

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS

POLITIKOS IR VADYBOS FAKULTETAS

POLITIKOS MOKSLŲ INSTITUTAS

RIMA TERMINAITĖ

**INTEGRUOTOS KELEIVINIO TRANSPORTO
POLITIKOS ĮGYVENDINIMAS LIETUVOJE**

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas

doc. dr. Vytautas Dumbliauskas

VILNIUS

2013

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
POLITIKOS IR VADYBOS FAKULTETAS
POLITIKOS MOKSLŲ INSTITUTAS

**INTEGRUOTOS KELEIVINIO TRANSPORTO
POLITIKOS ĮGYVENDINIMAS LIETUVOJE**

Viešosios politikos magistro baigiamasis darbas
Viešoji politika 621L22003

Vadovas
doc. dr. Vytautas Dumbliauskas
.....
2013-03-20

Recenzentas

.....
2013-03-20

Atliko
VPLmis1-01 gr.stud.
Rima Terminaitė
.....
2013-03-20

VILNIUS
2013

PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ

2013-03-20

Vilnius

Aš, Mykolo Romerio universiteto (toliau – Universitetas),

(fakulteto / instituto, programos pavadinimas)

Studentas (-ė) _____,
(vardas, pavardė)

patvirtinu, kad šis rašto darbas / bakalauro / magistro baigiamasis darbas

„_____“
_____“.

1. Yra atliktas savarankiškai ir sąžiningai;
2. Nebuvo pristatytas ir gintas kitoje mokslo įstaigoje Lietuvoje ar užsienyje;
3. Yra parašytas remiantis akademinio rašymo principais ir susipažinus su rašto darbų metodiniais nurodymais.

Man žinoma, kad už sąžiningos konkurencijos principo pažeidimą – plagijavimą studentas gali būti šalinamas iš Universiteto kaip už akademinės etikos pažeidimą.

(parašas)

(vardas, pavardė)

TURINYS

ĮVADAS	5
DĖSTYMAS.....	8
1. Integruota transporto politika kaip šalies politikos dalis.....	8
1.1. Transporto politikos sąvoka.....	8
1.2. Integruota transporto politika ir integracijos lygio vertinimo būdai.....	11
1.3. Lietuvos keleivinio transporto rodikliai.....	16
2. Teisinės bazės, reglamentuojančios transporto politikos aspektus, analizė	21
2.1. Svarbiausi Lietuvos transporto politikos dokumentai ir teisės aktai	21
2.2. ES teisės aktai ir dokumentai, taikomi transporto politikos srityje	25
2.3. Europos Sąjungos dokumentų nuostatų įgyvendinimas Lietuvoje	27
3. Integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas Lietuvoje.....	31
3.1. Kelių transporto politikos vertinimas	33
3.2. Geležinkelio transporto politikos vertinimas.....	50
3.3. Oro transporto politikos vertinimas	53
3.4. Vandens transporto politikos vertinimas	56
IŠVADOS	60
REKOMENDACIJOS	62
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	63
SANTRAUKA	68
SUMMARY	69
ANOTACIJA.....	70
ANNOTATION.....	71
PRIEDAI	72

IVADAS

Transporto sektoriaus vaidmuo šiandieniniame pasaulyje vis auga, pradedant automobilių, įvairių gamybos mechanizmų, naujų technologijų kaita ir baigiant transporto vaidmeniu visuomenėje. Nenuostabu, kad ir transporto politikos reikšmė augo, o šiandien valstybių valdyje vis didesnis dėmesys skiriamas ne tik krovinių gabenimui, bet ir viešajam transportui. Šiame sektoriuje vykdoma politika dažnai lemia ir kitų reikšmingų valstybės sektorių efektyvų funkcionavimą bei didele dalimi prisideda prie šalies ekonominės bei socialinės gerovės kūrimo.

Transporto politika, kaip ir bet kuri kita politikos rūšis, vertinant ją kaip procesą, susideda iš atskirų elementų – problemos nustatymo ir apibrėžimo, darbotvarkės sudarymo, politikos formavimo, politikos legitimacijos, politikos įgyvendinimo ir vertinimo¹. Kiekvienas etapas – labai svarbus, nes nuo jame atliekamų veikslių priklauso bendra politikos kūrimo ir įgyvendinimo sėkmė, todėl, analizuojant gautus rezultatus, reikia pastebėti, kaip buvo vykdomas ne tik paskutinis ar priešpaskutinis etapas, tačiau taip pat įvertinti, kiek išanalizuota buvo problema, ar tinkamai nustatytos problemos priežastys ir panaudotos jų sprendimui tinkamos priemonės. Vienas svarbiausių šalies valdymo institucijų veikslių šiame etape – teisėkūra, kuomet teisės aktuose įtvirtinamos nuostatos, leidžiančios pasiekti norimus rezultatus. Ne tik Lietuvoje, bet ir visoje Europos Sąjungoje siekiama užtikrinti teisės aktų kokybę ir efektyvumą. Europos Komisijos nuomone, viena geriausių priemonių pasiekti kiek įmanoma geresnius rezultatus yra ankstesnių teisės aktų įgyvendinimo analizė, gautų rezultatų įvertinimas ir nesėkmių bei sėkmės atvejų pritaikymas tolesnėje teisėkūroje². Šiuo atveju, tiriant integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimą Lietuvoje, taip pat siekiama pastebėti jau priimtų teisės aktų bei įgyvendintų priemonių panaudojimo efektyvumą ir įvertinti gautus rezultatus, kas leistų panaudoti tyrimo rezultatus gerinant transporto politikos įgyvendinimą.

Magistriniame darbe nagrinėjama keleivinio transporto politika ir jos įgyvendinimas Lietuvoje. Pagrindinis **tyrimo objektas** – integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas. Kadangi keleivinio transporto politika – viešosios valstybės politikos dalis, tai jos įgyvendinimas vertinamas per viešosios politikos įgyvendinimo modelius. Keleivinis transportas ir viešasis

¹ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A. Transporto politikos pagrindai [interaktyvus]. Vilnius: Technika, 2012, p.41. [žiūrėta 2012 m. Gruodžio 29 d.]. <http://dspace.vgtu.lt/bitstream/1/1405/1/1279-S_Jarzemskis%20Transporto_WEB.pdf>

² Vilpišauskas, R.; Nakrošis, V. Politikos įgyvendinimas Lietuvoje ir Europos Sąjungos įtaka. Vilnius: Eugrimas, 2003, p.33

keleivinis transportas darbe naudojamas kaip analogiškos sąvokos jas suprantant taip, kaip nurodyta Europos Bendrijos dokumentuose: „viešasis keleivinis transportas – nediskriminuojant ir nuolat visuomenei teikiamos bendrus ekonominius interesus tenkinančios keleivinio transporto paslaugos“³.

Tyrimo problematika – keleivinio transporto politikos integravimo procese priimtų sprendimų analizė ir rezultatai, keleivinio transporto plėtros sričių iki 2013 metų prioritetai bei prioritetai, nustatomi Ilgalaikėje (iki 2025 metų) strategijoje, politinis stabilumas viešajame ir privačiajame sektoriuose. Šalia šių problemų tyrime taip pat nagrinėjama Europos Sąjungos fondų panaudojimo rezultatai bei Europos Sąjungos reikalavimai, keliami keleivinio transporto integracijai.

Tema yra pakankamai nauja ir aktuali: egzistuoja daug tyrimų ir straipsnių, nagrinėjančių bendrą transporto politikos įgyvendinimą, tačiau retai atliekama atskiro transporto politikos sektoriaus analizė. Pastebėtina, kad vienintelis šia tema parengtas straipsnis ir atliktas tyrimas - 2012 m. gegužės mėn. vykusioje jaunųjų mokslininkų konferencijoje pristatytas jaunos mokslininkės I. Markucevičiūtės⁴, jame nagrinėjamos integruotos keleivinio transporto politikos problemos ir pateikiamas keleivinio transporto integracijos vertinimas, paremtas įvairių autorių straipsnių analize, egzistuojančiais dokumentais ir įgyvendintais projektais.

Magistro baigiamojo darbo **tikslas** - išanalizuoti integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimo procesą.

Darbo tikslui įgyvendinti nustatyti šie uždaviniai:

- ✓ Susipažinti su integruoto keleivinio transporto politikos sąvoka;
- ✓ Nustatyti integruoto keleivinio transporto politikos įgyvendinimo vertinimo galimybes;
- ✓ Išnagrinėti Lietuvos Respublikos (toliau – LR) Susisiekimo ministerijos teisės aktų duomenų bazę bei susipažinti su svarbiausiais dokumentais;
- ✓ Nustatyti integruoto keleivinio transporto politikos sferoje priimtus svarbiausius sprendimus ir tai, kaip jie buvo įgyvendinti;
- ✓ Ištirti keleivinio transporto plėtros sričių iki 2013 metų ir ilgalaikėje perspektyvoje prioritetus.

³ Europos Parlamento ir Tarybos 2007 m. spalio 23 d. Reglamentas Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus Nr. 1191/69 ir Nr. 1107/70. [2007] OL L315/1.

⁴ Markucevičiūtė, I. Integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas Lietuvoje [interaktyvus]. 15-osios Lietuvos jaunuju mokslininku konferencijos „MOKSLAS – LIETUVOS ATEITIS“ straipsnių rinkinys. Vilnius, 2012, p.101[žiūrėta 2012 gruodžio 19 d.]. <http://leidykla.vgtu.lt/conferences/JM_Transport_2012/PDF/transportas-lt-101-104.pdf>

Tyrime naudotas **nepriklausomas kintamasis** – ES lėšos, jų panaudojimas, **priklausomi kintamieji** – integruotas keleivinis transportas, keleivinio transporto politika.

Teorinėje darbo dalyje apžvelgiami svarbiausi transporto politikos ir integruoto keleivinio transporto problematikos aspektai bei atliekama mokslinės literatūros bei teisės aktų, nagrinėjančių šią problematiką, analizė. Pasitelkiama ne tik įvairių Lietuvos bei užsienio autorių leidiniai bei straipsniai, bet ir galiojantys Lietuvos bei Europos Sąjungos teisės aktai, LR Susisiekimo ministerijos (toliau darbe – Susisiekimo ministerija) priimti sprendimai bei atlikti tyrimai, Lietuvos statistikos departamento surinkti duomenys. **Praktinėje darbo dalyje** pateikiamas atskirų transporto sričių politikos vertinimas, atsižvelgiant į atskirų sričių integraciją bei daugiausiai dėmesio skiriant populiariausiai transporto sričiai – viešajam kelių transportui bei jo srityje vykdomos transporto politikos integracijai.

Baigiamajame darbe, vertinant atskirų keleivinio transporto rūšių politikos integravimą, pasitelkiami šie metodai:

- **Sisteminis metodas** pasirinktas dėl pateikiamų duomenų sistemingumo – visa informacija apie integruotą transporto politiką pateikiama ir analizuojama pasitelkiant vieną metodą – mokslininko J.Preston sukurtas vertinimo pakopas. Šis metodas padėjo analizuoti duomenis pasitelkus Lietuvos ir tarptautinių institucijų praktiką, peržiūrėti skirtinguose šaltiniuose pateikiamą informaciją analizuojama tema.

- **Lyginamasis metodas.** Tam, kad šiame magistro darbe gautus rezultatus būtų įmanoma teisingai susisteminti bei netiesiogiai palyginti su anksčiau atliktų tyrimų ir mokslinių straipsnių rezultatais, pasitelktas vienodas analizės metodas.

- **Loginis metodas** naudotas atskleidžiant tiriamojo darbo tikslus, problemas ir darant išvadas bei apibendrinant gautą informaciją.

DĖSTYMAS

1. Integruota transporto politika kaip šalies politikos dalis

1.1. Transporto politikos sąvoka

Transportas – viena iš šalies ūkio šakų, svarbi ne tik dėl ekonomikos augimo bei stabilumo užtikrinimo, vidinės šalies rinkos tinkamo funkcionavimo, bet taip pat ir dėl gyventojų komforto užtikrinimo, galimybės judėti iš vieno miesto į kitą, pasiekti kitas šalis. Europos Sąjungos dokumentuose judėjimas ir mobilumas laikomas viena iš fundamentalių žmogaus teisių, todėl nuo XXI a. pradžios transporto politikai skiriamas didelis dėmesys. Galima teigti, kad šalies transportas – vienas iš rodiklių, rodančių šalies išsivystymo lygį, nes ekonomiškai silpnose šalyse transportui skiriamas mažesnis dėmesys, o vystant šalies ekonomiką transportas tampa viena svarbiausių šalies ūkio šakų. Lietuva, kaip ir kitos Baltijos šalys, šiuo metu galėtų būti priskiriama prie besivystančių Europos šalių, kuriose dėmesys transporto politikai auga, pirmiausia išskiriant patogią Lietuvos geografinę padėtį, leidžiančią tapti puikiu „koridoriumi“ susisiekimui tarp aplinkinių šalių. Minėtina, kad pagrindinė šalies transporto sistemos misija – užtikrinti darnų visuomenės mobilumą ir prekių transportavimą, taip ne tik plėtojant šalies ūkį, bet ir didinant Lietuvos konkurencingumą tarptautinėse rinkose⁵.

Teoriniuose šaltiniuose transporto politika apibrėžiama panašiai, akcentuojant svarbiausius šios politikos aspektus, galima išskirti tokius teiginius:

- ✓ Transporto politika – visuomenės politikos sritis, nes pirma ir svarbiausia jos paskirtis – tenkinti visuomenės narių poreikius ir atsižvelgti į jų interesus, užtikrinant tinkamą transporto sektoriaus funkcionavimą;
- ✓ Transporto politika – bendros valstybės socialinės – ekonominės politikos dalis, kuria siekiama įgyvendinti bendrus valstybės tikslus;
- ✓ Transporto politika – visuma teisės aktų, dokumentų, įvairių teisinių, socialinių bei ekonominių priemonių, sukurtų siekiant užtikrinti vieningą transporto sektoriaus funkcionavimą taip ugdant visuomenės narių gerovę⁶.

Apibendrinant aukščiau paminėtus teiginius, darytina išvada, kad transporto politika gali būti apibrėžiama dviem būdais – kaip mokslo šaka, vienijanti visus dokumentus, įžvalgas ir teisės aktus, susijusius su transporto politikos kūrimu ir įgyvendinimu bei praktiniu aspektu – kaip dalis šalies

⁵ Butkevičius, J. Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir transporto sistemos plėtra. Vilnius: Technika, 2008, p.7.

⁶ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.11.

bendrosios politikos, kuri vaidina svarbų vaidmenį kuriant tvirtą šalies ekonominį pagrindą. Suvienijus šiuos du aspektus galima pasiekti efektyvų šalies transporto sistemos funkcionavimą, tolygų integravimą į bendrą Europos Sąjungos transporto sistemą, nuolatinį transporto sektoriaus augimą bei tobulinimą, pritaikant naujausias technologijas, išvengiant neigiamo poveikio aplinkai bei visuomenei.

Transporto politikoje, kaip procese, galima skirti skirtingus etapus – problemos nustatymas, darbotvarkės sudarymas, politikos formavimas, politikos legitimacija, politikos įgyvendinimas ir vertinimas⁷. Visų transporto politikos apimamų sričių valdymas ir problemų sprendimas turėtų būti vykdomas per minėtus etapus, tačiau realybėje etapai dažnai yra apjungiami, praleidžiamas vienas ar kitas elementas. Egzistuojančios problemos dažniausiai nustatomos pasitelkiant statistinius rodiklius, vertinant visuomenės poreikių kaitą, atsiradusias naujas elgsenas ir naudojantis kitais panašiais principais. Pasitelkus tokius duomenis, keliama problema, atliekami tyrimai, ji vertinama formuojant darbo grupę, kuri ruošia pasiūlymus įgaliotai institucijai, dažniausiai tai – Susisiekimo ministerija, retesniais atvejais, priimant svarbesnius sprendimus – LR Vyriausybė ar LR Seimas.

Kiekvienoje valstybėje, taip pat ir Lietuvoje, transporto politika yra formuojama pasitelkiant tam tikrus dokumentus, kuriuose nustatomi svarbiausi tikslai, apibrėžiami valstybės uždaviniai bei įtvirtinamos svarbiausios transporto politikoje egzistuojančios sąvokos, taip ne tik užtikrinant tapatų politikos elementų interpretavimą, tinkamą užduočių įgyvendinimą ir galimybę įvertinti rezultatus pasitelkiant vienodą, iš anksto suformuluotą vertinimo sistemą⁸. Kaip pastebi mokslininkas R.B.Noland, remdamasis Anglijos pavyzdžiu, transporto politikos formavime ir įgyvendinime, valstybės valdžios vaidmuo valdant keleivinio transporto kompanijas išlieka labai svarbus, nes egzistuojant tik privačiam transportui šioje sferoje gresia vartotojų poreikių nepaisymas ir privačių interesų išskėlimas⁹. Savo apžvalginiame straipsnyje autorius taip pat mini, kad, įgyvendinant politiką, labai svarbu ne tik leidžiami bendrieji reguliavimo dokumentai, ilgalaikės strategijos kūrimas, bet ir atskirų šalies regionų valdžios priimami sprendimai bei naudojami dokumentai, nes tik turint vieningą politiką ir laikantis tos pačios krypties galima pasiekti gerai funkcionuojančią keleivinio transporto sistemą šalyje.

Tuo tarpu politikos įgyvendinimas ir vertinimas – paskutinis etapas transporto politikoje, apimantis ne tik įvykdytų užduočių kokybės vertinimą, užbaigtumą, poveikį, tačiau taip pat ir

⁷ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.41.

⁸ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.13.

⁹ Noland, R.B. Transport Policy and Assessment Procedures in the United Kingdom: Lessons for the Federal District of Mexico City[interaktyvus]. United Kingdom: Imperial College London, 2004, p.8 [žiūrėta 2013 m. sausio 3 d.].
<http://www.itdp.org/documents/Mex%20White%20Paper_UK.pdf>

vertinant rezultatų poveikį visuomenei – ar priimti sprendimai išsprendė egzistavusias problemas, patenkino vartotojų poreikius. Šiame etape vertinimą Lietuvoje atlieka taip pat Susisiekimo ministerija, verta paminėti, kad Europos Sąjungos atsakinga institucija – ES Komisijos Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas (angl. *DG Move*¹⁰).

Kaip jau buvo minėta, transporto politika – viešosios valstybės politikos dalis, nes reguliuoja visuomenei ir šalies ekonomikai svarbią sritį. „Viešumas“ šiuo atveju turėtų būti suprantamas kaip tokia sritis, kuriai reikia valdžios bei visuomenės reguliavimo, dalyvavimo¹¹, kuri neapima vien tik individualių ir privačių aspektų. Kaip matysime iš vėliau šiame darbe pateikiamų pavyzdžių, dažnai politikos formavimo ir įgyvendinimo procese pirmiausia aiškinamasi visuomenės poreikiai, jų kaita, keliamos problemos, o tik vėliau formuojami galimi sprendimo būdai ir organizuojamas jų įgyvendinimas. Čia labai svarbus tampa valstybės institucijų vaidmuo, nes joms tenka prerogatyva ne tik atskirti materialias ir moralines problemas, tačiau taip pat ir biudžeto, skirto šių problemų sprendimui, paskirstymo atsakomybė, taip pat specialių priemonių kūrimas bei taikymas, padalinant jas tarp atskirų politikos įgyvendinimo etapų¹². Kadangi minėtos institucijos taip pat yra iš dalies priklausomos ir veikiamos kitų šalia veikiančių valstybės institucijų, Europos Sąjungos valdymo organų bei visuomenės poreikių, jų kuriama politika galėtų būti vertinama kaip kompromisų ieškojimas, derinant visus minėtus elementus. Būtent todėl dažnai tampa sunku nustatyti ribas tarp politikos kūrimo ir įgyvendinimo – išoriniams elementams nuolat keičiantis, turi būti koreguojama ir patys politikos įgyvendinimo būdai ir priimti sprendimai. Dėl šios priežasties politikos įgyvendinimas atskiruose teoriniuose šaltiniuose apibrėžiamas kaip „politikos tęsinys, kurio metu vyksta derybos tarp tų, kurie siekia, kad jų sprendimai būtų įgyvendinti ir tų, nuo kurių priklauso šių sprendimų įgyvendinimas“¹³.

Taip pat transporto politikai, kaip viešosios valstybės politikos daliai, gali būti taikomi bendri viešojo valdymo ir administravimo principai bei teorijos. Jau pats žodis „viešoji“ nukreipia vertinimą į visuomeninę sferą, kuomet pirmiausia turi būti atsižvelgiama į politikos tobulinimo ir reguliavimo klausimus, ieškoma, kurie sprendimai padėtų kurti gyventojų gerovę. Šioje vietoje šiuolaikiniai mokslininkai politikos kūrimo ir įgyvendinimo procesą prilygina vadybos procesui,

¹⁰ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.43.

¹¹ Parsons, W. Viešoji politika: politikos analizės teorijos ir praktikos įvadas. Vilnius: Eugrimas, 2001, p.19.

¹² Raipa, A. Viešoji politika ir viešasis administravimas - raida, struktūra ir sąveika [interaktyvus]. Viešoji politika ir administravimas: 2002, Nr.1, p.11 [žiūrėta 2013 m. kovo 7 d.]. <<http://internet.ktu.lt/lt/mokslas/zurnalai/vpa/z1/1648-2603-2006-nr1-11.pdf>>

¹³ Vilpišauskas, R.; Nakrošis, V., 2003, p.15.

apibrėždami jį atskiru pavadinimu - „Naujoji viešoji vadyba“¹⁴. Pagrindinė šio politikos valdymo būdo idėja – pritaikyti privačiame sektoriuje taikomas administravimo ir valdymo patirtis valdyti viešąjį sektorių. Čia vėlgi galima paminėti, kad keičiantis ekonominei ir socialinei situacijai pasaulyje ir nuolat augant verslo apimtims, biurokratizmas tampa didele kliūtimi, ko gero tai pirmiausia ir atspindi mokslininkės N.Flynn išskirtus „Naujosios viešosios vadybos“ principus – efektyvumo siekimą, decentralizaciją, pranašumo kūrimą ir orientaciją į viešąsias paslaugas¹⁵. Pastebėtina, kad minėtas vadybos principas buvo pradėtas plačiai taikyti pirmiausia dėl viešajame sektoriuje kilusių problemų, augančio gyventojų nepasitenkinimo, kurį ši politika leido panaudoti išklausančią visuomenės nuomonę, kuriant „dalyvaujantį valdymą“, kuomet kiekvienas gali prisidėti prie priimamų sprendimų bei jų įgyvendinimo, decentralizuoti politinę valdžią perduodant įgaliojimus regioninei, savivaldybių, miestų, rajonų centrų valdžiai. Tokiu būdu viešoji politika ne tik populiarinama, bet ir kiekvienoje iš sudėtinių politikos formavimo ir įgyvendinimo proceso dalių turi socialinį elementą, tai yra integruojami kitų valstybės politikos sričių elementai. Politikos, kaip proceso savybė, būti kuriamam iš atskirų dalių ir sujungiamam į vieną efektyviai funkcionuojančią visumą ir aptariama toliau šiame darbe.

1.2. Integruota transporto politika ir integracijos lygio vertinimo būdai

Vieningos teorinėje literatūroje naudojamos „integruotos transporto politikos“ sąvokos nėra. Integravimas čia dažnai siejamas su transporto politikos klausimų tiesioginiu susiejimu su šalies politiniu, ekonominiu gyvenimu bei tarpusavio suderinimu su socialiniais, aplinkosauginiais klausimais, randant tinkamiausius sprendimus ir taip formuojant vieningai funkcionuojančią šalies politinę sistemą¹⁶. Galima teigti, kad integruota transporto politika pirmiausia reiškia vieningą strateginį požiūrį, kuomet vertinama ne atskira sistema ar kiekviena jos dalis, tačiau visos sudėtinės dalys siejamos į bendrą sistemą, atsižvelgiant į suderintą jų tarpusavio funkcionavimą ir taip užtikrinant sistemos operatyvumą ir efektyvumą.

2004 metais Europos ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija (angl. *Organisation of European co-operation and development*, toliau tekste - OECD) kartu su Europos Susisiekimo ir Transporto ministrų komitetu (angl. *European Committee of Ministers of Transport*,

¹⁴ Staponkienė, J. Naujosios viešosios vadybos elementų identifikavimas [interaktyvus]. Viešoji politika ir administravimas: 2005, Nr.13, p.85 [žiūrėta 2013 m. kovo 7 d.]. <<http://internet.ktu.lt/lt/mokslas/zurnalai/vpa/z13/1648-2603-2006-nr13-83.pdf>>

¹⁵ Staponkienė, J. Naujosios viešosios vadybos elementų identifikavimas, 2005, p.85.

¹⁶ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.14.

toliau tekste - ECMT) įkūrė Bendrą OECD/ECMT transporto tyrimų centrą¹⁷ (toliau – Transporto tyrimų centras), kurio tikslas buvo suvienyti abiejų organizacijų atliekamus tyrimus ir jų pagrindu sukurti forumą, kuris būtų skirtas diskutuoti atliktų tyrimų rezultatų temomis, sukurti galimybę plačiau pažvelgti į egzistuojančias problemas ir atkreipti kitų organizacijų bei valstybių valdžios institucijų dėmesį. Transporto tyrimų centro iniciatyva sukurtas Tarptautinis transporto forumas (angl. *International transport forum*) šiandien yra susivienijimas, vienijantis 53 valstybes nares ir turintis pagrindinį tikslą – užtikrinti vieningos pasaulinės transporto sistemos ir politikos kūrimą, organizuoti ir prižiūrėti tinkamą tikslų įgyvendinimą.

Integruota transporto politika taip pat gali būti apibrėžiama per skirtingas šalies valdžios institucijas, jose priimamų sprendimų tarpusavio suderinimą ir kitas panašias sritis. Kuo didesnis bendradarbiavimas egzistuoja tarp minėtų transporto politikos subjektų ir jų atliekamų funkcijų, tuo geresnius rezultatus duoda priimti sprendimai ir greičiau vykdomi nustatyti tikslai. Viešojo transporto analitikai savo tyrime, atliktame Transporto studijų institute (angl. *Institute of Transport studies*) 2006 metais Anglijoje, išskyrė tokius galimus integruotos politikos lygius:

- Horizontalią integraciją tarp miesto valdžios institucijų ir jose esančių atskirų departamentų priimamų sprendimų;
- Erdvinę integraciją tarp gretimų vietinės valdžios padalinių;
- Vertikalią administraciją tarp vietinės, regioninės, šalies valdžios bei Europos Sąjungos institucijų.¹⁸

Panašus strateginio transporto politikos formavimo modelis pateikiamas ir mokslininkų V.Jaržemskio, G.Jakubausko ir A.Mačiulio parengtame transporto politikos vadovėlyje, pažymint, kad reikia atsižvelgti į visas, anksčiau minėtas, transporto integravimo sritis¹⁹. Pažymėtina, kad papildomai autoriai siūlo įvertinti ir išorinę/vidinę aplinką, tinkamai suplanuoti priemones laike ir nustatyti prioritetus, taip pat išskiria ir pasaulinį/vietinį/regioninį planavimo aspektus.

Vertinant anksčiau minėtų organizacijų ir tyrėjų veiklą bei atliktus tyrimus transporto politikos integracijos tematika, galima pastebėti, kad yra išskiriamos atskiros politikos sritys ir integracija vertinama per šias sritis. Pavyzdžiui - Transporto tyrimų centro darbo reglamente išskiriamos sritys, kurias tiriant ir tobulinant siekiama sukurti vieningą transporto politiką:

¹⁷ Kabashkin, I. The new European transport research activities [interaktyvus]. Transport, 2004, 19:4, p.191[žiūrėta 2012 m. Gruodžio 15 d.]. <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/16484142.2004.9637975>>

¹⁸ May, A.D.; Kelly, C.; Shepherd. S. The principles of integration in urban transport strategies [interaktyvus]. Leeds: Institute of transport studies, 2006, p. 2 [žiūrėta 2013 m. sausio 5 d.].

<http://eprints.whiterose.ac.uk/2433/1/ITS200_Principles_of_integration_uploadable.pdf>

¹⁹ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.15.

- infrastruktūra – atliekant tyrimus išsiaiškinta, kad investicijos į infrastruktūrą gali padidinti konkurenciją tarp transporto paslaugų tiekėjų, taip sumažinant kainą vartotojams, taigi svarbu, kad transporto politikoje būtų apibrėžiami ne tik ekonominiai ir technologiniai aspektai, taip pat skiriamas pakankamas dėmesys kainoms, teikiamų paslaugų kokybei ir pakankamų investicijų į infrastruktūrą reikalavimams;

- transporto paslaugų subjektų atliekamos operacijos – transporto politikoje turėtų būti apibrėžiami ne tik techniniai standartai suteikiamoms paslaugoms, tačiau taip pat ir paslaugų operatyvumas, nustatant tam tikrus kriterijus ne tik atskirų teritorijų paslaugų tiekėjams, bet ir atskirų rūšių paslaugoms;

- saugumas ir transporto saugos reikalavimai – turi būti siekiama sumažinti įvykstančių nelaimių skaičių, nustatant reikalavimus infrastruktūrai, šviečiant transporto sistemos dalyvius;

- aplinkosauga ir transporto sistemos tvarumas – turi būti atkreipiamas atitinkamas dėmesys į tokias problemas kaip oro užterštumas, sukeliama triukšmo lygis, resursų išnaudojimas. Pagrindinė transporto politikos užduotis šioje srityje – užtikrinti taikomų technologijų ir priimamų sprendimų teigiamą poveikį aplinkos taršos mažinimui;

- globalizacija, prekyba ir erdvės problemos – naudojant transporto sistemą ne tik pervežami keleiviai, tačiau taip pat vyksta prekyba, transportuojamos prekės bei taip kuriama nauda šalies ekonomikai, taigi transporto politikoje taip pat turėtų būti apibrėžiama ši sritis, skiriant pakankamai dėmesio atskirų šalies teritorijų bendradarbiavimo aspektams²⁰.

Darytina prielaida, kad transporto politika turėtų apimti ne tik pačias transporto sektoriaus problemas ir apibrėžti transporto sektoriaus veiklą, tačiau taip pat būtina atsižvelgti ir į aplinkines sritis – pradedant šalies ekonomika, baigiant ekologinėmis problemomis. Tai nebestebina, nes šiandieniniame pasaulyje, vykstant globalizacijai ir augant šalių tarpusavio bendradarbiavimui, tampa svarbu atsižvelgti ir į tuos dalykus, kurie nėra tiesiogiai susiję su nagrinėjama sritimi, tačiau gali daryti vienokį ar kitokį poveikį aplinkiniams sektoriams, kaimyninėms šalims.

Europos Komisijos 1998 m. išleistoje Baltojoje knygoje, kalbant apie transporto politiką, integracija apibrėžiama kaip procesas, kuriuo siekiama užtikrinti, kad priimami sprendimai yra suderinti, atsižvelgta į saugumą, prieinamumą, poveikį aplinkai ir kitus veiksnius²¹. Tuo tarpu 2012 metais Tarptautinio transporto forumo išleistame dokumente – „Integracija sklandžiam transportui“ (angl. *Integration for seamless transport*)²², remiantis Jungtinės Karalystės pavyzdžiu, nagrinėjant

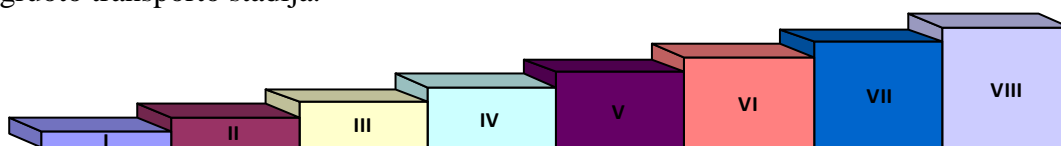
²⁰ Kabashkin, I. , 2004, p.193.

²¹ Noland, R.B., 2004, p.17.

²² International transport forum [interaktyvus]. Integration for seamless transport. Discussion paper 2012, No.1, p.5 [žiūrėta 2012 m. Gruodžio 29 d.]. <<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201201.pdf>>

integuoto transporto sąvoką, teigiama, kad praktikoje ši sąvoka skiriasi priklausomai nuo mokslo srities, per kurios prizmę yra nagrinėjama, bei nuo teorinių pagrindų, kuriais yra remiamasi.

Praktikoje, vertinant transporto integravimą ir jo rezultatus, dažnai pasitelkiama specialiomis vertinimo „skalėmis“, kurios buvo nustatytos žinomo mokslininko J.Preston. 2010 metais jo publikuotame straipsnyje²³ apibūdinamas ir minėtas integracijos vertinimo modelis (pateikiamas 1 paveiksle). Mokslininkas išskiria aštuonias vertinimo pakopas, pradžioje laiptelių, ties nuline pakopa pažymėdamas, kad šioje stadijoje yra neintegruota ir netvari transporto sistema, tuo tarpu, perlipus visus aštuonis laiptelius – įgyvendinus visas integravimo pakopas, pasiekiami tvaraus ir integruoto transporto stadija.



1 pav. Integracijos vertinimo „laipteliai“ (Šaltinis: Preston, J. What’s so funny about peace, love and transport integration? [interaktyvus]., 2010, p. 331)

J.Preston vertinimo modelyje skiriamos šios vertinimo pakopos: I – integruota viešojo transporto informacinė sistema; II – integruotos viešojo transporto paslaugos; III – integruotos viešojo transporto kainos; IV – integracija tarp viešojo ir privataus transporto sektorių; V – integruotos valdžios institucijos, atsakingos už transportą; VI – integruotas transportas ir žemės panaudojimas; VII – švietimo, sveikatos ir socialinių sektorių integravimas į transporto politiką; VIII – integracija su aplinkosaugos, socialine ir ekonomine politika.

J.Preston modelis – vienas tinkamiausių atliekant integracijos vertinimą, nes leidžia nuosekliai, atskirais žingsniais įvertinti svarbiausias transporto politikos sritis ir pagal gautus rezultatus galima išmatuoti transporto politikos integravimo lygį. Šis metodas – ankstesnių tyrimų ir mokslinių darbų susistemintų duomenų rezultatas, todėl naujuose tyrimuose ir publikacijose dažnai pasitelkiamos ne tik autoriaus idėjos, bet ir pateikiamas vertinimas, vienas naujausių pavyzdžių – jau anksčiau minėta jaunos lietuviškos mokslininkės I.Markucevičiūtės publikacija „Integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas Lietuvoje“²⁴, kurioje taip pat buvo naudota aptarta vertinimo skalė.

Šis modelis taip pat naudotas ir jau anksčiau minėtame dokumente, išleistame Tarptautinio transporto forumo – „Integracija sklandžiam transportui“, kur atkreipiamas dėmesys, kad galima

²³ Preston, J. What’s so funny about peace, love and transport integration? [interaktyvus]. Research in Transportation Economics 29, 2010, p.331 [žiūrėta 2012 m. Gruodžio 15 d.]. <http://ac.els-cdn.com/S0739885910000727/1-s2.0-0739885910000727-main.pdf?_tid=c2c0563a-7b8c-11e2-bdea-00000aab0f6b&acdnat=1361385706_793698a70a832730813fb6cfcf90759d>

²⁴ Markucevičiūtė, I., 2012, p.102.

skirti horizontalią, apjungiančią pirmas keturias J.Preston integracijos vertinimo pakopas (kurios pateikiamos toliau šiame darbe), ir vertikalią integraciją, apimančią penktą – aštuntą pakopas. Autoriai tvaraus ir patikimo transporto sąvoką sieja su paskutiniu laipteliu, kuomet jau yra įgyvendintos visos prieš tai išvardytos pakopos, bei papildo visą sistemą dar viena pakopa, įrašydami ją vietoje penktosios pakopos – keleivinio ir krovininio transporto tarpusavio integracija²⁵.

Šalia jau minėto transporto integracijos lygio vertinimo, galima pastebėti ir dar vieną, kuris buvo naudotas Anglijos transporto studijų instituto 2006 metais – panaudojant sinergijos arba kilusių kliūčių vertinimo metodus (angl. *synergy and barriers*). Tyrimo išvadose pateikiama, kad dažniausiai integracija įgyvendinama per tam tikrus sinergijos siekius arba per būdus, kuriais siekiama išvengti kliūčių²⁶. Čia sinergiją reikėtų suprasti kaip specialų tam tikrų metodų sujungimo būdą, kurio metu, panaudojant sujungiamus elementus, gauta nauda yra didesnė nei šiuos elementus naudojant atskirai. Minėtas institutas atliekamuose tyrimuose pasitelkia vertinimo lentelę (2 paveikslas), sudarytą iš atskirų sričių tarpusavio suderinamumo vertinimo:

Instrumentai	Instrumentų tarpusavio derinimas					
	Žemės panaudojimas	Infrastruktūra	Valdymas	Informacija	Požiūriai	Kaina
Žemės panaudojimas	*			β		
Infrastruktūra	+ *	*				β
Valdymas		β	*			
Informacija						
Požiūriai	* β	*		*		
Kaina		∞ *	∞ *	∞		

Ženkla lentelėje: * - pasiekta didesnė nauda; ∞ - sumažintos finansinės kliūtys; β – sumažintos politinės kliūtys; + - suteikiamos kompensacijos nukentėjusiems dėl sprendimų.

2 pav. Integracijos vertinimas per sinergijos ir kliūčių vengimą (Šaltinis: May, A.D.; Kelly, C.; Shepherd. S. The principles of integration in urban transport strategies [interaktyvus], 2006, p. 14)

Galima pastebėti, kad sujungiant vienus instrumentus su kitais, gaunami skirtingi rezultatai, todėl šis modelis gali būti naudingas vertinant konkrečių įgyvendintų projektų ir juose panaudotų metodų efektyvumą. Tai dar kartą patvirtina jau anksčiau minėtą teiginį, kad transporto politikoje tarpusavyje derinant įvairius elementus ir valdžios institucijų turimas priemones, galima pasiekti geresnius rezultatus.

²⁵International transport forum, 2012, p.5.

²⁶ May, A.D.; Kelly, C.; Shepherd. S., 2006, p.2.

Remiantis aukščiau pateikta informacija, darytina išvada, kad integruotas transportas – sudėtinga sistema, sudaryta ne tik iš transporto politikos formavimo, jos suderinimo su kitomis viešosios politikos sritimis, bet ir formavimo proceso metu yra atsižvelgiama į naujausias technologijas, visuomenėje vykstančius procesus bei įvertinamos kitos svarbios detalės. Integruoto transporto politika – procesas, kurio metu transporto politikos elementų planavimas ir įgyvendinimas susiejamas panaudojant metodus, sektorius, veikiančius asmenis ir institucijas, turint pagrindinį tikslą – socialinės gerovės ugdymą²⁷.

1.3. Lietuvos keleivinio transporto rodikliai

Kaip jau buvo minėta, šiame darbe analizuojama viena iš transporto sistemos rūšių – keleivinis transportas, aiškinamasi keleivių vežimo transportui taikomi reikalavimai, nagrinėjamos plėtros ir integracijos kryptys. Keleivinis transportas, kaip ir bet kuri kita transporto sistemos sritis, pagal Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymą, gali būti tokių rūšių:

- Kelių;
- Geležinkelių;
- Oro;
- Jūrų;
- Vidaus vandenų transportas²⁸.

Prieš apžvelgiant rodiklius, apibrėžtina atskirų keleivinio transporto sričių objektų ir subjektų sąvokos. Pagal LR transporto lengvatų įstatymo 2 straipsnį, vežėjais laikomos įmonės, „įregistruotos įstatymų nustatyta tvarka ir turinčios teisę vežti keleivius bei bagažą“²⁹. Čia galima paminėti, kad gali būti skiriamos privataus kapitalo ir valstybinio kapitalo įmonės. Tuo tarpu keleiviniame transporte naudojamos infrastruktūros priemonės gali būti skirstomos taip:

- Tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusai - kelių transporto priemonės, vežančios keleivius pagal patvirtintus tvarkaraščius nustatytais maršrutais daugiau kaip per dviejų savivaldybių teritorijas;

²⁷ Preston, J., 2010, p.331.

²⁸ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2002, Nr. 29-1034.

²⁹ Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2000, Nr. 32-890.

- Vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo autobusai ir troleibusai - kelių transporto priemonės, vežančios keleivius pagal patvirtintus tvarkaraščius miesto maršrutais, kuriuos nustato savivaldybės;

- Vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusai - kelių transporto priemonės, vežančios keleivius pagal patvirtintus tvarkaraščius nustatytais priemiestiniais maršrutais ne daugiau kaip per dviejų gretimų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas;

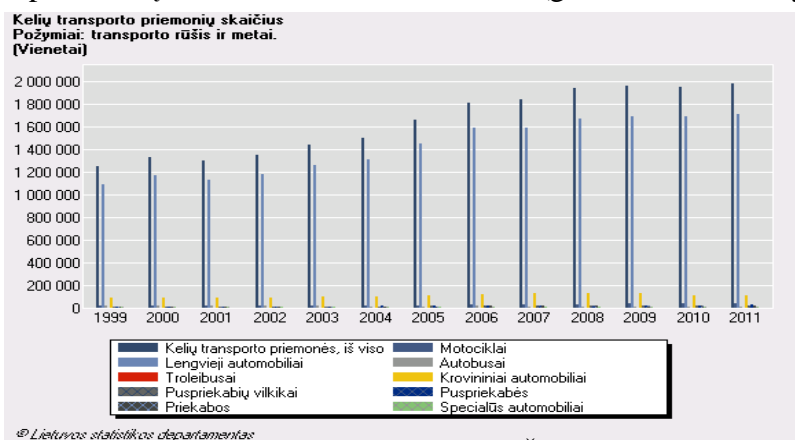
- Keleiviniai traukiniai. Čia skiriami vietinio (paprastieji ir greitieji keleiviniai traukiniai, kursuojantys LR teritorijoje) ir tarptautinio susisiekimo (keleiviniai traukiniai, vežantys keleivius į kitas valstybes) traukiniai.

- Reguliaraus susisiekimo laivai ir keltai - vidaus vandenų transporto priemonės, vežančios keleivius miesto, priemiestiniais ir tarp miestiniais maršrutais pagal patvirtintą tvarkaraštį.

- Lengvieji automobiliai taksi – motorinės kelių transporto priemonės, skirtos keleiviams ir bagažui vežti, turinčios, įskaitant vairuotojo vietą, ne daugiau kaip 7 sėdimas vietas, įrengtą taksometrą bei atpažinimo ženklą – plafoną ir atitinkančios lengviesiems automobiliams taksi keliamus techninius reikalavimus.

- Maršrutiniai taksi – autobusai, turintys, įskaitant vairuotojo vietą, nuo 10 iki 17 sėdimų vietų ir atpažinimo ženklą – plafoną, vežantys keleivius tik sėdimose vietose pagal patvirtintus tvarkaraščius nustatytais vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutais, paimantys ir išleidžiantys keleivius stotelėse arba pagal pageidavimą³⁰.

Keleivinio transporto įvertinimui, esamos padėties vertinimui ir plėtrai svarbus rodiklis – pervežamų keleivių kiekis. LR Statistikos departamente kaupiami duomenys leidžia apžvelgti šio rodiklio kaitą atskiruose keleivinio transporto sektoriuose. Tačiau pirmiausia verta pastebėti, kaip keitėsi transporto priemonių skaičius 1999 – 2011 metais (graifiškai atvaizduojama 3 paveiksle).



3 pav. Transporto priemonių skaičiaus kaita (Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas <http://db1.stat.gov.lt/statbank/Graphics/MakeGraph.asp?menu=y&pxfile=5144.px&gr_type=1&PLanguage=0>)

³⁰ Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymas, 2000.

Iš pateiktų statistinių duomenų galima matyti, kad labiausiai paplitusi kelių transporto priemonių rūšis – lengvieji automobiliai, o jų kiekis visu pateiktu laikotarpiu nuolat augo ir 2011 metais siekė daugiau nei 1,5 milijono automobilių. Autobusų ir troleibusų, kaip keleivinio transporto pagrindinių priemonių, kiekis augo kur kas lėčiau ir paskutinius kelis metus išliko pastovus, taigi iš šio rodiklio negalima daryti jokių išvadų dėl keleivinio transporto vystymosi. Minėtina, kad Europos Sąjungos ir Lietuvos transporto sektoriaus plėtros dokumentuose efektyvi transporto plėtra ir sąveika tarp įvairių transporto rūšių išlieka prioritetingomis sritimis, kuriomis siekiama sumažinti kelių transportu pervežamų krovinių ir keleivių kiekius perkeliant juos į vandens, oro ir geležinkelių transportą³¹.

Palyginimui galima pateikti su transporto sistema susijusių rodiklių pokyčius Europos Sąjungoje – transporto priemonių kiekio pokyčiai patys ryškiausi čia laikotarpyje iki 2003, per tą laiką keleivių nuvažiuotų kilometrų kiekio rodiklis padidėjo daugiau nei 2,5 karto³². Mokslininkas W.Winfried, analizuodamas transporto politikos situaciją Europos Sąjungoje ir jos pasikeitimus per paskutinius keletą dešimtmečių pastebi, kad per tą laikotarpį galima pastebėti ryškiausią geležinkelių naudojimo mažėjimą ir automobilių bei kitų kelių transporto rūšių reikšmės augimą. Taip pat autorius teigia, kad staigus keleivių skaičiaus augimas pastebimas ir oro transporto naudojime, lėktuvams tapus keleivių pervežimo priemone ir 2004 metais oro transportu pervežamų keleivių kiekio rodiklis jau viršijo geležinkeliais pervežamų keleivių kiekį. Kaip pastebi W.Winfried, tokie pokyčiai atsiranda pirmiausia dėl finansavimo skirtumų, besikeičiančių vartotojų įpročių ir nuolat augančių pasaulio ekonomikos tempų, kuomet svarbu tampa ne tik pasiekti galutinę kelionės tikslą, bet ir tai padaryti kiek įmanoma greičiau³³. Kitas transporto politikos tyrėjas – R.B.Noland savo straipsnyje apie keleivinio transporto politikos pasikeitimus Jungtinėje Karalystėje³⁴, pateikdamas transporto sektoriuje vykstančių pokyčių vertinimą, teigia, kad svarbiausi pasikeitimai įvyko tuomet, kai transporto politikos prioritetu tapo kelių transporto infrastruktūros gerinimas, tuomet stipriai padidėjo kelių transporto srantai ir, savaime suprantama, opesnės tapo su tuo susijusios problemos – eismo trukdžiai ir oro tarša.

Palyginimui pateikiant Lietuvos situaciją, galima pastebėti, kad ekonomikos perversmas ir greitesnė raida prasidėjo palyginti neseniai, todėl didesni rodiklių pokyčiai matomi laikotarpyje nuo

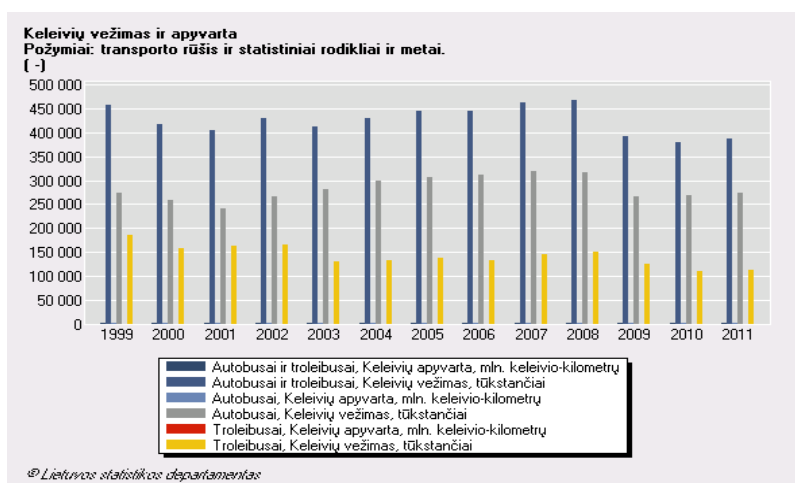
³¹ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.79.

³² Winfried, W. Transport Policy in the European Union [interaktyvus]. Debate: Journal of Contemporary Central and Eastern Europe. Rotledge: 2006, Nr.2, p.167 [žiūrėta 2013 m. vasario 4 d.].
<<http://dx.doi.org/10.1080/09651560600868851>>

³³ Winfried, W., 2006, p.180.

³⁴ Noland, R.B., 2004, p.4.

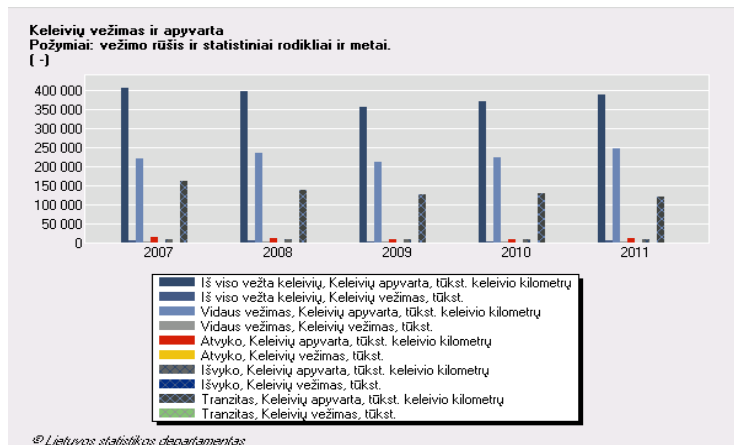
1990 iki 2008 metų. Pasitelkiant Lietuvos statistikos departamento duomenis, atrinkta keleivių vežimo atskiriomis transporto rūšimis kiekis ir apyvarta toje srityje, nes tai – pagrindiniai rodikliai, nusakantys keleivinio transporto tendencijas, bei stebimas pokytis 1999 – 2011 m. Ketvirtame paveiksle pateikiami keleivių vežimo kelių transportu (autobusais ir troleibusais) duomenys. Pastebėtina, kad keleivių skaičius ir apyvarta nežymiai mažėjo visu laikotarpiu nuo 1999 m. (pervežta 458 milijonai keleivių) iki 2011 m. (pervežta 387 milijonai keleivių). Taip pat aiškiai matoma tendencija, kad 2009 – 2011 metais keleivių skaičius smarkiai krito, palyginus su 2008 metais.



4 pav. Keleivių vežimas kelių transportu ir apyvarta (Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas <http://db1.stat.gov.lt/statbank/Graphics/MakeGraph.asp?menu=y&pxfile=5154.px&gr_type=1&PLanguage=0>)

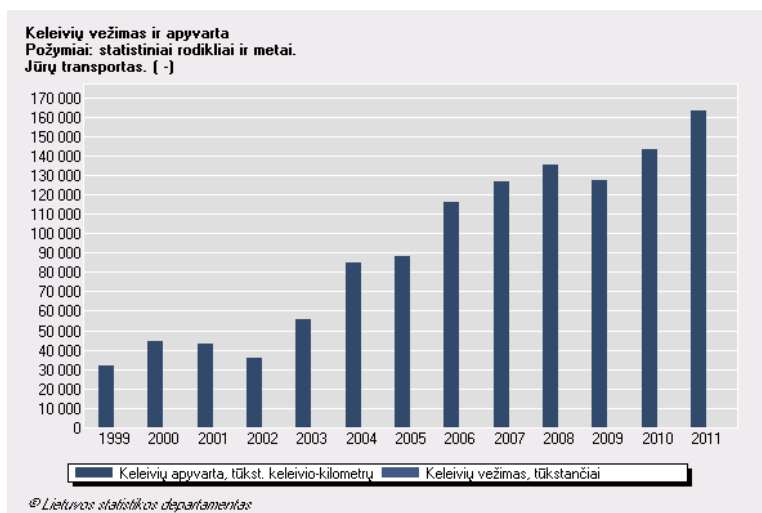
Kitos rūšies transporto - geležinkelių transporto duomenys taip pat panašūs. Lyginant 2007 – 2011 metų duomenis, pastebima, kad keleivių, pervežamų geležinkeliais, skaičius ryškiai nekito, tačiau pastebimas mažėjimas – 2007 m. buvo pervežta daugiau nei 5,2 milijono keleivių, tuo tarpu 2011 m. – 4,6 milijono keleivių. Daugiausia keleivių buvo pervežama šalies viduje ir tranzitu, žemiausi pervežimo rodikliai – 2009 metais, o vėliau pastebimas grįžimas į 2007 metų lygį bei augimas (5 paveikslas). Pastebėtina, kad Europos Sąjungos lygiu šie rodikliai per pastarąjį dešimtmetį taip pat mažėjo. Jau minėtas Europos Sąjungos transporto politikos tyrinėtojas W.Winfried teigia, kad ateityje, kuomet bus daugiausia dėmesio skiriama greitajam transportui ir kiek įmanoma efektyvesniam susisiekimui, geležinkelio transporto reikšmė taip pat mažės. Kaip svarbiausios tokios tendencijos priežastys įvardijama geležinkelio kompanijų privatizavimas, skiriamas mažesnis biudžetas rinkodarai ir paslaugos ženklų kūrimui, taip pat augantį oro transporto reikšmę³⁵. Pastebėtina, kad nepaisant visko, vertinant pagal poveikį aplinkai, naftos panaudojimo kiekius, geležinkelio transportas išlieka mažiausiai kenksmingas aplinkai.

³⁵ Winfried, W., 2006, p.181.



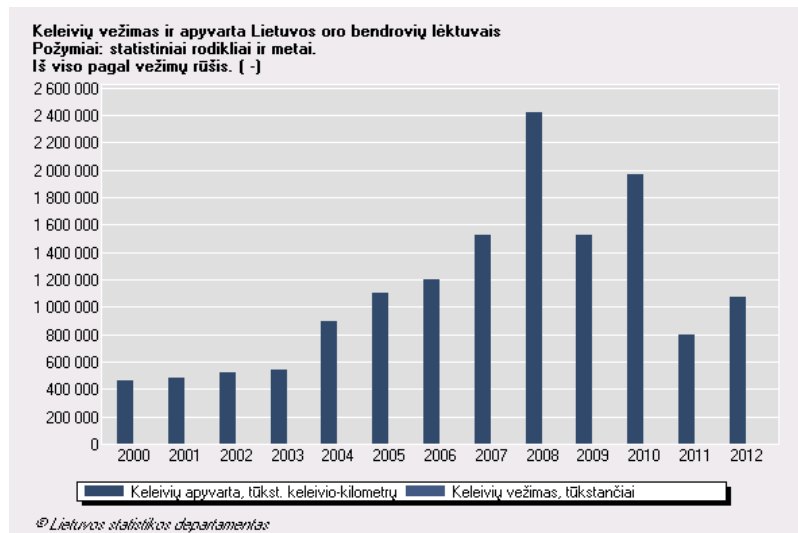
5 pav. Keleivių vežimas geležinkelių transportu ir apyvarta (Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas <http://db1.stat.gov.lt/statbank/Graphics/MakeGraph.asp?menu=y&pxfile=9448.px&gr_type=1&PLanguage=0>)

Jūrų transportas – transporto rūšis, kuria pervežamų keleivių kiekis ženkliai pakito nuo 50 tūkstančių keleivių 1999 m. iki beveik 292 tūkstančių keleivių 2011 m. (6 paveikslas). Šioje srityje, kaip ir visose kitose, pastebimas skaičiaus kritimas 2008 – 2009 metais ir vėliau stebimas staigus augimas.



6 pav. Keleivių vežimas geležinkelių transportu ir apyvarta (Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas <http://db1.stat.gov.lt/statbank/Graphics/MakeGraph.asp?menu=y&pxfile=5156.px&gr_type=1&PLanguage=0>)

Tuo tarpu oro transportu pervežamų keleivių skaičius ženkliai augo 2000 metais (342 tūkstančiais keleivių) – 2008 metais (daugiau nei 1 milijonas keleivių), sekančiais metais – mažėjo, o 2012 metais vėl pastebimas augimas (beveik 576 tūkstančiai keleivių), tačiau čia – skirtingai nei kituose sektoriuose, pastebimas pakankamai didelis kritimas 2010 – 2011 metais ir 2008 – 2009 metais (7 paveikslas).



7 pav. Keleivių vežimas geležinkelių transportu ir apyvarta (Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas <http://db1.stat.gov.lt/statbank/Graphics/MakeGraph.asp?menu=y&pxfile=5159.px&gr_type=1&PLanguage=0>)

Oficialioje Susisiekimo ministerijos ataskaitoje³⁶, parengtoje 2010 metais, pateikiamame keleivių pervežimo keleiviniu transportu skaičiaus pokyčių 1999 – 2010 metais vertinime, teigiama, kad pagrindinės priežastys, lėmusios aukščiau pateiktuose grafikuose matomus svyravimus, gali būti skirstomos į du laikotarpius: 1990 – 2000 m. ir 2000 – 2009 m. Pirmuoju laikotarpiu per labai trumpą laiką padidėjęs privačių lengvųjų automobilių kiekis (per dešimtmetį išaugęs daugiau nei 2 kartus), padidinti vežimo tarifai ir sukurtas privatus verslas – pervežimas mikroautobusais, lėmė ryškius keleivių skaičiaus ir apyvartos svyravimus. Tuo tarpu antruoju laikotarpiu, ryškiausi svyravimai matomi 2008 metais - prasidėjus ekonominei krizei ir 2009 metais - augant ekonominiam nestabilumui – dauguma gyventojų pirmiausia taupė judėjimo sąskaita.

2. Teisinės bazės, reglamentuojančios transporto politikos aspektus, analizė

2.1. Svarbiausi Lietuvos transporto politikos dokumentai ir teisės aktai

Visų transporto sričių valstybinį valdymą, kaip jau minėta anksčiau, atlieka LR Susisiekimo ministerija, šios institucijos atsakomybėje kuriami teisės aktai, ruošama transporto politika, plėtros ir strateginiai planai. Šalia Susisiekimo ministerijos, atskiroms transporto sritims kontroliuoti veikia kitos institucijos – Civilinės aviacijos administracija, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, Valstybinė geležinkelio inspekcija prie Susisiekimo ministerijos, Taip pat

³⁶ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos ataskaita [interaktyvus]. Viešojo transporto efektyvaus panaudojimo vežant keleivius koncepcija. Vilnius, 2010, p.7 [žiūrėta 2012 m. Gruodžio 29 d.]. <http://www.transp.lt/files/uploads/transp.lt-Viesojo%20transporto%20koncepcija%20galutine%20ataskaita%20v05%20_final_.pdf>

šalia institucijų dažnai sukuriamos įmonės, asociacijos, kurių pagalba įgyvendinami svarbiausi transporto politikos uždaviniai, pavyzdžiui - AB „Lietuvos geležinkeliai“, VĮ „Transporto ir kelių tyrimo institutas“, Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“, VĮ Tarptautinis Vilniaus oro uostas, VĮ „Oro navigacija“, VĮ Vidaus vandens kelių direkcija, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija.

Jau minėtoje oficialioje Susisiekimo ministerijos 2010 m. ataskaitoje³⁷, šalia teisinės situacijos analizės pateikiamos šiuo metu galiojančių teisinių dokumentų grupės skirstomos taip:

- ✓ susisiekimo sistemų planavimo principus ir reikalavimus reglamentuojantys dokumentai;
- ✓ viešąjį transportą, visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus šioje srityje, vežimo paslaugų apmokėjimą, lengvatų teikimą, tikslines dotacijas bei kitus susijusius klausimus įtvirtinantys dokumentai;
- ✓ valstybės bei vietos savivaldos biudžeto formavimą, bendrųjų dotacijų skyrimą, vežėjų veiklos finansinius bei mokestinius klausimus apibrėžiantys teisės aktai³⁸.

Tuo tarpu Susisiekimo ministerija pateikia teisės aktų grupavimą pagal jau anksčiau minėtą transporto rūšių grupavimą – išskiriami geležinkelių, kelių, oro ir vandens keleivinio transporto politikos dokumentai, papildomai skiriami bendruosius klausimus reglamentuojantys dokumentai. Kadangi šiame darbe keleivinis transportas ir jo integracija taip pat bus vertinama nagrinėjant atskirų transporto rūšių integracijos lygius, todėl tikslinga apžvelgti svarbiausius dokumentus pagal Susisiekimo ministerijos pateikiamą skirstymą.

Pirmiausia išskirtinas įstatymas, taikomas visoms transporto sritims – LR transporto veiklos pagrindų įstatymas (toliau tekste – Transporto veiklos pagrindų įstatymas)³⁹. Įstatyme ne tik apibrėžiamos svarbiausios transporto politikoje naudojamos sąvokos, dokumentas taip pat reglamentuoja ir bendrą viešųjų pervežimo paslaugų teikimo tvarką, nustatoma vežėjų atsakomybė. Pastebėtina, kad įstatymas nustato specialiųjų įstatymų pirmumą prieš šio įstatymo nuostatas, bei nustato, kad atsiradus prieštaravimams tarp šio įstatymo ir tarptautinių sutarčių nuostatų, pirmenybė teikiama pastarosioms.

LR transporto lengvatų įstatymas taip pat taikomas visoms keleivinio transporto rūšims, todėl priskiriamas prie bendrų dokumentų ir nustato lengvatų taikymą šioje srityje⁴⁰. Įstatyme

³⁷ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos ataskaita, 2010, p.7.

³⁸ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos ataskaita, 2010, p.7

³⁹ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas, 2002.

⁴⁰ Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymas, 2002.

apibrėžiamos keleivinio transporto rūšys bei įtvirtinamos lengvatų rūšys bei asmenų, kuriems taikomos lengvatos, kategorijos.

Pažymėtina, kad Lietuvai įstojus į ES, dalis galiojusių įstatymų ir taisyklių, buvo pakeistos pagal galiojančias ES teisės normas. Vienas iš geriausių pavyzdžių - pradėtas taikyti naujas keleivių vežimo veiklos licencijavimas, šiuo metu Valstybinė kelių transporto inspekcija išduoda Europos Bendrijos licencijas, suteikiančias teisę vežti keleivius tarptautinio susisiekimo maršrutais. Minėta licencija suteikia teisę vežti keleivius tiek tolimojo, tiek vietinio reguliaraus susisiekimo maršrutais, o išduodamos Europos Bendrijos licencijos kopijos, naudojamos transporto priemonėms yra taikomos tik konkrečiai vienai transporto priemonei. Taigi, po įstojimo į ES sudarytos palankesnės sąlygos vežėjų konkurencijai, nes licencijų išdavimo tvarka suteikia galimybę vežėjais tapti visiems, kurių paraiškos atitinka reikalavimus. Be to, vežėjams atsirado galimybė konkuruoti ne tik vidinėje šalyje, bet ir tarptautinėje rinkoje⁴¹.

Prieš išskiriant svarbiausius atskiroms transporto sritims taikomus teisės aktus, verta pabrėžti, kad be jau anksčiau minėtų bendrų transporto politikos dokumentų, čia taip pat galioja ir kiti svarbiausi šalies teisės aktai, tokie kaip LR Konstitucija, LR Civilinis kodeksas bei kiti panašūs dokumentai, todėl atskirai darbe jie nebus minimi.

Be jau minėtų bendrųjų teisės aktų, išskiriami atskiroms transporto sritims reglamentuoti skirti teisės aktai. Keleivių pervežimą geležinkeliais reglamentuoja LR Geležinkelių transporto kodeksas, jame įtvirtinta bendros nuostatos, pateikiamos taisyklės, apibrėžiami reikalavimai, tuo tarpu detaliau šios nuostatos įtvirtinamos atskiruose teisės aktuose. Pavyzdžiui, reikalavimai geležinkelių transporto infrastruktūrai ir saugai yra nustatomi tokiuose dokumentuose kaip LR Geležinkelių transporto eismo saugos įstatyme, Reikalavimai geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemoms, Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklės, Geležinkelio įmonių (vežėjų) ir geležinkelių infrastruktūros valdytojų saugos sertifikavimo taisyklės ir kituose panašiuose dokumentuose. Kadangi geležinkelių transporto priemonių valdymas – sudėtingas ir atsakingas darbas, taikomi specialūs reikalavimai mašinistams, įtvirtinti Teisės valdyti geležinkelių riedmenis įgijimo tvarkos apraše, Traukinio mašinistų registro nuostatuose, Traukinio mašinistų mokymo centrų pripažinimo tvarkos apraše, Traukinio mašinistų mokymo programų reikalavimuose. Be jau minėtų dokumentų, taikomos specialios veiklos licencijavimo taisyklės.

Kelių transporto sektoriui ir keleivių vežimo keliais veiklai reglamentuoti skirti teisės aktai taip pat gali būti suskirstyti į bendrus bei į specialiuosius, taikomus atskiroms sritims. Prie bendrų būtų galima priskirti Kelių transporto kodeksą, Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą. Tuo

⁴¹ Butkevičius, J., 2008, p.58.

tarpu keleivių vežimo keliais taisyklės ir svarbiausi reikalavimai šiai veiklai įtvirtinti Susisiekimo ministro įsakymuose - dėl Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo ir naudojimo taisyklių; Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklių ir Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais - taksi taisyklių patvirtinimo; Dėl Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo; Dėl Keleivių tarptautinio vežimo kelių transportu taisyklių; Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo; Dėl Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatų patvirtinimo ir kitose panašiose taisyklėse.

Oro transportą reguliuoja LR aviacijos įstatymas ir LR oro erdvės reguliavimo taisyklės, keleivių pervežimo oro transportu veiklos vykdymą reglamentuoja tokie dokumentai kaip Licencijų oro susisiekimui vykdyti išdavimo taisyklės, Rinkliavų už naudojimąsi oro uosto ir oro navigacijos paslaugomis Lietuvos Respublikos oro erdvėje mokėjimo ir naudojimo tvarkos aprašas, Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklės, papildomi reikalavimai ir nuostatos įtvirtinamos kituose specialiuose dokumentuose, tokiuose kaip - Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos specialistų licencijavimo nuostatai, Mokymo įstaigų, rengiančių ir perkvalifikuojančių civilinės aviacijos specialistus, akreditavimo nuostatai, Skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo tvarkos aprašas, Civilinės aviacijos vežėjo pažymėjimo išdavimo tvarkos aprašas.

Tuo tarpu pagrindiniai keleivių pervežimą vandens transportu reguliuojantys teisės aktai gali būti skiriama į reglamentuojančius pervežimą jūromis ir į reglamentuojančius pervežimą vidaus vandenimis. Jūrų transportą ir keleivių pervežimą juo apibrėžiantys teisės aktai daugiausia dėmesio skiria saugumui ir bendrajai tvarkai, pavyzdžiui - LR saugios laivybos įstatymas, Keleivinių laivų saugaus plaukiojimo taisyklės. Kiti teisės aktai, susiję su vandens transportu reglamentuoja techninius reikalavimus laivams, specialiuosius reikalavimus įmonėms, susijusioms su jūrų uosto aptarnavimu ir veikla, nustato taisykles, taikomas laivybai, jūrininkų mokymams ir registravimui bei kitas panašias taisykles. Kadangi Lietuvoje keleivinio pervežimo vidaus vandenimis veikla praktiškai neegzistuoja, šioje srityje galima apžvelgti tik pramoginės veiklos nuostatus reglamentuojančius teisės aktus. Pagrindinis vidaus vandenų transportą reglamentuojantis teisės aktas yra LR vidaus vandenų transporto kodeksas. Kiti svarbūs dokumentai šioje srityje - Vidaus vandenų kelių eksploatavimo taisyklės, Vidaus vandenų laivybos taisyklės, LR vidaus vandenų uostų ir prieplaukų steigimo ir registravimo nuostatai, likusi dalis dokumentų įtvirtina priemonių, skirtų laivybai, techninius reikalavimus, specialistų rengimo tvarką, laivų registravimo tvarkas ir kitus panašius aspektus, todėl nėra tokie reikšmingi nagrinėjamai temai. Pastebėtina, kad yra

specialūs dokumentų rinkiniai, skirti Klaipėdos jūrų uosto ir Šventosios jūrų uosto veiklos reglamentavimui.

Apibendrinant apžvelgtus dokumentus, galima pastebėti, kad visa transporto sistema yra reguliuojama vienos svarbiausios institucijos – Susisiekimo ministerijos, kurios atsakomybė apima svarbiausių transporto sektoriaus sričių reglamentavimą – leidžiami kodeksai, kuriami įstatymai, Ministro įsakymai, kuriais įgyvendinamos transporto politikos nuostatos, įtvirtinamos ES teisės aktuose įtvirtintos nuostatos. Tuo tarpu atskiroms transporto šakoms reglamentuoti skiriami teisės aktai – labai įvairūs ir gali būti suskirstyti į reglamentuojančius bendrą sektorių veiklą, įtvirtinančius techninius, procedūrinius ir kitokius panašius reikalavimus taikomus transporto priemonėms, jų registravimui, specialistų rengimui bei į teisės aktus, kuriuose įtvirtinami nuostatai, taikomi svarbiausių objektų (oro uosto, jūrų uosto ir kitų) veiklai.

2.2. ES teisės aktai ir dokumentai, taikomi transporto politikos srityje

Kalbant apie svarbiausius dokumentus, taikomus transporto politikoje, svarbu nustatyti ir pačius ES transporto politikos tikslus, kurie ir yra įgyvendinami per kuriamas direktyvas bei reglamentus. ES transporto politikoje išskiriami šie trys pagrindiniai tikslai:

1. Europos Sąjungos, kaip vieningos transporto rinkos, vietos užtikrinimas pasaulinėje rinkoje;
2. Valstybių narių tarpusavio santykių transporto srityje koordinavimas;
3. Užtikrinti transporto politikos įgyvendinimą ir taikymą šalyse narėse⁴².

Minėti tikslai įgyvendinami per konkrečių sričių reglamentavimą, skiriant didesnę dėmesį tomis, kurių skirtumai ryškesni įvairiose valstybėse narėse arba sritims, kuriose daromi pokyčiai susiję su svarbiomis Europos ar pasaulio problemomis (saugumas, ekologija ir kitomis).

Pirmasis ES dokumentas, kuriame paminėta bendra transporto politika buvo 1957 m. Romos sutartis⁴³, kuria ir buvo įsteigta pati Europos Bendrija. Minėtos sutarties 70 – 80 straipsniuose įtvirtinti transporto politikos pagrindai. Svarbiausias straipsnis – 71 – jame nustatomos vieningos transporto politikos kūrimo gairės ir apibrėžiama aukščiausio ES valdymo organo – Europos Tarybos kompetencija: „<...> siekdama įgyvendinti 70 straipsnį ir atsižvelgdama į transporto ypatumus, Taryba, 251 straipsnyje nurodyta tvarka ir pasikonsultavusi su Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu bei Regionų komitetu, nustato: a) bendras taisykles, taikomas tarptautiniam

⁴² Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.11.

⁴³ 1957 m. Europos Bendrijos steigimo (Romos) sutartis, suvestinė redakcija, autentiškas vertimas, 1997, Nr. 11997E. [interaktyvus][žiūrėta 2013m. sausio 3 d.]. <http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=9224>

transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją; b) sąlygas, kuriomis valstybėje narėje neįsisteigę vežėjai gali joje teikti transporto paslaugas; c) priemonės transporto saugumui gerinti; d) kitas atitinkamas nuostatas⁴⁴. Pastebėtina, kad papildomai kituose straipsniuose aptariamas mokesčių ir pervežimo kainų klausimas, kuris tebėra aktualus ir šiomis dienomis. Taigi, iš paties pirmo dokumento kilusi vieningos transporto sistemos strategija tebėra įgyvendinama.

Nuo Europos Bendrijos įsteigimo transporto politika buvo įgyvendinama per įvairius dokumentus, šalims narėms pasirašant jų nuostatas siekta įgyvendinti nustatytus tikslus. Tačiau, galima pastebėti, kad nuolat besikeičiančioje Europoje tuo metu nebuvo skiriamas pakankamas dėmesys transportui ir konkrečių veiksmų sulaukta gerokai vėliau. Vienas iš pavyzdžių – svarbus ES transporto politikos dokumentas – Baltoji knyga, kuri pirmą kartą buvo priimta 1992 metais, o naujausia redakcija – 2011 metais⁴⁵. Svarbiausias naujausioje dokumento redakcijoje numatytas transporto politikos tikslas – pasiekti didesnę judėjimą, augantį transporto sektorių ir sumažinti taršos rodiklius. Taip pat minėtinos ir Europos Komisijos leidžiamos Žaliosios knygos: 2009 m. Žalioji knyga „TEN-T politikos peržiūra. Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“⁴⁶, 1995 m. Žalioji knyga viešojo transporto poreikių įgyvendinimui „Piliečių „tinklas“ – viešojo transporto potencialo įgyvendinimas Europoje“⁴⁷ (angl. *"The citizen's network - Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe"*). 1995 m. dokumento svarbiausias tikslas – įgyvendinti atraktyvaus ir dažnai naudojamo viešojo transporto sistemą, pirmoje vietoje iškeliant visuomenės poreikius. Tuo tarpu antroje Žaliojoje knygoje visas dėmesys skiriamas Transeuropinio transporto tinklo kūrimo problemos spręsti. Kadangi minėtas transeuropinis transporto tinklas kurti buvo pradėtas dar 1996 m., nuolat tobulinimas, kuriant specialius dokumentus, priimant sprendimus ir siekiant ilgalaikėje perspektyvoje užtikrinti kiek įmanoma efektyvesnę ir patogesnę susisiekimą tarp Europos Sąjungos šalių, taip ne tik kuriant stabilią ekonominę situaciją, bet ir užtikrinant darbo vietų kūrimą.

⁴⁴ 1957 m. Europos Bendrijos steigimo (Romos) sutartis.

⁴⁵ Europos Komisijos Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ [interaktyvus]. Briuselis, 2011 [žiūrėta 2013 m. sausio 3 d.]. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:LT:PDF>>

⁴⁶ Europos Komisijos Žalioji knyga „TEN-T politikos peržiūra. Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“ [interaktyvus]. Briuselis, 2009 [žiūrėta 2013 m. sausio 3 d.]. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:LT:PDF>>

⁴⁷ Europos Komisijos Žalioji knyga „Piliečių „tinklas“ – viešojo transporto potencialo įgyvendinimas Europoje“ [interaktyvus]. Briuselis, 1995 [žiūrėta 2013 m. sausio 3 d.]. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1995:0601:FIN:EN:PDF>>

Iš reglamentuojamų sričių, daugiausia dėmesio skiriama pervežimui keliams, nes tai – dažniausiai naudojamo keleivinio transporto rūšis. Svarbiausi minėtini ES ir tarptautiniai dokumentai, kuriuose įtvirtinama keleivių vežimo keliais politikos nuostatos - 2009 m. ET Reglamentas, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles bei 2009 m. ET Reglamentas dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių. Svarbesni tarptautiniai dokumentai - Susitarimas dėl tarptautinio nemaršrutinio keleivių vežimo tarp miestinių ir miesto autobusais bei Lietuvos ir kitų valstybių dvišalės ar trišalės sutartys, kuriose įtvirtinamos keleivių ir krovinių pervežimo keliais sąlygos ir taisyklės, pavyzdžiui – LR Vyriausybės ir Uzbekistano Respublikos Vyriausybės susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais.

Kitos srities – geležinkelių transporto reglamentavime, svarbesni tarptautiniai susitarimai, reglamentuojantys tarptautinius vežimus geležinkeliais - Tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais susitarimas, Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis, juose apibrėžiama ne tik bendrieji reikalavimai, tokie kaip kelionės dokumentai, rinkliavos už kelionę, bagažas, bet taip pat aptariama ir keleivių teisės, vežėjų atsakomybė ir kitos panašios temos.

Tuo tarpu ES teisės dokumentai, kuriuose įtvirtintos nuostatos, susijusios su keleivių pervežimo geležinkeliais sritimi, skiriami į tris grupes, pagal tai, kada buvo priimti. Pirmoje grupėje – penkios 2001 metais priimtose Europos Tarybos (toliau – ET) direktyvos, kuriose didžiausias dėmesys skiriamas geležinkelių veiklos plėtrai. Antroje grupėje – 2004 metais priimtose ET direktyvos, kuriomis keičiami anksčiau išleisti dokumentai, siekiant vystyti geležinkelių transporto plėtrą, gerinti tarptautinio susisiekimo sąlygas. Trečioje grupėje – dokumentai, kuriais siekiama tiksliau apibrėžti vežėjų ir keleivių teises ir pareigas, suvienodinant valstybėse galiojančią praktiką.

2.3. Europos Sąjungos dokumentų nuostatų įgyvendinimas Lietuvoje

Transporto politikoje, kaip jau minėta, išskiriami etapai, vienas iš jų – planavimas. Atliekant planavimą, pasirenkama strategija, nustatomi laikotarpiai jos įgyvendinimui ir siekiamų rezultatų gavimui. Lietuvoje strateginį transporto politikos planavimą atlieka Susisiekimo ministerija, kurios kuriamą transporto politikos planavimo sistemą sudaro: planavimo dokumentai (gali būti skiriami trumpalaikiai, ilgalaikiai ir vidutinės trukmės), institucijos, parengiančios nustatytas priemones bei nustatomi terminai, priklausomai nuo kuriamos strategijos gali būti nustatomi atskirų etapų

įgyvendinimo terminai, priemonių sukūrimo ir panaudojimo terminai ir kiti⁴⁸. Politikos formavimo etapo metu, kuomet ieškoma tinkamiausių ir efektyviausių problemos sprendimo būdų, veikiančių vidaus ir išorės veiksnių visuma ir nulemia politikos įgyvendinimo sėkmingumą. Šie veiksniai – tai:

- Politikos tikslų ir uždavinių formulavimo tikslumas ir aiškumas;
- Tinkamai pasirinkta priežastinė teorija;
- Teisinė – institucinė įgyvendinimo, koordinavimo, priežiūros ir atskaitomybės struktūra⁴⁹.

Galima pastebėti, kad politikos formavimo metu svarbu ne tik siekti bendro problemos supratimo ir būdų, kurie tiktų visiems interesų turėtojams, tačiau taip pat svarbu atsižvelgti ir į ankstesnes praktikas, kitų valstybių pavyzdžius, kuriuose buvo naudojamos skirtingos praktikos ir palyginti jų gautus rezultatus, tačiau taip pat ir nuo to, kaip veiks institucijos, atsakingos už sprendimų įgyvendinimą, kiek bus skiriama dėmesio ne tik tiesioginiam uždavinių įgyvendinimui, bet ir grįžtamojo ryšio įvertinimui, sprendimų koregavimui ir nuolatinei įgyvendinimo kontrolei.

Keleivinio transporto politikos įgyvendinimas – šio tiriamojo darbo objektas, todėl svarbu jį apibrėžti, kad toliau tyrime būtų naudojamas tinkamas supratimas. Populiarus viešosios politikos įgyvendinimo apibrėžimas, nustatytas žinomų mokslininkų V.Meter ir V.Horn, kurį taip pat naudosime ir šiame darbe – „politikos įgyvendinimas, tai – viešų ar privačių veikėjų (ir jų grupių) veiksmai, kuriais siekiama tikslų, iškeltų anksčiau priimtuose politikos sprendimuose“⁵⁰. Jau pats apibrėžimas suponuoja, kad problemos nustatymas, planavimo metu kuriami dokumentai ir vėliau priimti sprendimai bei politikos įgyvendinimui pasirinktos priemonės – tarpusavyje labai susiję elementai, kurių derinimas tarpusavyje nulemia politikos įgyvendinimo sėkmingumą. Kaip teigia mokslininkai R.Vilpišauskas ir V.Nakrošis, tiriant politikos įgyvendinimo sėkmingumą, pirmiausia reikia nagrinėti aplinkybes ir veiksnius, vykusius tuo metu, kai buvo priimami sprendimai ir jie įgyvendinami, nes būtent šie elementai didžiąja dalimi ir nulemia rezultatų sėkmingumą⁵¹.

Pabrėžtina, kad viena svarbiausių priemonių iš visų Susisiekimo ministerijos priimtų dokumentų - 2005 m. patvirtinta ilgalaikė (iki 2025m.) transporto plėtros strategija (toliau – Ilgalaikė strategija)⁵², kurios įgyvendinimu siekiama užtikrinti subalansuotą transporto sistemos plėtrą. Minėtame dokumente nurodomos tokios svarbiausios bendrosios Lietuvos transporto

⁴⁸ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.15.

⁴⁹ Vilpišauskas, R.; Nakrošis, V., 2003, p. 21.

⁵⁰ Vilpišauskas, R.; Nakrošis, V., 2003, p.18.

⁵¹ Vilpišauskas, R.; Nakrošis, V., 2003, p.19.

⁵² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692 „Dėl Ilgalaikės Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.

politikos kryptys, kurios tam tikrais apibrėžtais etapais bus tobulinamos pagal nustatytas uždavinius ir panaudojant specialias priemones:

1. transporto infrastruktūros plėtra;
2. intermodalinio transporto plėtra;
3. informacinių technologijų ir intelektinių transporto sistemų plėtra;
4. transporto plėtra ir aplinkosauga;
5. eismo saugos gerinimas kelių transporte;
6. transporto infrastruktūros įrenginių, krovinių ir keleivių apsauga;
7. administracinių gebėjimų stiprinimas.

Ilgalaikėje strategijoje taip pat nustatomos Lietuvos transporto sistemos misija ir vizija, kuriose pagrindinis dėmesys skiriamas nepertraukiamo prekių ir asmenų judėjimo užtikrinimui. Minėti uždaviniai ir priemonės suskirstomi į tris laikotarpius – plėtra iki 2006 m., plėtra iki 2013 m. ir plėtra iki 2025 m.

Šiame darbe nagrinėjamos keleivinio transporto politikos problemos ir jos įgyvendinimas, todėl autorė nagrinėjo laikotarpio iki 2013 m. uždavinių įgyvendinimą ir pasitelktų priemonių veiksmingumą. Šalia minėtos Ilgalaikės strategijos svarbu pateikti ir kitą dokumentą – Lietuvos 2007 – 2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategija konvergencijos tikslui įgyvendinti⁵³. Dokumente minima, kad strategijos įgyvendinimui bus pasitelkiamos įvairios priemonės, geriausiai padedančios išspręsti kilusias problemas. Pabrėžtina, kad visas priemones ir pasirinktus strategijų įgyvendinimo būdus galima sugrupuoti į nacionalines iniciatyvas, bendrijos iniciatyvas ir inovacines priemones⁵⁴.

Jau anksčiau darbe minėtame Tarptautinio transporto forumo išleistame dokumente – „Integracija sklandžiam transportui“ (angl. *Integration for seamless transport*)⁵⁵, pasitelkus Anglijos pavyzdį ir remiantis atliktų tyrimų rezultatais, taip pat išskiriamos trumpalaikės, ilgalaikės ir vidutinio laikotarpio trukmės priemonės. Prie trumpalaikių priemonių minimi sprendimai, apjungiantys žemiausius J.Preston vertinimo pakopų modelius – siūloma sutelkti transporto politiką ties kelionių planavimo sistemomis, skirti daugiau dėmesio sveikos gyvensenos ir judėjimo propagavimui ir viešojo transporto kainų vertinimui. Pastebėtina, kad pasitelkus minėtas priemones, viešasis transportas tampa efektyvesnis ir dažniau naudojamas, ypač trumpesnėse kelionėse. Negalima teigti, kad atliekant tyrimą Lietuvoje būtų gauti tokie pat rezultatai vien todėl, kad skiriasi

⁵³ Lietuvos 2007 – 2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategija konvergencijos tikslui įgyvendinti [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. sausio 1 d.].

<http://www.tid.lt/uploads/documents/igyvendinami_projektai/2007_2013_metai/Strategija_2007-03-30.pdf>

⁵⁴ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.49.

⁵⁵ International transport forum, 2012, p.26.

ne tik atstumai ir gyventojų skaičius, bet ir ekonomikos veiksniai, tokie kaip bendra šalies ūkio situacija, nedarbingumo lygis, pramonės centrų išsidėstymas ir kiti. Kaip vidutinės trukmės priemonės siūloma naudoti infrastruktūros tobulinimą, naujų technologijų taikymą viešojo transporto sistemose, kainų privačiame ir viešajame transporte lygių vertinimą. Tuo tarpu ilgalaikėms priemonėms galėtų būti priskiriami platesni transporto politikos elementai, atsižvelgiant į socialinę, ekonominę, aplinkosaugos politiką priimant sprendimus, tarpusavyje derinant kintančių visuomenės poreikių ir nuostatų vertinimą, įtraukiant ne tik šalies valdžią, bet ir atskirų miestų valdžios institucijas ir taip kuriant vieningą transporto sistemą. Ko gero, galima teigti, kad Lietuvoje transporto politikos planai bei strategija taip pat galėtų būti įgyvendinama panašiomis priemonėmis, pasitelkiant ne tik Anglijos, bet ir kitų šalių pavyzdžius ne tik žemiausių integracijos lygių įgyvendinimui, bet ir viršutiniuose etapuose esančioms užduotims įgyvendinti – suderinti savivaldybių planus su Vyriausybės nustatytomis programomis, daugiau dėmesio skirti aplinkosaugai ir gyventojų gerovės ugdymui.

3. Integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas Lietuvoje

Magistrinio darbo pradžioje buvo minėta, kad pagrindinis darbo tikslas – atlikti integruotos transporto politikos įgyvendinimo analizę, todėl svarbu apibrėžti ir pačią sąvoką „įgyvendinimas“ bei aptarti svarbiausius įgyvendinimo modelius, taikomus viešosios politikos sričių tyrimuose. Politikos mokslo atstovai skiria įgyvendinimą kaip procesą ir įgyvendinimą kaip rezultatą bei aiškina šias sąvokas pasitelkdami skirtingus teorinius modelius. Žinomas mokslininkas J.E.Lane pastebi, kad „įgyvendinimo sąvoka apima vertinimą“⁵⁶, kur svarbu atkreipti dėmesį į veikiančius subjektus, bet ir nustatyti politikos tikslus, pasirinktas priemones, o kaip pagrindinę įgyvendinimo analizės užduotį pateikia įgyvendinimo sėkmingumo vertinimą pasitelkiant tiriamąsias vertinimo tyrimo priemones⁵⁷.

Remiantis moksline literatūra, kurioje aptariama viešosios politikos įgyvendinimo vertinimo tematika, galima išskirti tokias tris pagrindines veikas:

- Esamų tikslų išaiškinimas;
- Priežastinis ryšys tarp priemonių ir rezultatų – santykio konstatavimas;
- Santykio tarp tikslų ir rezultatų nustatymas, kuriuo siekiama išsiaiškinti, kiek sėkmingai buvo pasiektas tikslas (įvykdyta politikos dalis ar visa politika kaip visuma)⁵⁸.

Be jau minėtų veiksmų, analizuojant politikos įgyvendinimą taip pat reikia atsižvelgti į nustatytą įgyvendinimo laiką, į tai, kokios organizacijos veikė, nustatant tikslus ir renkantis priemones, kam suteikta atsakomybė įgyvendinimo. Pastebėtina, kad visuma šių veiksmų ir vertinimo metodikų ir padės nustatyti įgyvendinimo kaip proceso vertinimo rezultatus. Tai, koks bus pasirenkamas politikos įgyvendinimo vertinimo modelis, apibrėš, per kokią prizmę bus vertinamas procesas, kam skiriamas didžiausias dėmesys jame ir kokie rezultatų vertinimo metodai bus naudojami. Minėtina, kad yra keletas skirtingų vertinimo metodikų, populiariausios iš jų – įgyvendinimo prilyginimas administravimo sistemos vertinimui, įgyvendinimo vertinimas kaip politikos vadyba, įgyvendinimo vertinimas per evoliucijos sąvoką; struktūrinis įgyvendinimo proceso vertinimas, rezultato vertinimas, perspektyvos vertinimas ir kitos⁵⁹.

Transporto politikos įgyvendinimo Lietuvoje tema nėra nauja, tačiau ji nagrinėjama skirtingais aspektais ir keliamos skirtingos problemos. Pavyzdžiui, kaip pastebi ir mokslininkai

⁵⁶ Lane, J.E. Viešasis sektorius: sąvokos, modeliai ir požiūriai. Vilnius: Margi raštai, 2001, p.145.

⁵⁷ Lane, J.E., 2001, p.146.

⁵⁸ Lane, J.E., 2001, p.146.

⁵⁹ Lane, J.E., 2001, p.152 – 158.

R.Vilpišauskas bei V.Nakrošis, vertindami Lietuvos politikos įgyvendinimą⁶⁰ - silpniausia viso proceso grandis yra problemos analizė, jai skiriama mažiausiai dėmesio, dažnai ji iškeliamą ir bendros praktikos ir remiantis visuomenės nuomone, bei jos analizei dokumentuose užtenka keleto eilučių. Teorinėje dalyje anksčiau jau buvo minėta, kad problemos nustatymas, pasirenkant tinkamą priežastinę teoriją ir ją pagrindžiant hipotezėse numatomas pasekmes, yra viena svarbiausių politikos formavimo dalių, o neišsami problemos analizė gali lemti ne tik netinkamai priimtus sprendimus, bet ir neigiamus įgyvendinimo rezultatus.

Siekiant ištirti šios bei kitų panašių problemų egzistavimą ir buvo atlikta **integruoto transporto politikos įgyvendinimo Lietuvoje ataskaitų bei susijusių dokumentų analizė**. Šiam tyrimui atlikti buvo naudojami *dokumentų analizės ir turinio (content) analizės* metodai - analizuojami įvairūs dokumentai, veiklos ataskaitos, tyrimai ir projektai. Darbe atliekama problemos analizė ir pateikiamas vertinimas remiantis teoriniu pagrindimu, atliktu pirmojoje darbo dalyje.

Atkreipiamas dėmesys, kad pasirinkta vertinimo metodika ir surinkta informacija nesudaro galimybės įvertinti įgyvendinimą kaip procesą ir pateikti atsakymą, ar jis buvo sėkmingas, ar ne. Šią poziciją palaiko ir žinomas viešosios politikos atstovas J.E.Lane, teigdamas, kad negalima patvirtinti politikos įgyvendinimo sėkmingumo turint tik teorinę informaciją, koks būtų rezultatas, jei jis įvyktų. Tai paaiškinama faktu, kad net ir turint aiškų tikslą, ne visada galima nustatyti procesą, kuriuo einama link jo. Tačiau būtent proceso metu veikiančios aplinkybės gali sudaryti sąlygas politikos neįgyvendinimui, kuomet atsiranda didelis atotrūkis tarp nustatytų tikslų ir veikimo, kuriuo siekiami tie tikslai⁶¹. Dėl minėto paaiškinimo darbo praktinėje dalyje, nagrinėjant politikos įgyvendinimą atskirose politikos srityse, apžvelgiama, kokie nustatyti tikslai, kokios buvo pasirinktos priemonės ir tuomet, analizuojant įvairių organizacijų veiklos ataskaitas, ieškota faktų apie pasiektą rezultatą. Kadangi Lietuvoje plačiausiai naudojama keleivinio transporto sritis – kelių transportas, jos nagrinėjimui skirtas didžiausias dėmesys ir pateikiama pilna integracijos pakopų vertinimo analizė. Oro, vandens bei geležinkelių transporto sričių analizė atlikta pateikiant informaciją, kuri yra taikoma tik šioms sritims, nes egzistuoja daug bendrų keleivinio transporto politikos priemonių, kurios aptariamos vertinant integruoto kelių transporto įgyvendinimą. Analizuojant integruotos kelių transporto politikos įgyvendinimą, gauta informacija susisteminta ir svarbiausios pastabos pateikiamos lentelėje – priede prie baigiamojo darbo (priedas Nr.2).

⁶⁰ Vilpišauskas, R.; Nakrošis, V., 2003, p.33.

⁶¹ Lane, J.E., 2001, p.159.

Grįžtant prie integruotos keleivinio transporto politikos kaip viešosios politikos įgyvendinimo vertinimo, galima pastebėti, kad LR Vyriausybė 2003 m. priėmė nutarimą „Dėl sprendimų projektų poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“, kuris 2012 m. Buvo pakeistas ir patvirtinta nauja metodika su išplėstinio poveikio vertinimo privalomumu. Šio nutarimo 7 punkte numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas apibrėžiamas kaip „projekto rengimo proceso etapas, kurio metu surenkama ir analizuojama informacija ir jos pagrindu metodikoje nustatyta tvarka įvertinamas rengiamo projekto įgyvendinimo galimas teigiamas ir (ar) neigiamas ilgalaikis ir (ar) trumpalaikis poveikis“⁶². Minėta vertinimo metodika susideda iš klausimyno, kuris sudarytas iš atskiroms sritims nustatytų klausimų – pirmiausia siūloma įvertinti pačią sritį, jos naujumą, ištirtumą, problemas; toliau pateikiami klausimai per kuriuos analizuojamas poveikis valstybės finansams, trečia sritis – poveikis valstybės ar savivaldybės institucijų naštai, ekonominei šalies situacijai, poveikis socialinei aplinkai, poveikis viešojo valdymo sistemai, poveikis aplinkai, regionų plėtrai, teisinei sistemai bei kriminogeninei situacijai. Iš esmės pati vertinimo metodika – panaši, kaip ir J.Preston politikos integruotumo lygio lentelė, politikos įgyvendinimas vertinamas panaudojant vadinamą rezultatų vertinimą „iš apačios į viršų“ (angl. *bottom-up*)⁶³, tačiau siekiant vienodo visų valstybėje vykdomos politikos sričių įgyvendinimo vertinimo, išskiriamos dalys bei gautų rezultatų jose vertinimui nustatyti taikomi klausimai.

3.1. Kelių transporto politikos vertinimas

Kaip jau buvo minėta, keleivinės kelių transporto priemonės yra tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusai, vietinio – miesto ir jo aplinkinių priemiesčių reguliaraus susisiekimo autobusai ir troleibusai, lengvieji automobiliai taksi ir maršrutiniai taksi. Analizuojant politikos priemonių įgyvendinimą keleivinio kelių transporto srityje, ir bus apžvelgiami sprendimai, susiję su šiuo keleiviniu transportu, tyrimai, atlikti šiame sektoriuje bei siekiama išsiaiškinti gautų rezultatų sėkmingumą.

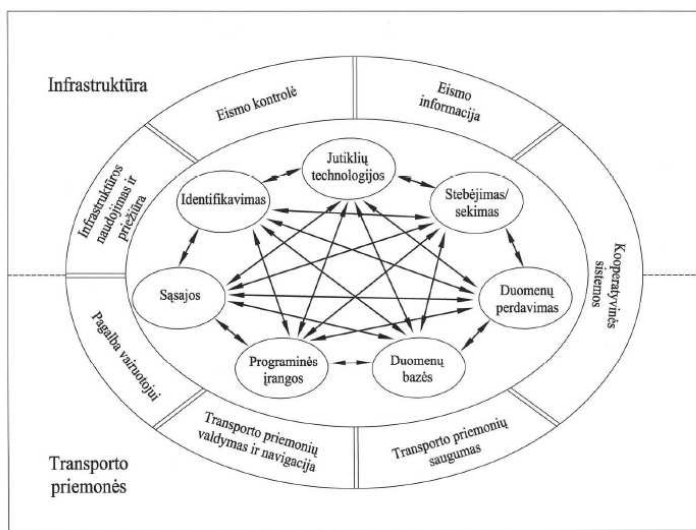
Pasitelkus integruotos politikos lygius pagal J.Preston, pirmiausia vertinama žemiausia „pakopa“ – **integruotos viešojo transporto informacinės sistemos buvimas**. Aptariant integruoto keleivinio transporto politikos įgyvendinimą informacinių sistemų tobulinimo kontekste, verta pastebėti, kad pats įgyvendinimas čia galėtų būti vertinamas ne remiantis bendra sistema „iš viršaus į apačią“, t.y. aptariant Europos Sąjungos teisės aktų įgyvendinimą, perkėlimą į valstybės teisės

⁶² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. spalio 16 d. nutarimas Nr.1276 „Dėl sprendimų projektų poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2012, Nr. 124-6234.

⁶³ Vilpišauskas, R.; Nakrošis, V., 2003, p.19

aktus ir tuomet įgyvendinant savivaldybių bei apskričių dokumentais, o naudojant klasikinį „lokalizuoto įgyvendinimo struktūros“ modelį⁶⁴, nes čia svarbiausias vaidmuo tenka atskiroms organizacijoms, kurios pačios arba jų padaliniai, joms pavaldžios institucijos yra atsakingos už konkrečios politikos srities įgyvendinimą, šiuo atveju – už informacinių sistemų taikymą. Analizuojamu atveju, didžiausią dalį veiksmų atlieka ir priemonės įgyvendina Susisiekimo ministerija bei šalia jos veikiančios institucijos, todėl įgyvendinimas vertinamas apžvelgiant minėtos institucijos atliktus tyrimus bei pateiktas priemonių įgyvendinimo ataskaitas.

Šioje vietoje minėtinos intelektinės (pažangios) transporto sistemos (toliau sutrumpintai – ITS), kurios šiandien tampa vis populiarsnės visoje Europos Sąjungoje, tačiau Lietuvoje tai yra pakankamai naujas dalykas. ITS apima visas transporto sritis (vaizduojama 8 paveiksle), tačiau viena iš svarbiausių sričių – šalys skatinamos diegti ITS, skirtas užtikrinti šiuolaikišką ir efektyvų keleivinio transporto informacijos platinimą⁶⁵. Iš vaizduojamų ITS sąsajų galima matyti, kad informacinė sistema svarbi tiek infrastruktūros pusėje, kur norima pateikti eismui, jo saugumui ir kontrolei svarbią informaciją, tiek transporto priemonių pusėje, kur norima užtikrinti pagalbą vairuotojams, keleivinio transporto atveju – keleiviams.



8 pav. ITS komponentų sąsajos (Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas, prieiga per internetą: http://db1.stat.gov.lt/statbank/Graphics/MakeGraph.asp?menu=y&pxfile=5159.px&gr_type=1&PLanguage=0)

Vertinant Europos Sąjungos dokumentuose nustatytas normas, susijusias su integruota keleivinio kelių transporto sistemos informacijos plėtra, galima pastebėti, kad dokumentuose įtvirtinami svarbiausi reikalavimai - užkrinti tokios informacijos, kaip tvarkaraščiai, realaus laiko

⁶⁴ Parsons, W., 2001, p.433.

⁶⁵ Intelektinių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studijos galutinė ataskaita [interaktyvus]. Vilnius, 2011, p.15 [žiūrėta 2013 m. sausio 1 d.].
http://www.transp.lt/lt/teisine_informacija/tyrimai_ir_analizes_del_numatomo_teisinio_reguliuavimo

informacija, informacija apie teikiamas paslaugas bei bilietus, teikimą keleiviams ir agentūrai, kuri rūpinasi informacijos susisteminimu ir teikimu keleiviams. Vienas iš ateities planų Europos Komisijos darbotvarkėje yra siekis standartizuoti ne tik pateikiamą informaciją, jos formatą, bet ir kiek įmanoma sumažinti laiko sąnaudas, skirtas šios informacijos apdorojimui ir valdymui⁶⁶.

Kaip jau minėta, vertinant Lietuvos valstybės valdymo institucijų priimtus teisės aktus bei patvirtintus dokumentus transporto srityje, svarbiausiu dokumentu galėtų būti laikoma Ilgalaikė transporto sistemos plėtros strategija, kurioje įtvirtintos svarbiausios informacinės keleivinio kelių transporto sistemos kūrimo ir tobulinimo priemonės, taip pat taikomos ir kitoms transporto rūšims, – „sukurti ir įdiegti transporto tinklo eismo ir naudotojų informacijos valdymo bei kontrolės sistemą siekiant optimizuoti infrastruktūros naudojimą; parengti transporto sistemos valdymo ir atskirų transporto šakų informacinių technologijų bei telekomunikacijų struktūros pertvarkymo, taip pat intelektinių transporto sistemų plėtros, integruojant Lietuvos transporto sistemą į ES transporto informacinių technologijų ir telekomunikacijų sistemas, programą; sukurti geležinkelių, kelių, vandens ir oro transporto informacines infrastruktūras; parengti būtinas juridines, metodologines ir organizacines priemones informacinės infrastruktūros kūrimo veiklai koordinuoti; nuolat diegti intelektines saugaus eismo sistemas didžiuosiuose miestuose; mobilių komunikacijų pagrindu sukurti efektyvią transporto registravimo ir sekimo sistemą ir su transportu susijusios viešosios informacijos mobilių portalą“⁶⁷.

Pastebėtina, kad informacinių sistemų kūrimas ir tobulinimas apima ne tik informacijos apie viešojo transporto maršrutus, grafikus, pateikimą keleiviams, bet ir tų sistemų tinkamo funkcionavimo ir efektyvesnio valdymo kūrimą. Svarbu paminėti, kad šios priemonės, įtvirtintos Ilgalaikėje strategijoje, skiriasi priklausomai nuo įgyvendinimo laikotarpio (skirtumai pateikiami lentelėje, darbo priede Nr.1), šiuo atveju analizuojamos priemonės, turėjusios būti įgyvendintomis, iki 2013 m. Dokumente pažymima, kad iki 2013 metų kelių transporto srityje buvo numatoma diegti informacines sistemas, informuojančias apie eismo sąlygas, eismo sutrikimus, taikomas eismo valdymo priemones, automobilių statymo galimybes, viešojo transporto teikiamas paslaugas, pakelės infrastruktūrą; didžiuosiuose Lietuvos miestuose diegti modernias koordinuoto automatinio eismo valdymo sistemas, reaguojančias į eismo pokyčius.

Taigi, vertinant per minėtų ITS sistemų įgyvendinimo prizmę, galima pastebėti, kad daugiausiai ITS projektų – daugiau nei 20 - buvo įgyvendinta kelių transporte, bet didžiausias

⁶⁶ Vilniaus savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“ projektai [interaktyvus][žiūrėta 2013 m. sausio 4 d.] <<http://www.vilniustransport.lt/lt/pages/view/?id=174>>

⁶⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

finansavimas buvo skirtas geležinkelių transporto projektams - virš 290 mln.Lt⁶⁸. Kelių transporto srityje svarbiausi per paskutinius keletą metų planuoti įgyvendinti projektai - valstybinės reikšmės kelių eismo informacinės sistemos plėtra ir eismo valdymo priemonių diegimas (Lietuvos automobilių kelių direkcijos atsakomybėje esantis projektas, planuotas įgyvendinti iki 2012 m. pabaigos), Susisiekimo ministerijos planuose įrašytas „Viešojo transporto kelionės duomenų informacinės sistemos“ projektas“ (planuotas įgyvendinti iki 2012 m. pabaigos)⁶⁹. Tačiau Lietuvos automobilių kelių direkcijos pateikiamoje 2012 m. ataskaitoje pažymima, kad buvo įgyvendintos dvi priemonės – kelių oro sąlygų informacinės sistemos ir stacionarių automatinių greičio matuoklių sistemos pajėgumų užtikrinimas bei eismo informacinės sistemos, greičio valdymo ir perspėjimo elektroniniais kelio ženklais sistemos plėtra (numatytas lygis)⁷⁰, o abiejų priemonių įgyvendinimas vertinamas daugiau nei 100 proc. Tuo tarpu „Viešojo transporto kelionės duomenų informacinės sistemos“ projekto įgyvendinimas dar nėra galutinai įvertintinas, nes baigiamojo darbo rengimo metu iki 2013 m. kovo mėn. Susisiekimo ministerija dar nebuvo pateikusi veiklos ataskaitos už 2012 m. Pateiktoje 2011 m. veiklos ataskaitoje buvo pažymima, kad visos tęstinės priemonės įgyvendinamos sėkmingai, aptariama kitos įgyvendintinos priemonės, kurios buvo vienaip taikomos, analizuojamos ir dalis jų įvykdytą, o dalies vykdymas nutrauktas⁷¹. Pastebėtina, kad dažniausios priemonių neįvykdymo priežastys – finansavimo nutraukimas, o įgyvendinimas vykdomas priimant specialius dokumentus bei kuriant darbo grupes, atsakingas už vienos ar kitos priemonės įgyvendinimą.

Apibendrinant tai, kas pasakyta, galima pastebėti, kad viešojo kelių transporto informacinė sistema – integruojama sritis, kurioje yra vykdomi Ilgalaikėje strategijoje bei ES dokumentuose numatyti uždaviniai, tačiau įgyvendinimas dažnai pateikiamas tik per užduočių atlikimo/neatlikimo rezultata, nėra vertinama kontrolė ar gauti rezultatai, pateikiamos specialios išvados.

Kaip jau minėta anksčiau, Ilgalaikėje strategijoje numatyta transporto sistemos misija – „užtikrinti nepertraukiamą visuomenės narių mobilumą ir prekių transportavimą palaikant dinamišką šalies ūkio plėtrą, didinti Lietuvos ir išsiplėtusios ES konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose⁷²“. Kadangi šiandien, tobulėjant technologijoms, augant mobilumui ir atsirandant vis didesniems stabilios ekonomikos kūrimo iššūkiams, užtikrinti nuolatinės pajamas

⁶⁸ Intelektinių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studijos galutinė ataskaita, 2011, p.21.

⁶⁹ Intelektinių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studijos galutinė ataskaita, 2011, p.21.

⁷⁰ Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2012 m. veiklos ataskaita [interaktyvus]. Vilnius, 2013, p.18 [žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.]. <http://www.lra.lt/files/veiklos_ataskaita_2012.pdf>

⁷¹ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 metų veiklos ataskaita [interaktyvus][žiūrėta 2013 m. vasario 28d.]. Prieiga per internetą:< http://www.transp.lt/files/uploads//SM%202011%20%20ATASKAITA%20LRV_.pdf>

⁷² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

nieko nekeičiant verslo modelyje yra labai sudėtinga, naujų paslaugų kūrimas bei esamų paslaugų kokybės užtikrinimas tampa viena iš pagrindinių priemonių pasiekti geresnius rezultatus.

Taigi, keleivinio **kelių transporto paslaugų integravimo** analizę galima pradėti nuo Ilgalaikėje strategijoje minimo vieno iš svarbiausių tikslų – „pasiekti ES valstybių senbuvų transporto paslaugų kokybės ir techninių parametrų lygį“⁷³. Šis tikslas nurodo, kad Lietuvoje egzistuojančių paslaugų lygis turi vystomas ir siekiama pažengusių valstybių narių transporto paslaugų lygio. Kaip jau minėta, politikos įgyvendinimas priklauso nuo iškelto tikslo, pasirinktų priemonių ir gauto rezultato vertinimo⁷⁴, todėl toliau aptariama politikos įgyvendinimo procese dalyvaujančių organizacijų pasirinktos priemonės ir pateikiami jų vykdymo rezultatai.

Nagrinęjant keleivinio kelių transporto paslaugų integravimą, svarbu paminėti Europos parlamento ir Tarybos 2007 m. spalio 23 d. reglamentą Nr. 1370/2007⁷⁵ (toliau – Reglamentas) dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų, kuriame įtvirtinamos valstybės valdymo organų bei institucijų veiklos galimybės nustatant minėtų paslaugų teikimo tvarką ir pobūdį, jų turimų įgalinimų panaudojimas siekiant kokybiškesnių paslaugų bei užtikrinant jų pasiūlą bei nustatant keleiviams prieinamą kainą. Reglamente nustatoma viešųjų paslaugų teikimo tvarka, operatorių pasirinkimas, galimybės teikti keleivinio transporto paslaugas įmonėms, nustatomi reikalavimai šių paslaugų sutartims ir aptariamos kiti panašūs klausimai. Taip pat Reglamente pastebima, kad šiuo metu yra ribota galimybė teikti privačias - komercines paslaugas keleiviniam transportui ir valstybės narės skatinamos panaudoti specialias priemones, padedančias užtikrinti, kad teikiamų paslaugų pasiūla patenkintų egzistuojančius poreikius – „išimtinių teisių suteikimą viešųjų paslaugų operatoriams, finansinių kompensacijų mokėjimą viešųjų paslaugų operatoriams, visiems operatoriams taikomų viešųjų transporto paslaugų teikimo bendrųjų taisyklių nustatymą“⁷⁶. Šiuo metu Lietuvoje galiojantis Transporto lengvatų įstatymas įtvirtina galimybes vežėjams gauti lengvatas pagal su jais sudaromas sutartis su valstybės ar savivaldybių institucijomis. Taip pat, anksčiau minėto Reglamento nuostatos perkeliamos į Ilgalaikę strategiją, dar iki 2013 m. nustatant įgyvendintiną tikslą - „plėtoti viešojo keleivinio transporto paslaugų rinką pagal reguliuojamos konkurencijos modelį, labiau subalansuoti paklausos ir pasiūlos santykį šioje rinkoje. Savivaldybėms, atstovaujant gyventojų interesams, pagal miesto ar rajono biudžeto galimybes

⁷³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

⁷⁴ Lane, J.E. Viešasis sektorius: sąvokos, modeliai ir požiūriai. Vilnius: Margi raštai, 2001, p.161.

⁷⁵ Europos Parlamento ir Tarybos 2007 m. spalio 23 d. Reglamentas Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus Nr. 1191/69 ir Nr. 1107/70. [2007] OL L315/1.

⁷⁶ Europos Parlamento ir Tarybos 2007 m. spalio 23 d. Reglamentas Nr. 1370/2007.

tikslinga suformuoti ir nuolat atnaujinti maršrutinio transporto tinklus, nustatyti paslaugų apimtį ir kokybės lygį, kad būtų tenkinami kintantys šalies gyventojų susisiekimo poreikiai⁷⁷.

Keleivinio transporto paslaugų tobulinimas ir kokybės gerinimas didele dalimi priklauso ir nuo kitų keleivinio transporto sričių gerinimo, pavyzdžiui – infrastruktūros plėtros, kainų politikos. Kaip viena iš priemonių užtikrinant transporto paslaugų plėtrą gali būti paminėta transporto sistemos informacinė struktūra, kurios tinkamas įgyvendinimas sudaro galimybes Lietuvai „įsijungti į Europos transporto paslaugų rinką“⁷⁸. Taip pat, įgyvendinant keleivinio transporto paslaugų plėtrą, svarbu įvertinti ir administracinę sistemą, susijusių institucijų turimus įgalinimus, todėl kaip dar viena svarbi kryptis turėtų būti apibrėžiamas siekis „sukurti skaidrią teisinę bazę, tobulesnę už dabartinę, leidžiančią modernizuoti ir plėtoti viešąjį keleivinį transportą, plačiau taikyti rinkos ekonomikos elementus, pasitelkti privatų kapitalą ir pagerinti teikiamų paslaugų kokybę. Pirmiausia būtina užtikrinti laisvą ir skaidrų operatorių, kurie gali teikti labai geros kokybės paslaugas ir kurių reputacija bei finansinis pajėgumas atitinka nustatytus reikalavimus, patekimą į šią rinką“⁷⁹. Taigi, žinodami tikslus, susijusius su keleivinio transporto paslaugų sferos plėtra ir integravimu, galime nustatyti priemones, kurios buvo taikytos.

Vienas iš vykdytų projektų – savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“ dalyvavimas projekte CAPRICE (angl. *CAPitals Regions Integrating Collective transport for increased energy Efficiency*), kuriame viena pagrindinių temų buvo naujų keleivinio transporto paslaugų kūrimas⁸⁰, taip pat didelis dėmesys skiriamas ne tik valstybės, bet ir privačių operatorių veiklos reguliavimui, baudų skyrimui, veiklos sąnaudų mažinimui ir kitoms sritims. Pastebėtina, kad šiame projekte dalyvavimo tik Vilniaus savivaldybės įmonė, tačiau perimta gera praktika ir tobulintinų sričių nustatymas naudingas visam šalies keleivinio transporto sektoriui.

Kitas panašus projektas - Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos iniciatyva, parengta naujų paslaugų - kombinuotų keleivių kelionių skatinimo, diegiant „*PARK&RIDE*“, „*BIKE&RIDE*“ ir kitas koncepcijas tyrimo studija⁸¹, o iniciatyvos tyrimo išvadose pateikiama nuomonė, kad reikalinga atlikti išsamią analizę įvertinant tokios koncepcijos poreikį, paruošti specialiuosius planus įgyvendinimui ir, pasirinkus bandomąjį ruožą, atlikti įgyvendinimo rezultatų

⁷⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

⁷⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

⁷⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

⁸⁰ CAPitals Regions Integrating Collective transport for increased energy Efficiency [interaktyvus]. A Decision Maker's Guide: a wealth of experience, simplified choices [žiūrėta 2013 kovo 1 d.].

<<http://www.vilniustransport.lt/uploads/docs/guide2012.pdf>>

⁸¹ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2012 m. tyrimas „Kombinuotos keleivių kelionių skatinimo, diegiant Park&Ride, Bike&Ride ir kitas koncepcijas“ [interaktyvus][žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.].

<http://www.transp.lt/lt/teisine_informacija/tyrimai_ir_analizes_del_numatomo_teisinio_reguliavimo>

tyrimą, o tik po to taikyti paslaugą plačiau. 2011 m. Susisiekimo ministerijos ataskaitoje pateikiama informacija, kad buvo įvertinta galimybė „atlikti studiją ir jos pagrindu parengti reikiamų teisės aktų dėl automobilių ir dviračių stovėjimo aikštelių, skirtų kelionei tęsti viešuoju transportu, tinklo sukūrimo Lietuvoje, skatinant gerosios užsienio praktikos pritaikymą, projektus“, tačiau taip pat pažymima, kad dėl sumažinto finansavimo, studija nebuvo atlikta, tačiau projekto plėtojimas ir visuomenės švietimas šiuo klausimu buvo vykdomas kitomis priemonėmis – organizuoti pristatymai, parengti informaciniai raštai dėl programos įgyvendinimo.

Pastebėtina, kad įgyvendinant sistemą tikimasi sumažinti automobilių spūstis, užtikrinti gyventojų judėjimo augimą, skatinti sveikatingumą bei keisti gyventojų įpročius iš naudojimosi automobiliu į naudojimąsi dviračiu bei viešuoju transportu. Sistema dar nėra įdiegta, tačiau jos įgyvendinimo rezultatų prognozė – teigiamai nuteikianti: „įvertinus tai, kad kombinuotų kelionių sistema leistų perimti didžiąją dalį keleivių viešajam transportui, galima teigti, kad šio sektoriaus pajamos didės atnešdamos ekonominę naudą savivaldos institucijoms“⁸².

Šalia paslaugų integravimo minėtinas ir infrastruktūros gerinimas, kuriam, pagal Susisiekimo ministerijos duomenis, per paskutinius keletą metų buvo skiriamos didžiausios investicijos. 2012 metais Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos daugiausia buvo naudojamos saugiam eismui užtikrinti, efektyviai kelių ir tiltų priežiūrai, keliams ir jų statiniams rekonstruoti, modernizuoti ir remontuoti. 2012 m. Lietuvos kelių tinklui plėtoti ir saugaus eismo priemonėms diegti skirta 1057,3 mln. Lt., - toliau buvo tobulinamas transeuropinis kelių tinklas, tiesiamas Vilniaus pietinis aplinkkelis, atlikta tiltų remontų, rekonstruojamos sankryžos ir nutiesti pėsčiųjų ir dviračių takai⁸³.

Kontroliuojant paslaugų teikimo kokybę ir siekiant užtikrinti vienodą keleivinių kelių transporto paslaugų teikimo tvarką bei reikalavimus Europos Sąjungoje, nustatomos specialios kontrolės taisyklės, pavyzdžiui Europos Parlamento ir Tarybos reglamente dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo - „kad nuostatos būtų vykdomos veiksmingai, pageidautina, jog visos šalies vidaus ir tarptautiniais reguliariais reisais teikiamos transporto paslaugos keleiviams būtų tikrinamos naudojant standartinius įrašomuosius įtaisus“⁸⁴. Ši ir kitos panašios nuostatos parodo, kad turi būti skiriamas dėmesys ne tik pačių paslaugų kokybei, bet ir

⁸²Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2012 m. tyrimas „Kombinuotos keleivių kelionių skatinimo, diegiant Park&Ride, Bike&Ride ir kitas koncepcijas“ [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.].

<http://www.transp.lt/lt/teisine_informacija/tyrimai_ir_analizes_del_numatomo_teisinio_reguliavimo>

⁸³ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2012 m. veiklos rezultatai [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. Vasario 23 d.]. <http://www.transp.lt/lt/veikla/statistiniai_rezultatai>

⁸⁴ Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. kovo 15 d. reglamentas Nr.561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus Nr.3821/85 ir Nr.2135/98 bei panaikinantį Reglamentą Nr.3820/85. [2006] OL L 102

nuolatiniam tobulinimui, kontrolei, kad būtų kuriamas vieningas, tinkamai funkcionuojantis mechanizmas.

Apibendrinant tai, kas pasakyta apie integruotų keleivinio transporto paslaugų srities transporto politikoje įgyvendinimą, galima teigti, kad skiriamas pakankamas dėmesys objektų ir infrastruktūros gerinimui, atnaujinimui, paslaugų teikimo operatoriai veikia pagal valstybės bei Europos Sąjungos dokumentuose nustatytą tvarką. Paskutiniu metu didesnis dėmesys skirtas naujų paslaugų kūrimui, dalyvaujant įvairiose programose ir kuriant naujus projektus, tačiau kol kas jokių pastebimų rezultatų apie šių projektų įgyvendinimą nepateikta.

Tuo tarpu **integruotos viešojo transporto kainos** – dažnai reglamentuojama ir nagrinėjama sritis, pirmiausia todėl, kad turi tiesioginį poveikį gaunamoms pajamoms, keleivių, važiuojančių transportu kiekiui ir kitoms sritims. Ilgalaikėje strategijoje nustatomos šios keleivinio transporto kryptys, susijusios su kainų integravimu – „integruoti išorinio ir vidaus keleivinio transporto paslaugas – skatinti vieno bilieto sistemą, išorinio keleivinio transporto terminalus jungti su vidaus susisiekimo sistema, užtikrinti gerą susisiekimą miestuose ir gyvenvietėse; pertvarkyti tarifų ir bilietų sistemas, kad jos atitiktų Lietuvos miestų gyventojų socialines ekonomines sąlygas ir galimybes, užtikrintų reikiamo dydžio įplaukas, skatintų aktyviau naudotis viešuoju transportu“⁸⁵.

Pagal Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksą, bendrus maršrutinio susisiekimo tarifus nustato patys vežėjai, tačiau privalo juos suderinti su Valstybine kainų ir energetikos kontrolės komisija, tuo tarpu reguliarių reisų tarifus nustato savivaldybių tarybos, įvertinusios maršrutų žemėlapius, keleivių kiekį bei paslaugų teikimo dažnumą. Pastebėtina, kad Vilniaus rajono ir Klaipėdos rajono savivaldybių tarybos yra priėmę nutarimus dėl keleivių vežimo kainų patvirtinimo ir turi veikiančias e-bilieto sistemas, kurias naudojant galima įsigyti bilietus internetu, kituose miestuose tokia praktika netaikoma.

Apžvelgiant **integraciją tarp viešojo ir privataus transporto sektorių**, svarbu pažymėti, kad 2008 m. buvo atliktas specialus tyrimas „Lietuvos transporto sistemos modernizavimo ir plėtros galimybės taikant viešojo ir privataus sektorių partnerystės finansavimo modelį“⁸⁶, kuriame aptariamos galimybės panaudoti ES fondų lėšas taikant privataus ir viešojo sektorių partnerystę transporto srityje. Kaip jau minėta anksčiau, tiek ES teisės aktuose, tiek Lietuvoje taikomuose teisės aktuose dažnai aptariama situacija dėl konkurencingumo keleivinio transporto srityje didinimo, vienodo traktavimo visose teikiamų paslaugų sferose, taikomų lengvatų tiek privatiems,

⁸⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

⁸⁶ Lietuvos transporto sistemos modernizavimo ir plėtros galimybės taikant viešojo ir privataus sektorių partnerystės finansavimo modelį. Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2008 [interaktyvus][žiūrėta 2013 m. Vasario 25 d.]. <http://www.transp.lt/files/uploads/client/PPP_ataskaita_Galutine.pdf>

tiesioginiams vežėjams ir kiti klausimai, kas rodo, kad siekiama užtikrinti balansą tarp privataus ir valstybinio kapitalo įmonių, teikiančių keleivinio kelių transporto paslaugas.

Kaip pastebi W.Parsons, politikos įgyvendinimo studijose didelis dėmesys skiriamas organizacijoms, atsakingoms už politikos įgyvendinimą ir jų tarpusavio sąveikai, kuri išreiškiama pavaldumo santykiais.⁸⁷ Kadangi daugiau galios turinčios organizacijos paveda žemesnės grandies struktūroms dalį tikslų įgyvendinimo atsakomybės, tai labai svarbu, kad jų tarpusavio siekiai sutaptų ir būtų vedami to paties intereso. Čia atsiranda plotmė politikos įgyvendinimo vertinimui, nes vienas iš transporto politikos siekių - **integruotos valdžios institucijos, atsakingos už transportą.**

Vertinant keleivinio kelių transporto politikos įgyvendinimą ir atsakingų institucijų veiklą šioje srityje, pirmiausia naudinga apžvelgti valdžios institucijų struktūrą. Transporto veiklos pagrindų įstatyme nustatyta, kad „transporto viešąjį administravimą vykdo Vyriausybė, Susisiekimo ministerija bei savivaldybių institucijos“⁸⁸. Susisiekimo ministerijos atsakomybės srityje yra valstybės transporto politikos formavimas ir įgyvendinimo organizavimas bei kontrolė, ruošiami strateginiai planai ir jų įgyvendinimas, programų ruošimas, kuriami specialūs teisės aktai, nustatantys reikalavimus ne tik keleivinio transporto subjektams, bet ir infrastruktūrai, rūpinasi valstybės įmonių, vykdančių keleivių vežimo veiklą, darbo organizavimu ir ruošia teisės aktų projektus. Tuo tarpu žemesnę grandį užimančios savivaldybės institucijos yra atsakingos už keleivinio transporto strategijos įgyvendinimą savo regionuose. Žinoma, kad šioms institucijoms atliekant minėtas funkcijas, atsiranda sąveika ir su kitomis institucijomis bei subjektais, pavyzdžiui galima paminėti tokias įstaigas kaip Transporto investicijų direkcija, Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos bei Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos.

Be visų aukščiau paminėtų organizacijų, transporto politikos įgyvendinimui įtaką daro ir Europos Sąjungos institucijos, kurių priamųjų teisės aktų nuostatos turi būti inkorporuojamos į šalies politiką. Pastebėtina, kad dažniausiai Europos Sąjungos teisėje aptariami klausimai susiję su transporto infrastruktūros plėtra, aplinkos apsauga, transporto politikos klausimų derinimu tarp valstybių narių ir kiti. Pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. kovo 15 d. reglamente dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo, pastebima, kad vykdam

⁸⁷ Parsons, W., 2001, p.433.

⁸⁸ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas, 2002.

bendras transporto politikos nuostatas, labai svarbu turėti vienodą sąvokų, taisyklių bei procesų suvokimą, aiškius apibrėžimus, kad visose šalyse narėse jos būtų vykdomos vienodai⁸⁹.

Ilgalaikėje strategijoje nustatomas ribojimas valstybės institucijų veiklos transporto politikos formavime, įtvirtinant faktą, kad jų „vaidmuo čia turėtų apsiriboti vienodų konkurencinių sąlygų visiems transporto paslaugų dalyviams, paprastai veikiančioms privačios nuosavybės ir iniciatyvos pagrindu, sudarymu ir užtikrinimu“⁹⁰. Būtent šios sritys ir yra reikalaujančios daugiausiai dėmesio ne tik dėl savo tiesioginio poveikio bilietų kainoms, taigi, ir gyventojų gerovės kūrimui, bet ir tiesiogiai gaunamoms valstybės pajamoms – valstybės ekonomikos augimui. Šiose srityse valstybinės institucijos ir organizacijos, atsakingos už transporto politikos įgyvendinimą ne tik tarpusavyje derina uždavinius ir tikslus, bei renkasi tinkamas priemones jiems įgyvendinti, bet ir organizuoja specialius tyrimus, rengia projektų veiklos ataskaitas, taip užtikrinant paskirtų užduočių įgyvendinimą.

Kaip jau minėta anksčiau, viena iš svarbiausių Ilgalaikės strategijos kryptių – užtikrinti administracinių gebėjimų ugdymą, pirmiausia atsižvelgiant institucijų veiklos kokybės gerinimą, pajėgumų stiprinimą, atsakomybės sričių padalijimą bei įgūdžių tobulinimą, siekiant tinkamo transporto programų planavimo ir koordinavimo⁹¹. Pagrindiniai įrankiai tokių užduočių įgyvendinime – susiję su teisės aktų tobulinimu ir reikalavimų darbuotojų kvalifikacijai nustatymu, o pasirinktos priemonės kelių keleivinio transporto srityje apibrėžiamos taip:

- keleivinio transporto kontrolės struktūrinių padalinių sukūrimas savivaldybių administracijose, ugdant juose dirbančius darbuotojus;
- veikiant atitinkamoms valstybės ir savivaldybių institucijoms, sukurti keleivinio kelių transporto sistemą, tenkinančią šios paslaugos poreikius bei stiprinti šiuos poreikius atitinkančią kelių infrastruktūrą;
- užtikrinti kelių transporto, vykdomo nustatytais maršrutais finansavimą;
- tobulinti viešojo transporto paslaugų sistemos formavimą – pasitelkiant konkurencingumo stiprinimą, taikant atitinkamus reikalavimus subjektams, norintiems teikti šias paslaugas⁹².

Aukščiau minėtas priemones įgyvendinti Susisiekimo ministerija planavo per vienuolika sukurtų programų ir pasitelkdama kitų biudžetinių įstaigų pagalbą, įtraukiant Lietuvos automobilių kelių direkciją prie Susisiekimo ministerijos, Transporto investicijų direkciją, Valstybinę kelių

⁸⁹ Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. kovo 15 d. reglamentas Nr.561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus Nr.3821/85 ir Nr.2135/98 bei panaikinantį Reglamentą Nr.3820/85. [2006] OL L 102.

⁹⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

⁹¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

⁹² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

transporto inspekciją prie Susisiekimo ministerijos, Civilinės aviacijos administraciją, Valstybinę geležinkelio inspekciją, Lietuvos saugios laivybos administraciją, taip pat ir valstybines įmones - Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkciją, Vidaus vandens kelių direkciją, Tarptautinį Vilniaus oro uostą, „Kauno aerouostą“ ir Tarptautinį Palangos oro uostą⁹³. Pateikiant Susisiekimo ministerijos uždavinių įgyvendinimui skirtus asignavimus, matoma, kad didelė dalis skirta dalyvavimui Europos Sąjungos darbo grupių posėdžiuose, įvairiuose susitikimuose su Lietuvos politikais ir užsienio valstybių atstovais. 2010 m. šiam tikslui įgyvendinti skirta daugiau nei 2,7 mln. litų, 2011 m. – 1,15 mln. litų, 2012 m. ir 2013 m. planuose vertinimo metu buvo numatoma skirti panaši suma – beveik po 1,3 mln. litų, tuo tarpu tikslai laikytini įgyvendintais, jei per metus suorganizuojama ne mažiau nei 15 susitikimų su užsienio organizacijomis ir maždaug 200 susitikimų/darbo posėdžių, projektų aptarimų.

Vertinant institucijoms skirtų programų bei užduočių įgyvendinimą galima pastebėti, kad Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaitoje fiksuojamas visiškas (100%) įgyvendinimas, pažymint, kad buvo palaikomi ryšiai ir skatinamas bendradarbiavimas su įvairiomis Europos Sąjungos ir Lietuvos valstybinėmis ir nevalstybinėmis organizacijomis bei buvo įvykdyti visi suplanuoti susitikimai, dalyvavimų posėdžiuose bei Lietuvos interesų atstovavimo dėl keleivinio transporto klausimų organizuotose darbo grupėse planai⁹⁴. Be to, kaip atskirą sritį galima išskirti ir Lietuvos institucijų bendradarbiavimą su kitų šalių valstybėmis ruošiant tarpusavio susitarimus ir derinant transporto politikos klausimus: „prioritetas buvo skiriamas sprendžiant dvišalius klausimus su Rusija, Baltarusija, Kazachstanu, Ukraina, Azerbaidžianu bei kitomis NVS valstybėmis“, „ypač didelis dėmesys buvo skiriamas aktyvinant bendradarbiavimą su Kinijos Liaudies Respublika, vienas iš rezultatų – Kinijos kelių ir tiltų korporacija aktyviai bendradarbiauja su Klaipėdos uostu“⁹⁵.

Tuo tarpu 2011 m. veiklos ataskaitoje tikslo formuoti nacionalinę transporto politiką atsižvelgiant į Europos Sąjungos numatytus transporto politikos tikslus bei nustatytas priemones nustatytais terminais įvykdymas laikomas nesėkmingu, nes pavyko perkelti ne visas priemones (daugiau nei 80% reikalavimų buvo perkelta). Panašus rezultatas pasiektas ir nacionalinių teisės

⁹³Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 – 2013 metų strateginis veiklos planas [interaktyvus]. Patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. vasario 23 d. įsakymu Nr. 3-111 [žiūrėta 2013 m. vasario 25 d.]. <http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/strateginiai_veiklos_planai>

⁹⁴ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. Vasario 23 d.]. <<http://www.transp.lt/files/uploads//2010%20veiklos%20ataskaita.pdf>>

⁹⁵ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita.

aktų derinimo su ES teisės aktų reikalavimais srityje – vietoje planuotų 71 priemonės įgyvendinimo, pavyko sėkmingai įvykdyti 58 priemones (taip pat 80 %) ⁹⁶.

Apibendrinant Lietuvos transporto politiką įgyvendinančių institucijų veiklą, pastebėtina, kad politikos įgyvendinime daugiausiai dalyvauja Susisiekimo ministerija, kuri nustato uždavinius ir parenka priemones atskiriems tikslams bei vėliau jas paskirsto pavaldžioms institucijoms. Integruota keleivinio transporto politika įgyvendinama ne tik perkeltant Europos Sąjungos teisės aktų nuostatas, bet ir pasitelkiant lokalias priemones – vykdant tarpusavio bendradarbiavimą tarp valstybės ir savivaldybės institucijų, keliant šios srities darbuotojų kvalifikacijas, organizuojant susitikimus su įvairiomis organizacijomis ne tik Lietuvoje, bet ir Europos Sąjungoje. Kita vertus, negalima teigti, kad visos nustatytos priemonės įgyvendinamos pilna apimtimi, dokumentuose dažnai nepateikiama pakankamai informacijos arba pateikiami abstraktūs skaičiai bei vertinimai.

Dar viena integruotos politikos vertinimo sritis - **integruotas transportas ir žemės panaudojimas**. Pati šios integracijos idėja reiškia, kad siekiama panaudoti valstybės turimus žemės išteklius taip, kad būtų sumažinamas poreikis keliauti, o kelionės ir gyventojų mobilumas būtų subalansuoti. Pagrindinė problema šioje srityje yra didelis urbanizacijos lygis ir dėlto didėjantis automobilių naudojimas bei erdvės, skirtos visuomeniniam transportui trūkumas, todėl pagrindiniai keleivinio transporto politikos tikslai čia – suderinti tikslingą žemės panaudojimą, sumažinti transporto grūstis ir neigiamą poveikį aplinkai dėl oro taršos didėjimo. Kitas svarbus dalykas, dėl kurio dažnai apsunkinama transporto projektų plėtra dėl vietos ir erdvės trūkumo – žemės plotai, reikalingi transporto infrastruktūros plėtrai dažnai yra gyventojų nuosavybė, o tam, kad būtų galima atlikti infrastruktūros plėtrą, ji turi būti registruota valstybės vardu. Tokia įstatyminė bazė ir reikalavimai pailgina projektų įgyvendinimo laiką, nes pirmiausia reikia sudaryti susitarimus dėl žemės perėmimo į valstybės nuosavybę arba nuomos, be to, pagal žemės įstatymo 48 straipsnio 4 punktą, papildomai turi būti atsižvelgiama ir į žemės savininkų pageidavimus. Šie ir kiti administraciniai veiksmai komplikuoja efektyvią transporto infrastuktūros plėtrą ⁹⁷.

Transporto ir žemės panaudojimo politikos tarpusavio sąveika yra pateikiama suvestinėje politikos įgyvendinimo priemonių lentelėje (baigiamojo darbo priedas Nr.3). Pastebėtina, kad abiejų sričių tikslai ir priemonės – susiję, transporto politika riboja augančius automobilio naudojimo rodiklius ir siekia subalansuoti šios rūšies transporto naudojimą ir visuomeninio transporto

⁹⁶ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 m. veiklos ataskaita [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. Vasario 23 d.]. <http://www.transp.lt/files/uploads//SM%202011%20%20ATASKAITA%20LRV_.pdf>

⁹⁷ Nacionalinės susisiekimo plėtros programos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita skirta Susisiekimo ministerijai [interaktyvus][žiūrėta 2013 m. Vasario 25 d.]. <<http://www.transp.lt/files/uploads/SPAV-ataskaita-galutine.pdf>>

naudojimą, o tuo tarpu žemėtvarka naudojama pasiekti miesto ir priemiesčių žemės panaudojimo balansą ir suderinti tai su transporto infrastruktūros plėtra. Pastebėtina, kad teoriškai kiekvienu atveju atskirų politikos rūšių derinime galima skirti tam tikrus politikos integracijos lygius – priklausomai, ar derinama to paties sektoriaus politikos rūšis, ar derinimas priklauso nuo teritorijos bei kokio laikotarpio integravimas numatomas – ilgalaikis, ar trumpalaikis. Nagrinėjimu atveju žemėtvarkos ir transporto politikos derinys sėkmingai įgyvendinamas daugiau ilgalaikėje perspektyvoje ir derinant su kitų sričių politika, taip išvengiant neigiamų padarinių⁹⁸.

Ilgalaikėje strategijoje kaip viena iš didžiausių grėsmių Lietuvos transporto politikos plėtrai pateikiama netinkamas miesto planavimas ir auganti urbanizacija – „nustatoma transporto kamščiai didžiuosiuose šalies miestuose, stiprėjanti viešojo keleivinio transporto krizė dėl pavėluoto keleivinio transporto prisitaikymo prie persitvarkiusio gamybinių jėgų išsidėstymo bei pakitusios miestų ir gyvenviečių planinės situacijos“⁹⁹. Ši problema gali būti sprendžiama pasitelkiant įvairias priemones, tačiau vienas iš realiausių ir paprasčiausiai įgyvendinamų sprendimo būdų – skirtingų transporto priemonių panaudojimas. Transporto priemonių rūšių panaudojimo optimizavimas gali būti įgyvendinamas per aplinkos, erdvės planavimo priemones, vystant technologinius tinklus ir gerinant infrastruktūrą. Be jau minėtų veiksnių taip pat reikalinga atsižvelgti į technines transporto priemonių savybes – prisitaikymas prie erdvės ir galimybė keliauti nuo taško A iki Z, tai yra – patogumas ir lankstumas, taip pat miegamosiose miesto teritorijose labai svarbiu veiksnium tampa triukšmas, greičiai, oro tarša ir kitos. Pavyzdžiui, lyginant geležinkelio infrastruktūrą, kuri nėra labai lengvai prisitaikanti prie aplinkos ir vėliau jos negalima paprastai perkelti į kitą vietą, ir autobusų, mikroautobusų bei automobilių lankstumo ir prisitaikymo galimybes, matomi ryškūs skirtumai. Šie ir kiti kriterijai apibrėžia ir transporto rūšies pritaikymo galimybes – traukiniai patogiausi valdant didelius keleivių srautus nuo vieno miesto iki kito, taip pat jungiant miesto ir priemiesčio teritorijas, tuo tarpu priemiestiniai ir miesto autobusai dėl savo lankstumo gali būti pritaikomi tose zonose, kur traukiniai negali patekti. Pasitelkiant tokį vertinimą, galima suplanuoti teritorijas ir užtikrinti optimaliai išnaudojamas erdvės ir transporto rūšių galimybes¹⁰⁰.

Vertinant Europos Sąjungos valstybių narių situaciją, pastebima, kad beveik visose šalyse egzistuoja teritorinis planavimas, tačiau jis nuo pat pradžių derinamas su transporto politika, tai dažniausiai priklauso nuo šalies ekonominės situacijos, išmokų paskirstymo bei šalyje priimamų

⁹⁸ Transportas ir žemėnauda [interaktyvus]. PORTAL rašytinė mokomoji medžiaga, 2003, p.25. [žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.]. <http://www.eu-portal.net/material/downloadarea/kt9a_wm_lt.pdf>

⁹⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

¹⁰⁰ Integruotas transportas [interaktyvus]. PORTAL rašytinė mokomoji medžiaga, 2003, p14 - 20 [žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.]. <http://www.eu-portal.net/material/downloadarea/kt1c_wm_lt.pdf>

teisės aktų integruotumo su kitų viešosios politikos sričių klausimais¹⁰¹. Pereinant prie Lietuvos transporto politikos klausimų įgyvendinimo, svarbiausi transporto politikos uždaviniai žemės panaudojimo ir transporto politikos integravimo procese yra siejami su kelių infrastruktūros gerinimu ir planavimu:

- integruoti krašto kelių tinklą į ES kelių transporto sistemą, užtikrinant tarpregionines jungtis su transeuropinis kelių tinklu, ir vietinės reikšmės kelių tinklą, suformuojant visą regionų plėtrai būtiną infrastruktūrą, papildant kelių tinklą trūkstamomis grandimis ir išvengiant nepakankamo pralaidumo vietų;

- siekti, kad šalies ir miestų kelių transporto sistemos būtų kompleksinės ir integruotos. Tai padėtų racionaliai ir efektyviai naudoti lėšas infrastruktūros plėtrai: spręsti susisiekimo problemas tiek užmiestyje, tiek miestuose, plėtoti tranzitinius transporto koridorius ar aplinkkelius;

- visokeriopai skatinti šalies gyventojus naudotis viešojo transporto paslaugomis, kad nebedidėtų lengvųjų automobilių srautai ir gatvių bei kelių tinklo apkrova, ypač didžiuosiuose miestuose¹⁰².

Dauguma atvejų, kalbant apie žemės panaudojimą ir transporto politikos įgyvendinimą, stebimi projektai susiję su kelių ir kitų transporto sričių infrastruktūros gerinimu. Susisiekimo ministerijos veiklos ataskaitose pateikiama informacija apie svarbesnių prioritetinių sričių įgyvendinimo rezultatus rodo, kad šios sritys reikalauja didelių investicijų ne tik Lietuvos biudžeto paskirstyme, bet ir Europos Sąjungos lėšų panaudojime, tačiau ne visada pateikti projektai yra patvirtinami ir nustatytų priemonių finansavimas panaudojimas taip, kaip buvo tikėtasi. Pavyzdžiui, Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaitoje pateikiama informacija apie Europos regioninės plėtros fondo lėšų panaudojimą ekonomikos struktūros gerinimui – buvo išmokėta 356 837 tūkst. Lt ES lėšų, kurios daugiausia buvo skirtos kelių ir geležinkelių transporto tinklo tobulinimui, eismo saugos užtikrinimui ir valstybinės reikšmės kelių bei geležinkelių infrastruktūros gerinimui, tuo tarpu transeuropinio transporto tinklų plėtrai buvo skirta ir panaudota 506 876 tūkst. Lt ES lėšų, kurios daugiausiai panaudotos modernizuojant infrastruktūrą, didinant transeuropinis reikšmės kelių pralaidumą, diegiant modernias susisiekimo sistemas bei tiesiant aplinkkelius¹⁰³.

Pastebėtina, kad lėšų skirstymas ir panaudojimas ne visada išpildomas taip, kaip nustatyta programose. Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2012 m. veiklos ataskaitoje pastebima, kad per 2012 m. buvo gauta 550 prašymų skirti daugiau nei 600 mln. litų

¹⁰¹ Transportas ir žemėnauda, 2003, p.30.

¹⁰² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

¹⁰³ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita.

vietinės reikšmės susisiekimo kelių infrastruktūrai gerinti, tačiau iš turimų rezervų buvo nepanaudota gana daug lėšų. Pagrindinėmis priežastimis, lėmusiomis tokį rezultatą įvardijamos:

- mažesnė nei planuota paslaugų pirkimo kaina;
- administracinių gebėjimų trūkumas;
- netinkamai pasirinktos priemonės;
- vėlavimas skelbiant viešųjų pirkimų konkursus;
- kilę teisiniai ginčai;
- oro sąlygos ir kita¹⁰⁴.

Apibendrinant transporto ir žemės panaudojimo integravimą transporto politikos planuose bei iškeltų uždavinių įgyvendinimą, galima pastebėti, kad daugiausia dėmesio buvo skiriama siekiant užtikrinti optimizuotą susisiekimą tarp Lietuvos miestų ir su kaimyninėmis šalimis, rekonstruojant turimą infrastruktūrą bei kuri geriau išvystytą kelių tinklą. Politikos įgyvendinimo rezultatai vertinami daugiausiai per priemonėms skirtų lėšų panaudojimo rezultatus, tačiau nėra pateikiamas tikslus erdvės ir žemės panaudojimo transporto infrastruktūros plėtrai vertinimas.

Kadangi paskutiniai du „laipteliai“ integracijos vertinimo skalėje pakankamai susiję, **švietimo, sveikatos ir socialinių sektorių integravimą į transporto politiką ir šios politikos integraciją su aplinkosaugos, socialine ir ekonomine politika** verta aptarti neišskiriant į atskiras dalis. Daugelis keleivinio kelių transporto tikslų, numatytų Ilgalaikėje strategijoje yra siejami su aplinkosauga, saugumu, socialine gyventojų gerove, pavyzdžiui - „kuriant ekonomiškai efektyvią transporto sistemą, būtina suderinti visų transporto rūšių plėtrą, teikti pirmenybę mažesnę neigiamą poveikį aplinkai darančiam transportui, didinti energinio transporto sektoriaus efektyvumą, naudoti daugiau alternatyvių ir mažiau – aplinką teršiančių degalų, mažinti aplinkos taršą“; „vidutinės trukmės tikslai turi padėti geriau organizuoti ir reguliuoti transporto eismą, kad būtų mažesnė oro tarša ir triukšmas, pasiekti, kad oro tarša ir triukšmas miestuose neviršytų leistinų normatyvų“¹⁰⁵. Tai parodo šios srities svarbą ir augančią problematiką.

Visi klausimai, susiję su anksčiau paminėtų sričių integracija transporto politikoje skiriami į dvi didesnes grupes, kurios yra transporto politikos prioritetai - transporto plėtra ir aplinkosauga bei eismo sauga (įskaitant ir keleivių apsaugą). Apie tai, kad visuomenė turi būti šviečiama pritaikant naujas technologijas, integruojant su Europos Sąjungos politikos socialiniuose dokumentuose nustatytais reikalavimais transporto sektoriaus nuostatų įgyvendinimui jau buvo aptarta anksčiau

¹⁰⁴ Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2012 m. veiklos ataskaita [interaktyvus]. Vilnius, 2013, p.4 [žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.]. <http://www.lra.lt/files/veiklos_ataskaita_2012.pdf>

¹⁰⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

šiuo darbe, todėl toliau bus aptariami tik svarbesni aplinkosaugos ir socialiniai projektai, kuriems buvo skiriamas didesnis dėmesys įgyvendinant Lietuvos transporto politiką iki 2013 m.

Ilgalaikėje strategijoje įtvirtinama nuostata, kad „aplinkosaugos srityje valstybė, užuot kovojusi su neigiamomis poveikio aplinkai pasekmėmis, turi kontroliuoti ir reguliuoti poveikį aplinkai, raginti ūkio subjektus ir valstybės institucijas vykdyti neigiamo poveikio aplinkai ir žmonių sveikatai prevenciją. Nuoseklus ES direktyvų ir nacionalinių įstatymų, reglamentuojančių poveikį aplinkai ir žmogaus sveikatai, įgyvendinimas, gamintojų atsakomybės už aplinkos taršą didinimas – vienas svarbiausiųjų valstybės uždavinių“¹⁰⁶. Kadangi įgyvendinant politiką svarbu nustatyti ir įvertinti ankstesnių veiksmų pasekmes, Susisiekimo ministerijos užsakymu 2005 m. buvo atlikta „Nacionalinės susisiekimo plėtros programos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita“, kurioje išskiriamos septynios plėtros programos sritys ir vertinamas politikos įgyvendinimo poveikis ekonominiams, socialiniams ir aplinkosaugos rodikliams¹⁰⁷. Minėtame dokumente pateikiama ne tik informacija apie galimas grėsmes, vertinamos programos įgyvendinimo pasekmės, tačiau taip pat pateikiamos specialios rezultatų įvertinimo schemos, kurias pasitelkus galima nustatyti galutinio rezultato veiksmingumą.

Kalbant apie aplinkosaugą, galima paminėti jau anksčiau aptartą projektą CAPRICE ir vieną iš jo temų, susijusią su ekologija – „Žaliojo judumo link, didinant energijos efektyvumą“. Kaip viena iš priemonių, įgyvendinant transporto politiką šioje srityje pateikiamas siūlymas įgyvendinti Europos Sąjungos reglamentuose bei kituose teisės aktuose nustatytus reikalavimus dėl techninių reikalavimų transportui, patogesnių kelionių žmonėms su negalia ir pan. Aplinkosaugos srityje didžiausiomis kliūtimis laikoma transporto srautų augimas ir dėl to didėjantis poveikis klimatui: „pastarųjų metų duomenys rodo kietųjų dalelių ir teršalų mažėjimą. Tačiau nors ir pastebima oro taršos mažėjimo tendencija ir griežtėja naujų transporto priemonių techniniai-aplinkosauginiai reikalavimai, ateityje didėsiantys transporto srautai gali turėti neigiamą poveikį orui ir klimatui, kurio mastas augs“¹⁰⁸. Aplinkosaugai ir oro taršos rodiklių mažinimui taikomų priemonių sėkmingumas ateityje vertinamas teigiamai – manoma, kad dėl vykdomų priemonių oro tarša mažės, nesvarbu, ar jos būtų įgyvendinamos pilna apimtimi, ar ne¹⁰⁹.

¹⁰⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

¹⁰⁷ Nacionalinės susisiekimo plėtros programos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita skirta Susisiekimo ministerijai, p.51.

¹⁰⁸ Nacionalinės susisiekimo plėtros programos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita skirta Susisiekimo ministerijai, p.51.

¹⁰⁹ Nacionalinės susisiekimo plėtros programos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita skirta Susisiekimo ministerijai, p.70.

Be jau paminėtų iniciatyvų Lietuvoje, taip pat galima pastebėti, kad naujosios technologijos ir jų pritaikymas pirmiausia derinamas su aplinkosauga ir galimu oro taršos sumažinimu visame pasaulyje. Kaip vienas iš pavyzdžių, galėtų būti pateikiama „Pažangiojo automobilio iniciatyva“, kuri yra vienas iš pagrindinių Europos Komisijos strateginės informacinės visuomenės ir žiniasklaidos politikos sistemos projektų. Šios srities reglamentavimui buvo išleistas specialus Europos Komisijos komunikatas, kuriame įtvirtinti specialūs pasiūlymai, kurie išskirti specialiaame saugumo klausimams aptarti skirtame forume „eSafety“ – institucijų darbo organizavimas, koordinavimas, finansinių išteklių paskirstymas, tyrimų poreikis ir informacijos sklaida. Būtent tarp šių pasiūlymų didžiausią palaikymą gavusi priemonė – pagalbos skambutis automobilyje, vadinamas „eCall“, taip pat palankiai įvertintos palydovinės navigacijos sistemos ir vietos nustatymo sistemos, tarp jų ir naujausia Europos navigacinė sistema „Gallileo“¹¹⁰. Minėtų sistemų įdiegimo tikslai siejami su naujų technologijų pritaikymu kuriant visuotinį saugų ir vieningą transportą Europoje, patenkinantį gyventojų poreikius.

Kalbant apie saugaus eismo bei keleivių saugumo užtikrinimą, galima pastebėti, kad šiuo klausimu transporto politiką įgyvendinančios organizacijos naudoja nemažai priemonių. Atsižvelgiant į tai, kaip keitėsi nelaimių keliuose statistika, darytina išvada, kad pasiektas geras rezultatas – skaičiai sumažėjo beveik perpus, kas rodo, kad einama teisinga kryptimi (duomenys – 9 paveikslas). Svarbiausi tikslai artimiausiu metu, susiję su saugumo užtikrinimu – iki 2050m. užtikrinti beveik visišką saugą keliuose, pritaikyti technologijas užtikrinančias saugumą, skirti didesnę dėmesį automobilių techninių reikalavimų peržiūrai ir apžiūros procedūrų reikalavimų ugdymui, skirti didesnę dėmesį daugiau pažeidžiamų eismo dalyvių grupių saugai – dviratininkų, pėsčiųjų, motociklininkų¹¹¹.

	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
Užregistruota eismo įvykių (vnt.)	6 658	6 448	4 795	3 827	3 625
Žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius, (žm.)	760	740	499	370	300
Sužeistųjų eismo įvykiuose skaičius, (žm.)	8 334	8 042	5818	4 484	4 328

9 pav. Eismo įvykių Lietuvoje ir nukentėjusių juose skaičius 2006 – 2010 metais (Šaltinis: Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita¹¹²).

¹¹⁰ Rekomendacijos Ilgalaikės (iki 2030 m.) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairėms parengti [interaktyvus]. Vilniaus Gedimino technikos universitetas: 2008. <<http://www.transp.lt/files/uploads/client/Rekomendacijos.pdf>>

¹¹¹ Nacionalinės susisiekimo plėtros programos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita skirta Susisiekimo ministerijai, p.71.

¹¹² Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita, p.4.

Susisiekimo ministerijos 2011 m. ataskaitoje pateikiama kartu su Lietuvos automobilių kelių direkcija įgyvendintų priemonių, skirtų saugaus eismo užtikrinimui, sąrašas – „pėsčiųjų ir dviračių takų, šaligatvių tiesimas ir rekonstrukcija; apsauginių atitvarų įrengimas; sankryžų rekonstrukcija į žiedines su iškilomis salelėmis; avaringų kelių ruožų apšvietimas; skirtingų lygių pėsčiųjų perėjų įrengimas; medžių, augančių arti kelių važiuojamosios dalies krašto, pašalinimas; šviesoforų įrengimas magistralinių ir intensyvaus eismo krašto kelių sankryžose; kelio ženklų ir kitų modernių eismo saugą gerinančių priemonių įrengimas; greičio matuoklių įrengimas; visuomenės švietimas saugaus eismo klausimais ir kitos“¹¹³. Be šių minėtų priemonių taip pat buvo skirtas pakankamai didelis dėmesys eismo dalyvių švietimui, eismo saugumo programų pristatymui.

Minėtos priemonės leidžia pastebėti, kad integruota keleivinio kelių transporto politika yra įgyvendinama pasitelkiant politikos integracijai su socialine, aplinkosaugos ir eismo saugos sritimis yra skiriamas, ko gero, didžiausias dėmesys lyginant su kitų sričių integravimu. Tačiau pastebėtina, kad ši sritis – vis dar reikalaujanti didelio dėmesio, nes Lietuvos rodikliai, lyginant su kitomis Europos sąjungos šalimis išlieka vieni žemiausių, o tai rodo ypatingai didelio dėmesio reikalavimą¹¹⁴. Be to, Europos Sąjungos lėšų panaudojimas įgyvendinant anksčiau įvardytas priemones bei programas išlieka iššūkiu atsakingoms institucijoms – per pastaruosius metus buvo panaudota 80- 90 proc. lėšų.

3.2. Geležinkelio transporto politikos vertinimas

Geležinkelių transportas – antra pagal populiarumą viešojo keleivinio transporto sritis. Šios srities reguliavimą bei transporto politikos priemonių įgyvendinimą atlieka Valstybinė geležinkelio inspekcija prie Susisiekimo ministerijos ir AB „Lietuvos geležinkeliai“. Integruojant valstybės ir savivaldybių institucijų veiklą, artimiausiu metu keliamas tikslas - Susisiekimo ministerijoje reikėtų sustiprinti geležinkelių transporto sektorių reguliuojantį padalinį, kad būtų užtikrintas šios svarbios transporto rūšies strateginis planavimas ir plėtra¹¹⁵. Tai vienas iš pirmųjų svarbesnių geležinkelio transporto integracijos tikslų, kuriuos verta paminėti analizuojant šios rūšies transporto integraciją su kitų sričių politikos tikslais bei vertinant politikos įgyvendinimą.

Susisiekimo ministerijos 2011- 2013 metų strateginiame veiklos plane įtvirtinami tokie geležinkelio transporto politikos tikslai – tinkamai įgyvendinti įstatymų nuostatas „dėl keleivių

¹¹³ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 m. veiklos ataskaita, p. 60.

¹¹⁴ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 m. veiklos ataskaita, p.64.

¹¹⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

vežimo veiklos, vykdamat visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus, finansavimo valstybės lėšomis“, „transporto lengvatų įstatymo nuostatas – vežti keleivius, turinčius teisę įsigyti bilietus su 80 proc. ir 50 proc. nuolaida“, „įgyvendinti valstybės įsipareigojimus vežant keleivius vietinio susisiekimo maršrutais bendrovei nenaudingomis sąlygomis“¹¹⁶. Be šių tikslų įtvirtinamas siekis atnaujinant geležinkelių infrastruktūrą pasiekti Europos Sąjungos geležinkelio transporto tinklo kokybę bei užtikrinti saugų keleivių pervežimą.

Viena svarbiausių sričių geležinkelio keleivinio transporto politikos integracijoje – informacinių sistemų tobulinimas ir naujų technologijų pritaikymas. Kaip jau minėta, vertinant Lietuvos valstybės valdymo institucijų priimtus teisės aktus bei patvirtintus dokumentus transporto srityje, svarbiausiu dokumentu galėtų būti laikoma Ilgalaikė transporto sistemos plėtros strategija¹¹⁷, kurioje įtvirtintos tokios svarbiausios informacinės transporto sistemos kūrimo ir tobulinimo priemonės geležinkelių transporto srityje yra:

- „sukurti ir įdiegti transporto tinklo eismo ir naudotojų informacijos valdymo bei kontrolės sistemą siekiant optimizuoti infrastruktūros naudojimą;
- įdiegti vientisą informacinę apskaitos sistemą, apimančią visą geležinkelio sistemos veiklą ir užtikrinančią efektyvų viso geležinkelio transporto sistemos valdymą;
- modernizuoti geležinkelių transporto duomenų perdavimo ir eismo valdymo sistemą, užtikrinti jos suderinimą su kaimyninių šalių analogiškoms sistemoms“¹¹⁸.

Tačiau vertinant šių priemonių įgyvendinimą, verta paminėti, kad šioje srityje tikslai nebuvo įgyvendinti šimtu procentų, Susisiekimo ministerijos 2011 metų veiklos ataskaitoje įtvirtinta, kad rizikos valdymo ir elektroninių paslaugų informacinių sistemų įdiegimo plano įgyvendinimas atliktas 87 procentais¹¹⁹.

Prie jau minėtų sistemų kūrimo ir integravimo bei infrastruktūros gerinimo galima priskirti vieną svarbų projektą - ES projektas „Rail Baltica“, kurio pagrindinis tikslas – nutiesti 335 km ilgio geležinkelį, taip integruojant Lietuvos geležinkelį į visą Europos Sąjungos geležinkelio struktūrą bei siekiant galimybės sudaryti galimybes prekybai ir keleivių pervežimui net iki Azijos šalių, būtent dėl šių priežasčių prieš metus projektui suteiktas ypatingos reikšmės Lietuvai statusas¹²⁰.

¹¹⁶ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 – 2013 metų strateginis veiklos planas [interaktyvus]. Patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. vasario 23 d. įsakymu Nr. 3-111 [žiūrėta 2013 m. vasario 25 d.]. <http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/strateginiai_veiklos_planai>

¹¹⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

¹¹⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

¹¹⁹ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 m. veiklos ataskaita.

¹²⁰ Nacionalinės susisiekimo plėtros programos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita skirta Susisiekimo ministerijai, p.192.

Igyvendinant minėtą projektą bei visus kitus siekiama pagrindinio geležinkelių keleivinio transporto paslaugų vystymo tikslo – greičio bei kiek įmanoma plačiau išvystyto geležinkelių tinklo. Manoma, kad greitai laiku geležinkelių transporto plėtra persikels ir į Aziją, o šios rūšies transporto augimo pavyzdžiu bus JAV šalys, kur didžiausias traukinių greitis jau dabar siekia nuo 160km/h iki 200 km/h. O pagrindiniu geležinkelių transporto pliusu laikoma tai, kad jis daro labai mažą poveikį aplinkai¹²¹.

Šalia paslaugų integravimo vertinimo, galima pastebėti, kad taip pat skiriamas atitinkamas dėmesys ir bilietų kainų nustatymui. 2011 m. Susisiekimo ministerijos veiklos ataskaitoje pateikiama informacija, kad per metus buvo patvirtinta viena tvarka, nustatanti rinkliavų už naudojimąsi viešąją geležinkelių infrastruktūra konkrečių dydžių skaičius. Pasitelkiant tokias priemones kaip minėta tvarka ir kontroliuojant bilietų kainas, siekiama užtikrinti konkurenciją tarp keleivių pervežimo sektorių, taip pat ir įgyvendinti socialinius tikslus – suteikti galimybę keleiviams pasinaudoti jiems tinkama transporto priemone už prieinamą kainą. Rodikliai šioje srityje gali būti vertinami teigiamai - pagal 2011 m. duomenis, vietiniais traukinių maršrutais pervežta 8,6 procentais daugiau keleivių, nei planuota. Kaip teigiama strateginiame Susisiekimo ministerijos plane, tokiam keleivių skaičiaus augimui didelę įtaką turėjo nauji keleiviniai traukiniai bei patogesni maršrutai/grafikai, nustatyti susisiekimui tarp didžiųjų šalies miestų, taip pat buvo pradėta vykdyti sukurta lojalumo programa¹²².

Taip pat minėtinas ir vienas iš vykdytų projektų – dalyvavimas projekte CAPRICE (angl. *CAPitals Regions Integrating Collective transport for increased energy Efficiency*) ir jame išskeltas tikslas - integruotos (vieningo) bilieto sistemos metropolituose. Pagal projekto turinį, rekomenduojama „vieningo bilieto sistemą diegti ne administracinėse metropoliteno ribose, bet komutavimo zonoje“¹²³. Šioje srityje didžiausiu iššūkiu laikomas pajamų paskirstymas tarp atskirų sektorių ir juose veikiančių operatorių. Projekto dokumentuose pateikiamas siūlymas, „kad geležinkelio kompanijos integruotų tarifų politiką pagal metropoliteno poreikius, metropolis kertančiuose maršrutuose“. Teigiama, kad valstybėse, kur jau taikoma tokia patirtis, gauti teigiami rezultatai – vienas galiojantis bilietas kelių rūšių transportui yra patogesnis gyventojams, o

¹²¹Nederveen, A.A.J. , Konings, J.W., Stoop, J.A. Globalization, international transport and the global environment: Technological innovation, policy making and the reduction of transportation emissions, *Transportation Planning and Technology* [interaktyvus]. Delft University of Technology, Delft, 2003, p.49[žiūrėta 2013 m. vasario 23 d.] <<http://dx.doi.org/10.1080/03081060309908>>

¹²² Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 – 2013 metų strateginis veiklos planas [interaktyvus]. Patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. vasario 23 d. įsakymu Nr. 3-111 [žiūrėta 2013 m. vasario 25 d.]. <http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/strateginiai_veiklos_planai>

¹²³ CAPitals Regions Integrating Collective transport for increased energy Efficiency [interaktyvus]. A Decision Maker's Guide: a wealth of experience, simplified choices [žiūrėta 2013 kovo 1 d.]. <<http://www.vilniustransport.lt/uploads/docs/guide2012.pdf>>

padidėjęs keleivių skaičius atneša ir didesnę grąžą valstybei. Vieno bilieto sistemas siūloma taikyti ne tik mieste ir jo apylinkėse, bet ir susisiekimui tarp miestų, taip palengvinant keliones, kuriant patogumą vartotojams.

Vertinant transporto politikos priemonių įgyvendinimą, minėtina lėšų paskirstymo ir gautų išmokų panaudojimas. Pagal Susisiekimo ministerijos pateikiamus duomenis, geležinkelių transporto tikslams bei priemonėms įgyvendinti buvo skirta daugiau nei 166 mln.litų, tačiau šių asignavimų panaudojimas yra nepilnas, Lietuvos Respublikos biudžetas panaudojamas 74 procentais, o Europos Sąjungos skirtos lėšos – 71 procentu¹²⁴.

Taip pat galima paminėti, kas siekiant užtikrinti Lietuvos Respublikos geležinkelių infrastruktūros renovaciją ir plėtrą, iš nustatytų priemonių buvo visai neįgyvendintos dvi priemonės, tačiau likusių trijų įgyvendinimas vertinimas 100 procentų¹²⁵.

Apibendrinant keleivinio geležinkelių transporto politikos įgyvendinimą, pastebėtina, kad didžiausias dėmesys skiriamas geležinkelio keleivinio transporto paslaugų kokybei gerinti bei infrastruktūros kūrimui. Kadangi geležinkelių transportas – viena efektyviausių ir ekologiškiausių transporto priemonių, todėl jos tobulinimui reiktų skirti atitinkamą dėmesį, pirmiausia siekiant panaudoti visas skiriamas lėšas, paskirstant priemonių įgyvendinimo atsakomybės sritis tarp institucijų ir užtikrinant jų įgyvendinimą laiku.

3.3. Oro transporto politikos vertinimas

Oro transportas – svarbi šalies transporto dalis, užtikrinanti greitą susisiekimą su labiau nutolusiomis pasaulio šalimis. Šios srities transporto svarba smarkiai išaugo Lietuvai tapus Europos Sąjungos ir NATO organizacijų nare, ne tik dėl keliamų bendrų transporto politikos tikslų, bet ir dėl organizacijos veiklos. Pavyzdžiui, Europos Komisijos Baltojoje knygoje įtvirtintas tikslas - sukurti Europos bendrąją aviacijos erdvę, kurią sudarytų 58 šalys ir kurioje būtų 1 milijardas gyventojų bei sudaryti išsamius oro susisiekimo paslaugų susitarimus su pagrindiniais ekonominiais partneriais (Brazilija, Indija, Kinija, Pietų Korėja, Rusija) ir pašalinti investicijų į oro transportą apribojimus trečiojoje šalyse; skatinti SESAR technologijos diegimą pasaulyje. Siekiant tokių tikslų bei augant Lietuvos ekonomikai, stiprėjant politiniams ryšiams, daugėja įvairių renginių, vizitų, organizuojamos konferencijos, susitikimai, todėl atvykstantiems užsienio svečiams svarbu užtikrinti teikiamų oro paslaugų kokybę ir efektyvumą. Čia svarbiausią vaidmenį atlieka ir transporto

¹²⁴ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita, p.4.

¹²⁵ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita, p.4.

politikos programas vykdo Civilinės aviacijos administracija, VĮ Tarptautinis Vilniaus oro uostas, VĮ „Kauno aerouostas“ ir VĮ Tarptautinis Palangos oro uostas.

Susisiekimo ministerijos 2011 metų veiklos ataskaitoje pateikiami tokie svarbiausi keleivių pervežimo oro transportu politikai keliami tikslai:

- kurti ir tobulinti civilinės aviacijos teisinę bazę, perkelti į ją Europos Sąjungos teisės aktuose nustatytus reikalavimus;
- vykdyti civilinės aviacijos skrydžių saugumo užtikrinimą ir priežiūrą, pritaikant nustatytus standartus bei rekomendacijas;
- vykdyti mokestinės bazės už specialius skrydžius priežiūrą ir tikslų nustatytų rinkliavų mokėjimą¹²⁶.

Ko gero svarbiausias iš civilinei aviacijai keliamų tikslų yra aviacinio saugumo užtikrinimas, o šiam tikslui įvykdyti pasitelkiamos tokios priemonės kaip aerodromų infrastruktūros gerinimas, prižiūrint ne tik lėktuvus, bet ir rekonstruojant aerodromų dangas, aikšteles. Kitos svarbios priemonės – oro uostų modernizavimas, maršrutų patogumas ir efektyvaus skrydžių valdymo užtikrinimas. Įgyvendinant minėtas priemones siekiama verslo, susijusio su civiline aviacija, paslaugų teikimu oro uostams, sąlygų gerinimu bei kokybiško keleivių aptarnavimo užtikrinimo¹²⁷.

Aptariant Lietuvos oro uostų situaciją, svarbu pastebėti, kad šalia didžiausio – Vilniaus oro uosto – pastebimai ugdomi ir kiti, plečiama jų veikla ir įgyvendinami plėtros tikslai. Susisiekimo ministerijos 2011 – 2013 metų strateginiuose tiksluose pateikiama informacija dėl oro uostų saugos užtikrinimo: „vadovaujantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumentais ir Lietuvos Respublikos civilinių aerodromų projektavimo, statybos ir naudojimo specialiaisiais reikalavimais, Kauno oro uostas pagal aptarnaujamų orlaivių tipą turi užtikrinti septintą reikalaujamą priešgaisrinę apsaugos lygį“, tuo tarpu „Tarptautiniame Palangos oro uoste 2011 m. numatyta pastatyti avarinių gelbėjimo darbų pastatą, parengti techninį projektą ir pradėti statyti vairavimo taką su peronu šiaurinėje aerodromo dalyje, įsigyti 2 stacionarias metalo aptikimo arkas“, tai rodo, kad siekiama visų trijų oro uostų atitikimo reikalavimams ir standartams¹²⁸.

Vertinant oro uostų veiklos rodiklius, pastebėtina, kad bendra keleivių apyvarta 2011 m. sumažėjo 20,83 proc., lyginant su 2010 m. Neigiamai keleivių apyvartai oro transporto sektoriuje, kaip ir visuose kituose, įtakos turėjo 2008 m. prasidėjusio nuosmukio pasekmės bei įprotis naudotis

¹²⁶ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 m. veiklos ataskaita.

¹²⁷ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 – 2013 metų strateginis veiklos planas [interaktyvus]. Patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. vasario 23 d. įsakymu Nr. 3-111 [žiūrėta 2013 m. vasario 25 d.]. <http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/strateginiai_veiklos_planai>

¹²⁸ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 – 2013 metų strateginis veiklos planas, 2011.

kelių transportu¹²⁹. Dar viena kylanti problema keleivinio oro transporto srityje - ribotos oro bendrovių galimybės konkuruoti oro transporto rinkoje ir su „pigaus bilieto“ sistemos vežėjais¹³⁰. Ilgalaikėje perspektyvoje oro transportas vertinamas teigiamai, kai kuriuose šaltiniuose daroma prezumpcija, kad oro transporto populiarumas per artimiausius keletą metų augs, tačiau reikalaus vis didesnių investicijų į technologijas siekiant greitesnių ir patogesnių kelionių. Atkreipiamas dėmesys, kad tokiu atveju, jei keleivių kiekis augs, kils vis didesnė erdvės ir maršrutų suderinimo problema¹³¹.

Vertinant iškeltų tikslų bei uždavinių vykdymą per paskutinius keletą metų, galima išskirti tokias svarbiausias įgyvendintas priemones:

- mokesčių ir rinkliavų savalaikis mokėjimas, svarbiausiu tikslu laikant skrydžių oro navigacijos ir oro uostų rinkliavas už suteiktas paslaugas labai svarbiems asmenis, atvykstantiems su oficialia misija (politikams, Europos Sąjungos organizacijų pareigūnams, užsienio šalių valdžios atstovams). 2010 metų veiklos ataskaitoje pateikiama informacija apie šio tikslo įvykdymą 100 procentų, vertinant pagal Užsienio reikalų ministerijos pateiktus dokumentus dėl atliktų specialiųjų skrydžių ir sumokėtų rinkliavų kiekio vertinimą¹³²;

- keleivių ir orlaivių aptarnavimo saugos ir saugumo standartų užtikrinimas, kuris buvo vykdomas įgyvendinant įvairius rekonstravimo ir infrastruktūros gerinimo projektus, tačiau nebuvo įvykdytas taip, kaip nustatyta planuose – „iš bendrojo finansavimo bei Europos Sąjungos fondų lėšų buvo numatyti atlikti du stambius projektus: Tarptautinio Vilniaus oro uosto perono dangos rekonstrukciją ir riedėjimo takų „D“ ir „F“ rekonstrukciją. Skirtos lėšos 2010 metams nebuvo įsisavintos dėl nenumatytų Vilniaus oro uosto vykdomų projektų korektūrų: tiek Tarptautinio Vilniaus oro uosto perono dangos rekonstrukcijai tiek riedėjimo takų „D“ ir „F“ rekonstrukcijai nebuvo laiku gauti statybos leidimai (leidimai gauti tik 2010 metų spalį), kurie yra viena iš esminių sąlygų paraišką finansuoti bei teikti“¹³³;

- paslaugų teikimo kokybės gerinimas įgyvendintas rengiant naujus maršrutus oro uostuose. Įgyvendinant tikslą, 2010 metais naujų maršrutų skatinimo modelio sukūrimo programai buvo numatyti 15 milijonų litų, tačiau iš šios sumos pilnai panaudota buvo tik truputį daugiau nei vienas milijonas litų. Nėgana to, minėtina, kad nepavyko užtikrinti ir planuoto pervežamų keleivių skaičiaus 2010 metais, ataskaitoje pateikiama tokio rezultato priežastis – „dėl avialinijų kompanijos

¹²⁹ Nacionalinės susisiekimo plėtros programos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita skirta Susisiekimo ministerijai, p.190.

¹³⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

¹³¹ Nederveen, A.A.J. , Konings, J.W., Stoop, J.A., 2003, p.49.

¹³² Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita, p.4.

¹³³ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita, p.4.

(Star1 Airlines) veiklos nutraukimo, bei dėl gamtinių sąlygų (ugnikalnio išsiveržimas Islandijoje)¹³⁴;

- užtikrinti keleivių saugumą bei orlaivių techninės priežiūros reikalavimų įgyvendinimą. Čia galima paminėti, kad 2011 m. kovo mėnesį buvo organizuota susitikimai, darbo grupės dėl naujų reikalavimų pristatymo ir įgyvendinimo, taip pat buvo atliekami įvairūs patikrinimai ir įgyvendintų programų vertinimai – „patikrinta 35 oro navigacijos paslaugų teikėjai, išduota 14 naujų ir pratęsta 70 ryšių, navigacijos ir stebėjimo įrenginių pažymėjimų, suderinti 833 navigacinės informacijos pranešimai, įvertinta 15 naujų oro navigacijos funkcinų sistemų ar esamų pakeitimų diegimų“¹³⁵.

Apibendrinant transporto politikos įgyvendinimą oro transporto integracijos srityje, galima pastebėti, kad didžiausias dėmesys skiriamas oro uostų veiklos plėtrai, teikiamų paslaugų kokybės užtikrinimui ir skrydžių saugos reikalavimams. Pastebėtina, kad šioje srityje dideles neigiamas pasekmes sukelia *force majeure* – nenuspėjamos gamtos jėgos, oro sąlygos bei kiti panašūs veiksniai, kuriems oro transportas yra labai jautrus, todėl tenka atidėti arba nutraukti skrydžius, taip sukeliant skrydžių tvarkos trukdžius, finansines problemas. 2011 metais iš oro transporto plėtrai skirtų asignavimų buvo panaudota tik 39,5 procentai lėšų, neįvykdyta dalis programų bei nustatytų priemonių, kas leidžia teigti, kad šios srities transporto plėtrai, integracijai bei keliamų uždavinių vykdymui turėtų būti skiriamas didesnis dėmesys.

3.4. Vandens transporto politikos vertinimas

Vandens transportas Europos Sąjungoje atlieka svarbų vaidmenį, nes būtent šios srities transportas prisideda prie užimtumo, ekonominės šalių nepriklausomybės, yra naudingas pramonės šakoms, teikiančioms aptarnavimo paslaugas. Europos Komisijos dokumentuose įtvirtinamos šios pagrindinės sritys, kurios skiriamas didžiausias dėmesys jūrų transporto politikos įgyvendinime:

- naujų technologijų diegimas ir esamų procedūrų tobulinimas, kuriant naujus projektus ir siekiant esamų paslaugų efektyvumo užtikrinimo;
- bendradarbiavimo tarp vandens transporto uostų skatinimas;
- uostų infrastruktūros gerinimas;
- užtikrinti sąžiningą konkurenciją tarp paslaugų tiekėjų¹³⁶.

¹³⁴ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita, p.4.

¹³⁵ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 m. veiklos ataskaita.

¹³⁶ Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A., 2012, p.126.

Pastebėtina, kad keleivių pervežimui vidaus vandens transportas naudojamas pakankamai retai, tačiau jis yra viena saugiausių transporto rūšių pagal nelaimingų atsitikimų skaičių, todėl galėtų būti plėtojamas ir populiarinamas. Lietuvoje už šią sritį atsakingos institucijos yra Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, Vidaus vandens kelių direkcija bei Lietuvos saugios laivybos administracija. Kaip ir kitų transporto sričių, taip ir vandens transporto plėtros kryptys, už kurių įgyvendinimą atsakingos minėtos institucijos, pateikiamos Ilgalaikėje strategijoje:

- „tobulinti jūrų uostų infrastruktūrą siekiant maksimalaus uostų konkurencingumo, efektyvumo ir saugumo;
- garantuoti laivybą vidaus vandens keliuose užtikrinant nustatytus kokybinius ir kiekybinius vidaus vandens kelių rodiklius;
- stiprinti teisės aktų, reglamentuojančių saugią laivybą, įgyvendinimo valstybinę priežiūrą;
- dalyvauti tobulinant nacionalinius ir tarptautinius saugios laivybos bei taršos iš laivų prevencijos standartus“¹³⁷.

Priemonės, skirtos minėtų tikslų įgyvendinimui yra nustatomos Susisiekimo ministerijos strateginiame veiklos plane - „numatoma modernizuoti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūrą, prižiūrėti ir eksploatuoti vidaus vandens kelių, plėsti Lietuvos Respublikos vidaus vandens kelių tinklą bei valstybinės reikšmės vidaus vandens kelių infrastruktūrą, modernizuoti vidaus vandens transporto infrastruktūrą taip, kad ji atitiktų ES techninius standartus ir vežimų poreikius bei didintų atskirų transporto šakų tarpusavio sąveiką, vykdyti Lietuvos Respublikos vidaus vandens kelių priežiūrą, sudarant tinkamas sąlygas laivybai, stiprinti teisės aktų, reglamentuojančių saugią laivybą įgyvendinimo valstybinę priežiūrą ir dalyvauti tobulinant nacionalinius ir tarptautinius saugios laivybos bei taršos iš laivų prevencijos standartus, kurie leidžia užtikrinti tinkamą saugios laivybos bei taršos iš laivų prevencijos standartų įgyvendinimą“. Pastebėtina, kad svarbiausios vandens transporto politikos sritys – administracinės bazės ir teisės aktų stiprinimas, infrastruktūros gerinimas, integracija su kitomis transporto šakomis.

Minėtų sričių tobulinimui nustatyti tikslai ir jų įgyvendinimui naudojamos priemonės aptariamoms Susisiekimo ministerijos 2011 – 2013 metų strateginiame veiklos plane. Numatoma, kad svarbiausio tikslo – „tobulinti jūrų uostų infrastruktūrą, siekiant maksimalaus uostų konkurencingumo, efektyvumo ir saugumo“ - įgyvendinimui kiekvienais metais bus skiriamos

¹³⁷ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 m. veiklos ataskaita, p.4.

didelės lėšos: 2010m. – 39 mln.litų, 2011m. – 60 mln. litų, o 2012 m. – daugiau nei 115 mln. litų¹³⁸.

Susisiekimo ministerijos Ilgalaikėje strategijoje pastebima grėsmė - didėjanti konkurencija kaimyninėse valstybėse plečiant jūrų transportą (uostus, logistikos centrus, jūrų greitkelius), ne visada sutampanti su Lietuvos interesais¹³⁹, o siekiant jos išvengti nustatomos tokios priemonės kaip susisiekimo sistemos valdymo gerinimas, infrastruktūros tobulinimas, dėmesys aplinkosaugai.

Nustatytų priemonių įgyvendinimas, pradedant nuo administracinių gebėjimų stiprinimo, 2010 m. vykdytas sujungiant jūrų ir vidaus vandenų laivybos priežiūros įstaigos – Valstybinė vidaus vandenų laivybos inspekcija buvo reorganizuota ir prijungta prie Lietuvos saugios laivybos administracijos, taip pat buvo pakeistas Informacinės visuomenės plėtros komiteto (toliau - IVPK) pavaldumas iš Lietuvos Respublikos Vyriausybės į Susisiekimo ministerijos pavaldumą, praplėsti Susisiekimo ministerijos turimi įgaliojimai vandens transporto politikos kūrimo ir įgyvendinimo kontrolėje. Šios priemonės leido sumažinti veiklos valdymo išlaidas, sumažinti politikos procesų vykdymo laiko sąnaudas¹⁴⁰.

Vertinant nustatytų tikslų įgyvendinimą, pastebėtina, kad iš 2010 metais vandens transporto politikos taikymui numatytų priemonių, buvo įgyvendinta 82 proc., o dvi iš numatytų priemonių buvo atšauktos. Sėkmingai įgyvendintas tikslas dalyvauti tobulinant nacionalinius ir tarptautinius saugios laivybos bei taršos iš laivų prevencijos standartus. Įgyvendinant šį tikslą Lietuvos saugios laivybos administracija 2010 m. pateikė Lietuvos Respublikos įstaigoms bei tarptautinėms organizacijoms 11 pasiūlymų, susijusių su saugios laivybos politikos formavimu¹⁴¹.

Tuo tarpu 2011 metais tik vienas tikslas buvo įgyvendintas 100 procentų - Klaipėdos uosto privažiavimo kelių sutvarkymas ir rekonstrukcija. Taip pat pastebėtina, kad vertinant vandens transporto politikos įgyvendinimui skirtų asignavimų panaudojimą, jis atliekamas vidutiniškai, tai yra iš 2011 metais skirtų (patvirtintų) 59 mln. litų, panaudota nepilni 30 procentų lėšų. Susisiekimo ministerijos 2011 m. ataskaitoje pateikiamos pagrindinės priežastys dėl tokio nedidelio lėšų panaudojimo yra tokie – dėl užsitęsusių dokumentų derinimo procedūrų su Europos Komisija, nes negavus oficialaus atsakymo ir nesuderinus dokumentacijos, dalis projektų yra perkeliama į sekančius metus¹⁴².

¹³⁸ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 – 2013 metų strateginis veiklos planas [interaktyvus]. Patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. vasario 23 d. įsakymu Nr. 3-111 [žiūrėta 2013 m. vasario 25 d.]. <http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/strateginiai_veiklos_planai>

¹³⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr.692.

¹⁴⁰ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita, p.4.

¹⁴¹ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita, p.4.

¹⁴² Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 m. veiklos ataskaita.

Apibendrinant vandens transporto politikos įgyvendinimą, galima pastebėti, kad šioje srityje Lietuvoje keleivių pervežama mažiausiai, kas parodo ir skiriamą mažiausią valstybės institucijų dėmesį. Dėl iniciatyvų trūkumo stringa pagrindiniai projektai ir nepanaudojamos skirtos lėšos, ko gero, galėtų būti laikoma didžiausia šio sektoriaus transporto įgyvendinimo problema.

IŠVADOS

Išnagrinėjus teorinėje dalyje pateikiamą informaciją bei praktinėje darbo dalyje apžvelgus svarbiausiuose dokumentuose pateikiamą informaciją, darytinos tokios išvados:

- Transporto politika – viena iš svarbiausių šalyje vykdomų politikų, nuo kurios didele dalimi priklauso ekonominė situacija, socialinė situacija, kurią naudojant kuriamas ekonominis stabilumas, užtikrinamas prekių judėjimas ir gyventojų mobilumas. Institucijos, per kurių sprendimus įgyvendinama šalies transporto politika – Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija bei šalia jos veikiančios organizacijos.
- Svarbiausi Lietuvos teisės aktai, reglamentuojantys transporto politikos aspektus – Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas, kuris bendrai taikomas visoms keleivinio transporto sritims, atskiros sritys reguliuojamos specialiaisiais teisės aktais. Visi įstatymai ir galiojantys teisės aktai atitinka Europos Sąjungos transporto politikos nuostatas, yra keičiami pagal naujausiuose dokumentuose įtvirtintas normas.
- Nėra vienos apibrėžtos integruotos keleivinio transporto politikos sąvokos, integracija įvairioje literatūroje apibrėžiama per skirtingus elementus bei naudojant įvairius būdus. Integravimas dažnai tiesiogiai siejamas su transporto politikos klausimų derinimu su šalies politine, ekonomine situacija bei su socialiniais, aplinkosauginiais klausimais, taip kuriant vieningą šalies transporto politikos sistemą.
- Atlikus integruoto keleivinio transporto vertinimą, nustatyta, kad visoms J.Preston vertinimo metodikoje apibrėžtomis sritims buvo skirta tam tikra transporto politikos dalis, kuri dokumentuose įtvirtinama kaip siejami tikslai, nustatomos priemonės tiems tikslams pasiekti bei institucijos atsakingos už tikslų įgyvendinimą. Tačiau pastebėtina, kad dažnai priemonių įgyvendinimas nėra atliekamas pilna apimtimi, didele problema išlieka skiriamų lėšų panaudojimas ir paskirstymas.
- Mokslinėje transporto politikos tematikos literatūroje dažnai pateikiama nuomonė, kad transporto politika turėtų apimti ne tik pačias transporto sektoriaus problemas ir apibrėžti transporto sektoriaus veiklą, tačiau taip pat būtina atsižvelgti ir į aplinkines sritis, tuo tarpu ištyrus Lietuvoje galiojančius dokumentus bei keleivinio transporto politikos įgyvendinimo ataskaitas, darytina išvada, kad keleivinio transporto politikos integracijai su socialine, aplinkosaugos ir eismo saugos sritimis yra skiriamas didžiausias dėmesys lyginant su kitų sričių integravimu.
- Kitų keleivinio transporto sričių politikai skiriamas mažesnis dėmesys, pirmiausia – dėl mažesnių keleivių pervežimo rodiklių. Tačiau ateityje, siekiant transporto sričių tarpusavio

integracijos, oro taršos mažinimo, kelių transporto apimčių mažinimą, reikėtų skirti didesnę dėmesį bei užtikrinti, kad visos nustatytos priemonės būtų įgyvendinamos laiku bei maksimaliai panaudojant Europos Sąjungos asignavimus.

- Teorinėje dalyje nustatyta, kad integruota transporto politika pirmiausia reiškia vieningą strateginį požiūrį, kuomet vertinama ne atskira sistema ar kiekviena jos dalis, tačiau visos sudėtinės dalys siejamos į bendrą sistemą, atsižvelgiant į suderintą jų tarpusavio funkcionavimą. Praktinėje dalyje, atvirkščiai – kiekviena dalis įvertinta pagal sąsajas su bendru rezultatu. Gauti rezultatai parodo, kad kuo geresni rezultatai pasiekiami kiekvienoje srityje, tuo lengviau juos sujungti į vieningai funkcionuojančią sistemą.

- Mokslinėje literatūroje dažnai pateikiama išvada, kad politikos formavimo etapo metu išanalizuotų politikos tikslų apibrėžtumas, pasirinkta tinkama priežastinė teorija ir teisinė – institucinė bazė, kurioje reglamentuojamas politikos priemonių įgyvendinimas, nulemia politikos įgyvendinimo sėkmingumą, tuo tarpu praktinėje dalyje, analizuojant teisės aktus bei atsakingų institucijų pateikiamus dokumentus, dažnai pasigendama minėtų proceso dalių visumos, retais atvejais ankstesnių priemonių įgyvendinimo rezultatai analizuojami kaip pagrindas naujų priemonių kūrimui.

REKOMENDACIJOS

Integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas Lietuvoje, kaip jau minėta – pakankamai nauja ir neištirinėta tema, todėl išanalizavus teorinę informaciją bei atlikus dokumentų bei antrinių duomenų praktinį vertinimą, galima pateikti tokias rekomendacijas:

- Vienas iš svarbiausių darbe atliktų pastebėjimų – per didelis dėmesys dokumentacijai, kuomet dėl nepilnai pateiktų aprašymų stabdomas priemonių įgyvendinimas, negaunamas finansavimas. Šioje vietoje verta prisiminti teorinėje dalyje aptartą mokslininkės N.Flynn pasiūlytą „viešosios vadybos modelį“, pagal kurį, keičiantis ekonominei ir socialinei situacijai pasaulyje ir nuolat augant verslo apimtims, biurokratizmas eliminuojamas iš politikos įgyvendinimo priemonių. Rekomenduojama apsvarstyti šio modelio taikymą ir viešojo transporto integravimui bei transporto politikos įgyvendinimo proceso efektyvumo užtikrinimui.

- Kaip buvo pastebėta vertinant teorinę literatūrą nagrinėjama tema – įgyvendinant integruotą transporto politiką per skirtingas šalies valdžios institucijas, jose priimamų sprendimų tarpusavio suderinimą, gaunami geresni rezultatai. Praktinė dokumentų ir egzistuojančių teisės aktų analizė parodė, kad yra pasiekti pakankamai geri rezultatai atskirose transporto politikos integracijos srityse, tačiau bendras politikos įgyvendinimas atliekamas paviršutiniškai, todėl rekomenduojama pasitelkti skirtingas institucijas ir organizacijas ir sutelkti jų veiklą ties vienu projektu, pavyzdžiui – gerinant oro uosto infrastruktūrą, šalia jos pajungti miesto autobusų/troleibusų tvarkaraščių patogumo klausimus, papildomai paruošiant stoteles ir kitose oro uosto zonose.

- Teorinėje dalyje pastebėta, kad sujungiant vienus instrumentus su kitais, gaunami skirtingi rezultatai, todėl šis modelis gali būti naudingas vertinant konkrečių įgyvendintų projektų ir juose panaudotų metodų efektyvumą, tačiau tą patį metodą galima panaudoti ne tik politikos vertinime, bet ir įgyvendinime bei atskirų transporto sričių integravimui. Šiuo būdu, tarpusavyje derinant įvairius elementus transporto politikoje ir valdžios institucijų turimas priemones, galima pasiekti geresnius rezultatus. Panaudojant metodo taikymą transporto politikos įgyvendinime, rekomenduojama pasitelkti priemones, tinkamas keletui valdžios institucijų, transporto politikos subjektų ir galimų pritaikyti daugiau nei vienai sričiai, taip siekiant efektyvumo. Pavyzdžiui, jei būtų sujungiami infrastruktūros tobulinimo planai su žemės paskirstymu bei atsižvelgiama į oro taršos mažinimo aspektus, įgyvendinant vieną priemonę, būtų galima kalbėti apie kelių skirtingų sričių integraciją.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. 1957 m. Europos Bendrijos steigimo (Romos) sutartis, suvestinė redakcija, autentiškas vertimas, 1997, Nr. 11997E. [interaktyvus][žiūrėta 2013m. sausio 3 d.].
<http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_1?p_id=9224>
2. Batarlienė, N. Informacinės transporto sistemos. Vilnius: Technika, 2011, 335 p.
3. Baublys, A.; Vasiliauskas, A.V. Transporto infrastruktūra. Vilnius: Technika, 2011, 302 p.
4. Butkevičius, J. Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir transporto sistemos plėtra. Vilnius: Technika, 2008, 251 p.
5. CAPitals Regions Integrating Collective transport for increased energy Efficiency [interaktyvus]. A Decision Maker's Guide: a wealth of experience, simplified choices, 19 psl. [žiūrėta 2013 kovo 1 d.]. <<http://www.vilniustransport.lt/uploads/docs/guide2012.pdf>>
6. Europos Komisijos Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ [interaktyvus]. Briuselis, 2011, 31 psl. [žiūrėta 2013 m. sausio 3 d.]. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:LT:PDF>>
7. Europos Parlamento ir Tarybos 2007 m. spalio 23 d. Reglamentas Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantį Tarybos reglamentus Nr. 1191/69 ir Nr. 1107/70. [2007] OL L315/1.
8. Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. kovo 15 d. reglamentas Nr.561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus Nr.3821/85 ir Nr.2135/98 bei panaikinantį Reglamentą Nr.3820/85. [2006] OL L 102.
9. Intelektinių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studijos galutinė ataskaita [interaktyvus]. Vilnius, 2011, 250 psl.[žiūrėta 2013 m. sausio 1 d.].
<http://www.transp.lt/lt/teisine_informacija/tyrimai_ir_analizes_del_numatomo_teisinio_reguliavimo>
10. International transport forum [interaktyvus]. Integration for seamless transport. Discussion paper 2012, No.1, 34 psl.[žiūrėta 2012 m. Gruodžio 29 d.].
<<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201201.pdf>>
11. Jaržemskis, V.; Jakubauskas, G.; Mačiulis, A. Transporto politikos pagrindai [interaktyvus]. Vilnius: Technika, 2012, 211 psl. [žiūrėta 2012 m. Gruodžio 29 d.]
<http://dspace.vgtu.lt/bitstream/1/1405/1/1279-S_Jarzemskis%20Transporto_WEB.pdf>

12. Kabashkin, I. The new European transport research activities [interaktyvus]. Transport, 2004, 19:4, p.191 – 194 [žiūrėta 2012 m. Gruodžio 15 d.]
<<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/16484142.2004.9637975>>
13. Lane, J.E. Viešasis sektorius: sąvokos, modeliai ir požiūriai. Vilnius: Margi raštai, 2001, 463 psl.
14. Lietuvos Respublikos 2005 m. birželio 23 d. Nutarimas Nr.692 „Dėl Ilgalaikės Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.
15. Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2012 m. veiklos ataskaita [interaktyvus]. Vilnius, 2013, 22 psl. [žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.]
<http://www.lra.lt/files/veiklos_ataskaita_2012.pdf>
16. Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2000, Nr. 32-890.
17. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2002, Nr. 29-1034.
18. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos ataskaita [interaktyvus]. Viešojo transporto efektyvaus panaudojimo vežant keleivius koncepcija. Vilnius, 2010, 57 psl. [žiūrėta 2012 m. Gruodžio 29 d.]. <http://www.transp.lt/files/uploads//transp.lt-Viesojo%20transporto%20koncepcija%20galutine%20ataskaita%20v05%20_final_.pdf>
19. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2012 m. veiklos rezultatai, 20 psl. [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. Vasario 23 d.]. <http://www.transp.lt/lt/veikla/statistiniai_rezultatai>
20. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2012 m. tyrimas „Kombinuotos keleivių kelionių skatinimo, diegiant Park&Ride, Bike&Ride ir kitas koncepcijas“, 53 psl. [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.]
<http://www.transp.lt/lt/teisine_informacija/tyrimai_ir_analizes_del_numatomo_teisinio_reguliavimo>
21. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita, 48 psl. [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. Vasario 23 d.]
<<http://www.transp.lt/files/uploads//2010%20veiklos%20ataskaita.pdf>>
22. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 m. veiklos ataskaita, 135 psl. [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. Vasario 23 d.]
<http://www.transp.lt/files/uploads//SM%202011%20%20ATASKAITA%20LRV_.pdf>

23. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2011 – 2013 metų strateginis veiklos planas [interaktyvus]. Patvirtinas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. vasario 23 d. įsakymu Nr. 3-111, 157 psl. [žiūrėta 2013 m. vasario 25 d.].
<[http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo dokumentai/strateginiai veiklos planai](http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/strateginiai_veiklos_planai)>
24. Lietuvos transporto sistemos modernizavimo ir plėtros galimybės taikant viešojo ir privataus sektorių partnerystės finansavimo modelį. Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2008, 82 psl. [interaktyvus][žiūrėta 2013 m. Vasario 25 d.].
<[http://www.transp.lt/files/uploads/client/PPP_ataskaita Galutine.pdf](http://www.transp.lt/files/uploads/client/PPP_ataskaita_Galutine.pdf)>
25. Lietuvos Respublikos Užsienio ministerija. Transporto politika [interaktyvus][žiūrėta 2012 m. lapkričio 11d.]. <<http://www.urm.lt/index.php?99198787> >
26. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. spalio 16 d. nutarimas Nr.1276 „Dėl sprendimų projektų poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2012, Nr. 124-6234.
27. Lietuvos 2007 – 2013 m. Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategija konvergencijos tikslui įgyvendinti, 61 psl. [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. sausio 1 d.].
<[http://www.tid.lt/uploads/documents/igyvendinami projektai/2007 2013 metai/Strategija 2007-03-30.pdf](http://www.tid.lt/uploads/documents/igyvendinami_projektai/2007_2013_metai/Strategija_2007-03-30.pdf)>
28. Markucevičiūtė, I. Integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas Lietuvoje [interaktyvus]. 15-osios Lietuvos jaunuju mokslininku konferencijos „MOKSLAS – LIETUVOS ATEITIS“ straipsnių rinkinys. Vilnius, 2012, 101- 104 psl. [žiūrėta 2012 gruodžio 19 d.].
<[http://leidykla.vgtu.lt/conferences/JM Transport 2012/PDF/transportas-lt-101-104.pdf](http://leidykla.vgtu.lt/conferences/JM_Transport_2012/PDF/transportas-lt-101-104.pdf)>
29. Manheim, J.B.; Rich, C.R. Empirical Political Analysis. New York: Longman Publishers USA, 1981, 4th edition, 465 psl.
30. May, A.D.; Kelly, C.; Shepherd. S. The principles of integration in urban transport strategies [interaktyvus]. Leeds: Institute of transport studies, 2006, 18 psl. [žiūrėta 2013 m. sausio 5 d.].
<[http://eprints.whiterose.ac.uk/2433/1/ITS200 Principles of integration uploadable.pdf](http://eprints.whiterose.ac.uk/2433/1/ITS200_Principles_of_integration_uploadable.pdf)>
31. Nacionalinės susisiekimo plėtros programos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita skirta Susisiekimo ministerijai, 207 psl. [interaktyvus][žiūrėta 2013 m. Vasario 25 d.].
<<http://www.transp.lt/files/uploads/SPAV-ataskaita-galutine.pdf>>
32. Nederveen, A.A.J. , Konings, J.W., Stoop, J.A. Globalization, international transport and the global environment: Technological innovation, policy making and the reduction of transportation emissions, Transportation Planning and Technology [interaktyvus][žiūrėta 2013 m. vasario 23 d.]. Delft University of Technology, Delft, 2003, p.41-67.<<http://dx.doi.org/10.1080/03081060309908>>

33. Noland, R.B. Transport Policy and Assessment Procedures in the United Kingdom: Lessons for the Federal District of Mexico City [interaktyvus]. United Kingdom: Imperial College London, 2004, 40 psl. [žiūrėta 2013 m. sausio 3 d.].
<http://www.itdp.org/documents/Mex%20White%20Paper_UK.pdf>
34. Parsons, W. Viešojo politika: politikos analizės teorijos ir praktikos įvadas. Vilnius: Eugrimas, 2001, 607 psl.
35. Preston, J. What's so funny about peace, love and transport integration? [interaktyvus]. Research in Transportation Economics 29, 2010, p.329 - 338 [žiūrėta 2012 m. Gruodžio 15 d.].
<http://ac.els-cdn.com/S0739885910000727/1-s2.0-S0739885910000727-main.pdf?_tid=c2c0563a-7b8c-11e2-bdea-0000aab0f6b&acdnat=1361385706_793698a70a832730813fb6cfcf90759d>
36. Raipa, A. Viešojo politika ir viešasis administravimas - raida, struktūra ir sąveika [interaktyvus]. Viešojo politika ir administravimas: 2002, Nr.1, p.12 - 20 [žiūrėta 2013 m. kovo 7 d.]. <<http://internet.ktu.lt/lt/mokslas/zurnalai/vpa/z1/1648-2603-2006-nr1-11.pdf>>
37. Rekomendacijos Ilgalaikės (iki 2030 m.) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairėms parengti [interaktyvus]. Vilniaus Gedimino technikos universitetas: 2008, 192 psl.
<<http://www.transp.lt/files/uploads/client/Rekomendacijos.pdf>>
38. Staponkienė, J. Naujosios viešosios vadybos elementų identifikavimas [interaktyvus]. Viešojo politika ir administravimas: 2005, Nr.13, p.85 [žiūrėta 2013 m. kovo 7 d.].
<<http://internet.ktu.lt/lt/mokslas/zurnalai/vpa/z13/1648-2603-2006-nr13-83.pdf>>
39. Transportas ir žemėnauda [interaktyvus]. PORTAL rašytinė mokomoji medžiaga, 2003, 56 psl. [žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.]. <http://www.eu-portal.net/material/downloadarea/kt9a_wm_lt.pdf>
40. Integruotas transportas [interaktyvus]. PORTAL rašytinė mokomoji medžiaga, 2003, 62 psl. [žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.]. <http://www.eu-portal.net/material/downloadarea/kt1c_wm_lt.pdf>
41. Vilpišauskas, R.; Nakrošis, V. Politikos įgyvendinimas Lietuvoje ir Europos Sąjungos įtaka. Vilnius: Eugrimas, 2003, 210 psl.
42. Vilniaus savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“ projektai [interaktyvus][žiūrėta 2013 m. sausio 4 d.] <<http://www.vilniustransport.lt/lt/pages/view/?id=174>>
43. Europos Komisijos Žalioji knyga „TEN-T politikos peržiūra. Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“ [interaktyvus]. Briuselis, 2009, 18 psl. [žiūrėta 2013 m. sausio 3 d.]. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:LT:PDF>>

44. Europos Komisijos Žalioji knyga „Piliečių „tinklas“ – viešojo transporto potencialo įgyvendinimas Europoje“ [interaktyvus]. Briuselis, 1995, 51 psl. [žiūrėta 2013 m. sausio 3 d.]. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1995:0601:FIN:EN:PDF>>
45. Winfried, W. Transport Policy in the European Union [interaktyvus]. Debatte: Journal of Contemporary Central and Eastern Europe. Rotledge: 2006, Nr.2, 167 -183 psl. [žiūrėta 2013 m. vasario 4 d.]. <<http://dx.doi.org/10.1080/09651560600868851>>

Terminaitė R. Integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas Lietuvoje/Viešosios politikos magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. Vytautas Dumbliauskas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Politikos ir vadybos fakultetas, 2013. – 78 p.

SANTRAUKA

Politika, kaip procesas, susideda iš atskirų elementų – problemos nustatymo ir apibrėžimo, darbotvarkės sudarymo, politikos formavimo, politikos legitimacijos, politikos įgyvendinimo ir vertinimo. Kiekvienas etapas – labai svarbus, nes nuo jame atliekamų veiksmų priklauso bendra politikos kūrimo ir įgyvendinimo sėkmė. Tokie pat etapai gali būti išskiriami ir transporto politikos procese, kurio viena dalis – įgyvendinimas – ir yra nagrinėjama magistriniame darbe. Šis etapas yra paskutinis, apimantis įvykdytų užduočių kokybės vertinimą, užbaigtumą ir poveikį visuomenei.

Baigiamojo darbo tikslas - išanalizuoti integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimo procesą. Nagrinėjant mokslinę literatūrą bei atliekant dokumentų analizę buvo siekiama išpildyti šiuos uždavinius – susipažinti su integruoto keleivinio transporto politikos sąvoka, nustatyti integruoto keleivinio transporto politikos įgyvendinimo vertinimo galimybes, išnagrinėti teisės aktų duomenų bazę bei susipažinti su svarbiausiais dokumentais, nustatyti integruoto keleivinio transporto politikos sferoje priimtus svarbiausius sprendimus ir nustatyti, kaip jie buvo įgyvendinami.

Darbo dėstomojo dalis sudaryta dviejų didesnių dalių, pirmoje, naudojantis mokslinėje literatūroje pateikiama informacija, aiškinamasi politikos įgyvendinimo sąvoka, nagrinėjami žymiausi metodai, skirti politikos analizei. Antroje darbo dalyje, atliekant keleivinio transporto politikos integravimo procese priimtų sprendimų bei gautų rezultatų vertinimą, pasitelkiamos viešosios politikos mokslininkų J.E.Lane ir W.Parsons teorijos bei J.Preston integracijos vertinimo modelis, aiškinamasi, kokios politikos įgyvendinimo priemonės naudojamos Lietuvoje, kokie nustatomi keleivinio transporto plėtros sričių prioritetai. Šalia šių problemų tyrime taip pat nagrinėjama ES fondų panaudojimo rezultatai bei vis augantys ekologijos ir taršos mažinimo reikalavimai.

Teorinėje darbo dalyje nustatyta, kad integruota transporto politika pirmiausia reiškia vieningą strateginį požiūrį, kuomet visos sudėtinės dalys siejamos į bendrą sistemą, tuo tarpu praktinėje dalyje, atvirkščiai – kiekviena dalis įvertinta pagal sąsajas su bendru rezultatu. Gauti rezultatai parodo, kad kuo geresni rezultatai pasiekiami kiekvienoje srityje, tuo lengviau juos sujungti į vieningai funkcionuojančią sistemą.

Terminaitė R. Integrated passenger transport policy implementation in Lithuania/ Master Thesis in Public policy. Supervisor assoc. Dr. Vytautas Dumbliauskas. – Vilnius: Faculty of Politics and Management, Mykolas Romeris University, 2013. – 78 p.

SUMMARY

Policy is a process which consists of individual elements - problem identification and definition, agenda-setting, policy formulation, policy legitimating, policy implementation and evaluation. Each phase is very important, since policy development and implementation success depends on the overall operations. The same steps can be distinguished also in transport policy process, and one part of it - implementation is considered in this master thesis. It is the last stage, covering the tasks carried out, quality assessment, completeness, and policy implementation results impact on society.

Final goal of the thesis is to analyze integrated public transport policy implementation process. Analysis of the scientific literature and of the documents was used to meet these challenges – to define an integrated passenger transport policy concept, to set up an integrated passenger transport policy assessment options, to consider legislation database and find out key documents, to set up an integrated passenger transport policy in the sphere of the key decisions taken and determine how they were implemented.

The main part of the work consists of two major parts, the first, using the information in the scientific literature, examines implementation of the policy, and it addresses the most prominent methods for policy analysis. In the second part, the passenger transport policy integration process is analyzed on the basis of decisions taken and the evaluation of the results. With the integration theory by J.E.Lane and W.Parsons and measurement model by J.Preston explanations of policy instruments used in Lithuania are given and there are described the prioritized passenger transport development areas. In addition to these problems the study also examines the results of the use of EU funds and the increasing rate of ecology and pollution reduction requirements.

The theoretical part of this work showed that the integrated transport policy primarily refers to a unified strategic approach in which all components are linked into a single system, while the practical part, on the contrary - each piece evaluated by correlation with overall result. The results show that the better results are in each area, the easier it is to combine them into a single functioning system.

Terminaitė R. Integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas Lietuvoje/Viešosios politikos magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. Vytautas Dumbliauskas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Politikos ir vadybos fakultetas, 2013. – 78 p.

ANOTACIJA

Baigiamajame magistro darbe analizuojama integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas Lietuvoje, aptariama politikos formavimo ir įgyvendinimo procesas bei integruotos keleivinio transporto politikos kūrimas, vertinamos politikos įgyvendinimo priemonės, jų pasirinkimas ir įgyvendinimo sėkmingumas, pristatomi svarbiausi Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimai ir jų nuostatų pritaikymas bei įgyvendinimas Lietuvos politikos procese.

Prasminiai žodžiai: Transporto politika, integruota transporto politika, viešasis transportas, keleivinio transporto politikos įgyvendinimas, keleivinio kelių transporto politikos įgyvendinimas.

Terminaitė R. Integrated passenger transport policy implementation in Lithuania/ Master Thesis in Public policy. Supervisor assoc. Dr. Vytautas Dumbliauskas. – Vilnius: Faculty of Politics and Management, Mykolas Romeris University, 2013. – 78 p.

ANNOTATION

The thesis analyzes integrated passenger transport policy implementation in Lithuania, discusses the design and implementation process of an integrated passenger transport policy development, describes policy assessment measures, their selection and the success of their implementation, and introduces the most important EU legislative requirements and the application of these provisions in Lithuania's transport policy.

Key words: Transport policy, integrated transport policy, public transport, passenger transport policy implementation.

PRIEDAI

Priedas Nr.1. ITS projektai, numatyti Ilgalaikėje strategijoje¹⁴³.

Transporto rūšis	Numatytos priemonės iki 2013 m.	Numatytos priemonės iki 2025 m.
Kelių transporto modernizavimas ir plėtra	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diegti kelių transporte informacines sistemas, informuojančias apie eismo sąlygas, eismo sutrikimus, taikomas eismo valdymo priemones, automobilių statymo galimybes, viešojo transporto teikiamas paslaugas, pakelės infrastruktūrą; ▪ Didžiuosiuose Lietuvos miestuose diegti modernias koordinuoto automatinio eismo valdymo sistemas, reaguojančias į eismo pokyčius; ▪ Modernizuoti keleivinio transporto įmonių transporto priemonių parkus, keleivių vežimui taikyti švarias technologijas, diegti modernias maršrutinio transporto eismo valdymo informacines sistemas miestuose; ▪ Integruoti išorinio ir vidaus keleivinio transporto paslaugas – skatinti vieno bilieto sistemą, išorinio keleivinio transporto terminalus (oro, jūrų, upių uostų ir geležinkelio stočių) jungti su vidaus susisiekimo sistema, užtikrinti gerą susisiekimą miestuose ir gyvenvietėse. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Krovinio transporto veiklą numatoma modernizuoti diegiant intelektines technologijas, sukuriant ir įdiegiant kompiuterizuotą sistemą, sudarančią galimybes naudoti elektroninę įrangą rinkliavoms už naudojimąsi infrastruktūra rinkti, transporto techninei būklei, vairuotojų darbo ir poilsio režimui kontroliuoti; ▪ Kurti bendras (intermodalines) paslaugas teikiančią sistemą, tobulinti įvairių keleivių vežimo transporto rūšių tarpusavio sąveiką, steigti bendrus įvairių transporto rūšių paslaugų terminalus, keleivių patogumui įdiegti vieno elektroninio bilieto koncepciją; ▪ Derinti bilietų platinimo sistemą su viso žemyno išankstinio bilietų užsakymo sistema ir integruotis į ją; ▪ Įdiegti tobulesnės informacines miestų keleivinio transporto valdymo ir eismo kontrolės sistemas; ▪ Diegti naujas miestų transporto technologijas, tiesti pajėgesnes ir modernesnes viešojo transporto linijas, modernizuoti esamą transporto priemonių parką.
Geležinkelio transporto modernizavimas ir plėtra	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baigti radijo ryšio modernizavimo darbus; ▪ Modernizuoti signalizaciją atskiruose geležinkelio ruožuose (kiek tai susiję su ITS, pvz., signalizacija, eismo valdymas). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Europinio standarto geležinkelių linijų tiesimas (kiek tai susiję su ITS, pvz., signalizacija, eismo valdymas); ▪ Įdiegti naujas krovinių vežimo geležinkelių transportu technologijas.
Vandens transporto modernizavimas ir plėtra	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Įdiegti bendrą šalies jūrų uostų (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir Būtingės naftos terminalo) informacinę sistemą; ▪ Sukurti ir pradėti naudoti Lietuvoje upių informacijos paslaugų sistemą, integruoti ją į bendrą Europos RIS (RIS – upių informacijos paslaugos) sistemą. 	
Oro transporto modernizavimas ir plėtra	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernizuoti oro uostų infrastruktūrą – pritaikyti ją intermodalinio transporto technologijoms; ▪ Parengti programą, pagal kurią į keleivių vežimo su vienu bilietu sistemą būtų integruota civilinė aviacija. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Įgyvendinti oro eismo valdymo koncepcijos CNS/ATM programą; ▪ Įgyvendinti pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos GNSS programą.

¹⁴³ Šaltinis: Intelektinių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studijos galutinė ataskaita [interaktyvus]. Vilnius, 2011, p.18 [žiūrėta 2013 m. sausio 1 d.].

http://www.transp.lt/lt/teisine_informacija/tyrimai_ir_analizes_del_numatomo_teisinio_reguliuavimo

Priedas Nr.2. Integruotos keleivinio transporto politikos įgyvendinimas.

J.Preston integracijos vertinimo modelio pakopa	Tikslai	Priemonės	Rezultatai
1. Integruota viešojo transporto informacinės sistema	<ul style="list-style-type: none"> - Įgyvendinti ITS sistemų taikymą keleiviniame kelių transporte; - Užkrinti tokios informacijos, kaip tvarkaraščiai, realaus laiko informacija, informacija apie teikiamas paslaugas bei bilietus teikimą; - Sukurti geležinkelių, kelių, vandens ir oro transporto informacinės infrastruktūras; parengti būtinas juridines, metodologines ir organizacines priemones informacinės infrastruktūros kūrimo veiklai koordinuoti. 	<ul style="list-style-type: none"> - Diegti kelių transporte informacines sistemas, informuojančias apie eismo sąlygas, eismo sutrikimus, taikomas eismo valdymo priemones, automobilių statymo galimybes, viešojo transporto teikiamas paslaugas, pakelės infrastruktūrą; - didžiuosiuose Lietuvos miestuose diegti modernias koordinuoto automatinio eismo valdymo sistemas, reaguojančias į eismo pokyčius; - Viešojo transporto kelionės duomenų informacinės sistemos projektas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kelių oro sąlygų informacinės sistemos ir stacionarių automatinių greičio matuoklių sistemos pajėgumų užtikrinimas bei eismo informacinės sistemos ir greičio valdymo ir perspėjimo elektroniniais kelio ženklais sistemos plėtra įgyvendinto iki tiksluose numatyto lygio; - Viešojo transporto kelionės duomenų informacinės sistemos“ projektas“ pagal 2011 m. veiklos ataskaitas įgyvendinamas sėkmingai, tačiau dalies jame įvardytų priemonių nutrauktos.
2. Integruotos viešojo kelių transporto paslaugos	<ul style="list-style-type: none"> - Pasiiekti ES valstybių senbuvių transporto paslaugų kokybės ir techninių parametrų lygį; - Transporto sistemos informacinės struktūros tobulinimas; 	<ul style="list-style-type: none"> - Didelę biudžeto dalį skirti infrastruktūros gerinimui, kelių saugumo užtikrinimui. - Projektas CAPRICE‘ - Kuriami projektai „Park&Ride“, „Bike&Ride“; 	<ul style="list-style-type: none"> - Lietuvos kelių tinklui plėtoti ir saugaus eismo priemonėms diegti skirta pakankamai didelė išlaidų dalis, rekonstruoti keliai, atlikti tiltų remontai, projektuojami ir statomi aplinkkeliai. - Organizuoti Europos Sąjungos 2011 m. transporto baltosios knygos pristatymai

	<ul style="list-style-type: none"> - Skaidrios teisinės bazės, leidžiančios modernizuoti ir plėtoti viešąjį keleivinį transportą, kūrimas. 		<p>akademinei visuomenei, savivaldybėms, pateikta informacija raštu apie šios priemonės įgyvendinimą.</p>
<p>3. Integruotos viešojo transporto kainos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Integruoti išorinio ir vidaus keleivinio transporto paslaugas; - Užtikrinti gerą susisiekimą miestuose ir gyvenvietėse; - Pertvarkyti tarifų ir bilietų sistemas, kad jos atitiktų Lietuvos miestų gyventojų socialines ekonomines sąlygas ir galimybes, užtikrintų reikiamo dydžio įplaukas, skatintų aktyviau naudotis viešuoju transportu. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vieno bilieto sistemos įgyvendinimas, išorinio keleivinio transporto terminalų jungimas su vidaus susisiekimo sistema. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vilniaus rajono ir Klaipėdos rajono savivaldybių tarybos yra priėmę nutarimus dėl keleivių vežimo kainų patvirtinimo ir turi veikiančias e-bilieto sistemas.
<p>4. Integracija tarp viešojo ir privataus transporto sektorių</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Konkurencingumo keleivinio transporto srityje didinimas; - Vienodo traktavimo visose teikiamų paslaugų sferose; - Taikomos lengvatos tiek privatiems, tiek 	<ul style="list-style-type: none"> - Specialus tyrimas „Lietuvos transporto sistemos modernizavimo ir plėtros galimybės taikant viešojo ir privataus sektorių partnerystės finansavimo modelį“. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pateikiama informacija, kad siekiama užtikrinti balansą tarp privataus ir valstybinio kapitalo įmonių, teikiančių keleivinio kelių transporto paslaugas, tačiau realaus sektorių integravimo vertinimo rezultato nėra.

	valstybiniam vežėjams.		
5. Integruotos valdžios institucijos, atsakingos už transportą	<ul style="list-style-type: none"> - Užtikrinti administracinių gebėjimų ugdymą, - Gerinti institucijų veiklos kokybę, stiprinti pajėgumus, atsižvelgti į atsakomybės sričių padalijimą bei įgūdžių tobulinimą, siekiant tinkamo transporto programų planavimo ir koordinavimo. 	<ul style="list-style-type: none"> - keleivinio transporto kontrolės struktūrinių padalinių sukūrimas savivaldybių administracijose; - darbuotojų ugdymas; - keleivinio kelių transporto sistemos, tenkinančios šios paslaugos poreikius sukūrimas - finansavimo užtikrinimas; - tobulinti viešojo transporto paslaugų sistemos formavimo tobulinimas; - konkurencingumo stiprinimas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dalyvavimas Europos Sąjungos darbo grupių posėdžiuose, įvairiuose susitikimuose su Lietuvos politikais ir užsienio valstybių atstovais; - Lietuvos institucijų bendradarbiavimas su kitų šalių valstybėmis ruošiant tarpusavio susitarimus ir derinant transporto politikos klausimus; - Nacionalinės transporto politikos formavimas atsižvelgiant į Europos Sąjungos numatytus transporto politikos tikslus bei nustatytas priemones nustatytais terminais laikomas nesėkmingu, nes pavyko perkelti ne visas priemones (daugiau nei 80% reikalavimų buvo perkelta). - Nacionalinių teisės aktų derinimo su ES teisės aktų reikalavimais srityje – vietoje planuotų 71 priemonės įgyvendinimo, pavyko sėkmingai įvykdyti 58 priemones
6. Integruotas transportas ir žemės panaudojimas	<ul style="list-style-type: none"> – Suderinti tikslingą žemės panaudojimą; - Sumažinti transporto grūstis ir neigiamą poveikį aplinkai dėl oro taršos didėjimo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Krašto kelių tinklo integravimas į ES kelių transporto sistemą, užtikrinant tarpregionines jungtis su transeuropiniu kelių tinklu, - ir vietinės reikšmės kelių tinklo formavimas, suformuojant visą regionų plėtrai būtiną infrastruktūrą, papildant kelių tinklą trūkstantomis grandimis ir išsvengiant 	<ul style="list-style-type: none"> - Nagrinėjama atveju žemėtvarkos ir transporto politikos derinys sėkmingai įgyvendinamas daugiau ilgalaikėje perspektyvoje ir derinant su kitų sričių politika. - daugiausia dėmesio buvo skiriama siekiant užtikrinti optimizuotą susisiekimą tarp Lietuvos miestų ir su kaimyninėmis šalimis, rekonstruojant turimą infrastruktūrą

		<p>nepakankamo pralaidumo vietų;</p> <ul style="list-style-type: none"> - šalies ir miestų kelių transporto sistemos kompleksiskumo ir integruotumo siekis; - visokeriškai skatinti šalies gyventojus naudotis viešojo transporto paslaugomis. 	<ul style="list-style-type: none"> - Politikos įgyvendinimo rezultatai vertinami daugiausiai per priemoneis skirtų lėšų panaudojimo rezultatus, tačiau nėra pateikiamas tikslus erdvės ir žemės panaudojimo transporto infrastruktūros plėtrai vertinimas
<p>7. Švietimo, sveikatos ir socialinių sektorių integravimą į transporto politiką ir šios politikos integraciją su aplinkosaugos, socialine ir ekonomine politika</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Visų transporto rūšių plėtros suderinimas; - Teikti pirmenybę mažesni neigiamą poveikį aplinkai darančiam transportui, - Didinti energinio transporto sektoriaus efektyvumą, naudoti daugiau alternatyvių ir mažiau – aplinką teršiančių degalų; - geriau organizuoti ir reguliuoti transporto eismą; - užtikrinti keleivių saugumą keliuose; - pasiekti, kad oro tarša ir triukšmas miestuose neviršytų leistinų normatyvų 	<ul style="list-style-type: none"> - Dalyvavimas projektuose - CAPRICE ir vieną iš jo temų, susijusių su ekologija – „Žaliojo judumo link, didinant energijos efektyvumą; - „Pažangiojo automobilio iniciatyva“ – eSafety, eCall sistemos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Transporto politiką įgyvendinančios organizacijos naudoja nemažai priemonių. - Atsižvelgiant į tai, kaip keitėsi nelaimių keliuose statistika, darytina išvada, kad pasiektas geras rezultatas – skaičiai sumažėjo beveik perpus, kas rodo, kad einama teisinga kryptimi. - Skiriamas didelis dėmesys kelių eismo dalyvių švietimui, užtikrinant informuotumą apie saugaus eismo taisykles.

Priedas Nr.3. Keleivinio transporto politikos įgyvendinimas integruojant žemės panaudojimo planus¹⁴⁴.

Politikos sritis	Politikos tipas	Politikos tikslai	Svarbiausias tikslas
Žemės naudojimas	Investicijos ir paslaugos	Tankios, mišrios paskirties struktūros Miesto plėtros derinimas su transporto infrastruktūra	Sumažinti poreikį keliauti
	Planavimas	Tankios, mišrios paskirties struktūros Miesto plėtros derinimas su transporto infrastruktūra	
	Reguliavimas	Tankios, mišrios paskirties struktūros Susisiekimas visuomeniniu transportu	
	Kainodara	<i>Ribojanti kainodara:</i> Tankios, mišrios paskirties struktūros <i>Subsidijos:</i> Miesto plėtros derinimas su transporto infrastruktūra	
	Informacija	Tankios, mišrios paskirties struktūros Miesto plėtros derinimas su transporto infrastruktūra	
Transportas	Investicijos ir paslaugos	Transporto rūšių koordinavimas (Visuomeninio) transporto išplėtimas ir sutankinimas	Subalansuoti likusį eismą
	Planavimas	Transporto rūšių koordinavimas (Visuomeninio) transporto išplėtimas ir sutankinimas Miesto plėtros derinimas su transporto infrastruktūra	
	Reguliavimas	Naudojimosi automobiliais ribojimas Parkavimo ribojimas	
	Kainodara	<i>Subsidijos:</i> Transporto rūšių koordinavimas; (Visuomeninio) transporto išplėtimas ir sutankinimas; miesto plėtros derinimas su transporto infrastruktūra <i>Ribojanti kainodara:</i> Naudojimosi automobiliais naudojimas; Parkavimo ribojimas	
	Informacija	Naudojimosi automobiliais naudojimas	

¹⁴⁴ Šaltinis: Transportas ir žemėnauda [interaktyvus]. PORTAL rašytinė mokomoji medžiaga, 2003, p.22. [žiūrėta 2013 m. kovo 1 d.]. <http://www.eu-portal.net/material/downloadarea/kt9a_wm_lt.pdf>

Darbas baigtas

.....
Rima Terminaitė
terminaite@gmail.com