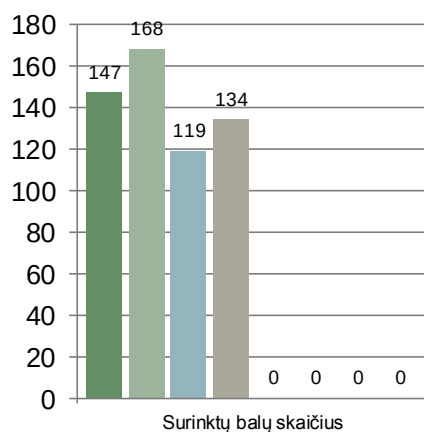


9 klausimas

Kiek „Rail Baltica“ geležinkelio linija bus konkurencinga:

1. Lyginant su keleiviniu kelių transportu;
2. Lyginant su kroviniu kelių transportu;
3. Lyginant su keleiviniu oro transportu;
4. Lyginant su kroviniu jūrų transportu.

Respondentai:	Klausimo dalies numeris								Grupės palyginimas su kitų grupių suminiais rezultatais		
	1	2	3	4	5	6	7	8	r ²	1-P(t)	P(z)
Visi apklaustieji	147	168	119	134							
Viešojo administravimo sektoriaus atstovai	32	37	27	31					96,10%	98,03%	98,74%
Transporto verslo atstovai	45	48	34	46					45,82%	67,69%	78,81%
Mokslų institucijų atstovai	11	12	7	7					79,34%	89,07%	91,69%
Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės	33	43	26	32					89,94%	94,84%	96,11%
Kitų valstybių atstovai	26	28	25	18					11,11%	33,34%	63,18%
Eiliškumas	2	1	4	3							
Rodikliai	S= 153,5		Smax= 180		S/Smax= 85,28%		W= 0,86723				
	X ² (W)= 15,6102		P(W)= 99,86%		X ² (H)= 15,3567		P(H)= 99,85%				



9.1 klausimas

Kiek „Rail Baltica“ geležinkelio linija bus konkurencinga lyginant su keleiviniu kelių transportu:

1 balas – konkurencingumas labai mažas;

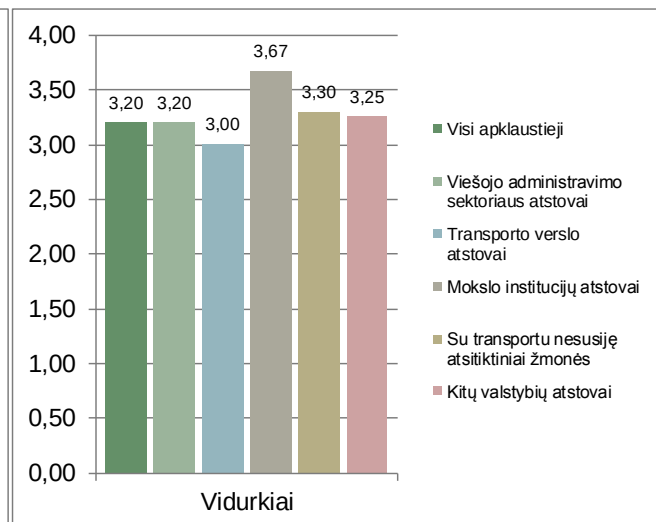
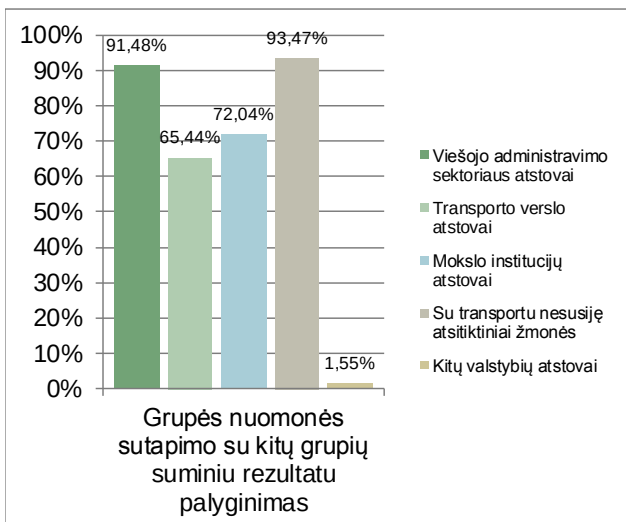
2 balai – konkurencingumas mažas;

3 balai – konkurencingumas vidutiniškas;

4 balai – konkurencingumas didelis;

5 balai – konkurencingumas labai didelis.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai		
1	1	2%	1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	13%	1		
2	10	22%	20	2	20%	4	4	27%	8	0	0%	0	2	20%	4	2	25%	4		
3	17	37%	51	4	40%	12	7	47%	21	1	33%	3	4	40%	12	1	13%	3		
4	15	33%	60	4	40%	16	4	27%	16	2	67%	8	3	30%	12	2	25%	8		
5	3	7%	15	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	10%	5	2	25%	10		
Išvertinimas	147			32			45			11			33			26				
Vidurkis	3,20			3,20			3,00			3,67			3,30			3,25				
Užsienis	R²	7,23%	1-R²	92,8%	1,60%	1-R²	98,4%	0,62%	1-R²	99,4%	9,33%	1-R²	90,7%	11,44%	1-R²	88,6%				
	1-P(t)	33,81%	99%	95%	16,05%	99%	95%	-10,02%	99%	95%	38,29%	99%	95%	42,22%	99%	95%				
	P(z)	64,75%	99%	95%	56,93%	99%	95%	45,68%	99%	95%	66,77%	99%	95%	68,57%	99%	95%				
Nesusiję	R²	95,87%	1-R²	4,1%	84,41%	1-R²	15,6%	80,94%	1-R²	19,1%	65,02%	1-R²	35,0%							
	1-P(t)	99,64%	99%	95%	97,25%	99%	95%	96,24%	99%	95%	90,07%	99%	95%							
	P(z)	99,91%	99%	95%	98,51%	99%	95%	97,83%	99%	95%	93,74%	99%	95%							
Mokslas	R²	78,40%	1-R²	21,6%	85,00%	1-R²	15,0%	48,72%	1-R²	51,3%										
	1-P(t)	95,43%	99%	95%	97,41%	99%	95%	81,01%	99%	95%										
	P(z)	97,28%	99%	95%	98,61%	99%	95%	88,22%	99%	95%										
Verslas	R²	84,48%	1-R²	15,5%	84,46%	1-R²	15,5%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė									
	1-P(t)	97,27%	99%	95%	97,27%	99%	95%				Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis				
	P(z)	98,52%	99%	95%	98,51%	99%	95%				Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]			
Viešasis sektorius	R²	95,60%	1-R²	4,4%							Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]			
	1-P(t)	99,60%	99%	95%							Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]			
	P(z)	99,90%	99%	95%							Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]			
											Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]			
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas			R²	91,48%	1-R²	8,5%	65,44%	1-R²	34,6%	72,04%	1-R²	28,0%	93,47%	1-R²	6,5%	1,55%	1-R²	98,4%		
			1-P(t)	98,9157%	99%	95%	90,2692%	99%	95%	93,1012%	99%	95%	99,2772%	99%	95%	15,8176%	99%	95%		
			P(z)	96,4136%	99%	95%	84,8992%	99%	95%	97,6422%	99%	95%	98,0677%	99%	95%	50,4118%	99%	95%		
			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai					



9.2 klausimas

Kiek „Rail Baltica“ geležinkelio linija bus konkurencinga lyginant su kroviniu kelių transportu:

1 balas – konkurencingumas labai mažas;

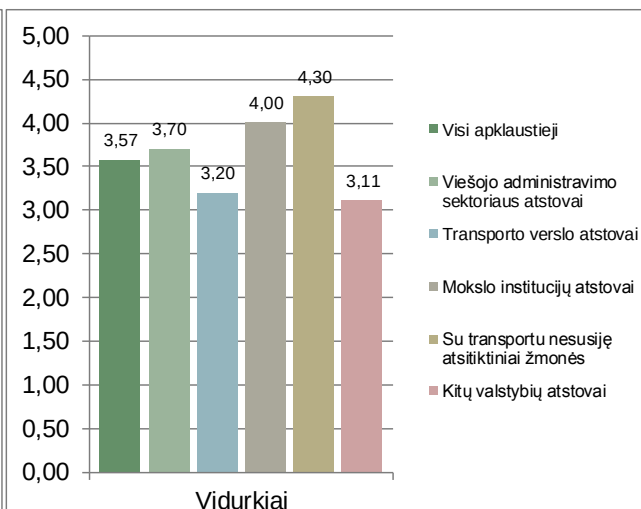
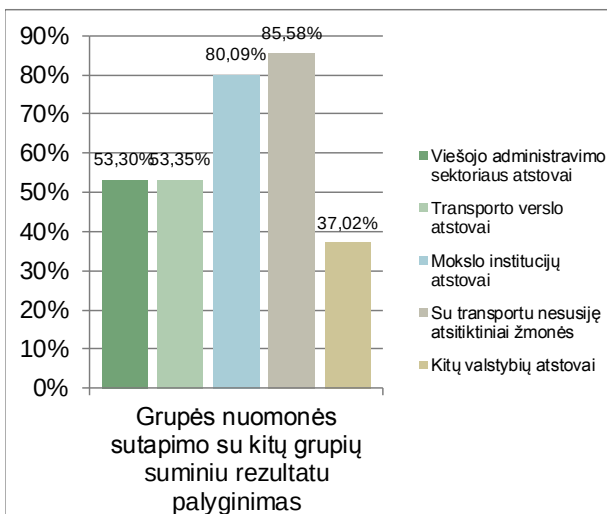
2 balai – konkurencingumas mažas;

3 balai – konkurencingumas vidutiniškas;

4 balai – konkurencingumas didelis;

5 balai – konkurencingumas labai didelis.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai
1	2	4%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	2	22%	2
2	8	17%	16	0	0%	0	7	47%	14	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	2
3	6	13%	18	4	40%	12	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	2	22%	6
4	23	49%	92	5	50%	20	6	40%	24	3	100%	12	7	70%	28	2	22%	8
5	8	17%	40	1	10%	5	2	13%	10	0	0%	0	3	30%	15	2	22%	10
Išvertinimas	168			37			48			12			43			28		
Vidurkis	3,57			3,70			3,20			4,00			4,30			3,11		
Užsienis	r ²	44,92%	1-r ²	55,1%	37,02%	1-r ²	63,0%	12,45%	1-r ²	87,5%	14,06%	1-r ²	85,9%	54,21%	1-r ²	45,8%		
	1-P(t)	78,42%	99%	95%	72,38%	99%	95%	43,98%	99%	95%	46,60%	99%	95%	84,40%	99%	95%		
	P(z)	86,74%	99%	95%	83,41%	99%	95%	69,37%	99%	95%	70,59%	99%	95%	90,22%	99%	95%		
Nesusiję	r ²	93,72%	1-r ²	6,3%	53,19%	1-r ²	46,8%	63,71%	1-r ²	36,3%	73,60%	1-r ²	26,4%					
	1-P(t)	99,32%	99%	95%	83,80%	99%	95%	89,45%	99%	95%	93,71%	99%	95%					
	P(z)	99,77%	99%	95%	89,86%	99%	95%	93,35%	99%	95%	96,13%	99%	95%					
Mokslas	r ²	85,21%	1-r ²	14,8%	67,23%	1-r ²	32,8%	63,04%	1-r ²	37,0%								
	1-P(t)	97,47%	99%	95%	91,08%	99%	95%	89,13%	99%	95%								
	P(z)	98,65%	99%	95%	94,39%	99%	95%	93,14%	99%	95%								
Verslas	r ²	72,25%	1-r ²	27,7%	25,17%	1-r ²	74,8%											
	1-P(t)	93,19%	99%	95%	61,09%	99%	95%											
	P(z)	95,78%	99%	95%	77,57%	99%	95%											
Viešasis sektorius	r ²	69,45%	1-r ²	30,5%														
	1-P(t)	92,04%	99%	95%														
	P(z)	95,02%	99%	95%														
Išvertinimo pagal gautus balus skalė																		
	Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis												
Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]												
Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]												
Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]												
Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]												
Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]												
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																		
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas	r ²	53,30%	1-r ²	46,7%	53,35%	1-r ²	46,6%	80,09%	1-r ²	19,9%	85,58%	1-r ²	14,4%	37,02%	1-r ²	63,0%		
	1-P(t)	83,8641%	99%	95%	83,8939%	99%	95%	95,9768%	99%	95%	97,5658%	99%	95%	72,3807%	99%	95%		
	P(z)	92,9180%	99%	95%	68,5081%	99%	95%	97,6509%	99%	95%	99,3711%	99%	95%	62,9789%	99%	95%		
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		



9.3 klausimas

Kiek „Rail Baltica“ geležinkelio linija bus konkurencinga lyginant su keleiviniu oro transportu:

1 balas – konkurencingumas labai mažas;

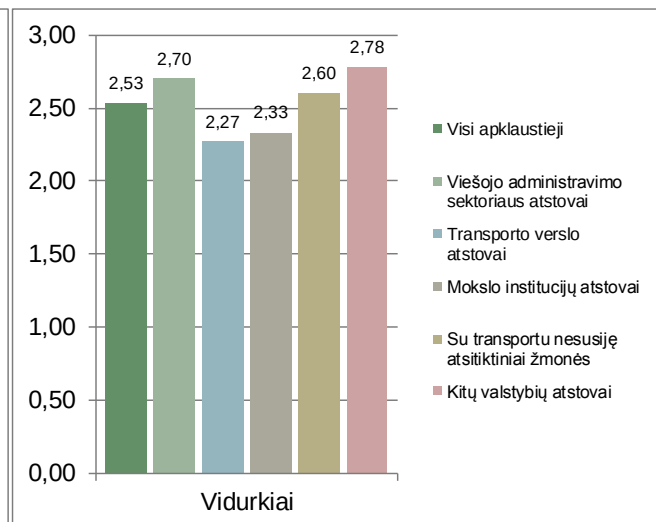
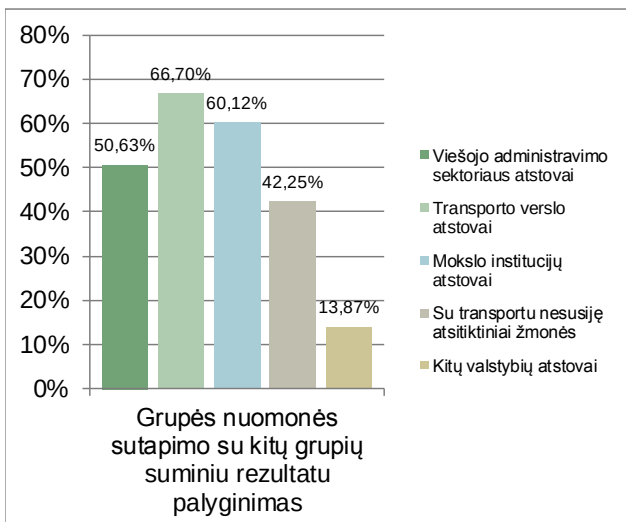
2 balai – konkurencingumas mažas;

3 balai – konkurencingumas vidutiniškas;

4 balai – konkurencingumas didelis;

5 balai – konkurencingumas labai didelis.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai		
1	7	15%	7	1	10%	1	4	27%	4	0	0%	0	1	10%	1	1	11%	1		
2	19	40%	38	3	30%	6	5	33%	10	2	67%	4	5	50%	10	4	44%	8		
3	12	26%	36	4	40%	12	4	27%	12	1	33%	3	2	20%	6	1	11%	3		
4	7	15%	28	2	20%	8	2	13%	8	0	0%	0	1	10%	4	2	22%	8		
5	2	4%	10	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	10%	5	1	11%	5		
Išvertinimas	119			27			34			7			26			25				
Vidurkis	2,53			2,70			2,27			2,33			2,60			2,78				
Užsienis	R²	30,06%	1-R²	69,9%	5,20%	1-R²	94,8%	5,56%	1-R²	94,4%	6,23%	1-R²	93,8%	41,56%	1-R²	58,4%				
	1-P(t)	66,13%	99%	95%	28,78%	99%	95%	29,74%	99%	95%	31,45%	99%	95%	75,98%	99%	95%				
	P(z)	80,12%	99%	95%	62,51%	99%	95%	62,93%	99%	95%	63,70%	99%	95%	85,37%	99%	95%				
Nesusiję	R²	59,40%	1-R²	40,6%	14,25%	1-R²	85,7%	24,51%	1-R²	75,5%	71,72%	1-R²	28,3%							
	1-P(t)	87,28%	99%	95%	46,90%	99%	95%	60,35%	99%	95%	92,97%	99%	95%							
	P(z)	91,98%	99%	95%	70,73%	99%	95%	77,20%	99%	95%	95,64%	99%	95%							
Mokslas	R²	68,26%	1-R²	31,7%	32,69%	1-R²	67,3%	57,18%	1-R²	42,8%										
	1-P(t)	91,53%	99%	95%	68,61%	99%	95%	86,09%	99%	95%										
	P(z)	94,69%	99%	95%	81,41%	99%	95%	91,25%	99%	95%										
Verslas	R²	83,21%	1-R²	16,8%	84,89%	1-R²	15,1%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė									
	1-P(t)	96,92%	99%	95%	97,38%	99%	95%				Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis				
	P(z)	98,28%	99%	95%	98,59%	99%	95%				Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]			
Viešasis sektorius	R²	73,98%	1-R²	26,0%							Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]			
	1-P(t)	93,85%	99%	95%							Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]			
											Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]			
	P(z)	96,22%	99%	95%							Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]			
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas			R²		50,63%	1-R²	49,4%	66,70%	1-R²	33,3%	60,12%	1-R²	39,9%	42,25%	1-R²	57,7%	13,87%	1-R²	86,1%	
			1-P(t)		82,2309%	99%	95%	90,8422%	99%	95%	87,6592%	99%	95%	76,4951%	99%	95%	46,3059%	99%	95%	
			P(z)		94,1089%	99%	95%	72,0053%	99%	95%	89,9181%	99%	95%	81,9535%	99%	95%	78,0622%	99%	95%	
			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai					



9.4 klausimas

Kiek „Rail Baltica“ geležinkelio linija bus konkurencinga lyginant su krovinių jūrų transportu:

1 balas – konkurencingumas labai mažas;

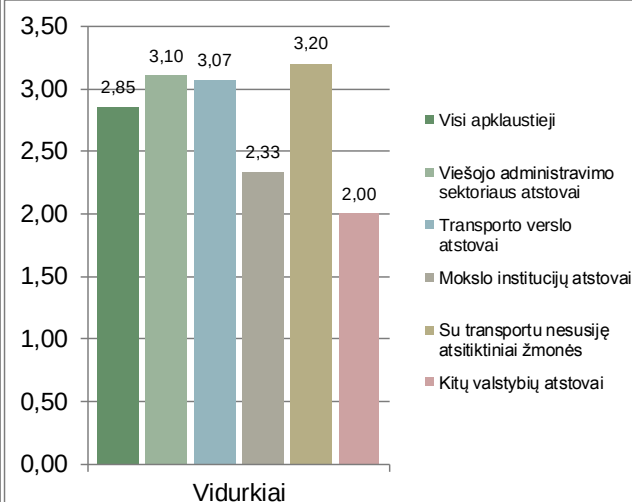
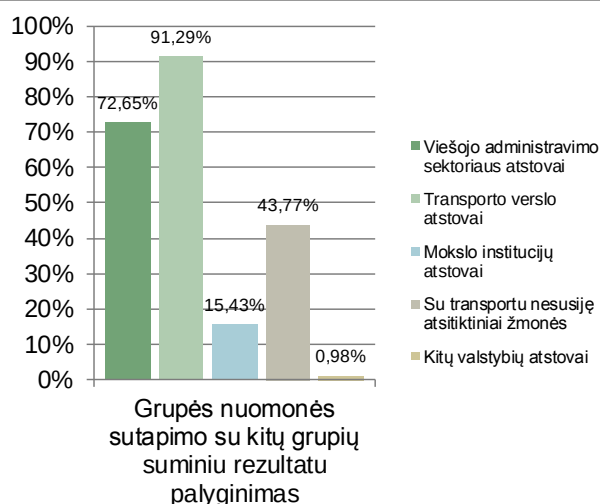
2 balai – konkurencingumas mažas;

3 balai – konkurencingumas vidutiniškas;

4 balai – konkurencingumas didelis;

5 balai – konkurencingumas labai didelis.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai		
1	3	6%	3	0	0%	0	0	0%	0	1	33%	1	0	0%	0	2	22%	2		
2	15	32%	30	3	30%	6	4	27%	8	1	33%	2	2	20%	4	5	56%	10		
3	16	34%	48	3	30%	9	6	40%	18	0	0%	0	5	50%	15	2	22%	6		
4	12	26%	48	4	40%	16	5	33%	20	1	33%	4	2	20%	8	0	0%	0		
5	1	2%	5	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	10%	5	0	0%	0		
Išvertinimas	134			31			46			7			32			18				
Vidurkis	2,85			3,10			3,07			2,33			3,20			2,00				
Užsienis	R²	8,49%	1-R²	91,5%	0,04%	1-R²	100,0%	1,83%	1-R²	98,2%	1,22%	1-R²	98,8%	2,33%	1-R²	97,7%				
	1-P(t)	36,57%	99%	95%	2,62%	99%	95%	17,17%	99%	95%	-14,01%	99%	95%	19,34%	99%	95%				
	P(z)	65,99%	99%	95%	51,13%	99%	95%	57,41%	99%	95%	43,96%	99%	95%	58,36%	99%	95%				
Nesusiję	R²	62,72%	1-R²	37,3%	34,68%	1-R²	65,3%	61,50%	1-R²	38,5%	1,64%	1-R²	98,4%							
	1-P(t)	88,97%	99%	95%	70,39%	99%	95%	88,37%	99%	95%	-16,28%	99%	95%							
	P(z)	93,04%	99%	95%	82,34%	99%	95%	92,66%	99%	95%	42,97%	99%	95%							
Mokslas	R²	20,79%	1-R²	79,2%	52,48%	1-R²	47,5%	24,44%	1-R²	75,6%										
	1-P(t)	55,98%	99%	95%	83,37%	99%	95%	60,28%	99%	95%										
	P(z)	75,05%	99%	95%	89,61%	99%	95%	77,16%	99%	95%										
Verslas	R²	97,08%	1-R²	2,9%	90,86%	1-R²	9,1%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė									
	1-P(t)	99,79%	99%	95%	98,79%	99%	95%													
	P(z)	99,96%	99%	95%	99,48%	99%	95%													
Viešasis sektorius	R²	85,52%	1-R²	14,5%																
	1-P(t)	97,55%	99%	95%																
	P(z)	98,70%	99%	95%																
Išvertinimo pagal gautus balus skalė																				
										Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis					
										Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]				
										Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]				
										Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]				
										Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]				
										Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]				
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																				
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas	R²			72,65%	1-R²	27,3%	91,29%	1-R²	8,7%	15,43%	1-R²	84,6%	43,77%	1-R²	56,2%	0,98%	1-R²	99,0%		
	1-P(t)			93,3436%	99%	95%	98,8788%	99%	95%	48,7019%	99%	95%	77,6042%	99%	95%	12,5667%	99%	95%		
	P(z)			99,6635%	99%	95%	99,9990%	99%	95%	47,4253%	99%	95%	87,8563%	99%	95%	42,8185%	99%	95%		
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				



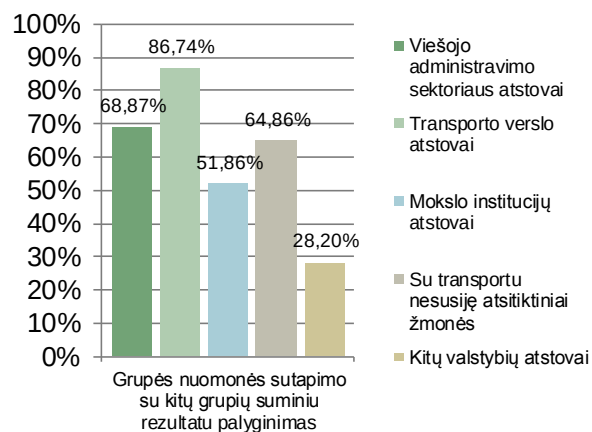
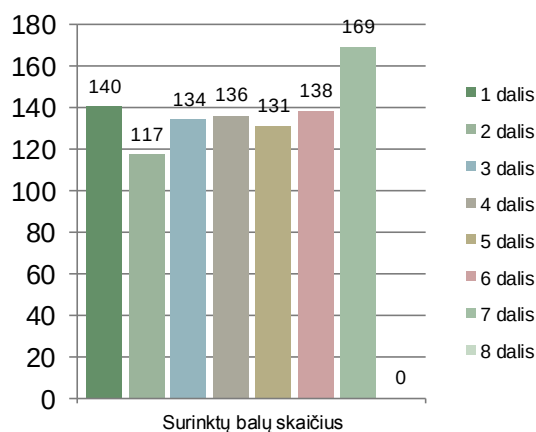
Priedas:

10 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui:

1. Teisinė bazė;
2. Ekonominė padėtis;
3. Politinė aplinka;
4. Verslo plėtra;
5. Viešojo nuomonė;
6. Keleivinio transporto paklausa;
7. Krovinio transporto paklausa.

Respondentai:	Klausimo dalies numeris								Grupės palyginimas su kitų grupių suminiais rezultatais		
	1	2	3	4	5	6	7	8	r ²	1-P(t)	P(z)
Visi apklaustieji	140	117	134	136	131	138	169				
Viešojo administravimo sektoriaus atstovai	32	29	30	29	27	31	38		68,87%	97,91%	98,95%
Transporto verslo atstovai	41	36	41	42	42	41	49		86,74%	99,77%	99,94%
Mokslų institucijų atstovai	8	7	9	6	8	10	12		51,86%	93,20%	96,11%
Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės	30	21	27	32	30	34	40		64,86%	97,12%	98,47%
Kitų valstybių atstovai	29	24	27	27	24	22	30		28,20%	78,00%	87,48%
Eiliškumas	2	7	5	4	6	3	1				
Rodikliai	S= 584,5		Smax= 1008		S/Smax= 57,99%		W= 0,59765				
	X ² (W)= 21,5153		P(W)= 99,85%		X ² (H)= 20,8919		P(H)= 99,81%				



10.1 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui teisinė bazė:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

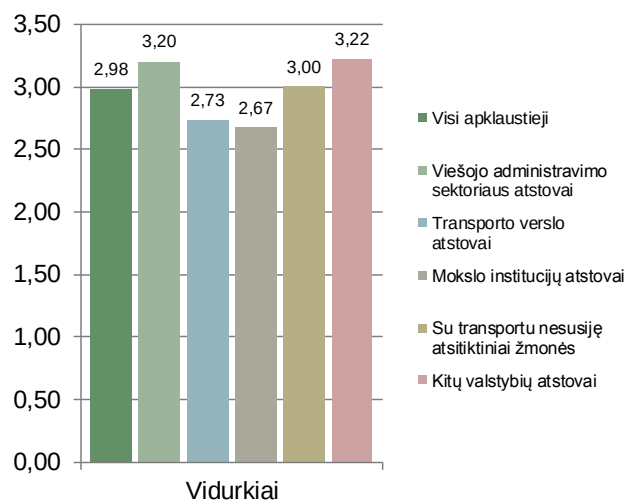
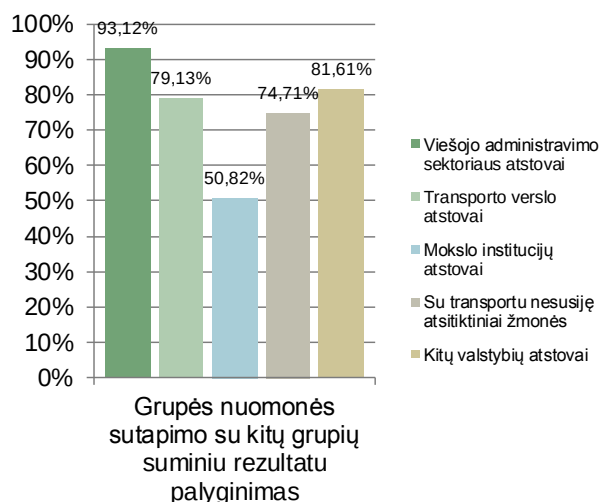
2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai
1	2	4%	2	0	0%	0	1	7%	1	1	33%	1	0	0%	0	0	0%	0
2	9	19%	18	1	10%	2	5	33%	10	0	0%	0	1	10%	2	2	22%	4
3	25	53%	75	6	60%	18	6	40%	18	1	33%	3	8	80%	24	4	44%	12
4	10	21%	40	3	30%	12	3	20%	12	1	33%	4	1	10%	4	2	22%	8
5	1	2%	5	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	5
Išvertinimas	140			32			41			8			30			29		
Vidurkis	2,98			3,20			2,73			2,67			3,00			3,22		
Užsienis	R²	86,28%	1-R²	13,7%	83,67%	1-R²	16,3%	69,33%	1-R²	30,7%	43,74%	1-R²	56,3%	70,56%	1-R²	29,4%		
	1-P(t)	97,75%	99%	95%	97,05%	99%	95%	91,99%	99%	95%	77,59%	99%	95%	92,50%	99%	95%		
	P(z)	98,83%	99%	95%	98,37%	99%	95%	94,99%	99%	95%	86,27%	99%	95%	95,33%	99%	95%		
Nesusiję	R²	87,82%	1-R²	12,2%	76,71%	1-R²	23,3%	66,62%	1-R²	33,4%	29,14%	1-R²	70,9%					
	1-P(t)	98,12%	99%	95%	94,85%	99%	95%	90,81%	99%	95%	65,23%	99%	95%					
	P(z)	99,07%	99%	95%	96,89%	99%	95%	94,22%	99%	95%	79,66%	99%	95%					
Mokslas	R²	55,02%	1-R²	45,0%	73,17%	1-R²	26,8%	45,52%	1-R²	54,5%								
	1-P(t)	84,87%	99%	95%	93,54%	99%	95%	78,85%	99%	95%								
	P(z)	90,51%	99%	95%	96,02%	99%	95%	86,98%	99%	95%								
Verslas	R²	87,66%	1-R²	12,3%	81,82%	1-R²	18,2%											
	1-P(t)	98,09%	99%	95%	96,51%	99%	95%											
	P(z)	99,05%	99%	95%	98,01%	99%	95%											
Viešasis sektorius	R²	96,26%	1-R²	3,7%														
	1-P(t)	99,69%	99%	95%														
	P(z)	99,93%	99%	95%														
Išvertinimo pagal gautus balus skalė																		
		Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis											
	Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]											
	Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]											
	Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]											
	Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]											
	Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]											
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																		
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas	R²	93,12%	1-R²	6,9%	79,13%	1-R²	20,9%	50,82%	1-R²	49,2%	74,71%	1-R²	25,3%	81,61%	1-R²	18,4%		
	1-P(t)	99,2169%	99%	95%	95,6670%	99%	95%	82,3482%	99%	95%	94,1252%	99%	95%	96,4485%	99%	95%		
	P(z)	99,9983%	99%	95%	89,2128%	99%	95%	75,8423%	99%	95%	95,4634%	99%	95%	98,8801%	99%	95%		
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		



10.2 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui ekonominė padėtis:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

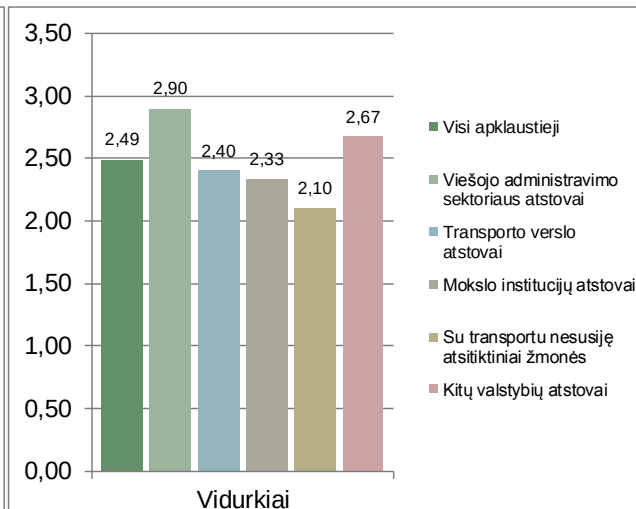
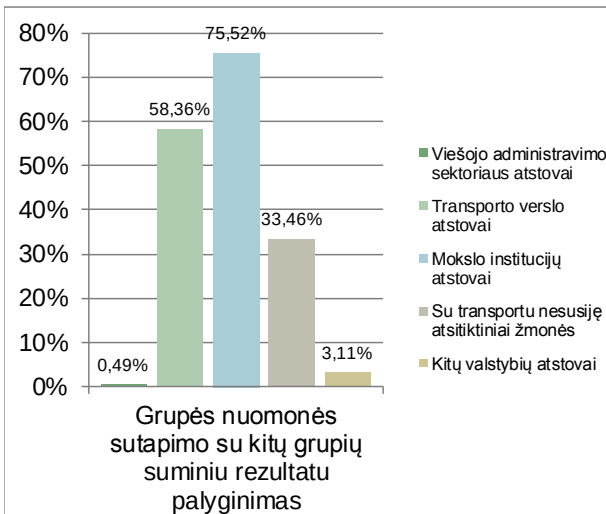
2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai		
1	7	15%	7	2	20%	2	1	7%	1	0	0%	0	1	10%	1	3	33%	3		
2	20	43%	40	1	10%	2	9	60%	18	2	67%	4	7	70%	14	1	11%	2		
3	12	26%	36	4	40%	12	3	20%	9	1	33%	3	2	20%	6	2	22%	6		
4	6	13%	24	2	20%	8	2	13%	8	0	0%	0	0	0%	0	2	22%	8		
5	2	4%	10	1	10%	5	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	5		
Išvertinimas	117			29			36			7			21			24				
Vidurkis	2,49			2,90			2,40			2,33			2,10			2,67				
Užsienis	r ²	0,03%	1-r ²	100,0%	60,92%	1-r ²	39,1%	5,19%	1-r ²	94,8%	16,67%	1-r ²	83,3%	34,60%	1-r ²	65,4%				
	1-P(t)	-2,33%	99%	95%	88,07%	99%	95%	-28,76%	99%	95%	-50,50%	99%	95%	-70,32%	99%	95%				
	P(z)	49,00%	99%	95%	92,48%	99%	95%	37,50%	99%	95%	27,58%	99%	95%	17,69%	99%	95%				
Nesusiję	r ²	66,49%	1-r ²	33,5%	3,72%	1-r ²	96,3%	79,52%	1-r ²	20,5%	90,38%	1-r ²	9,6%							
	1-P(t)	90,75%	99%	95%	-24,40%	99%	95%	95,80%	99%	95%	98,69%	99%	95%							
	P(z)	94,18%	99%	95%	39,43%	99%	95%	97,53%	99%	95%	99,42%	99%	95%							
Mokslas	r ²	80,88%	1-r ²	19,1%	1,04%	1-r ²	99,0%	73,72%	1-r ²	26,3%										
	1-P(t)	96,22%	99%	95%	12,99%	99%	95%	93,75%	99%	95%										
	P(z)	97,82%	99%	95%	55,60%	99%	95%	96,16%	99%	95%										
Verslas	r ²	86,20%	1-r ²	13,8%	0,01%	1-r ²	100,0%					Išvertinimo pagal gautus balus skalė								
	1-P(t)	97,73%	99%	95%	1,23%	99%	95%						Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis		
	P(z)	98,82%	99%	95%	50,53%	99%	95%					Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]		
Viešasis sektorius	r ²	12,43%	1-r ²	87,6%									Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]	
	1-P(t)	43,94%	99%	95%									Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]	
													Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]	
	P(z)	69,36%	99%	95%									Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]	
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas			r ²	0,49%	1-r ²	99,5%	58,36%	1-r ²	41,6%	75,52%	1-r ²	24,5%	33,46%	1-r ²	66,5%	3,11%	1-r ²	96,9%		
			1-P(t)	8,8784%	99%	95%	86,7327%	99%	95%	94,4245%	99%	95%	69,3066%	99%	95%	-22,3206%	99%	95%		
			P(z)	78,8401%	99%	95%	83,5781%	99%	95%	94,8652%	99%	95%	75,0184%	99%	95%	27,8175%	99%	95%		
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				



10.3 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui politinė aplinka:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

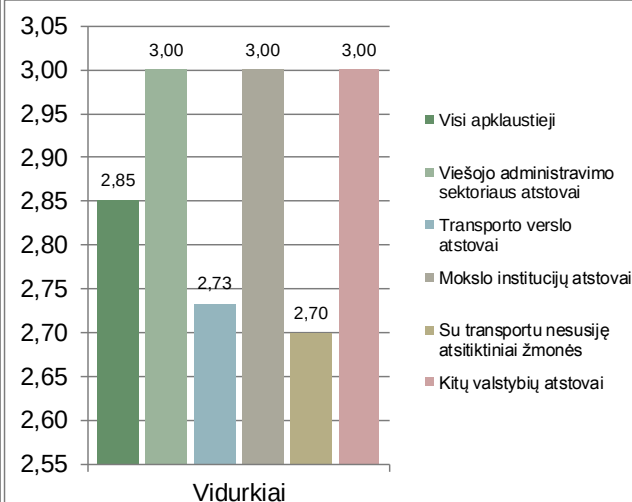
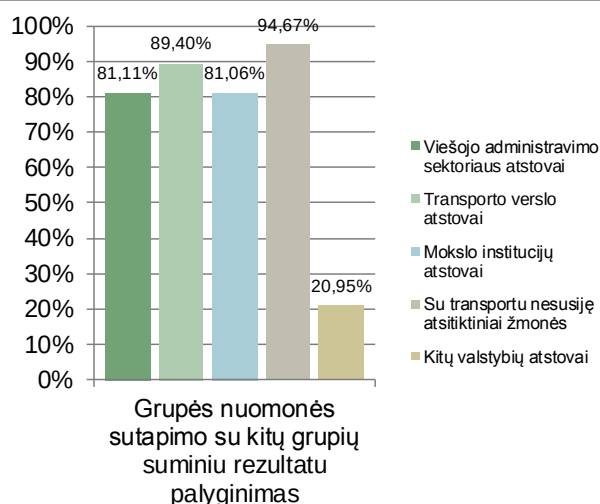
2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai												
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai										
1	4	9%	4	0	0%	0	1	7%	1	0	0%	0	1	10%	1	2	22%	2										
2	12	26%	24	2	20%	4	5	33%	10	1	33%	2	3	30%	6	1	11%	2										
3	19	40%	57	6	60%	18	6	40%	18	1	33%	3	4	40%	12	2	22%	6										
4	11	23%	44	2	20%	8	3	20%	12	1	33%	4	2	20%	8	3	33%	12										
5	1	2%	5	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	5										
Išvertinimas	134			30			41			9			27			27												
Vidurkis	2,85			3,00			2,73			3,00			2,70			3,00												
Užsienis	r²	34,81%	1-r²	65,2%	16,61%	1-r²	83,4%	17,69%	1-r²	82,3%	53,24%	1-r²	46,8%	19,66%	1-r²	80,3%												
	1-P(t)	70,50%	99%	95%	50,41%	99%	95%	51,92%	99%	95%	83,83%	99%	95%	54,54%	99%	95%												
	P(z)	82,40%	99%	95%	72,38%	99%	95%	73,10%	99%	95%	89,88%	99%	95%	74,36%	99%	95%												
Nesusiję	r²	96,65%	1-r²	3,3%	90,74%	1-r²	9,3%	99,52%	1-r²	0,5%	77,65%	1-r²	22,4%															
	1-P(t)	99,74%	99%	95%	98,77%	99%	95%	99,99%	99%	95%	95,17%	99%	95%															
	P(z)	99,95%	99%	95%	99,47%	99%	95%	100,00%	99%	95%	97,11%	99%	95%															
Mokslas	r²	83,59%	1-r²	16,4%	55,80%	1-r²	44,2%	77,97%	1-r²	22,0%																		
	1-P(t)	97,03%	99%	95%	85,32%	99%	95%	95,28%	99%	95%																		
	P(z)	98,35%	99%	95%	90,78%	99%	95%	97,18%	99%	95%																		
Verslas	r²	94,99%	1-r²	5,0%	87,82%	1-r²	12,2%											Išvertinimo pagal gautus balus skalė										
	1-P(t)	99,52%	99%	95%	98,13%	99%	95%																					
	P(z)	99,86%	99%	95%	99,07%	99%	95%																					
Viešasis sektorius	r²	90,65%	1-r²	9,4%																								
	1-P(t)	98,75%	99%	95%																								
	P(z)	99,46%	99%	95%																								
																			Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]			
																			Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]			
																			Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]			
																			Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]			
																			Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]			
																			</									



10.4 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui verslo plėtra:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

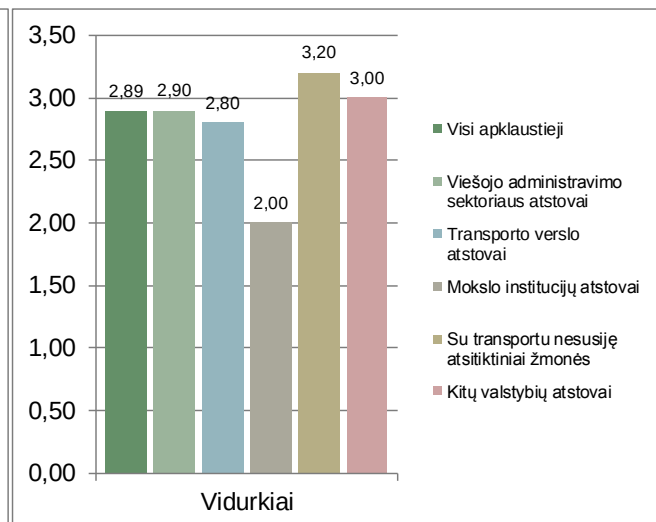
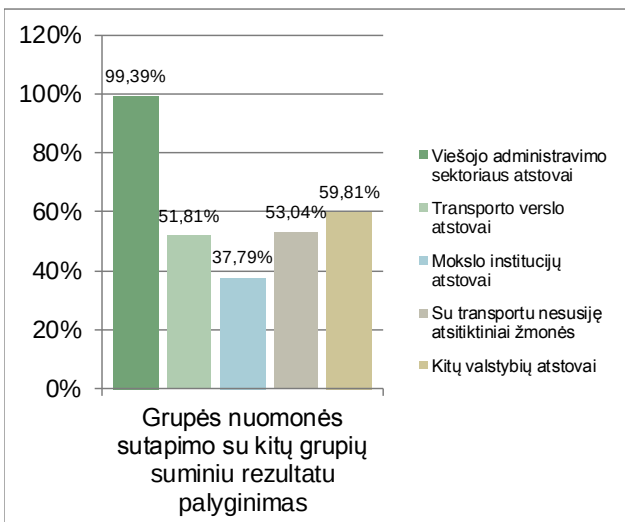
2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai		
1	1	2%	1	0	0%	0	0	0%	0	1	33%	1	0	0%	0	0	0%	0		
2	13	28%	26	3	30%	6	4	27%	8	1	33%	2	2	20%	4	3	33%	6		
3	23	49%	69	5	50%	15	10	67%	30	1	33%	3	4	40%	12	3	33%	9		
4	10	21%	40	2	20%	8	1	7%	4	0	0%	0	4	40%	16	3	33%	12		
5	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0		
Išvertinimas	136			29			42			6			32			27				
Vidurkis	2,89			2,90			2,80			2,00			3,20			3,00				
Užsienis	r²	71,01%	1-r²	29,0%	67,47%	1-r²	32,5%	26,82%	1-r²	73,2%	5,56%	1-r²	94,4%	93,96%	1-r²	6,0%				
	1-P(t)	92,69%	99%	95%	91,19%	99%	95%	62,86%	99%	95%	29,74%	99%	95%	99,36%	99%	95%				
	P(z)	95,45%	99%	95%	94,46%	99%	95%	78,45%	99%	95%	62,93%	99%	95%	99,79%	99%	95%				
Nesusiję	r²	69,81%	1-r²	30,2%	64,72%	1-r²	35,3%	26,46%	1-r²	73,5%	2,18%	1-r²	97,8%							
	1-P(t)	92,19%	99%	95%	89,93%	99%	95%	62,47%	99%	95%	18,75%	99%	95%							
	P(z)	95,12%	99%	95%	93,65%	99%	95%	78,26%	99%	95%	58,10%	99%	95%							
Mokslas	r²	41,27%	1-r²	58,7%	46,22%	1-r²	53,8%	72,48%	1-r²	27,5%										
	1-P(t)	75,76%	99%	95%	79,33%	99%	95%	93,28%	99%	95%										
	P(z)	85,25%	99%	95%	87,26%	99%	95%	95,84%	99%	95%										
Verslas	r²	80,16%	1-r²	19,8%	83,41%	1-r²	16,6%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė									
	1-P(t)	96,00%	99%	95%	96,97%	99%	95%				Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis				
	P(z)	97,67%	99%	95%	98,32%	99%	95%				Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]			
Viešasis sektorius	r²	99,63%	1-r²	0,4%							Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]			
	1-P(t)	99,99%	99%	95%							Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]			
	P(z)	100,00%	99%	95%							Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]			
											Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]			
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas			r²	99,39%	1-r²	0,6%	51,81%	1-r²	48,2%	37,79%	1-r²	62,2%	53,04%	1-r²	47,0%	59,81%	1-r²	40,2%		
			1-P(t)	99,9799%	99%	95%	82,9637%	99%	95%	73,0157%	99%	95%	83,7095%	99%	95%	87,4994%	99%	95%		
			P(z)	95,5746%	99%	95%	87,6105%	99%	95%	60,6995%	99%	95%	96,3607%	99%	95%	93,0612%	99%	95%		
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				



10.5 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui viešojo nuomonė:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

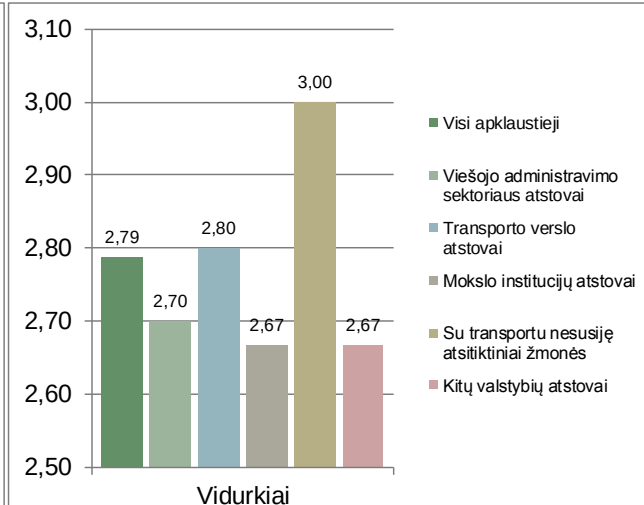
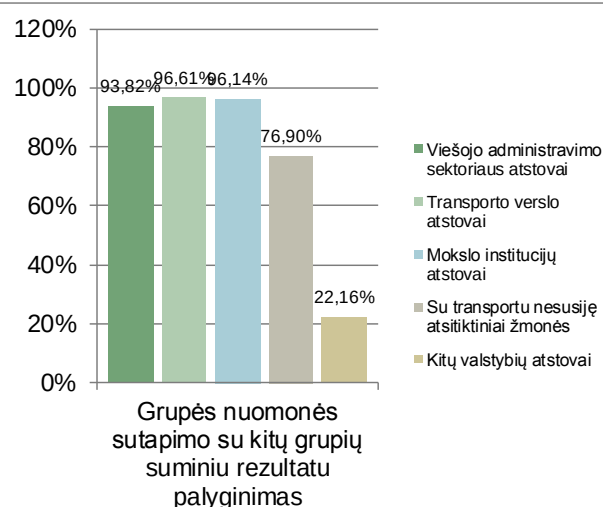
2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai
1	2	4%	2	0	0%	0	1	7%	1	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	1
2	14	30%	28	3	30%	6	4	27%	8	1	33%	2	2	20%	4	4	44%	8
3	25	53%	75	7	70%	21	8	53%	24	2	67%	6	6	60%	18	2	22%	6
4	4	9%	16	0	0%	0	1	7%	4	0	0%	0	2	20%	8	1	11%	4
5	2	4%	10	0	0%	0	1	7%	5	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	5
Išvertinimas	131			27			42			8			30			24		
Vidurkis	2,79			2,70			2,80			2,67			3,00			2,67		
Užsienis	r ²	29,06%	1-r ²	70,9%	22,21%	1-r ²	77,8%	26,55%	1-r ²	73,4%	25,37%	1-r ²	74,6%	13,06%	1-r ²	86,9%		
	1-P(t)	65,15%	99%	95%	57,70%	99%	95%	62,58%	99%	95%	61,31%	99%	95%	44,99%	99%	95%		
	P(z)	79,62%	99%	95%	75,89%	99%	95%	78,31%	99%	95%	77,68%	99%	95%	69,84%	99%	95%		
Nesusiję	r ²	86,48%	1-r ²	13,5%	77,64%	1-r ²	22,4%	80,74%	1-r ²	19,3%	75,89%	1-r ²	24,1%					
	1-P(t)	97,80%	99%	95%	95,17%	99%	95%	96,18%	99%	95%	94,56%	99%	95%					
	P(z)	98,86%	99%	95%	97,11%	99%	95%	97,79%	99%	95%	96,69%	99%	95%					
Mokslas	r ²	96,80%	1-r ²	3,2%	99,76%	1-r ²	0,2%	96,18%	1-r ²	3,8%								
	1-P(t)	99,75%	99%	95%	100,00%	99%	95%	99,68%	99%	95%								
	P(z)	99,95%	99%	95%	100,00%	99%	95%	99,93%	99%	95%								
Verslas	r ²	98,39%	1-r ²	1,6%	97,00%	1-r ²	3,0%						Išvertinimo pagal gautus balus skalė					
	1-P(t)	99,91%	99%	95%	99,78%	99%	95%											
	P(z)	99,99%	99%	95%	99,96%	99%	95%											
Viešasis sektorius	r ²	97,04%	1-r ²	3,0%														
	1-P(t)	99,78%	99%	95%														
	P(z)	99,96%	99%	95%														
Išvertinimo pagal gautus balus skalė																		



10.6 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui keleivinio transporto paklausa:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

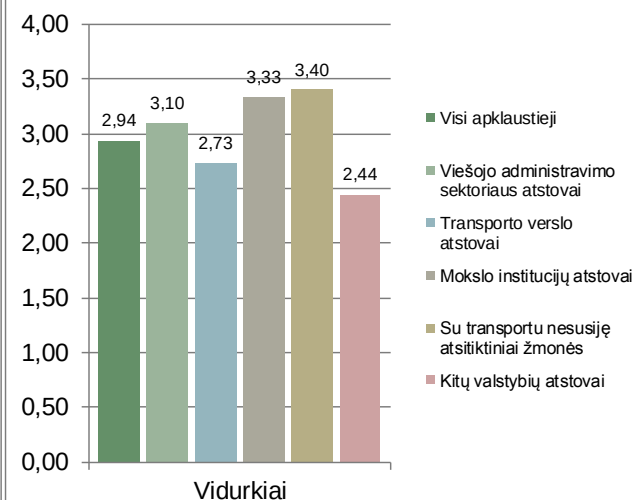
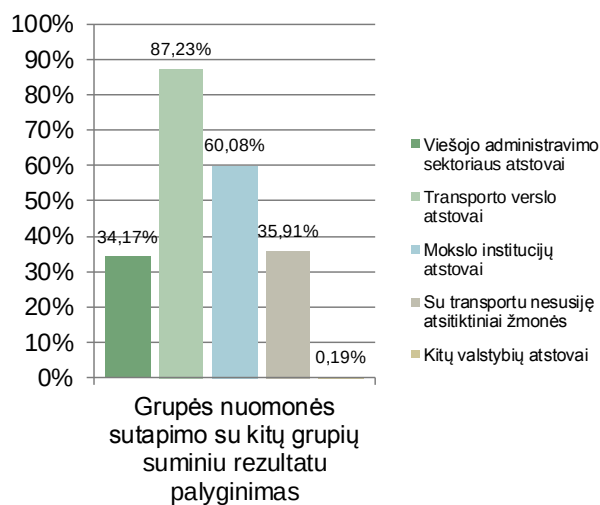
2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai		
1	4	9%	4	0	0%	0	2	13%	2	0	0%	0	1	10%	1	1	11%	1		
2	13	28%	26	3	30%	6	5	33%	10	1	33%	2	1	10%	2	3	33%	6		
3	13	28%	39	4	40%	12	3	20%	9	0	0%	0	1	10%	3	5	56%	15		
4	16	34%	64	2	20%	8	5	33%	20	2	67%	8	7	70%	28	0	0%	0		
5	1	2%	5	1	10%	5	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0		
Išvertinimas	138			31			41			10			34			22				
Vidurkis	2,94			3,10			2,73			3,33			3,40			2,44				
Užsienis	R²	4,55%	1-R²	95,4%	49,94%	1-R²	50,1%	0,67%	1-R²	99,3%	12,91%	1-R²	87,1%	8,96%	1-R²	91,0%				
	1-P(t)	26,96%	99%	95%	81,79%	99%	95%	10,41%	99%	95%	-44,75%	99%	95%	-37,54%	99%	95%				
	P(z)	61,70%	99%	95%	88,68%	99%	95%	54,49%	99%	95%	30,27%	99%	95%	33,57%	99%	95%				
Nesusiję	R²	73,63%	1-R²	26,4%	8,60%	1-R²	91,4%	77,32%	1-R²	22,7%	94,10%	1-R²	5,9%							
	1-P(t)	93,72%	99%	95%	36,81%	99%	95%	95,06%	99%	95%	99,38%	99%	95%							
	P(z)	96,14%	99%	95%	66,10%	99%	95%	97,03%	99%	95%	99,80%	99%	95%							
Mokslas	R²	68,43%	1-R²	31,6%	5,32%	1-R²	94,7%	80,42%	1-R²	19,6%										
	1-P(t)	91,61%	99%	95%	29,10%	99%	95%	96,08%	99%	95%										
	P(z)	94,74%	99%	95%	62,65%	99%	95%	97,72%	99%	95%										
Verslas	R²	93,73%	1-R²	6,3%	28,50%	1-R²	71,5%					Išvertinimo pagal gautus balus skalė								
	1-P(t)	99,32%	99%	95%	64,59%	99%	95%					Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]		
	P(z)	99,77%	99%	95%	79,33%	99%	95%					Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]		
Viešasis sektorius	R²	48,09%	1-R²	51,9%									Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]	
	1-P(t)	80,59%	99%	95%									Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]	
	P(z)	87,98%	99%	95%									Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]	
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																				
			R²	34,17%	1-R²	65,8%	87,23%	1-R²	12,8%	60,08%	1-R²	39,9%	35,91%	1-R²	64,1%	0,19%	1-R²	99,8%		
			1-P(t)	69,9416%	99%	95%	97,9839%	99%	95%	87,6410%	99%	95%	71,4451%	99%	95%	-5,5218%	99%	95%		
			P(z)	83,0498%	99%	95%	87,7757%	99%	95%	90,4421%	99%	95%	82,2328%	99%	95%	43,3627%	99%	95%		
Viešojo administravimo sektoriaus atstovai				Transporto verslo atstovai				Mokslų institucijų atstovai				Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės				Kitų valstybių atstovai				



10.7 klausimas

Kaip Lietuvoje tinkama projekto įgyvendinimui krovinio transporto paklausa:

1 balas – labai mažas tinkamumas;

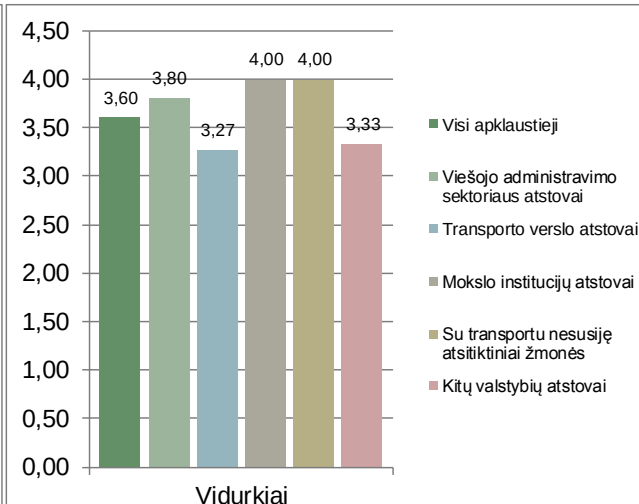
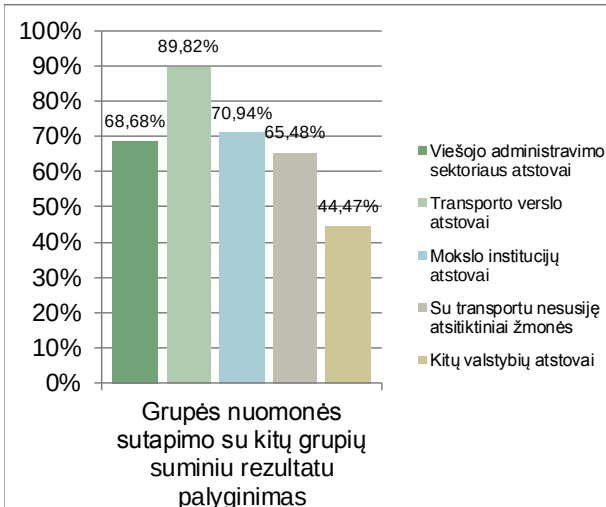
2 balai – mažas tinkamumas;

3 balai – vidutinis tinkamumas;

4 balai – didelis tinkamumas;

5 balai – labai didelis tinkamumas.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	
1	1	2%	1	0	0%	0	1	7%	1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	
2	1	2%	2	0	0%	0	1	7%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	
3	17	36%	51	4	40%	12	6	40%	18	0	0%	0	1	10%	3	6	67%	18	
4	25	53%	100	4	40%	16	7	47%	28	3	100%	12	8	80%	32	3	33%	12	
5	3	6%	15	2	20%	10	0	0%	0	0	0%	0	1	10%	5	0	0%	0	
Išvertinimas	169			38			49			12			40			30			
Vidurkis	3,60			3,80			3,27			4,00			4,00			3,33			
Užsienis	r ²	59,45%	1-r ²	40,6%	53,27%	1-r ²	46,7%	73,50%	1-r ²	26,5%	15,63%	1-r ²	84,4%	18,45%	1-r ²	81,6%			
	1-P(t)	87,31%	99%	95%	83,84%	99%	95%	93,67%	99%	95%	48,99%	99%	95%	52,95%	99%	95%			
	P(z)	92,00%	99%	95%	89,89%	99%	95%	96,10%	99%	95%	71,71%	99%	95%	73,59%	99%	95%			
Nesusiję	r ²	82,03%	1-r ²	18,0%	55,46%	1-r ²	44,5%	66,67%	1-r ²	33,3%	97,56%	1-r ²	2,4%						
	1-P(t)	96,57%	99%	95%	85,12%	99%	95%	90,83%	99%	95%	99,84%	99%	95%						
	P(z)	98,05%	99%	95%	90,66%	99%	95%	94,23%	99%	95%	99,98%	99%	95%						
Mokslas	r ²	76,95%	1-r ²	23,0%	41,76%	1-r ²	58,2%	65,43%	1-r ²	34,6%									
	1-P(t)	94,93%	99%	95%	76,13%	99%	95%	90,26%	99%	95%									
	P(z)	96,95%	99%	95%	85,45%	99%	95%	93,87%	99%	95%									
Verslas	r ²	94,83%	1-r ²	5,2%	63,62%	1-r ²	36,4%				Įvertinimo pagal gautus balus skalė								
	1-P(t)	99,49%	99%	95%	89,41%	99%	95%				Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis			
	P(z)	99,85%	99%	95%	93,32%	99%	95%				Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]		
Viešasis sektorius	r ²	77,24%	1-r ²	22,8%							Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]		
	1-P(t)	95,03%	99%	95%							Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]		
	P(z)	97,01%	99%	95%							Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]		
											Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]		
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas			r ²	68,68%	1-r ²	31,3%	89,82%	1-r ²	10,2%	70,94%	1-r ²	29,1%	65,48%	1-r ²	34,5%	44,47%	1-r ²	55,5%	
			1-P(t)	91,7151%	99%	95%	98,5765%	99%	95%	92,6581%	99%	95%	90,2853%	99%	95%	78,1093%	99%	95%	
			P(z)	96,7643%	99%	95%	96,9516%	99%	95%	95,4284%	99%	95%	95,0190%	99%	95%	80,0731%	99%	95%	
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			

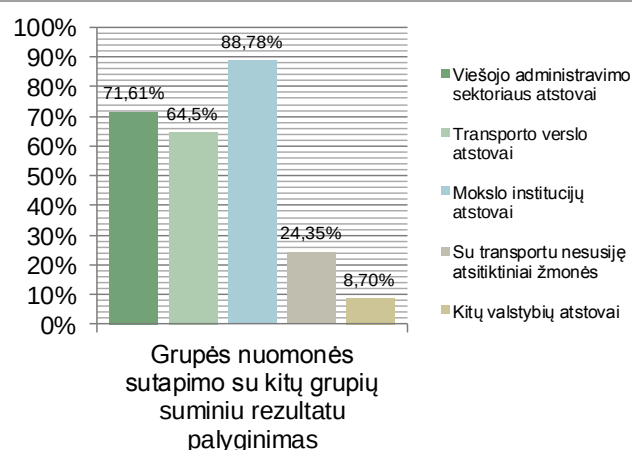
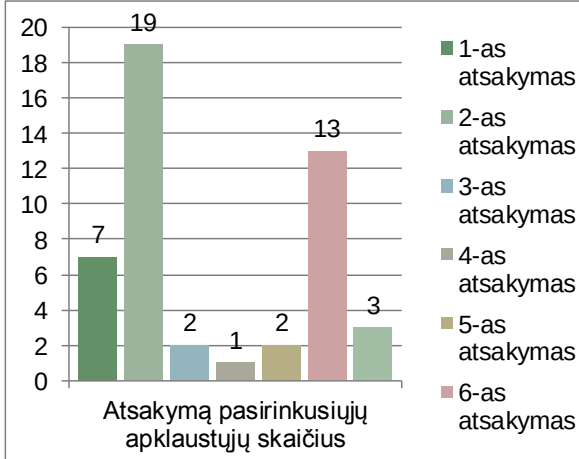


11 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, tinkamai sprendžiami finansavimo klausimai:

1. Dabartinis finansavimo modelis yra tinkamas;
2. Europos Sąjungos fondų finansinė pagalba turėtų sudaryti didesnę finansavimo dalį;
3. Projekto išlaidas Europos Sąjungos institucijos ir valstybių biudžetai turėtų pasidalinti po lygiai;
4. Didžiausią finansavimo dalį turėtų prisiimti valstybės biudžetas;
5. Didžiausia finansavimo dalį turėtų prisiimti projekto vykdytojas (AB "Lietuvos geležinkeliai");
6. Būtina pritraukti privačius investuotojus;
7. Finansavimo užtikrinimo klausimai manęs nedomina.

	Visi apklaustieji		Viešojo administravimo sektoriaus atstovai		Transporto verslo atstovai		Mokslų institucijų atstovai		Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės		Kitų valstybių atstovai						
Atsakymai	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%					
1	7	15%	3	30%	0	0%	0	0%	3	30%	1	11%					
2	19	40%	3	30%	8	53%	2	67%	5	50%	1	11%					
3	2	4%	1	10%	0	0%	0	0%	1	10%	0	0%					
4	1	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	11%					
5	2	4%	0	0%	1	7%	0	0%	0	0%	1	11%					
6	13	28%	2	20%	6	40%	1	33%	0	0%	4	44%					
7	3	6%	1	10%	0	0%	0	0%	1	10%	1	11%					
Ats. sk	47		10		15		3		10		9						
Užsienis	r ²	20,94%	1-r ²	79,1%	5,01%	1-r ²	95,0%	28,97%	1-r ²	71,0%	13,11%	1-r ²	86,9%	7,27%	1-r ²	92,7%	
	1-P(t)	69,8125%	99%	95%	37,0658%	99%	95%	78,7356%	99%	95%	57,5230%	99%	95%	-44,1190%	99%	95%	
	P(z)	83,1507%	99%	95%	67,0917%	99%	95%	87,8757%	99%	95%	76,9386%	99%	95%	29,5660%	99%	95%	
Nesusiję	r ²	47,46%	1-r ²	52,5%	65,05%	1-r ²	34,9%	23,07%	1-r ²	76,9%	40,49%	1-r ²	59,5%				
	1-P(t)	91,3094%	99%	95%	97,1604%	99%	95%	72,4665%	99%	95%	87,5539%	99%	95%				
	P(z)	94,9842%	99%	95%	98,4999%	99%	95%	84,5340%	99%	95%	92,7942%	99%	95%				
Mokslas	r ²	91,09%	1-r ²	8,9%	38,24%	1-r ²	61,8%	94,81%	1-r ²	5,2%							
	1-P(t)	99,9168%	99%	95%	86,1157%	99%	95%	99,9787%	99%	95%							
	P(z)	99,9869%	99%	95%	91,9716%	99%	95%	99,9986%	99%	95%							
Verslas	r ²	88,94%	1-r ²	11,1%	31,74%	1-r ²	68,3%										
	1-P(t)	99,8562%	99%	95%	81,2195%	99%	95%										
	P(z)	99,9698%	99%	95%	89,2326%	99%	95%										
Viešasis sektorius	r ²	64,09%	1-r ²	35,9%													
	1-P(t)	96,9446%	99%	95%													
	P(z)	98,3702%	99%	95%													
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas		r ²	71,61%	1-r ²	28,4%	64,53%	1-r ²	35,5%	88,78%	1-r ²	11,2%	24,35%	1-r ²	75,7%	8,70%	1-r ²	91,3%
		1-P(t)	97,0065%	99%	95%	97,0445%	99%	95%	99,8506%	99%	95%	73,9528%	99%	95%	47,9356%	99%	95%
		P(z)	95,9710%	99%	95%	98,4303%	99%	95%	99,9680%	99%	95%	85,3164%	99%	95%	72,2633%	99%	95%
			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai		Transporto verslo atstovai		Mokslų institucijų atstovai		Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės		Kitų valstybių atstovai						



12 klausimas

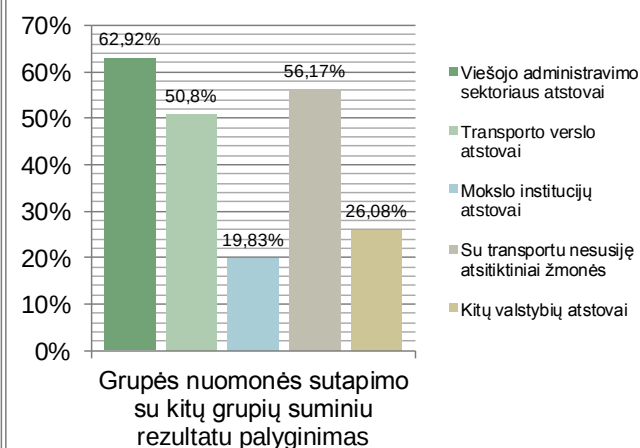
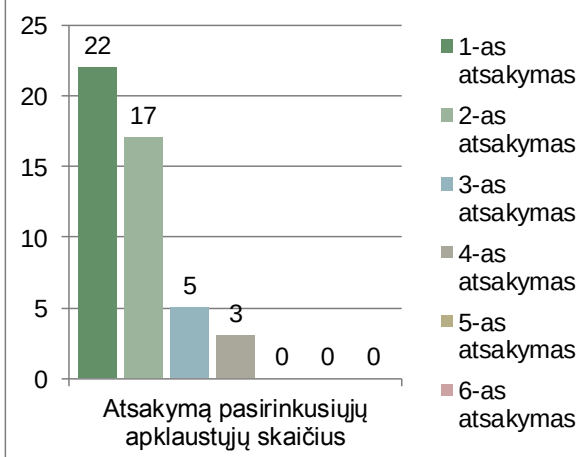
Ar Baltijos valstybių geležinkelio operatoriams naudingas „Rail Baltica“ projektas:

1. Taip, be abejonės;

2. Galbūt bus naudingas, kai atsipirks didelės pradinės investicijos naujiems riedmenims ir traukos priemonėms įsigyti;

3. Ne, nes bus jie nebus pajėgūs konkuruoti su centrinės Europos vežėjais.

	Visi apklaustieji		Viešojo administravimo sektoriaus atstovai		Transporto verslo atstovai		Mokslo institucijų atstovai		Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės		Kitų valstybių atstovai						
Atsakymai	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%					
1	22	47%	3	30%	6	40%	1	33%	7	70%	5	56%					
2	17	36%	5	50%	8	53%	1	33%	2	20%	1	11%					
3	5	11%	2	20%	0	0%	0	0%	1	10%	2	22%					
4	3	6%	0	0%	1	7%	1	33%	0	0%	1	11%					
5																	
6																	
7																	
Ats. sk	47		10		15		3		10		9						
Užienis	r ²	42,83%	1-r ²	57,2%	1,61%	1-r ²	98,4%	5,73%	1-r ²	94,3%	0,78%	1-r ²	99,2%	87,33%	1-r ²	12,7%	
	1-P(t)	65,4484%	99%	95%	12,6886%	99%	95%	23,9364%	99%	95%	8,8045%	99%	95%	93,4503%	99%	95%	
	P(z)	77,6557%	99%	95%	54,9307%	99%	95%	59,3707%	99%	95%	53,4163%	99%	95%	94,9932%	99%	95%	
Nesusiję	r ²	77,16%	1-r ²	22,8%	16,98%	1-r ²	83,0%	32,38%	1-r ²	67,6%	10,34%	1-r ²	89,7%				
	1-P(t)	87,8397%	99%	95%	41,2021%	99%	95%	56,9060%	99%	95%	32,1634%	99%	95%				
	P(z)	90,8143%	99%	95%	66,4751%	99%	95%	73,4860%	99%	95%	62,6991%	99%	95%				
Mokslas	r ²	23,85%	1-r ²	76,2%	2,56%	1-r ²	97,4%	41,90%	1-r ²	58,1%							
	1-P(t)	48,8333%	99%	95%	16,0128%	99%	95%	64,7298%	99%	95%							
	P(z)	69,7959%	99%	95%	56,2330%	99%	95%	77,2922%	99%	95%							
Verslas	r ²	78,75%	1-r ²	21,2%	72,24%	1-r ²	27,8%										
	1-P(t)	88,7413%	99%	95%	84,9935%	99%	95%										
	P(z)	91,4522%	99%	95%	88,8740%	99%	95%										
Viešasis sektorius	r ²	57,14%	1-r ²	42,9%													
	1-P(t)	75,5893%	99%	95%													
	P(z)	83,1028%	99%	95%													
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas		r ²	62,92%	1-r ²	37,1%	50,79%	1-r ²	49,2%	19,83%	1-r ²	80,2%	56,17%	1-r ²	43,8%	26,08%	1-r ²	73,9%
		1-P(t)	71,8585%	99%	95%	71,2651%	99%	95%	44,5362%	99%	95%	74,9440%	99%	95%	51,0658%	99%	95%
		P(z)	76,3880%	99%	95%	80,7008%	99%	95%	67,9087%	99%	95%	82,7358%	99%	95%	70,7960%	99%	95%
			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai		Transporto verslo atstovai		Mokslo institucijų atstovai		Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės		Kitų valstybių atstovai						



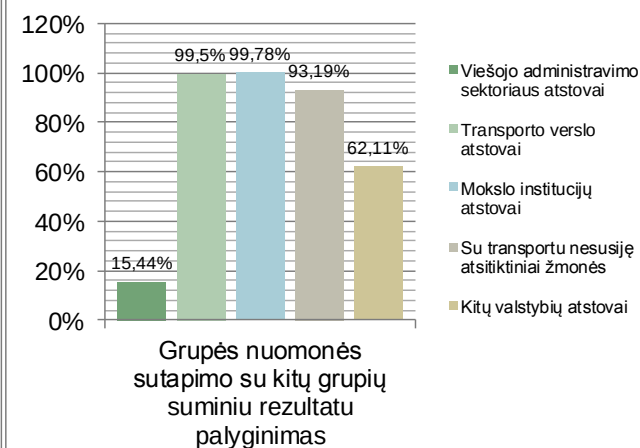
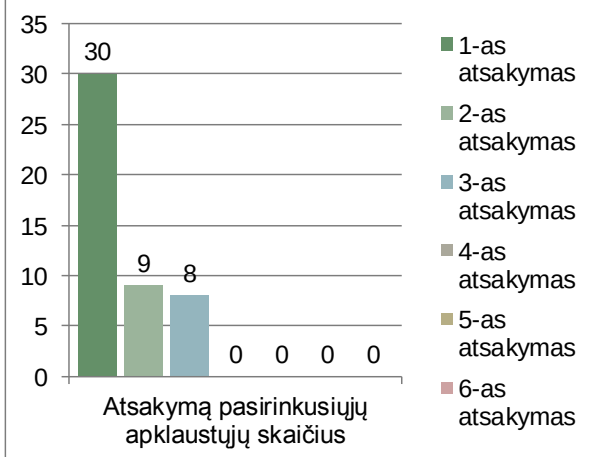
Priedas:

13 klausimas

AB "Lietuvos geležinkeliai" yra paskirta Rail Baltica projekto vykdytoju. Ar šis pasirinkimas teisingas:

1. Visiškai teisingas;
2. Iš dalies teisingas;
3. Neteisingas

			Visi apklaustieji		Viešojo administravimo sektoriaus atstovai		Transporto verslo atstovai		Mokslų institucijų atstovai		Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės		Kitų valstybių atstovai				
Atsakymai	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%	ats.sk.	ats.%			
1	30	64%	4	40%	11	73%	3	100%	7	70%	5	56%					
2	9	19%	5	50%	2	13%	0	0%	1	10%	1	11%					
3	8	17%	1	10%	2	13%	0	0%	2	20%	3	33%					
4																	
5																	
6																	
7																	
Ats. sk	47		10		15		3		10		9						
Užienis	r ²	71,44%	1-r ²	28,6%	5,77%	1-r ²	94,2%	75,00%	1-r ²	25,0%	75,00%	1-r ²	25,0%	87,10%	1-r ²	12,9%	
	1-P(t)	64,1037%	99%	95%	-15,4421%	99%	95%	66,6667%	99%	95%	66,6667%	99%	95%	76,6092%	99%	95%	
	P(z)	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	
Nesusiję	r ²	96,19%	1-r ²	3,8%	1,55%	1-r ²	98,4%	97,58%	1-r ²	2,4%	97,58%	1-r ²	2,4%				
	1-P(t)	87,4945%	99%	95%	7,9487%	99%	95%	90,0575%	99%	95%	90,0575%	99%	95%				
	P(z)	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%				
Mokslas	r ²	99,84%	1-r ²	0,2%	7,69%	1-r ²	92,3%	100,00%	1-r ²	0,0%							
	1-P(t)	97,4371%	99%	95%	17,8912%	99%	95%	99,9990%	99%	95%							
	P(z)	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%							
Verslas	r ²	99,84%	1-r ²	0,2%	7,69%	1-r ²	92,3%										
	1-P(t)	97,4371%	99%	95%	17,8912%	99%	95%										
	P(z)	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%										
Viešasis sektorius	r ²	9,97%	1-r ²	90,0%													
	1-P(t)	20,4542%	99%	95%													
	P(z)	50,0000%	99%	95%													
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas		r ²	15,44%	1-r ²	84,6%	99,52%	1-r ²	0,5%	99,78%	1-r ²	0,2%	93,19%	1-r ²	6,8%	62,11%	1-r ²	37,9%
		1-P(t)	10,5869%	99%	95%	95,5964%	99%	95%	97,0220%	99%	95%	83,1926%	99%	95%	57,7843%	99%	95%
		P(z)	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%	50,0000%	99%	95%
			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai		Transporto verslo atstovai		Mokslų institucijų atstovai		Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės		Kitų valstybių atstovai						

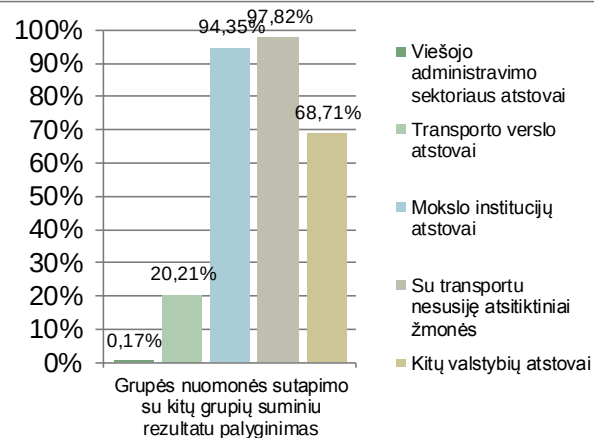
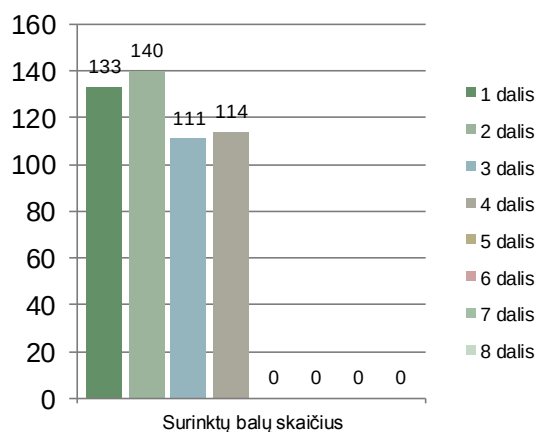


14 klausimas

Verslas pakankamai įtrauktas į projekto „Rail Baltica“ plėtrą:

1. Įsiklausoma į verslininkų nuomonę;
2. Atstovaujami verslo interesai;
3. Bendradarbiavimas visose projekto įgyvendinimo stadijose;
4. Verslo atstovai įtraukti į projekto įgyvendinimo darbo grupes.

	Klausimo dalies numeris								Grupės palyginimas su kitų grupių suminiais rezultatais		
Respondentai:	1	2	3	4	5	6	7	8			
Visi apklaustieji	133	140	111	114					r ²	1-P(t)	P(z)
Viešojo administravimo sektoriaus atstovai	24	30	24	30					0,17%	-4,15%	48,39%
Transporto verslo atstovai	45	42	38	31					20,21%	44,96%	68,09%
Mokslo institucijų atstovai	7	7	5	5					94,35%	97,13%	98,00%
Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės	32	35	25	25					97,82%	98,90%	99,42%
Kitų valstybių atstovai	25	26	19	23					68,71%	82,89%	87,50%
Eiliškumas	2	1	4	3							
Rodikliai	S= 112,5		Smax= 180		S/Smax= 62,50 %		W= 0,68182				
	X ² (W)= 12,2727		P(W)= 99,35%		X ² (H)= 11,2745		P(H)= 98,97%				



14.1 klausimas

Verslas pakankamai įtrauktas į projekto „Rail Baltica“ plėtrą – įsiklausoma į verslininkų nuomonę:

1 balas – labai mažas įtraukimas;

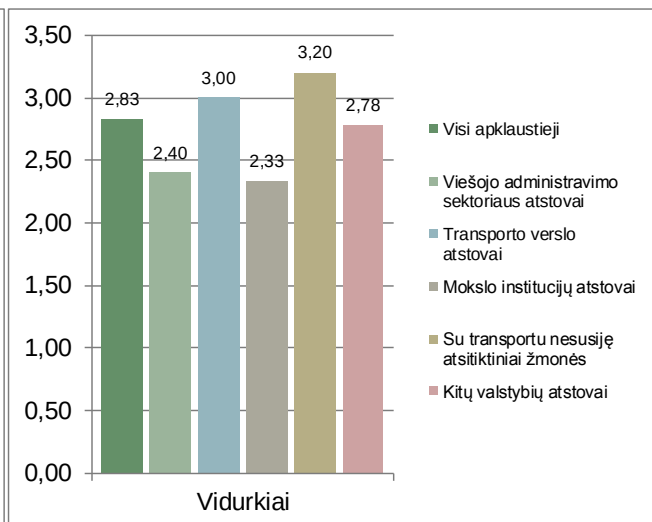
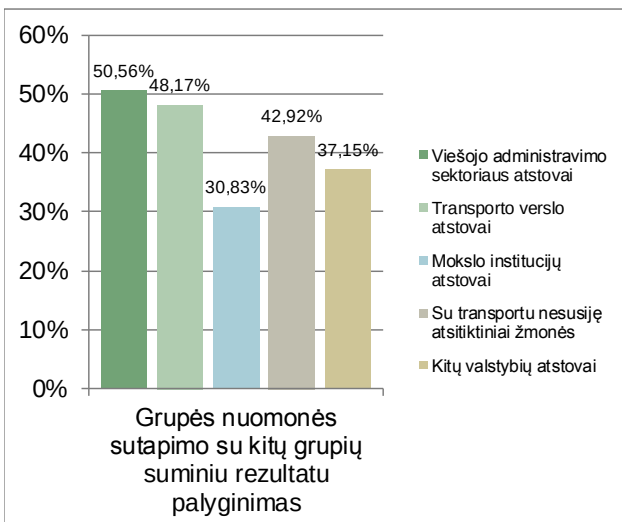
2 balai – mažas įtraukimas;

3 balai – vidutinis įtraukimas;

4 balai – didelis įtraukimas;

5 balai – labai didelis įtraukimas.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai
1	2	4%	2	1	10%	1	1	7%	1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0
2	15	32%	30	5	50%	10	3	20%	6	2	67%	4	3	30%	6	2	22%	4
3	20	43%	60	3	30%	9	6	40%	18	1	33%	3	3	30%	9	7	78%	21
4	9	19%	36	1	10%	4	5	33%	20	0	0%	0	3	30%	12	0	0%	0
5	1	2%	5	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	10%	5	0	0%	0
Išvertinimas	133			24			45			7			32			25		
Vidurkis	2,83			2,40			3,00			2,33			3,20			2,78		
Užsienis	R²	67,32%	1-R²	32,7%	43,22%	1-R²	56,8%	26,51%	1-R²	73,5%	38,36%	1-R²	61,6%	10,42%	1-R²	89,6%		
	1-P(t)	91,12%	99%	95%	77,21%	99%	95%	62,53%	99%	95%	73,48%	99%	95%	40,37%	99%	95%		
	P(z)	94,42%	99%	95%	86,05%	99%	95%	78,29%	99%	95%	84,00%	99%	95%	67,72%	99%	95%		
Nesusiję	R²	57,15%	1-R²	42,8%	18,64%	1-R²	81,4%	77,84%	1-R²	22,2%	3,11%	1-R²	96,9%					
	1-P(t)	86,07%	99%	95%	53,21%	99%	95%	95,24%	99%	95%	22,35%	99%	95%					
	P(z)	91,24%	99%	95%	73,72%	99%	95%	97,15%	99%	95%	59,68%	99%	95%					
Mokslas	R²	37,25%	1-R²	62,7%	88,64%	1-R²	11,4%	4,16%	1-R²	95,8%								
	1-P(t)	72,57%	99%	95%	98,32%	99%	95%	25,78%	99%	95%								
	P(z)	83,51%	99%	95%	99,19%	99%	95%	61,18%	99%	95%								
Verslas	R²	75,68%	1-R²	24,3%	25,68%	1-R²	74,3%					Išvertinimo pagal gautus balus skalė						
	1-P(t)	94,48%	99%	95%	61,64%	99%	95%											
	P(z)	96,64%	99%	95%	77,84%	99%	95%											
Viešasis sektorius	R²	63,80%	1-R²	36,2%														
	1-P(t)	89,50%	99%	95%														
	P(z)	93,37%	99%	95%														
Išvertinimo pagal gautus balus skalė																		
										Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis			
Labai silpnai										[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]			
Silpnai										[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]			
Vidutiniškai										[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]			
Gerai										[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]			
Labai gerai										[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]			
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																		
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas	R²			50,56%	1-R²	49,4%	48,17%	1-R²	51,8%	30,83%	1-R²	69,2%	42,92%	1-R²	57,1%	37,15%	1-R²	62,8%
	1-P(t)			82,1881%	99%	95%	80,6449%	99%	95%	66,8712%	99%	95%	76,9862%	99%	95%	72,4917%	99%	95%
	P(z)			86,4031%	99%	95%	95,5128%	99%	95%	72,5147%	99%	95%	93,9499%	99%	95%	84,2673%	99%	95%
Išvertinimo pagal gautus balus skalė																		
										Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis			
Labai silpnai										[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]			
Silpnai										[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]			
Vidutiniškai										[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]			
Gerai										[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]			
Labai gerai										[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]			



14.2 klausimas

Verslas pakankamai įtrauktas į projekto „Rail Baltica“ plėtrą – atstovaujami verslo interesai:

1 balas – labai mažas įtraukimas;

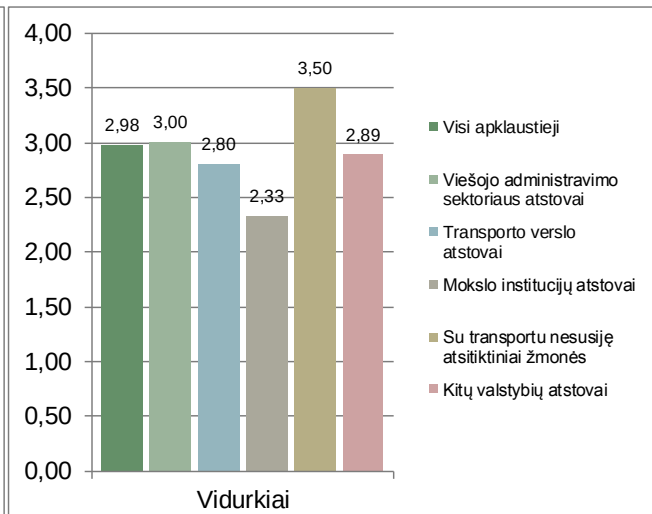
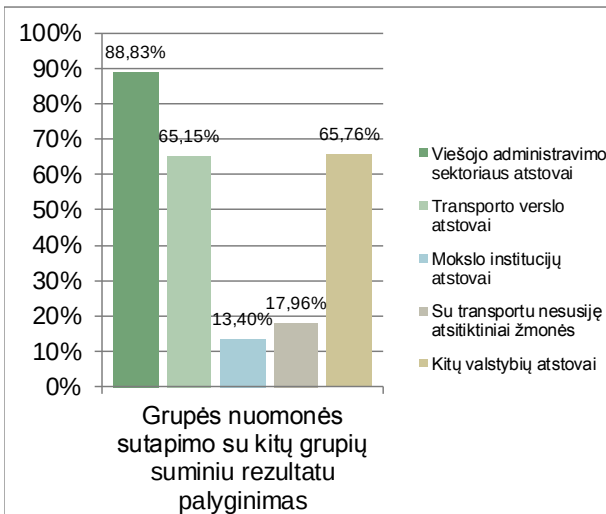
2 balai – mažas įtraukimas;

3 balai – vidutinis įtraukimas;

4 balai – didelis įtraukimas;

5 balai – labai didelis įtraukimas.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai											
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai									
1	1	2%	1	0	0%	0	1	7%	1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0									
2	11	23%	22	3	30%	6	3	20%	6	2	67%	4	1	10%	2	2	22%	4									
3	23	49%	69	4	40%	12	9	60%	27	1	33%	3	3	30%	9	6	67%	18									
4	12	26%	48	3	30%	12	2	13%	8	0	0%	0	6	60%	24	1	11%	4									
5	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0									
Išvertinimas	140			30			42			7			35			26											
Vidurkis	2,98			3,00			2,80			2,33			3,50			2,89											
Užsienis	R²	78,66%	1-R²	21,3%	54,80%	1-R²	45,2%	99,38%	1-R²	0,6%	33,64%	1-R²	66,4%	7,68%	1-R²	92,3%											
	1-P(t)	95,51%	99%	95%	84,74%	99%	95%	99,98%	99%	95%	69,47%	99%	95%	34,83%	99%	95%											
	P(z)	97,34%	99%	95%	90,43%	99%	95%	100,00%	99%	95%	81,86%	99%	95%	65,21%	99%	95%											
Nesusiję	R²	46,39%	1-R²	53,6%	65,44%	1-R²	34,6%	11,79%	1-R²	88,2%	3,10%	1-R²	96,9%														
	1-P(t)	79,45%	99%	95%	90,27%	99%	95%	42,85%	99%	95%	-22,30%	99%	95%														
	P(z)	87,32%	99%	95%	93,87%	99%	95%	68,85%	99%	95%	40,35%	99%	95%														
Mokslas	R²	17,76%	1-R²	82,2%	14,80%	1-R²	85,2%	29,43%	1-R²	70,6%																	
	1-P(t)	52,03%	99%	95%	47,75%	99%	95%	65,51%	99%	95%																	
	P(z)	73,15%	99%	95%	71,13%	99%	95%	79,80%	99%	95%																	
Verslas	R²	83,68%	1-R²	16,3%	60,56%	1-R²	39,4%											Išvertinimo pagal gautus balus skalė									
	1-P(t)	97,05%	99%	95%	87,89%	99%	95%																				
	P(z)	98,37%	99%	95%	92,36%	99%	95%																				
Viešasis sektorius	R²	92,67%	1-R²	7,3%																							
	1-P(t)	99,14%	99%	95%																							
	P(z)	99,67%	99%	95%																							



14.4 klausimas

Verslas pakankamai įtrauktas į projekto „Rail Baltica“ plėtrą – verslo atstovai įtraukti į projekto įgyvendinimo darbo grupes:

1 balas – labai mažas įtraukimas;

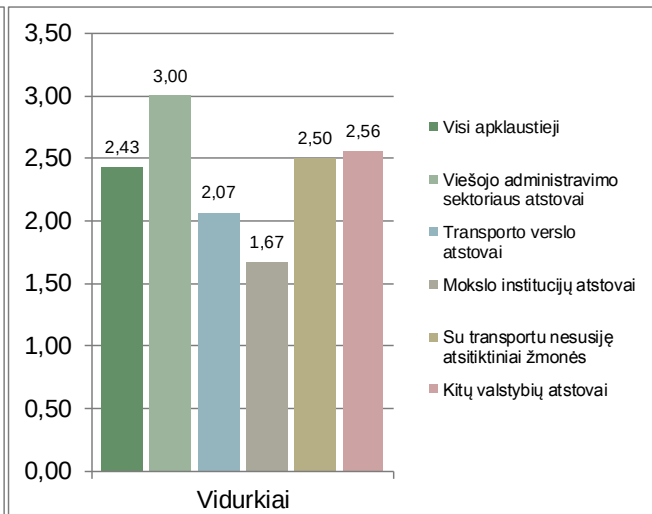
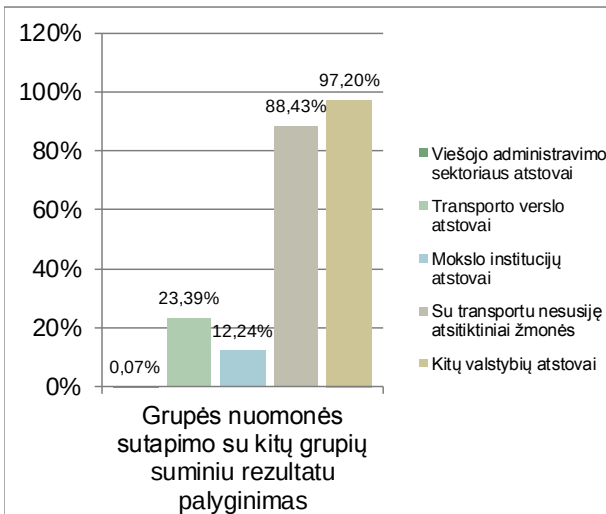
2 balai – mažas įtraukimas;

3 balai – vidutinis įtraukimas;

4 balai – didelis įtraukimas;

5 balai – labai didelis įtraukimas.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai					
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai			
1	7	15%	7	0	0%	0	5	33%	5	1	33%	1	1	10%	1	0	0%	0			
2	20	43%	40	5	50%	10	4	27%	8	2	67%	4	4	40%	8	5	56%	10			
3	14	30%	42	1	10%	3	6	40%	18	0	0%	0	4	40%	12	3	33%	9			
4	5	11%	20	3	30%	12	0	0%	0	0	0%	0	1	10%	4	1	11%	4			
5	1	2%	5	1	10%	5	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0			
Išvertinimas	114			30			31			5			25			23					
Vidurkis	2,43			3,00			2,07			1,67			2,50			2,56					
Užsienis	R²	98,50%	1-R²	1,5%	15,32%	1-R²	84,7%	49,07%	1-R²	50,9%	26,41%	1-R²	73,6%	86,85%	1-R²	13,1%					
	1-P(t)	99,92%	99%	95%	48,53%	99%	95%	81,23%	99%	95%	62,42%	99%	95%	97,89%	99%	95%					
	P(z)	99,99%	99%	95%	71,49%	99%	95%	88,35%	99%	95%	78,24%	99%	95%	98,92%	99%	95%					
Nesusiję	R²	93,87%	1-R²	6,1%	2,00%	1-R²	98,0%	76,54%	1-R²	23,5%	5,33%	1-R²	94,7%								
	1-P(t)	99,34%	99%	95%	17,95%	99%	95%	94,79%	99%	95%	29,14%	99%	95%								
	P(z)	99,78%	99%	95%	57,75%	99%	95%	96,85%	99%	95%	62,67%	99%	95%								
Mokslas	R²	18,90%	1-R²	81,1%	8,50%	1-R²	91,5%	1,36%	1-R²	98,6%											
	1-P(t)	53,55%	99%	95%	36,60%	99%	95%	14,81%	99%	95%											
	P(z)	73,88%	99%	95%	66,00%	99%	95%	56,39%	99%	95%											
Verslas	R²	59,73%	1-R²	40,3%	12,50%	1-R²	87,5%											Išvertinimo pagal gautus balus skalė			
	1-P(t)	87,46%	99%	95%	-44,05%	99%	95%														
	P(z)	92,09%	99%	95%	30,59%	99%	95%														
Viešasis sektorius	R²	9,43%	1-R²	90,6%																	
	1-P(t)	38,48%	99%	95%																	
	P(z)	66,85%	99%	95%																	

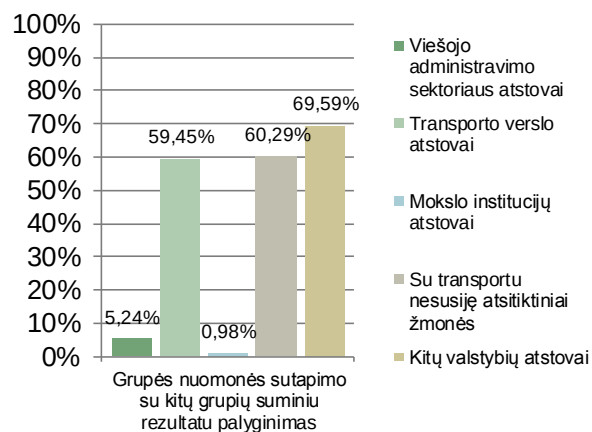
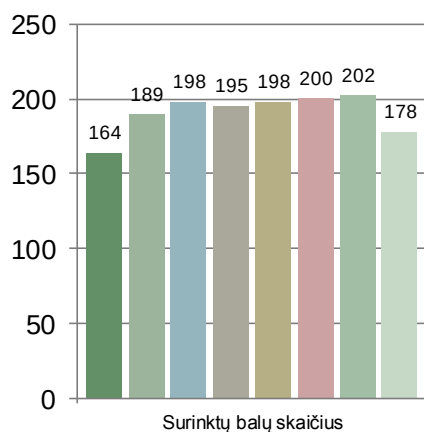


15 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių:

1. Kitų transporto infrastruktūros projektų įgyvendinimui;
2. Subalansuotam transporto sektoriaus augimui;
3. Automobilių kelių priežiūrai;
4. Oro transporto projektams ir verslui;
5. Klaipėdos jūrų uostui;
6. Logistikos ir krovinių vežimo verslui;
7. Geležinkelių liberalizavimui;
8. Verslo santykiams su kaimyninėmis šalimis, turinčiomis plačiosios vėžės geležinkelį.

	Klausimo dalies numeris								Grupės palyginimas su kitų grupių suminiais rezultatais		
Respondentai:	1	2	3	4	5	6	7	8			
Visi apklaustieji	164	189	198	195	198	200	202	178	r ²	1-P(t)	P(z)
Viešojo administravimo sektoriaus atstovai	35	36	37	38	35	36	37	41	5,24%	-41,46%	30,63%
Transporto verslo atstovai	54	65	67	70	67	65	69	56	59,45%	97,49%	98,68%
Mokslų institucijų atstovai	13	11	12	13	11	15	11	11	0,98%	-18,44%	41,46%
Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės	33	42	45	39	45	43	46	40	60,29%	97,65%	98,78%
Kitų valstybių atstovai	29	35	37	35	40	41	39	30	69,59%	99,00%	99,55%
Eiliškumas	8	6	3	4	5	2	1	7			
Rodikliai	S= 548,5		Smax= 1512		S/Smax= 36,28%		W= 0,37698				
	X ² (W)= 15,833		P(W)= 97,33%		X ² (H)= 15,2518		P(H)= 96,71%				



15.1 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių kitų transporto infrastruktūros projektų įgyvendinimui:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

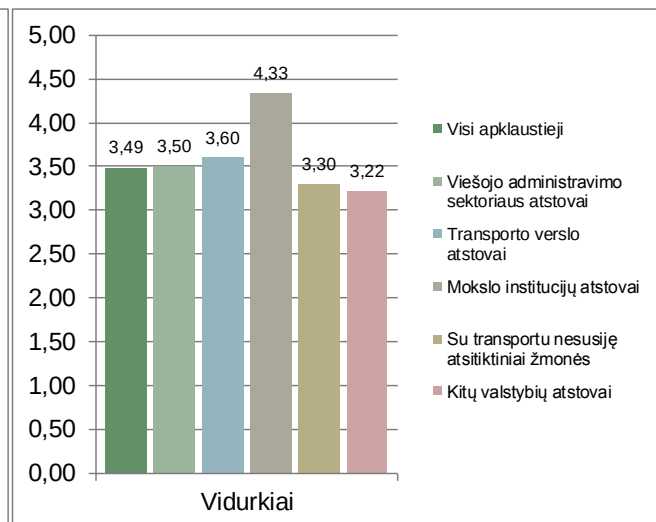
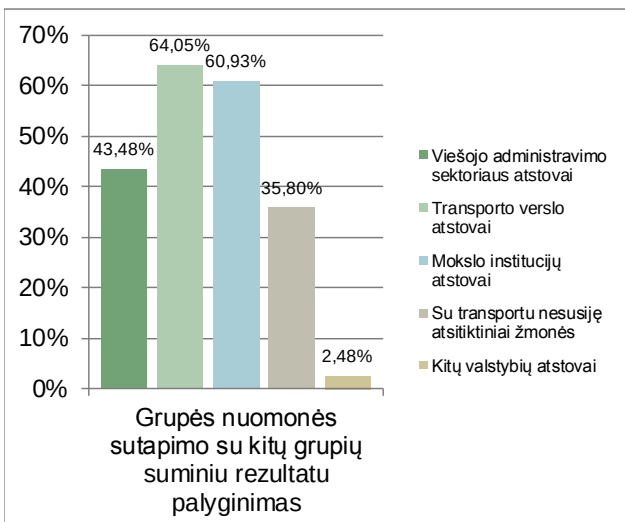
2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
1	4	9%	4	0	0%	0	2	13%	2	0	0%	0	0	0%	0	2	22%	2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
2	3	6%	6	1	10%	2	0	0%	0	0	0%	0	1	10%	2	1	11%	2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
3	14	30%	42	3	30%	9	4	27%	12	0	0%	0	5	50%	15	2	22%	6																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
4	18	38%	72	6	60%	24	5	33%	20	2	67%	8	4	40%	16	1	11%	4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
5	8	17%	40	0	0%	0	4	27%	20	1	33%	5	0	0%	0	3	33%	15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
Išvertinimas	164			35			54			13			33			29																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Vidurkis	3,49			3,50			3,60			4,33			3,30			3,22																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Užsienis	R²	11,59%	1-R²	88,4%	4,94%	1-R²	95,1%	47,86%	1-R²	52,1%	15,49%	1-R²	84,5%	3,57%	1-R²	96,4%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	1-P(t)	42,49%	99%	95%	-28,07%	99%	95%	80,44%	99%	95%	48,78%	99%	95%	-23,93%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	P(z)	68,69%	99%	95%	37,81%	99%	95%	87,89%	99%	95%	71,61%	99%	95%	39,63%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Nesusiję	R²	58,84%	1-R²	41,2%	76,71%	1-R²	23,3%	21,16%	1-R²	78,8%	12,07%	1-R²	87,9%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	1-P(t)	86,99%	99%	95%	94,85%	99%	95%	56,43%	99%	95%	43,33%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	P(z)	91,80%	99%	95%	96,89%	99%	95%	75,27%	99%	95%	69,08%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
Mokslas	R²	68,74%	1-R²	31,3%	44,42%	1-R²	55,6%	71,03%	1-R²	29,0%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	1-P(t)	91,74%	99%	95%	78,07%	99%	95%	92,70%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	P(z)	94,83%	99%	95%	86,54%	99%	95%	95,46%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Verslas	R²	81,87%	1-R²	18,1%	29,06%	1-R²	70,9%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	1-P(t)	96,53%	99%	95%	65,15%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	P(z)	98,02%	99%	95%	79,62%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Viešasis sektorius	R²	70,22%	1-R²	29,8%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	1-P(t)	92,37%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	P(z)	95,24%	99%	95%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												



15.2 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių subalansuotam transporto sektoriaus augimui:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

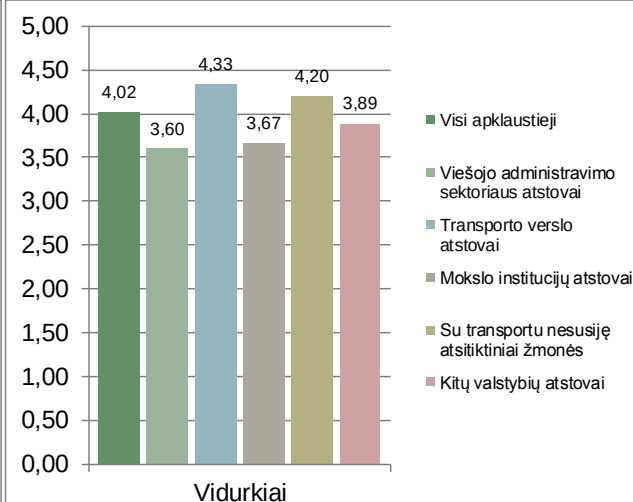
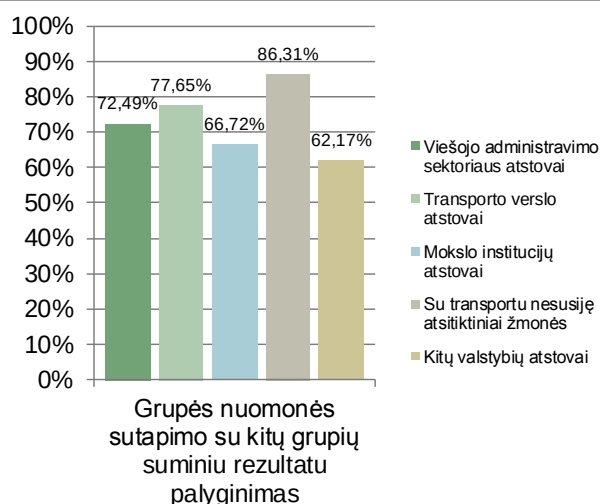
2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai
1	3	6%	3	1	10%	1	1	7%	1	1	33%	1	0	0%	0	0	0%	0
2	1	2%	2	1	10%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0
3	9	19%	27	3	30%	9	0	0%	0	0	0%	0	2	20%	6	4	44%	12
4	13	28%	52	1	10%	4	6	40%	24	0	0%	0	4	40%	16	2	22%	8
5	21	45%	105	4	40%	20	8	53%	40	2	67%	10	4	40%	20	3	33%	15
Išvertinimas	189			36			65			11			42			35		
Vidurkis	4,02			3,60			4,33			3,67			4,20			3,89		
Užsienis	R ²	71,44%	1-R ²	28,6%	77,43%	1-R ²	22,6%	45,35%	1-R ²	54,6%	36,91%	1-R ²	63,1%	66,55%	1-R ²	33,5%		
	1-P(t)	92,86%	99%	95%	95,10%	99%	95%	78,73%	99%	95%	72,29%	99%	95%	90,77%	99%	95%		
	P(z)	95,56%	99%	95%	97,06%	99%	95%	86,91%	99%	95%	83,36%	99%	95%	94,20%	99%	95%		
Nesusiję	R ²	91,31%	1-R ²	8,7%	56,44%	1-R ²	43,6%	90,09%	1-R ²	9,9%	44,44%	1-R ²	55,6%					
	1-P(t)	98,88%	99%	95%	85,68%	99%	95%	98,63%	99%	95%	78,09%	99%	95%					
	P(z)	99,53%	99%	95%	91,00%	99%	95%	99,39%	99%	95%	86,55%	99%	95%					
Mokslas	R ²	72,16%	1-R ²	27,8%	79,56%	1-R ²	20,4%	65,07%	1-R ²	34,9%								
	1-P(t)	93,15%	99%	95%	95,81%	99%	95%	90,10%	99%	95%								
	P(z)	95,75%	99%	95%	97,54%	99%	95%	93,76%	99%	95%								
Verslas	R ²	91,85%	1-R ²	8,1%	56,91%	1-R ²	43,1%											
	1-P(t)	98,99%	99%	95%	85,94%	99%	95%											
	P(z)	99,59%	99%	95%	91,15%	99%	95%											
Viešasis sektorius	R ²	80,57%	1-R ²	19,4%														
	1-P(t)	96,13%	99%	95%														
	P(z)	97,75%	99%	95%														
Išvertinimo pagal gautus balus skalė																		
		Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis											
	Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]											
	Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]											
	Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]											
	Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]											
	Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]											
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																		
	R ²	72,49%	1-R ²	27,5%	77,65%	1-R ²	22,4%	66,72%	1-R ²	33,3%	86,31%	1-R ²	13,7%	62,17%	1-R ²	37,8%		
	1-P(t)	93,2801%	99%	95%	95,1712%	99%	95%	90,8502%	99%	95%	97,7559%	99%	95%	88,6989%	99%	95%		
	P(z)	96,0060%	99%	95%	94,5042%	99%	95%	83,4027%	99%	95%	95,7894%	99%	95%	79,0760%	99%	95%		
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		



15.3 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių automobilių kelių priežiūrai:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

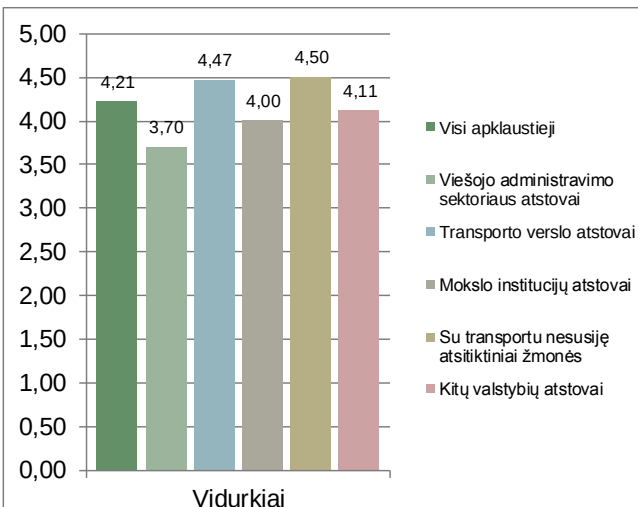
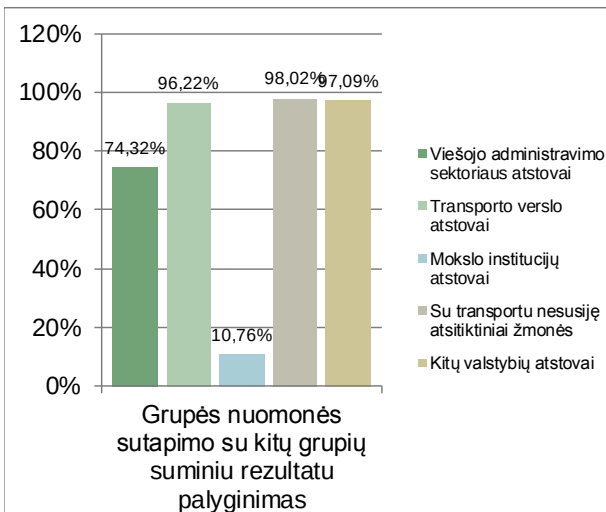
2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	
1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	
2	4	9%	8	3	30%	6	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	2	
3	3	6%	9	1	10%	3	1	7%	3	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	3	
4	19	40%	76	2	20%	8	6	40%	24	3	100%	12	5	50%	20	3	33%	12	
5	21	45%	105	4	40%	20	8	53%	40	0	0%	0	5	50%	25	4	44%	20	
Išvertinimas	198			37			67			12			45			37			
Vidurkis	4,21			3,70			4,47			4,00			4,50			4,11			
Užsienis	r ²	98,02%	1-r ²	2,0%	88,80%	1-r ²	11,2%	99,15%	1-r ²	0,8%	9,34%	1-r ²	90,7%	94,34%	1-r ²	5,7%			
	1-P(t)	99,88%	99%	95%	98,35%	99%	95%	99,97%	99%	95%	38,30%	99%	95%	99,42%	99%	95%			
	P(z)	99,99%	99%	95%	99,21%	99%	95%	100,00%	99%	95%	66,77%	99%	95%	99,82%	99%	95%			
Nesusiję	r ²	98,91%	1-r ²	1,1%	73,33%	1-r ²	26,7%	96,37%	1-r ²	3,6%	24,40%	1-r ²	75,6%						
	1-P(t)	99,95%	99%	95%	93,60%	99%	95%	99,70%	99%	95%	60,23%	99%	95%						
	P(z)	100,00%	99%	95%	96,06%	99%	95%	99,94%	99%	95%	77,14%	99%	95%						
Mokslas	r ²	18,19%	1-r ²	81,8%	0,19%	1-r ²	99,8%	10,91%	1-r ²	89,1%									
	1-P(t)	52,61%	99%	95%	5,57%	99%	95%	41,28%	99%	95%									
	P(z)	73,43%	99%	95%	52,40%	99%	95%	68,13%	99%	95%									
Verslas	r ²	98,51%	1-r ²	1,5%	84,30%	1-r ²	15,7%						Įvertinimo pagal gautus balus skalė						
	1-P(t)	99,92%	99%	95%	97,22%	99%	95%						Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis	
	P(z)	99,99%	99%	95%	98,49%	99%	95%						Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]
Viešasis sektorius	r ²	81,09%	1-r ²	18,9%									Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]
	1-P(t)	96,29%	99%	95%									Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]
	P(z)	97,86%	99%	95%									Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]
													Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																			
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas	r ²			74,32%	1-r ²	25,7%	96,22%	1-r ²	3,8%	10,76%	1-r ²	89,2%	98,02%	1-r ²	2,0%	97,09%	1-r ²	2,9%	
	1-P(t)			93,9814%	99%	95%	99,6840%	99%	95%	40,9969%	99%	95%	99,8808%	99%	95%	99,7877%	99%	95%	
	P(z)			88,1128%	99%	95%	99,9912%	99%	95%	68,0029%	99%	95%	99,7293%	99%	95%	99,9350%	99%	95%	
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			



15.4 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių oro transporto projektams ir verslui:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

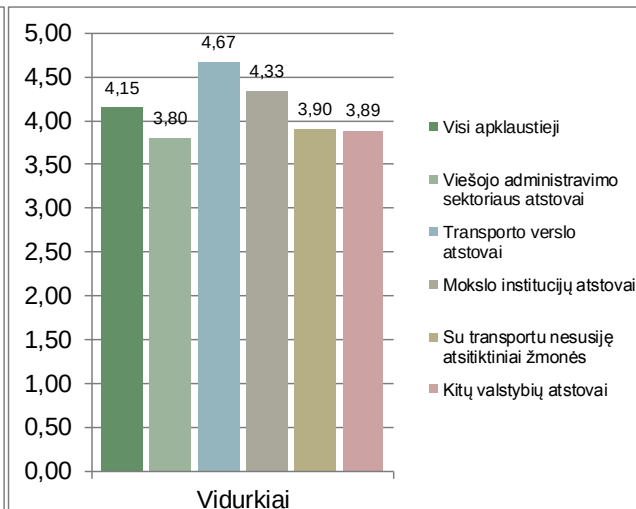
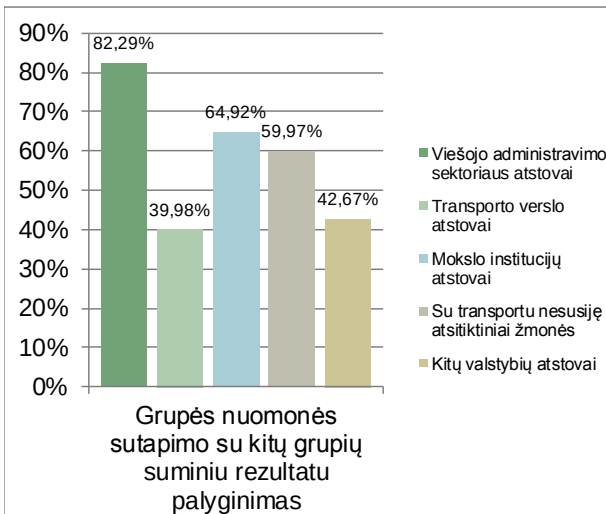
2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai					
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai			
1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0			
2	3	6%	6	2	20%	4	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	2			
3	7	15%	21	1	10%	3	1	7%	3	0	0%	0	4	40%	12	1	11%	3			
4	17	36%	68	4	40%	16	3	20%	12	2	67%	8	3	30%	12	5	56%	20			
5	20	43%	100	3	30%	15	11	73%	55	1	33%	5	3	30%	15	2	22%	10			
Išvertinimas	195			38			70			13			39			35					
Vidurkis	4,15			3,80			4,67			4,33			3,90			3,89					
Užsienis	r ²	56,99%	1-r ²	43,0%	83,91%	1-r ²	16,1%	16,21%	1-r ²	83,8%	95,72%	1-r ²	4,3%	41,83%	1-r ²	58,2%					
	1-P(t)	85,98%	99%	95%	97,11%	99%	95%	49,84%	99%	95%	99,62%	99%	95%	76,18%	99%	95%					
	P(z)	91,18%	99%	95%	98,41%	99%	95%	72,11%	99%	95%	99,90%	99%	95%	85,48%	99%	95%					
Nesusiję	r ²	70,04%	1-r ²	30,0%	54,07%	1-r ²	45,9%	45,91%	1-r ²	54,1%	42,03%	1-r ²	58,0%								
	1-P(t)	92,29%	99%	95%	84,32%	99%	95%	79,11%	99%	95%	76,33%	99%	95%								
	P(z)	95,18%	99%	95%	90,17%	99%	95%	87,13%	99%	95%	85,56%	99%	95%								
Mokslas	r ²	69,69%	1-r ²	30,3%	90,56%	1-r ²	9,4%	29,44%	1-r ²	70,6%											
	1-P(t)	92,14%	99%	95%	98,73%	99%	95%	65,53%	99%	95%											
	P(z)	95,09%	99%	95%	99,44%	99%	95%	79,81%	99%	95%											
Verslas	r ²	80,81%	1-r ²	19,2%	51,12%	1-r ²	48,9%											Išvertinimo pagal gautus balus skalė			
	1-P(t)	96,20%	99%	95%	82,53%	99%	95%														
	P(z)	97,80%	99%	95%	89,11%	99%	95%														
Viešasis sektorius	r ²	87,42%	1-r ²	12,6%																	
	1-P(t)	98,03%	99%	95%																	
	P(z)	99,01%	99%	95%																	
</																					



15.5 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių Klaipėdos jūrų uostui:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

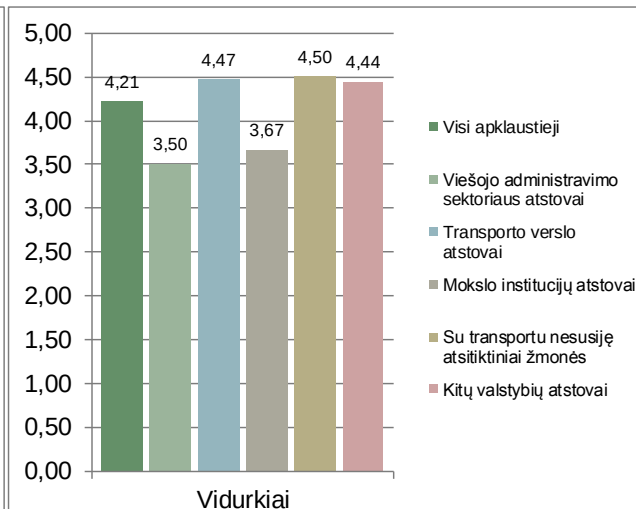
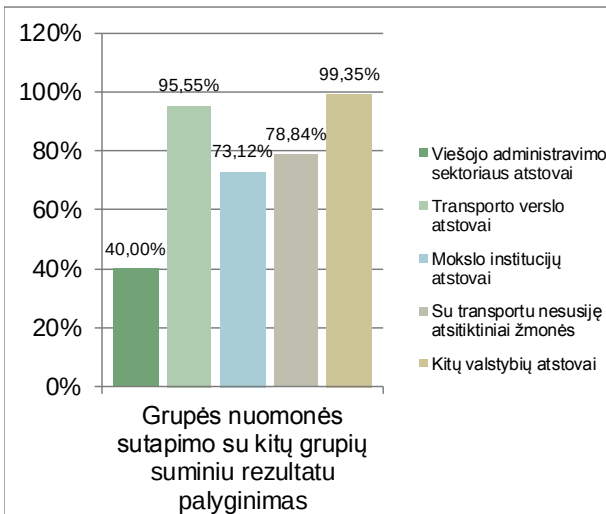
2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai											
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai									
1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0									
2	3	6%	6	2	20%	4	0	0%	0	1	33%	2	0	0%	0	0	0%	0									
3	7	15%	21	4	40%	12	2	13%	6	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	3									
4	14	30%	56	1	10%	4	4	27%	16	1	33%	4	5	50%	20	3	33%	12									
5	23	49%	115	3	30%	15	9	60%	45	1	33%	5	5	50%	25	5	56%	25									
Išvertinimas	198			35			67			11			45			40											
Vidurkis	4,21			3,50			4,47			3,67			4,50			4,44											
Užsienis	r ²	99,61%	1-r ²	0,4%	44,85%	1-r ²	55,2%	98,22%	1-r ²	1,8%	75,84%	1-r ²	24,2%	89,81%	1-r ²	10,2%											
	1-P(t)	99,99%	99%	95%	78,37%	99%	95%	99,90%	99%	95%	94,54%	99%	95%	98,57%	99%	95%											
	P(z)	100,00%	99%	95%	86,71%	99%	95%	99,99%	99%	95%	96,68%	99%	95%	99,35%	99%	95%											
Nesusiję	r ²	87,79%	1-r ²	12,2%	20,26%	1-r ²	79,7%	80,57%	1-r ²	19,4%	87,13%	1-r ²	12,9%														
	1-P(t)	98,12%	99%	95%	55,32%	99%	95%	96,13%	99%	95%	97,96%	99%	95%														
	P(z)	99,07%	99%	95%	74,73%	99%	95%	97,75%	99%	95%	98,97%	99%	95%														
Mokslas	r ²	75,30%	1-r ²	24,7%	14,92%	1-r ²	85,1%	67,92%	1-r ²	32,1%																	
	1-P(t)	94,34%	99%	95%	47,92%	99%	95%	91,39%	99%	95%																	
	P(z)	96,55%	99%	95%	71,21%	99%	95%	94,59%	99%	95%																	
Verslas	r ²	98,35%	1-r ²	1,6%	52,83%	1-r ²	47,2%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė																
	1-P(t)	99,91%	99%	95%	83,58%	99%	95%																				
	P(z)	99,99%	99%	95%	89,73%	99%	95%																				
Viešasis sektorius	r ²	50,15%	1-r ²	49,8%																							
	1-P(t)	81,93%	99%	95%																							
	P(z)	88,76%	99%	95%																							



15.6 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių logistikos ir krovininių vežimo verslui:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

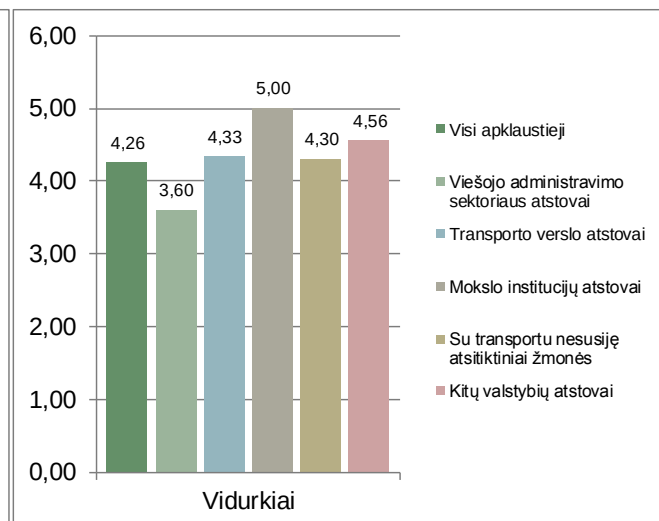
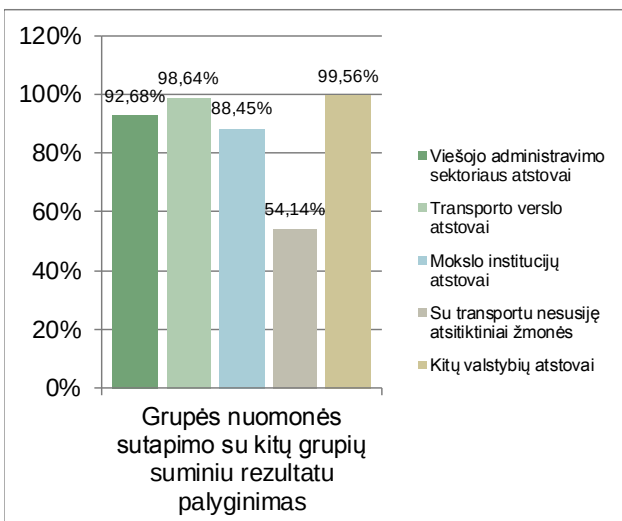
2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	
1	2	4%	2	2	20%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	
2	2	4%	4	1	10%	2	1	7%	2	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	
3	5	11%	15	1	10%	3	2	13%	6	0	0%	0	1	10%	3	1	11%	3	
4	11	23%	44	1	10%	4	3	20%	12	0	0%	0	5	50%	20	2	22%	8	
5	27	57%	135	5	50%	25	9	60%	45	3	100%	15	4	40%	20	6	67%	30	
Išvertinimas	200			36			65			15			43			41			
Vidurkis	4,26			3,60			4,33			5,00			4,30			4,56			
Užsienis	r ²	99,74%	1-r ²	0,3%	96,80%	1-r ²	3,2%	99,79%	1-r ²	0,2%	93,29%	1-r ²	6,7%	61,99%	1-r ²	38,0%			
	1-P(t)	99,99%	99%	95%	99,75%	99%	95%	100,00%	99%	95%	99,25%	99%	95%	88,61%	99%	95%			
	P(z)	100,00%	99%	95%	99,95%	99%	95%	100,00%	99%	95%	99,73%	99%	95%	92,82%	99%	95%			
Nesusiję	r ²	66,60%	1-r ²	33,4%	44,57%	1-r ²	55,4%	59,89%	1-r ²	40,1%	36,99%	1-r ²	63,0%						
	1-P(t)	90,80%	99%	95%	78,18%	99%	95%	87,54%	99%	95%	72,35%	99%	95%						
	P(z)	94,21%	99%	95%	86,60%	99%	95%	92,14%	99%	95%	83,39%	99%	95%						
Mokslas	r ²	90,93%	1-r ²	9,1%	99,31%	1-r ²	0,7%	93,84%	1-r ²	6,2%									
	1-P(t)	98,81%	99%	95%	99,98%	99%	95%	99,34%	99%	95%									
	P(z)	99,49%	99%	95%	100,00%	99%	95%	99,78%	99%	95%									
Verslas	r ²	99,39%	1-r ²	0,6%	97,16%	1-r ²	2,8%				Įvertinimo pagal gautus balus skalė								
	1-P(t)	99,98%	99%	95%	99,80%	99%	95%				Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis			
	P(z)	100,00%	99%	95%	99,96%	99%	95%				Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]		
Viešasis sektorius	r ²	95,00%	1-r ²	5,0%							Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]		
	1-P(t)	99,52%	99%	95%							Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]		
											Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]		
	P(z)	99,86%	99%	95%							Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]		
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																			
	r ²		92,68%	1-r ²	7,3%	98,64%	1-r ²	1,4%	88,45%	1-r ²	11,6%	54,14%	1-r ²	45,9%	99,56%	1-r ²	0,4%		
	1-P(t)		99,1399%	99%	95%	99,9321%	99%	95%	98,2719%	99%	95%	84,3626%	99%	95%	99,9875%	99%	95%		
	P(z)		96,9863%	99%	95%	99,9747%	99%	95%	99,1642%	99%	95%	84,2262%	99%	95%	99,9994%	99%	95%		
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			



15.7 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių geležinkelių liberalizavimui:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

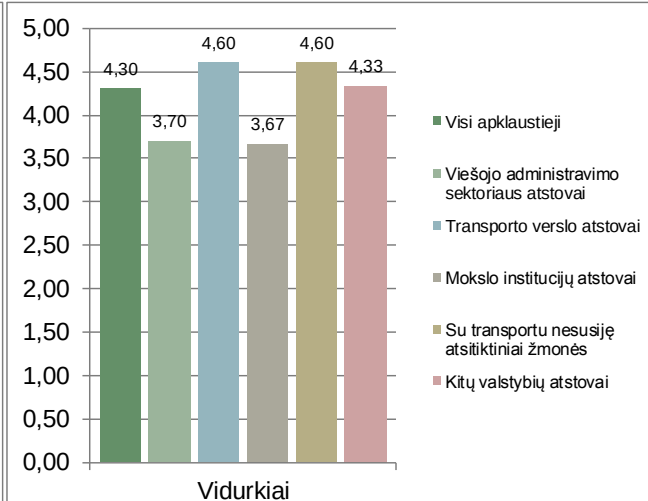
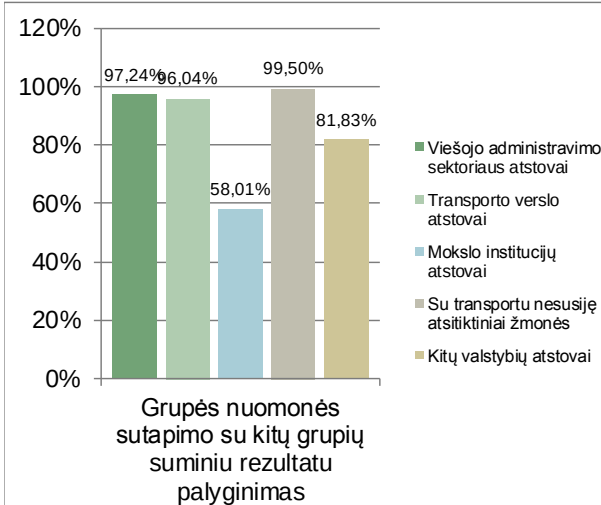
2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

		Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai		
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	
1	1	2%	1	1	10%	1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	
2	2	4%	4	1	10%	2	0	0%	0	1	33%	2	0	0%	0	0	0%	0	
3	7	15%	21	2	20%	6	1	7%	3	0	0%	0	1	10%	3	3	33%	9	
4	9	19%	36	2	20%	8	4	27%	16	1	33%	4	2	20%	8	0	0%	0	
5	28	60%	140	4	40%	20	10	67%	50	1	33%	5	7	70%	35	6	67%	30	
Išvertinimas	202			37			69			11			46			39			
Vidurkis	4,30			3,70			4,60			3,67			4,60			4,33			
Užsienis	r ²	88,64%	1-r ²	11,4%	85,33%	1-r ²	14,7%	79,69%	1-r ²	20,3%	29,28%	1-r ²	70,7%	87,12%	1-r ²	12,9%			
	1-P(t)	98,32%	99%	95%	97,50%	99%	95%	95,85%	99%	95%	65,37%	99%	95%	97,96%	99%	95%			
	P(z)	99,19%	99%	95%	98,67%	99%	95%	97,56%	99%	95%	79,73%	99%	95%	98,96%	99%	95%			
Nesusiję	r ²	99,73%	1-r ²	0,3%	96,42%	1-r ²	3,6%	98,88%	1-r ²	1,1%	61,52%	1-r ²	38,5%						
	1-P(t)	99,99%	99%	95%	99,71%	99%	95%	99,95%	99%	95%	88,37%	99%	95%						
	P(z)	100,00%	99%	95%	99,94%	99%	95%	100,00%	99%	95%	92,66%	99%	95%						
Mokslas	r ²	60,54%	1-r ²	39,5%	61,99%	1-r ²	38,0%	69,77%	1-r ²	30,2%									
	1-P(t)	87,88%	99%	95%	88,61%	99%	95%	92,18%	99%	95%									
	P(z)	92,35%	99%	95%	92,81%	99%	95%	95,11%	99%	95%									
Verslas	r ²	98,41%	1-r ²	1,6%	96,33%	1-r ²	3,7%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė								
	1-P(t)	99,91%	99%	95%	99,70%	99%	95%				Visi	Viešasis sekt.	Verslas	Mokslas	Atsitiktiniai	Užsienis			
	P(z)	99,99%	99%	95%	99,93%	99%	95%				Labai silpnai	[47;70]	[10;15]	[15;22]	[3;4]	[10;15]	[9;13]		
Viešasis sektorius	r ²	97,92%	1-r ²	2,1%							Silpnai	[70;117]	[15;25]	[22;37]	[5;8]	[15;25]	[13;22]		
	1-P(t)	99,87%	99%	95%							Vidutiniškai	[117;164]	[25;35]	[37;52]	[8;11]	[25;35]	[22;31]		
	P(z)	99,98%	99%	95%							Gerai	[164;211]	[35;45]	[52;67]	[11;14]	[35;45]	[31;40]		
											Labai gerai	[211;235]	[45;50]	[67;75]	[14;15]	[45;50]	[40;45]		
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas		r ²	97,24%	1-r ²	2,8%	96,04%	1-r ²	4,0%	58,01%	1-r ²	42,0%	99,50%	1-r ²	0,5%	81,83%	1-r ²	18,2%		
		1-P(t)	99,8038%	99%	95%	99,6617%	99%	95%	86,5432%	99%	95%	99,9851%	99%	95%	96,5126%	99%	95%		
		P(z)	99,9297%	99%	95%	99,7879%	99%	95%	74,5015%	99%	95%	100,0000%	99%	95%	94,6930%	99%	95%		
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslo institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai			



15.8 klausimas

Ar, Jūsų nuomone, projektas gali turėti neigiamų pasekmių verslo santykiams su kaimyninėmis šalimis, turinčiomis plačiosios vėžės geležinkelį:

1 balas – turės labai didelės neigiamos įtakos;

2 balai – turės neigiamos įtakos;

3 balai – turės vidutiniškos neigiamos įtakos;

4 balai – turės labai nedaug neigiamos įtakos;

5 balai – neturės neigiamos įtakos.

	Visi apklaustieji			Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				
Balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai	ats.sk.	ats.%	balai		
1	1	2%	1	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	1	11%	1		
2	7	15%	14	2	20%	4	2	13%	4	1	33%	2	1	10%	2	1	11%	2		
3	11	23%	33	1	10%	3	5	33%	15	0	0%	0	1	10%	3	4	44%	12		
4	10	21%	40	1	10%	4	3	20%	12	1	33%	4	5	50%	20	0	0%	0		
5	18	38%	90	6	60%	30	5	33%	25	1	33%	5	3	30%	15	3	33%	15		
Išvertinimas	178			41			56			11			40			30				
Vidurkis	3,79			4,10			3,73			3,67			4,00			3,33				
Užsienis	R²	55,42%	1-R²	44,6%	52,42%	1-R²	47,6%	69,39%	1-R²	30,6%	4,19%	1-R²	95,8%	1,01%	1-R²	99,0%				
	1-P(t)	85,10%	99%	95%	83,33%	99%	95%	92,02%	99%	95%	25,87%	99%	95%	12,79%	99%	95%				
	P(z)	90,64%	99%	95%	89,59%	99%	95%	95,00%	99%	95%	61,22%	99%	95%	55,52%	99%	95%				
Nesusiję	R²	49,21%	1-R²	50,8%	24,94%	1-R²	75,1%	39,76%	1-R²	60,2%	76,21%	1-R²	23,8%							
	1-P(t)	81,33%	99%	95%	60,83%	99%	95%	74,59%	99%	95%	94,67%	99%	95%							
	P(z)	88,40%	99%	95%	77,44%	99%	95%	84,61%	99%	95%	96,77%	99%	95%							
Mokslas	R²	62,78%	1-R²	37,2%	55,82%	1-R²	44,2%	41,96%	1-R²	58,0%										
	1-P(t)	89,00%	99%	95%	85,33%	99%	95%	76,27%	99%	95%										
	P(z)	93,06%	99%	95%	90,78%	99%	95%	85,53%	99%	95%										
Verslas	R²	93,13%	1-R²	6,9%	69,04%	1-R²	31,0%				Išvertinimo pagal gautus balus skalė									
	1-P(t)	99,22%	99%	95%	91,87%	99%	95%													
	P(z)	99,72%	99%	95%	94,91%	99%	95%													
Viešasis sektorius	R²	86,04%	1-R²	14,0%																
	1-P(t)	97,69%	99%	95%																
	P(z)	98,79%	99%	95%																
Išvertinimo pagal gautus balus skalė																				
Grupės nuomonės sutapimo su kitų grupių suminiu rezultatu palyginimas																				
	R²			69,71%	1-R²	30,3%	87,00%	1-R²	13,0%	58,58%	1-R²	41,4%	27,60%	1-R²	72,4%	39,56%	1-R²	60,4%		
	1-P(t)			92,1530%	99%	95%	97,9263%	99%	95%	86,8468%	99%	95%	63,6712%	99%	95%	74,4327%	99%	95%		
	P(z)			98,2692%	99%	95%	89,7671%	99%	95%	75,4535%	99%	95%	71,8797%	99%	95%	65,5682%	99%	95%		
				Viešojo administravimo sektoriaus atstovai			Transporto verslo atstovai			Mokslų institucijų atstovai			Su transportu nesusiję atsitiktiniai žmonės			Kitų valstybių atstovai				

