



Tyrimo ataskaita

Transporto paslaugų asmenims su negalia pakankamumo ir efektyvumo Lietuvoje tyrimas

Užsakovas:	Neįgaliųjų reikalų departamentas prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos Švitrigailos g. 10, Vilnius
Vykdytojas:	VšĮ „Nacionalinis socialinės integracijos institutas“ Gedimino pr. 1, Vilnius
Tyrimo grupės nariai:	Solveiga Ratkevičiūtė, Gabija Kučinskaitė, Ieva Adomaitytė-Subačienė, Jurga Mataitytė-Diržienė, Jūratė Charenkova
Redaktorė:	Neringa Butnoriūtė

SUTRUMPINIMŲ SĄRAŠAS

NDNT – neįgalumo ir darbingumo nustatymo tarnyba

NSIĮ – Neįgaliųjų socialinės integracijos įstatymas

NVO – nevyriausybinės organizacijos

SP – socialinės paslaugos

SPĮ – Socialinių paslaugų įstatymas

IVADAS	5
TEISĖS AKTŲ, REGLAMENTUOJANČIŲ TRANSPORTO PASLAUGAS ASMENIMS SU NEGALIA, APŽVALGA	8
TRANSPORTO PASLAUGŲ REGLAMENTAVIMAS LR NEJGALIŲJŲ SOCIALINĖS INTEGRACIJOS ĮSTATYME	9
TRANSPORTO PASLAUGŲ REGLAMENTAVIMAS SOCIALINIŲ PASLAUGŲ ĮSTATYME.....	11
ASMENINIO ASISTENTO FUNKCIJA GERINANT TRANSPORTO PRIEINAMUMĄ.....	13
VIEŠŲJŲ ERDVIŲ IR TRANSPORTO OBJEKTŲ PRIEINAMUMO REGLAMENTAVIMAS	14
DARNAUS JUDUMO MIESTE PLANAI	18
TEISĖS AKTŲ, REGLAMENTUOJANČIŲ FINANSINĘ PARAMĄ TRANSPORTO PASLAUGŲ PRIEINAMUMUI, APŽVALGA	20
TRANSPORTO PASLAUGŲ PRIEINAMUMO TYRIMŲ APŽVALGA	25
VALSTYBĖS INSTITUCIJŲ IR NEVYRIAUSYBINIŲ ORGANIZACIJŲ ATLIEKAMI UŽSAKOMIEJI TYRIMAI.....	25
MOKSLINIAI STRAIPSNIAI	29
ATLIKTOS TYRIMŲ APŽVALGOS APIBENDRINIMAS	30
SKIRTINGO VIEŠOJO TRANSPORTO PRIEINAMUMO ASMENIMS SU NEGALIA APŽVALGA	31
GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO PRIEINAMUMAS LIETUVOJE	31
VIEŠOJO KELIŲ TRANSPORTO PRIEINAMUMAS LIETUVOJE	33
ORO TRANSPORTO PASLAUGŲ PRIEINAMUMAS LIETUVOJE	38
VIDAUS VANDENŲ MARŠRUTŲ TRANSPORTO PRIEINAMUMAS	40
NEVYRIAUSYBINIŲ ORGANIZACIJŲ TRANSPORTO PASLAUGŲ PRIEINAMUMAS LIETUVOJE	43
TYRIMO DUOMENŲ PRISTATYMAS	46
KOKYBINIO TYRIMO METODOLOGIJA.....	46
TYRIMO DUOMENŲ REZULTATAI	51
GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS	51
VIEŠASIS KELIŲ TRANSPORTAS	52
NEVYRIAUSYBINIŲ ORGANIZACIJŲ (NVO) TEIKIAMOS TRANSPORTO PASLAUGOS	56
ASMENINIAI AUTOMOBILIAI	59
ORO TRANSPORTAS.....	60
VANDENS TRANSPORTAS	61

KITA INFORMACIJA	61
FOKUSUOTOS GRUPINĖS DISKUSIJOS APIBENDRINIMAS	63
IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS	66
PRIEDAI	72

ĮVADAS

2010 m. Lietuva, ratifikuodama Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvenciją ir jos fakultatyvųjį protokolą (toliau šioje studijoje – Konvencija), prisiėmė atsakomybę užtikrinti lygias žmonių su negalia teises dalyvauti visuomenės gyvenime.

Prieinamumas – vienas iš pagrindinių Konvencijos principų, užtikrinančių žmonių su negalia savarankiškumą, kurį įgyvendinti būtinas sistemiškas požiūris: žmonės su negalia neturės galimybių dalyvauti visuomenės gyvenime, jei jiems nebus visapusiškai pritaikytos transporto paslaugos, pastatai, miesto ar miestelio gatvių judėjimo ir kt. infrastruktūra, taip pat jei asmenims, turintiems individualios pagalbos poreikį, nebus suteikta asmeninė pagalba. Prieinamumas yra viena pagrindinių savarankiško gyvenimo sąlygų žmonėms su įvairiomis negalėmis, todėl, atsižvelgiant į įvairius negalios tipus, bendruomenės aplinka turi būti adaptyvi. Todėl studijoje transporto prieinamumas suvokiamas kaip kompleksinės ir visa apimančios priemonės, užtikrinančios žmonių su negalia mobilumo poreikius. Prieinamumo įgyvendinimo kompleksškumą pagrindžia ir atskiri Konvencijos straipsniai: 9 str. „Prieinamumas“, 19 str. „Savarankiškas gyvenimas ir įtrauktis į bendruomenę“, 20 str. „Asmens mobilumas“. Transporto prieinamumas daugeliui asmenų su negalia gali būti vienintelė priemonė, užtikrinanti jų dalyvavimą įvairiuose integracijos laukuose: užimtumo, švietimo, kultūros, politikos, medicinos, laisvalaikio, turizmo ir kt. srityse.

Socialinės apsaugos ir darbo ministerija Vyriausybės nutarimu¹ paskirta Konvencijos įgyvendinimą koordinuojančia institucija; kitos ministerijos, tarp jų Susisiekimo ir Aplinkos ministerijos, yra paskirtos institucijomis, pagal kompetenciją atsakingomis už Konvencijos įgyvendinimą.

Žmonių su negalia organizacijos transporto prieinamumo problematiką Lietuvoje tarptautiniu lygmeniu aptarė 2015 m. parengtoje Konvencijos alternatyvioje (šešėlinėje) ataskaitoje². Joje pateikiamas tarptautinių dokumentų įgyvendinimo ir konkrečių teisių užtikrinimo situacijos nacionaliniu mastu įvertinimas iš nevyriausybinių organizacijų perspektyvos. Alternatyvi ataskaita rengiama reaguojant į Konvenciją priėmusių šalių narių oficialias ataskaitas. Pirmojoje nevyriausybinių organizacijų alternatyvioje ataskaitoje (2015 m.) buvo teigiama, kad viena didžiausių problemų transporto prieinamumo srityje yra tai, kad šalyje nėra nė vieno specialiuoju poreikiu turintiems žmonėms pritaikyto tolimojo ar tarptautinio susisiekimo autobuso, o stočių bei stotelių infrastruktūra šiems asmenims taip pat nėra pritaikyta. Nei stočių darbuotojai, nei vairuotojai nežinojo, kaip elgtis su asmenimis

¹ LR Vyriausybės 2016 m. rugpjūčio 31 d. nutarimas Nr. 894 „Dėl Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencijos ir jos Fakultatyvaus protokolo įgyvendinimo“.

² Lietuvos negalios organizacijų forumas, „Alternatyvi ataskaita dėl Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių įgyvendinimo Lietuvoje“. Prieiga per internetą: <http://www.negalia.lt/wp-content/uploads/2016/02/JT-Neigaliuju-teisiu-konvencijos-Alternatyvioji-ataskaita.pdf>

vežimėliuose, nebuvo parengtų ir patvirtintų vidaus tvarkų dėl negalią turinčių asmenų aptarnavimo. Ataskaitos informaciją pagrindžia ir iliustruoja diskriminacijos atvejai, kai žmonės su negalia yra priversti keliauti jiems nepatogiais maršrutais (pvz., netiesioginiais), nes visuomeninio transporto vairuotojai atsisako negalią turinčiuosius įleisti į jiems nepritaikytus autobusus.

Alternatyvioje ataskaitoje atkreipiamas dėmesys į pozityvią transporto prieinamumo kaitą geležinkelių veikloje (bendradarbiaujant su negalios organizacijomis, įdiegiant žmonių su negalia aptarnavimo tvarkas, pradėdant eksploatuoti traukinius, pritaikytus neįgaliesiems), tačiau taip pat nurodoma, jog dauguma jiems pritaikytų traukinių veža tik į didžiuosius Lietuvos miestus – Vilnių, Kauną, Klaipėdą ir Šiaulius. Šitoks traukinių pasiskirstymas riboja negalią turinčių asmenų galimybes planuoti kelionės laisvai pasirinktais maršrutais, lankytis kituose miestuose, lankyti artimuosius, studijuoti ar pažinti šalį.

2020 m. Valstybės kontrolė nustatė, kad viešojo transporto prieinamumas neužtikrinamas, nes savivaldybėse nėra numatytų prieinamumo kriterijų, pagal kuriuos būtų įsigyjamos viešojo transporto priemonės ar vežimo paslaugos; vietinio susisiekimo parkas atnaujinamas lėtai; Susisiekimo ministerija neatlieka visų rūšių transporto prieinamumo stebėsenos.

2020 m. gruodžio mėn. organizuotoje Lietuvos negalios organizacijų forumo konferencijoje, skirtoje Konvencijos dešimtmečio įgyvendinimui Lietuvoje įvertinti, negalios NVO konstatavo, kad žmonių su negalia judumą riboja nepritaikytas viešasis transportas ir viešojo transporto paslaugas teikiančių darbuotojų kompetencijų stygius. Paminėta, kad šalyje įgyvendinant darnaus judumo mieste planus universalaus dizaino principu galima ženkliai sumažinti transporto prieinamumo problemą.

Konvencijoje nurodoma, kad neįgalumas atsiranda dėl asmenų, turinčių sveikatos sutrikimų, ir požūrio bei aplinkos sudaromų kliūčių sąveikos, trukdančios tokiems asmenims visapusiškai ir veiksmingai dalyvauti visuomenėje, todėl galima teigti, kad transporto neprieinamumas tik didina asmenų negalią, atskirtį ir izoliaciją.

Studijos tikslas: išanalizuoti visų galimų rūšių transporto paslaugų, teikiamų asmenims su negalia (tame tarpe ir vaikams) esamą situaciją, teisinius ir finansinius aspektus. Įvertinti transporto paslaugų suaugusiems asmenims su negalia kompensavimo ir finansavimo mechanizmus, jų pakankumą ir parengti rekomendacijas dėl Konvencijos nuostatų dėl transporto paslaugų prieinamumo, tinkamo teisės akty, finansavimo ir įgyvendinimo užtikrinimo.

Studijos tikslui pasiekti keliami šie uždaviniai:

1) Atlikti visų galimų rūšių transporto paslaugų, teikiamų asmenims su negalia (tame tarpe ir vaikams) esamos situacijos analizę ir teisinės bazės apžvalgą;

2) Nustatyti ir įvertinti visų galimų rūšių transporto paslaugų kompensavimo ir finansavimo mechanizmus;

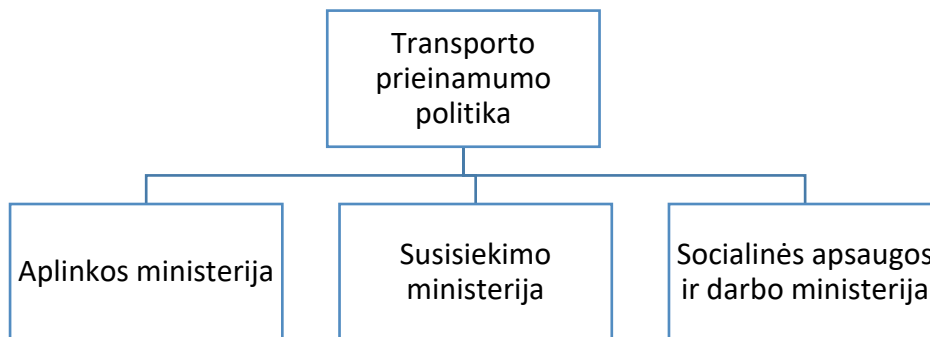
3) Įvertinti visų galimų rūšių transporto paslaugų pakankamumą suaugusiems asmenims su negalia, taikant interviu ar fokusuotos grupės diskusijos metodus ir apklausiant ne mažiau, kaip 20 asmenų su skirtingomis negaliomis (fizinė, jutiminė, psichosocialinė, intelekto, vidaus ligų sąlygotos negalios).

4) Parengti rekomendacijas dėl Konvencijos nuostatų tinkamo įgyvendinimo užtikrinimo.

TEISĖS AKTŲ, REGLAMENTUOJANČIŲ TRANSPORTO PASLAUGAS ASMENIMS SU NEGALIA, APŽVALGA

Tyrimo vykdymo laikotarpiu buvo peržiūrėti pagrindiniai nacionaliniai teisės aktai ir Europos Sąjungos reglamentai, kuriais yra nustatomas transporto paslaugų prieinamumas asmenims su negalia. Analizės metu buvo vertinama šių teisės aktų taikymo efektyvumas, atitinkti tyrimo tikslinės grupės poreikiams ir esamų kontrolės ir įgyvendinimo mechanizmų pakankumas. Studijoje analizuoti norminiai teisės aktai – kompetentingo valstybės organo išleisti oficialūs rašytiniai dokumentai, kuriuose nustatytos reikalaujamo elgesio taisyklės (teisės normos). Norminiai teisės aktai skirstomi į įstatymus (konstitucinius ir paprastuosius) ir poįstatyminius aktus (apima Vyriausybės nutarimus, ministrų įsakymus, šakinių valdymo institucijų įsakymus, savivaldybių tarybų sprendimus ir administracijų direktorių įsakymus, ūkio subjektų vadovų įsakymus). Poįstatyminiai teisės aktai reglamentuojami atsižvelgiant į įstatymų nuostatas, jų paskirtis – sukonkretinti ir aiškinti įstatymuose įvardintas normas.

Teisės aktų analizė atskleidė, kad įstatymuose nėra aiškiai apibrėžtos transporto prieinamumo sąvokos, jos turinio, sisteminio požiūrio, atsakingų institucijų, stebėsenos mechanizmo, todėl teisės aktai yra gana fragmentiški, netolygūs. Skirtingas transporto prieinamumo priemonės aptaria skirtingų ministerijų leidžiami arba skirtingų sektorių teisės aktai, todėl pasigendama horizontalios politikos įgyvendinimo principo (žr. pav. Nr. 1).



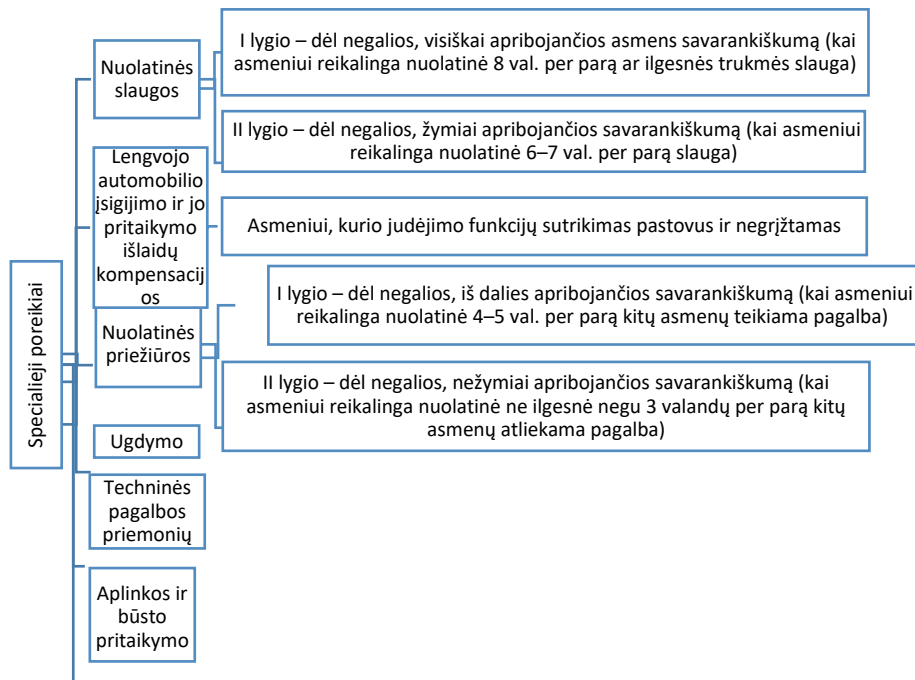
Pav. Nr. 1. Transporto prieinamumo politiką formuojančios ministerijos.

Toliau šioje studijos dalyje apžvelgiami ir pristatomi teisės aktai, reguliuojantys skirtingas transporto prieinamumo priemones: socialines ir bendruomenines paslaugas, lengvatas, išmokas, kompensacijas. Siekiant įvertinti, kaip teisės aktai yra įgyvendinami, papildomai atlikta įvairių dokumentų analizė, leidžianti teisės aktų įgyvendinimo nuostatas įvertinti praktiškai.

Transporto paslaugų reglamentavimas LR neįgaliųjų socialinės integracijos įstatyme

Transporto prieinamumo vertinimo analizei vienas iš svarbiausių – Neįgaliųjų socialinės integracijos įstatymas, kuris įtvirtina šiuos Lietuvos Respublikos žmonių su negalia integracijos principus³:

1) apibrėžia pagrindinius negalios principus, kurių pagrindu galima vertinti transporto prieinamumo priemones (pvz., nuo nustatomo darbingumo lygio priklauso viešojo transporto lengvatų skyrimas; nuo specialiųjų poreikių apibrėžimo – lengvojo automobilio ir jo pritaikymo išlaidų kompensacijos ir pan.) (19 str.). Remiantis NSIĮ, valstybės sukurta pagalbos (tiek finansinės, tiek nefinansinės) sistema diferencijuojama pagal skirtingus asmenų poreikius bei skirtingą neįgalumo, darbingumo ir specialiųjų poreikių lygį: neįgalumo lygis, kuris klasifikuojamas į tris pagrindinius lygius – sunkų, vidutinį ir lengvą, – nustatomas asmenims iki 18 metų. Darbingo amžiaus asmenims darbingumo lygis yra įvertinamas procentais. Pensinio amžiaus asmenims nustatomas specialiųjų poreikių lygis galimas trejopas – nedidelių, vidutinių arba didelių specialiųjų poreikių lygis. Vienas iš šiame įstatyme išskirtų su transporto prieinamumu susijusių kriterijų taip pat yra lengvojo automobilio ir jo pritaikymo išlaidų kompensacija⁴, kuri teisės akte yra apibrėžiama kaip specialiųjų poreikių rūšis. Specialiųjų poreikių rūšys ir jų ypatumai vaizduojami paveiksle Nr. 2.



Pav. Nr. 2. Specialiųjų poreikių rūšys ir jų detalizavimas.

³ Lietuvos Respublikos neįgaliųjų socialinės integracijos įstatymas Nr. I-2044. Patvirtintas nauja redakcija 2004 gegužės 11 d. įstatymu Nr. IX-2228 (Žin. 2004-05-22, Nr. 83-2983).

⁴ Plačiau minėta kompensacija yra pristatoma II šios studijos dalyje p. 16.

2) apibrėžia institucijas, atsakingas už NSI priemonių planavimą, administravimą, organizavimą, įgaliojimų ir atsakomybės paskirstymą bei priežiūrą (16 str.). Skirtingos funkcijos, susijusios su neįgalųjų socialinės integracijos politikos įgyvendinimu, yra paskirstytos tarp Vyriausybės, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos, kitų ministerijų, savivaldybių institucijų ir nevyriausybinų organizacijų (žr. lentelę Nr. 1).

3) reglamentuoja, kad atliekant teritorijų planavimą, statinių projektavimą bei viešosios paskirties pastatų, būsto ir jo aplinkos, viešojo transporto objektų, skirtų keleiviams aptarnauti, ir jų infrastruktūros, informacinės aplinkos pritaikymą, privaloma įgyvendinti fizinės aplinkos pritaikymo žmonėms su negalia reikalavimus (7 str. I dalis).

Pastebima, jog įstatymas nepaskiria valstybės institucijos, kuri būtų atsakinga už transporto prieinamumo įgyvendinimo stebėseną nacionaliniu lygmeniu. 11 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad už aplinkos pritaikymo neįgalųjų specialiesiems poreikiams statybos normatyvinių techninių dokumentų parengimą ir jų įgyvendinimo priežiūrą atsako Aplinkos ministerija, o už transporto prieinamumo vykdymą paskirtos savivaldybių institucijos ir šių objektų savininkai bei naudotojai. Įstatymas taip pat tiesiogiai neapibrėžia transporto prieinamumo sąvokos ir nenumato kriterijų, pagal kuriuos būtų stebimas ir reguliuojamas transporto paslaugų prieinamumas. Todėl transporto paslaugų pritaikymo lygis (ypač turint galvoje miesto ir tolimojo susisiekimo autobusus) skiriasi, priklausomai nuo transporto valdytojo ar savininko.

Funkcija	Atsakinga institucija	Detalizavimas
Politikos nustatymas <i>krypčių</i>	Vyriausybė	
Politikos formavimas, organizavimas, koordinavimas ir kontrolė	Socialinės apsaugos ir darbo ministerija Kitos ministerijos pagal kompetenciją	
Politikos įgyvendinimas	NRD NDNT Savivaldybės	Dėl neįgalumo lygio, darbingumo lygio, profesinės reabilitacijos paslaugų poreikio, specialiųjų poreikių ir specialiųjų poreikių lygio nustatymo; Teikiant bendrąsias ir specialiąsias socialines paslaugas

Lentelė Nr. 1. Neįgalųjų socialinės integracijos valdymo sistema

Transporto paslaugų reglamentavimas Socialinių paslaugų įstatyme

Vadovaujantis Socialinių paslaugų įstatymo (toliau – SPĮ) 7 straipsniu, transporto organizavimo paslauga priskiriama bendrosioms socialinėms paslaugoms. Bendrosios socialinės paslaugos teikiamos asmeniui (šeimai), kurio gebėjimai savarankiškai rūpintis asmeniniu (šeimos) gyvenimu ir dalyvauti visuomenės gyvenime gali būti ugdomi ar kompensuojami atskiromis, be nuolatinės specialistų pagalbos teikiamomis paslaugomis. Socialines paslaugas, jų turinį pagal atskiras socialinių paslaugų rūšis bei socialinių paslaugų įstaigų tipus apibrėžia socialinių paslaugų katalogas (toliau – Katalogas). Kataloge transporto organizavimo paslauga apibrėžiama kaip paslauga, teikiama pagal poreikius asmenims, kurie dėl negalios, ligos ar senatvės turi judėjimo problemų ir dėl to ar dėl nepakankamų pajamų negali naudotis visuomeniniu ar individualiu transportu. Šią paslaugą gali gauti įvairios tikslinės grupės, tarp jų – vaikai ir suaugę asmenys su negalia bei jų šeimos. Transporto organizavimo paslauga yra sudėtinė dienos socialinės globos paslaugos dalis. Bendrosios socialinės paslaugos, skirtingai nei specialiosios, Kataloge nėra tiksliai aprašytos – neaišku, kokios yra transporto organizavimo paslaugų sudėtinės dalys, t. y. ar į jas įeina kito asmens ar asmeninio asistento pagalba ir pan.

Vadovaujantis SPĮ 3 straipsniu, socialinių paslaugų teikimo mastui ir rūšims pagal gyventojų poreikius nustatyti savivaldybė kasmet sudaro ir tvirtina socialinių paslaugų planą. Siekiant įvertinti savivaldybėse nustatytus transporto organizavimo paslaugų poreikius ir mastus, atlikta transporto organizavimo paslaugos savivaldybių socialinių paslaugų planuose analizė. Atsitiktinai atrinkti ir išanalizuoti **21** savivaldybės 2020 m. socialinių paslaugų planai. Analizės metu buvo vertinami šie kriterijai: transporto organizavimo paslaugos aprašymas, nustatytas bei patenkintas poreikis, transporto paslaugų teikėjai bei gavėjai.

Tyrimo rezultatai atskleidė, kad socialinių paslaugų planuose nėra vieningai ir sistemingai pateikiama informacija, kurios pagrindu būtų galima vertinti transporto organizavimo paslaugos prieinamumą. Daugelis analizuotų savivaldybių nepateikia arba nerenka duomenų apie transporto paslaugos organizavimą. Dažnai ši paslauga patenka į bendrą bendrųjų socialinių paslaugų skaičių. Suteiktos transporto organizavimo paslaugos nėra skirstomos atsižvelgiant į jų pobūdį (nuolatinės ar vienkartinės), kai kur šios paslaugos vadinamos epizodinėmis. Kai kuriuose planuose nurodyta, kad transporto organizavimo paslaugos teiktos įvairioms tikslinėms grupėms – žmonėms su negalia, senyvo amžiaus asmenims, socialinę riziką patiriančioms šeimoms. Atsižvelgiant į socialinių paslaugų planų detalumą galima teigti, kad savivaldybės nevertina realaus transporto organizavimo paslaugos poreikio. Tam, kad šių paslaugų vertinimas būtų kokybiškesnis, socialinių paslaugų planavimo metodikoje turėtų būti apibrėžti aiškūs ir atskiri kriterijai, padedantys įvertinti transporto paslaugos poreikį.

Kitas tendencingas reiškinys – transporto organizavimo paslaugos teikiamos tik konkrečiai organizacijai priklausantiems negalią turintiems asmenims. Dažniausiai tai būna savivaldybei priklausantis socialinių paslaugų centras ar nevyriausybinė organizacija. Tuose socialinių paslaugų planuose, kuriuose transporto organizavimo paslauga yra plačiau aprašyta, įprastai nurodoma, kad ji teikiama asmenims nuvykti į sveikatos priežiūros ar kitas socialinių

paslaugų įstaigas. Galima daryti prielaidą, kad transporto organizavimo paslaugomis netenkinami poreikiai, susiję su žmonių, turinčių negalią, dalyvavimu kituose integracijos srityse: laisvalaikio, kultūrinio gyvenimo, užimtumo ir kt. veiklose.

Lentelėje Nr. 2 pateikiami duomenys apie transporto organizavimo paslaugų organizavimą savivaldybėse. Analizuojant duomenis, iš kurių galima išvesti transporto organizavimo paslaugų naudojimosi vidurkius, matyti, kad transporto organizavimo paslaugos teikiamos retai, o paslaugų teikimo mastas kiekvienoje savivaldybėje skiriasi. Transporto organizavimas nėra prieinamas visiems asmenims, kuriems tokios socialinės paslaugos reikia. Dažniausiai ji teikiama konkrečių socialinių paslaugų centrų lankytojams – kaip priemonė pasiekti minėtus centrus ir dalyvauti jų veiklose. Praktikoje ši paslauga beveik visais atvejais lieka prieinama tik socialines paslaugas teikiančių organizacijų lankytojams. Toks paslaugos organizavimo būdas nepatenkina individualių asmenų su negalia poreikių ir neužtikrina įstatyme numatytos nuostatos teikti transporto organizavimo paslaugas pagal poreikius asmenims, kurie dėl negalios, ligos ar senatvės turi judėjimo problemų ir dėl to ar dėl nepakankamų pajamų negali naudotis visuomeniniu ar individualiu transportu.

Nr.	Savivaldybė	Gavėjų skaičius	Suteiktos paslaugos	Vidutiniškai vienam žmogui tenka (kartai)
1.	Vilniaus m.	290	2503	8,6
2.	Kauno m.		1434	
3.	Klaipėdos m.	163		
4.	Šiaulių m.	356	1162	3,3
5.	Panevėžio m.*	254		
6.	Panevėžio r.	225		
7.	Birštono m.	80	799	10
8.	Pakruojo r.		224	
9.	Jurbarko r.			
10.	Marijampolės r.	350	7474	21,4
11.	Pasvalio r.	24		
12.	Tauragės r.	128	829	6,5
13.	Šilalės r.	142		
14.	Šilutės r.	61		
15.	Druskininkų r.	143		
16.	Neringos r.	34	363	10,7
17.	Švenčionių r.	48		
18.	Širvintų r.	206	813	4
19.	Utenos r.	64		
20.	Kauno r.	86	260	3
21.	Varėnos r.	112	351	3,1
	* – per mėnesį			

Lentelė Nr. 2. Transporto organizavimo paslaugų teikimo situacija savivaldybėse.

Nepakankama transporto organizavimo paslaugų stebėseną taip pat matyti analizuojant Socialinės paramos šeimai informacinės sistemos (toliau – SPIS) duomenis. Socialinių paslaugų įstatymo 13 str. 7 dalyje reglamentuota, kad duomenis apie gyventojams skirtas, teikiamas ar neskirtas socialines paslaugas savivaldybės teikia SPIS. Išanalizavus 2019 m. ir 2020 m. SPIS duomenis apie suteiktas transporto organizavimo paslaugas matyti, kad daugiau nei pusė savivaldybių duomenų į SPIS neveda. Pvz., 2019 m. duomenis pateikė 25 savivaldybės, o 2020 m. – 22.

Lyginant SPIS duomenis su duomenimis, gautais analizuojant savivaldybių socialinių paslaugų planus, matyti, kad dalis savivaldybių, kurios pateikia duomenis socialinių paslaugų planuose, netalpina duomenų SPIS sistemoje. Kitas svarbus aspektas: yra nemažai savivaldybių, kurių skaičiai abiejuose duomenų šaltiniuose nesutampa. Trūksta duomenų, kurie paaiškintų šiuos neatitikimus, taip pat tikėtina, kad kiekviena savivaldybė skirtingai apskaičiuoja transporto paslaugoms skiriamą sumą⁵. Atsižvelgiant į tai, kad skirtingi duomenų šaltiniuose, kurių paskirtis – parodyti bendras transporto organizavimo paslaugų tendencijas, teikiama informacija skiriasi, galima daryti išvadą, kad duomenys apie suteiktą socialinę transporto organizavimo paslaugą – nepatikimi, renkami skirtingais būdais ir metodais.

Transporto organizavimo paslaugos kaina. SPĮ 28 str. nurodyta, kad mokėjimo už bendrąsias socialines paslaugas dydis apskaičiuojamas savivaldybės institucijos nustatyta tvarka, taigi kiekviena savivaldybė nusistato transporto organizavimo paslaugos įkainio dydį ir jos teikimo tvarką.

Pvz., Skuodo rajono savivaldybės tvarkoje nurodyta, kad transporto paslaugos gali būti teikiamos asmenims (vykti į su sveikatos priežiūra susijusias įstaigas, NDNT, TPPC, socialines ir kitas paslaugas teikiančias įstaigas) ir žmonių su negalia NVO (vykti į įvairius renginius ir pan.). Skuodo rajono ribose paslaugos teikiamos nemokamai. Transporto paslaugos kaina – 0,32 Eur už kilometrą.

Asmeninio asistento funkcija gerinant transporto prieinamumą

Vykdant transporto prieinamumo analizę, svarbu įvertinti asmeninio asistento paslaugų poreikį, nes jos yra tiesiogiai susijusios su negalią turinčių asmenų mobilumo didinimu. Kadangi didžioji dalis viešosios paskirties pastatų, gyvenamųjų būstų, miesto infrastruktūros ir transporto vis dar yra fiziškai nepritaikyti ribotos judėsenos žmonėms, asmeninis asistentas gali padėti šias kliūtis iš dalies įveikti. Asmeninė pagalba, susijusi su asmens palydėjimu, reglamentuota Asmeninio asistento paslaugų organizavimo ir teikimo tvarkos apraše⁶ (toliau – AA aprašas), kurio 2 punkte nurodyta, kad asmeninio asistento paslaugų tikslas – teikti individualią pagalbą namuose ir viešojoje aplinkoje (palydinti ir komunikuojant), atsižvelgiant į individualius asmens poreikius, kurie padėtų jam gyventi ir dalyvauti bendruomenės veikloje, skatintų asmens

⁶ Patvirtintas socialinės apsaugos ir darbo ministro 2018 m. lapkričio 23 d. įsakymu Nr. A1-657 „Dėl asmeninio asistento paslaugų organizavimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

savarankiškumą ir neleisti jam izoliuotis. AA aprašo 33 punkte, kuriame išdėstytas asmeninio asistento paslaugų turinys, nurodyta, kad asmeninis asistentas šalia kitų nurodytų paslaugų lydi asmenį į sveikatos priežiūros ar kitas valstybės arba savivaldybės institucijas, įstaigas, organizacijas, užimtumo įstaigas, darbą, laisvalaikio praleidimo vietą. Aprašo 13 punkte nurodoma, kad asmeniui reikalingų asmeninio asistento paslaugų poreikis gali būti nustatomas iki 4 valandų per parą septynias dienas per savaitę. Tolesniame aprašo punkte reglamentuota, kad, jei asmeninio asistento paslaugų asmeniui neužtenka, socialinis darbuotojas priima sprendimą kreiptis į savivaldybės socialines paslaugas administruojantį skyrių dėl socialinių paslaugų poreikio vertinimo.

Atsižvelgiant į teisinį reglamentavimą, galima konstatuoti, kad asmeninio asistento paslaugos poreikis yra traktuojamas ir vertinamas atsižvelgiant į valstybės galimybes teikti paslaugą, o ne į realius asmens poreikius. Vadovaujantis aprašo 6 p., teisę į asmeninio asistento paslaugas turi asmenys nuo 16 metų, kuriems nustatytas neįgalumo lygis arba darbingumo lygis, visiškai arba vidutiniškai apribojantis jų veiklą, dalyvumą (orientuotis, judėti, dirbti, savarankiškai tvarkyti asmeninį ir socialinį gyvenimą), ir kuriems reikalinga kitų asmenų pagalba. Taigi asmeninio asistento paslauga neprieinama vaikams su negalia ir jų šeimoms.

Taip pat svarbu pabrėžti, jog minėtas aprašas reglamentuoja tik bandomąjį laikotarpį, o nuolatinio šios paslaugos reglamentavimo kol kas nėra. Asmeninio asistento paslaugos yra finansuojamos Europos socialinio fondo lėšomis pagal 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos priemonę „Kompleksinės paslaugos šeimai“. Priemonės tikslas – sudaryti sąlygas šeimai gauti kompleksiskai teikiamas paslaugas, užtikrinančias paslaugų prieinamumą kuo arčiau šeimos gyvenamosios vietos ir padedančias įgalinti šeimą įveikti iškilusius sunkumus ir krizes bei derinti šeimos ir darbo įsipareigojimus. Kaip ir pozityvios tėvystės mokymų, psichosocialinės pagalbos, šeimos įgūdžių ugdymo ir sociokultūrinių, mediacijos, vaikų priežiūros, pavežėjimo paslaugos, asmeninio asistento paslauga taip pat yra minėtos priemonės dalis. Įvardyta pavežėjimo paslauga teikiama tiems, kas dalyvauja kitose minimos priemonės veiklose, išskyrus asmeninio asistento.

Viešųjų erdvių ir transporto objektų prieinamumo reglamentavimas

Lietuvai, kaip ir kitoms ES šalims narėms, galioja ES institucijų reglamentai, kurie yra visa apimtimi privalomi ir tiesiogiai taikytini visoms valstybėms narėms. Transporto prieinamumo užtikrinimas nustatytas keturiuose Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose, aiškinančiuose žmonių su negalia teises keliaujant oro, geležinkelių, jūrų ir vidaus vandens maršrutais bei miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transportu:

- Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru;
- Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų;

- Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų maršrutais vykstančių keleivių teisių;

- Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004;

Reglamentai draudžia vežėjams atsisakyti patvirtinti rezervaciją arba atsisakyti įlaipinti keleivius dėl jų ribotos judėsenos ar negalios. Reglamentais taip pat užtikrinama, kad keleiviai gautų nemokamą pagalbą, padedančią jiems naudotis oro transportu lygiomis teisėmis su kitais keleiviais. Visų transporto rūšių vežėjai yra įpareigoti nustatyti nediskriminacines prieigos sąlygas⁷, apmokyti personalą teikti pagalbą žmonėms su negalia ir riboto judumo asmenims, nustatyti teikiamos pagalbos kokybės standartus bei visą būtiniausių keleiviams informaciją pateikti prieinamais būdais (reglamentų nuostatos ir jų taikymo tvarka detalizuota priede Nr. 1).

Reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų vienintelis tiesiogiai įpareigoja geležinkelių įmones ir stoties valdytojus pritaikyti eksploatuojamą transportą ir infrastruktūrą pagal Europos Komisijos patvirtintą techninę specifikaciją⁸. Nors šis reglamentas Europos Sąjungoje įsigaliojo 2008 m., iki šiol Lietuvoje jis taikomas ne visa apimtimi dėl lėšų trūkumo: Lietuvos Respublikos geležinkelių kodekse yra numatyta, jog vežant vietinio susisiekimo maršrutais yra daromos išimties reglamento nuostatomis, susijusioms su geležinkelio transporto priemonių ir infrastruktūros pritaikymu (21 str.) su pagalbos paslaugų teikimu (24 str.), ir informacijos pritaikymu (8 str. 2–3 d.). Reglamentą planuojama pradėti taikyti visa apimtimi nuo 2024 m. gruodžio mėn. 2 d. (daugiau informacijos apie geležinkelio transporto prieinamumą p. 25–27). Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 384 str. yra numatyta bauda už Reglamente (EB) Nr. 1371/2007 nurodytų su naudojimusi geležinkelių transporto paslaugomis susijusių neįgaliųjų arba ribotos judėsenos asmenų teisių pažeidimus, išskyrus Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse nustatytas išimtis dėl šių teisių įgyvendinimo. Šį administracinį nusižengimą tiria ir protokolus surašo Lietuvos transporto saugos administracija.

Reglamentas (EB) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų maršrutais vykstančių keleivių teisių Lietuvoje yra taikomas visa apimtimi. Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA), atsakinga už šio reglamento įgyvendinimą, kas 2 metus vykdo ūkio subjektų veiklos patikrinimus ir kiekvienais metais – laivų, vykdančių keleivių vežimą, patikrinimus. 2017–2018 m. buvo tikrinamos šios įmonės: UAB Centrinio Klaipėdos terminalas, AB „Smiltynės perkėla“, IĮ „Laivė“, AB „DFDS Seaways“, UAB „Krantas travel“, ir buvo nustatyta, kad

⁷ Prieigos sąlygos yra apibrėžiamos kaip transporto ir infrastruktūros prieinamumo standartai, gairės ir informacija apie jų prieinamumą žmonėms su negalia ar riboto judumo asmenims.

⁸ Infrastruktūra ir transportas turi atitikti Komisijos Reglamentą (ES) Nr. 1300/2014 „Dėl Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenimis techninių sąveikos specifikacijų“.

„Reglamento nuostatos Lietuvoje yra vykdomos“.⁹ Dalis reglamento nuostatų buvo įtraukta į Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovą¹⁰ (toliau – Gerosios praktikos vadovas), kuris įpareigojo akcinę bendrovę „Smiltynės perkėla“ ir valstybės įmonę Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkciją tinkamai pritaikyti aplinką, eksploatuojamą transportą bei organizuoti personalo mokymus apie paslaugų teikimą žmonėms su negalia. Šalia šio teisės akto Lietuvoje taip pat patvirtinti minimalūs techniniai reikalavimai vidaus vandenių transporto priemonėms¹¹, į kuriuos įtraukti reikalavimai dėl laivų pritaikymo žmonėms su negalia.

Reglamentas Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru taip pat yra taikomas visa apimtimi. Šio reglamento nuostatos yra įtrauktos į Aviacijos kodeksą¹², jau minėtą Gerosios praktikos vadovą bei paslaugų kokybės standartus, kuriuos yra pasitvirtinę visi trys Lietuvos oro uostai. LTSA yra vykdydžiusi Kauno ir Vilniaus oro uostų patikras, kurių metu buvo vertinama paslaugų atitiktis Reglamentui Nr. 1107/2006, tačiau šių patikrų rezultatai nežinomi, nes LTSA viešai neskelbia ataskaitų, kurias kas 2 metus privalo pateikti Europos Komisijai.

Didžiausi iššūkiai yra susiję su **Reglamento (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių** taikymu Lietuvoje. LTSA yra paskirta stebėti šio reglamento nuostatų taikymą vykdant tarptautines reguliarias transporto paslaugas, taigi, nėra žinoma, ar šių nuostatų yra laikomasi vykdant vidaus reguliaraus susisiekimo paslaugas. Tuo tarpu Reglamento 2 straipsnio 2 dalis įpareigoja vidaus reguliarių susisiekimo paslaugų teikėjus (kuomet kelionės maršrutas yra trumpesnis nei 250 km) taikyti nediskriminacines prieigos sąlygas (9 str.)¹³; teikti informaciją apie kelionę, jei įmanoma, keleiviui prieinamais būdais (24–25 str.); vykdyti personalo mokymus (16 str.); teikti kompensacijas už pažeistą ar prarastą vežimėlių ar kitą judėjimo įrangą (17 str. 1–2 d.); nustatyti ir taikyti skundų nagrinėjimo tvarką (26 str.).

⁹ Lietuvos transporto saugos administracija, „Ataskaita dėl Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 įgyvendinimo“. Prieiga per internetą: <https://tsa.lrv.lt/lt/naudinga-informacija/reglamento-es-nr-1177-2010-vykdymo-uztikrinimo-ataskaita>

¹⁰ Susisiekimo ministro 2013 m. liepos 23 d. įsakymas Nr. 3-403 „Dėl Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovo patvirtinimo“.

¹¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. gruodžio 29 m. įsakymas Nr. 3-51 „Dėl minimalių techninių reikalavimų vidaus vandenių transporto priemonėms, plaukiojančioms Lietuvos Respublikos vidaus vandenimis, ir Europos Bendrijos vidaus vandenių laivybos sertifikatų išdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

¹² Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas Nr. VIII-2006. Patvirtinta nauja redakcija 2019 m. liepos 16 d. įsakymu Nr. XIII-2373 (TAR, 2019-08-02, Nr. 12796).

¹³ Vežėjai negali atsisakyti rezervuoti, išduoti ar kitaip perduoti bilietą arba įlaipinti asmens dėl jo negalios arba riboto judumo (9 str. 1 dalis), nebent kai dėl transporto priemonės konstrukcijos arba infrastruktūros, įskaitant autobusų stoteles ir stotis, žmogaus su negalia arba riboto judumo asmens įlaipinimas, išlaipinimas ar vežimas fiziškai neįmanomas saugiomis ir eksploataciniais požiriu tinkamomis priemonėmis (10 str. 1 d. b papunktis).

Taip pat nėra renkami patikimi duomenys apie šio reglamento taikymą autobusų stočių veikloje. Remiantis Autobusų stočių veiklos nuostatais¹⁴, pirmosios (aukščiausios) kategorijos autobusų stotyse privaloma neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims užtikrinti pagalbą, atitinkančią minėto reglamento nuostatas (antrosios ir trečiosios kategorijos autobusų stotims šio reglamento nuostatos nėra privalomas). Veiklos nuostatose taip pat numatyta, jog LTSA tikrina autobusų stočių atitiktį Reglamentui Nr. 181/2011 tik tais atvejais, kai pateikiamas skundas dėl autobusų stoties veiklos arba kai autobusų stoties valdytojas kreipiasi dėl naujos kategorijos suteikimo. Dėl ribotų LTSA įgaliojimų iki šiol vertinimai buvo atliekami nereguliariai ir tik pavienėse stotyse: 2018 m. buvo įvertintos dvi (Radviliškio ir Širvintų) autobusų stotys, o nuo 2019 m. iki 2020 m. rugsėjo mėn. – nė viena. Taip pat žinoma, kad iki šiol vykdytos patikros neatitiko visų reikalavimų: nebuvo įtraukti klausimai apie stotyse teikiamas pagalbos paslaugas ar įdiegtas priemonės žmonėms su negalia ir riboto judumo asmenims vežti.¹⁵ Taigi, informacija apie Reglamento Nr. 181/2011 nuostatų įgyvendinimo neatitikimą ar galimus pažeidimus nebuvo renkama. Šiems trūkumams išspręsti reikėtų iš naujo įvertinti autobusų stočių patikrų periodiškumą bei vertinimuose naudojamus kriterijus.

Nemažiau svarbu pažymėti, jog Lietuvoje nėra nustatytų minimalių techninių reikalavimų viešųjų kelių transporto pritaikymui žmonėms su negalia. Transporto veiklos pagrindų įstatymo 11 straipsnis¹⁶, taikomas visiems transporto sektoriams, reglamentuoja, kad „[v]iešojo transporto objektai, skirti keleiviams aptarnauti, turi būti nuosekliai pritaikyti patogiai ir saugiai jais naudotis neįgaliesiems“, tačiau įstatymas nenustato konkrečių techninių reikalavimų transporto priemonių pritikymui. 2013 m. patvirtintas Gerosios praktikos vadovas apibrėžia gaires, pagal kurias valstybės mastu galėtų būtų didinamas kelių transporto prieinamumas, tačiau šios gairės kelių vežėjams (kitaip nei valstybės žmonėms kituose transporto sektoriuose) yra tik rekomendacinio pobūdžio. Taigi savivaldybės įstaigos ir ūkio subjektai, vykdytys keleivių vežimus tolimojo ir reguliariojo susisiekimo maršrutais ar vienkartiniais reisais ir/ar valdantys autobusų stotis, nėra įpareigoti laikytis vieningos transporto priemonių techninės specifikacijos, vykdyti personalo mokymus ar atitinkamai pritaikyti autobusų stotis. Vieningo standarto kelių transportui nebuvimas lemia tai, jog kelių transporto pritaikymas bei teikiamų paslaugų kokybė kiekvienoje savivaldybėje skiriasi (daugiau informacijos apie kelių transporto prieinamumą p. 28–29).

¹⁴ Susisiekimo ministro 2013 m. gruodžio 31 d. įsakymas Nr. 3-734 „Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“.

¹⁵ Lietuvos transporto saugos administracija, Motyvuota išvada Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai autobusų stočių veiklos kontrolės srityje. Prieiga internete: <https://ltsa.lrv.lt/uploads/ltsa/documents/files/MOTYVUOTA%20I%C5%A0VADA%20-%20autobusu%20stociu.pdf>

¹⁶ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas Nr. I-863. Nauja redakcija patvirtinta 2020 m. liepos 1 d. įstatymu Nr. IX-747 (Žin, 2002-03-20, Nr. 29-1034).

Darnaus judumo mieste planai

Vadovaujantis 2017 m. susisiekimo ministro įsakymu, Lietuvos miestams, turintiems daugiau nei 25 tūkst. gyventojų, ir miestams, turintiems kurorto statusą, buvo rekomenduota parengti darnaus judumo mieste planus¹⁷, kuriuose būtų įvertinta savivaldybių transporto infrastruktūra, susisiekimo sistema, gyventojų keliavimo įpročiai ir, remiantis išvadomis, paruošta strategija viešosios infrastruktūros rekonstravimui ir transporto parko plėtrai. Pagrindiniai šių planų tikslai – sukurti efektyviu išteklių naudojimu grįstą transporto sistemą, kuri būtų prieinama specialiųjų poreikių turintiems žmonėms. Siekiant įgyvendinti šiuos tikslus, turėjo būti:

- konsultuojamasi su mieste veikiančiomis arba nacionalinio lygmens bendruomenėmis, asociacijomis ar institucijomis, atstovaujančiomis įvairioms visuomenės grupėms;
- vadovujamasi susisiekimo ministro patvirtintu Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovu;
- įvertinama esama transporto sistemos visuotinio sprendinių taikymo atitinkamame mieste situacija ir atskirai atlikta viešojo transporto sistemos (transporto priemonių ir infrastruktūros) pritaikymo specialiųjų poreikių turintiems žmonėms analizė, įskaitant: taktilinių paviršių ir taktilinės įrangos / įrenginių (iškilųjų, liečiamųjų, šiurkštintų, grublėtų) ir Brailio raštu pateikiamos informacijos poreikio analizę, garsinės informacijos (garso pranešimai, signalai, kt.) poreikio analizę, tekstinės informacijos (tvarkaraščių, informacinių stendų vairuotojams, kitos informacijos) teikimo analizę, vaizdinės informacijos poreikio analizę.

Išanalizavus miestų parengtus darnaus judumo planus galima apibendrinti, kad planuose daugeliu atveju iš įvairių pusių išanalizuotos probleminės sritys, kurių pagrindu galima numatyti perspektyvias miestų erdvių pritaikymo kryptis. Jų įgyvendinimas padėtų užtikrinti žmonių su negalia poreikius: visuose planuose pripažįstama, kad miestų infrastruktūra ir eismo organizavimas yra nepakankamas asmenims, turintiems specialiųjų poreikių, dalyvauti miestų gyvenime. Žmonės su negalia susiduria su dideliais pاندusų nuolydžiais, kuriais jie negali pakilti ar saugiai nusileisti, transporto stotelėse tvarkaraščiai pakabinti pernelyg aukštai, todėl netenkina judėjimo negalią turinčių žmonių poreikių, o mažas tvarkaraščių simbolių šriftas

¹⁷ Darnaus judumo mieste planas (kaip apibrėžta susisiekimo ministro įsakyme Nr. 3-108) – savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendinius papildantis ir detalizuojantis strateginio planavimo dokumentas, rengiamas patvirtintų teritorijų planavimo dokumentų ir savivaldybės strateginių planų pagrindu. Juo siekiama atlikti visapusišką transporto ir žmonių keliavimo įpročių analizę mieste, užtikrinti darnaus judumo mieste variantų kūrimą, geresnę gyvenimo kokybę miestuose ir jų prieigose bei susisiekimą pėsčiomis ar visomis transporto priemonėmis (prioritetą teikiant viešajam keleiviniam ir bevarikliam ar aplinką mažai teršiančiam transportui). Pagrindiniai plano tikslai, ypač susiję su negalią turinčiais asmenimis, apima pagrindinių visų susisiekimo sistemos naudotojų poreikių įvertinimą, plano sprendinių atitiktį socialinės lygybės reikalavimams.

neatliepia regėjimo negalią turinčių asmenų poreikių. Didelė problema išlieka paviršių slenksčių aukščiai, kurie kelia problemų tiek keliaujant grindiniu, tiek, pvz., persikeliant iš specialiai pritaikyto transporto. Taip pat planuose konstatuojama, kad itin aktuali problema – transporto sistemos darbuotojų kompetencijos aptarnaujant žmones su negalia ir riboto judumo asmenis. Darbuotojai dažnai nežino, nesiryžta ar bijo padėti žmogui su negalia, pasitaiko atvejų, kai transporto darbuotojai elgiasi su jais atšiauriai arba piktai. Žemiau cituojami planų pavyzdžiai, iliustruojantys žmonių su negalia padėtį skirtinguose miestuose:

„80 proc. Šiaulių mieste gyvenančių neįgaliųjų susiduria su sunkumais keliaujant viešuoju transportu.“; „Šiaulių mieste tik 47 proc. viso viešojo transporto parko sudarė žemagrindės transporto priemonės.“

„Šiuo metu Panevėžio mieste 100 proc. viešojo transporto priemonių, nepriklausomai nuo jų amžiaus, pritaikytos žmonėms, turintiems judėjimo negalią.“

„Šiuo metu Panevėžio miesto ir priemiesčio viešojo transporto priemonės yra visiškai nepritaikytos regėjimo negalią turintiems keleiviams.“

„Šiuo metu Klaipėdoje tik viena šviesoforinė sankryža yra pritaikyta neįgaliesiems – turi garsinę įspėjimo sistemą.“

Nors planuose buvo siekiama įvertinti visus veiksnius, kurie formuoja transporto sistemos ir miesto infrastruktūros prieinamumą, **6 (iš 20)** savivaldybės šią analizę atliko ne pagal visus reikalavimus, nustatytus gairėse¹⁸ (pvz., neatliko taktilinių paviršių ir taktilinės įrangos / įrenginių ir Brailio raštu pateikiamos informacijos poreikio analizės, garsinės ar vaizdinės informacijos poreikio analizės). Tuo tarpu savivaldybės, kurios neruošė darnaus judumo planų, transporto infrastruktūros pritaikymo specialiųjų poreikių turintiems asmenims vertinimo neatliko. Taip pat pastebima, kad žmonės su negalia į rengiamus planavimo ar projektavimo projektus įtraukiami (arba kartais ir neįtraukiami) tik plano / projekto tvirtinimo etape. Jei specialiųjų poreikių turintys žmonės būtų įtraukiami anksčiau, jau rengiant planą, o projekto rengėjams suteikiami konkrečių neįgaliųjų grupių atstovų, su kuriais jie galėtų konsultotis rengdami projektą / planą, kontaktai, būtų pasiekiami daug geresnių rezultatų, taip pat būtų mažinama socialinė atskirtis.

¹⁸ Susisiekimo ministro 2015-03-15 įsakymu Nr. 3-108 (1.5 E) patvirtintos Darnaus judumo mieste planų rengimo gairės, 18.3 p.

TEISĖS AKTŲ, REGLAMENTUOJANČIŲ FINANSINĘ PARAMĄ TRANSPORTO PASLAUGŲ PRIEINAMUMUI, APŽVALGA

Valstybės paramos sistemą žmonių su negalia transporto prieinamumui galima vertinti ir atsižvelgiant į finansines pagalbos priemonę, t. y. finansinę paramą, kuri apima tikslines kompensacijas, išmokas ir lengvatas negalią turintiems asmenims. Šioje dalyje finansinės paramos priemonės yra suvokiamos ir nagrinėjamos kaip:

- 1) viešojo transporto lengvatos;
- 2) lengvojo automobilio įsigijimo ir jo techninio pritaikymo išlaidų kompensacija;
- 3) finansinės pagalbos priemonės asmenims, studijuojantiems aukštosiose mokyklose.

Transporto lengvatų įstatymas¹⁹ reglamentuoja tris transporto lengvatų rūšis: (1) teisę važiuoti nemokamai, (2) teisę įsigyti važiavimo bilietą su nuolaida, (3) teisę į transporto išlaidų kompensaciją. Lentelėje Nr. 3 nurodomas mokestinių lengvatų taikymas pagal asmens darbingumo lygį.²⁰

Lengvatos dydis	Mokestinės lengvatos	Transporto rūšys
Teisė įsigyti važiavimo bilietą su nuolaida	80 proc. nuolaida suteikiama asmenims, kuriems nustatytas: <ul style="list-style-type: none"> - neįgalumo lygis, arba asmenys, iki 2005 m. liepos 1 d. pripažinti vaikais invalidais, ir juos lydintys asmenys (vienam asmeniui – vienas lydintysis); - 0–25 procentų darbingumo lygis, asmenys, kuriems nustatytas didelių specialiųjų poreikių lygis, asmenys, iki 2005 m. birželio 30 d. pripažinti I grupės invalidais, ir juos lydintys asmenys (vienam asmeniui – vienas lydintysis). 	- tolimojo, vietinio reguliaraus susisiekimo autobusai ir troleibusai - keleiviniai traukiniai

¹⁹ Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo VIII-1605 5 straipsnis.

²⁰ 20 įstatymo VIII-1605 5 straipsnio 8 punktą taip pat numato, kad savivaldybės savo nustatyta tvarka gali papildomai leisti įsigyti važiavimo vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais ir troleibusais bilietą su nuolaida ir kitų kategorijų asmenims, taip pat įsigyti važiavimo bilietą su nuolaida tam tikromis savaitės dienomis ar paros valandomis. Su šiomis lengvatomis susijusias išlaidas savivaldybės kompensuoja iš savo biudžeto lėšų.

	<ul style="list-style-type: none"> - asmenys, kuriems gydyti nuolat reikalinga hemodializė, ir juos lydintys asmenys (vienam asmeniui – vienas lydintysis), taip pat onkologinėmis ligomis sergantys asmenys 	<ul style="list-style-type: none"> - reguliaraus susisiekimo laivai ir keltai
	<p>50 proc. nuolaida suteikiama asmenims, kuriems nustatytas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 30–55 procentų darbingumo lygis, arba - vidutinių specialiųjų poreikių lygis (iki 2005 m. birželio 30 d. pripažinti II grupės invalidais). 	

Lentelė Nr. 3. Mokestinių lengvatų taikymas asmenims su negalia pagal Transporto lengvatų įstatymą.

Transporto lengvatų įstatyme taip pat reglamentuota teisė į lengvojo automobilio įsigijimo ir jo techninio pritaikymo išlaidų kompensaciją.²¹ Ši kompensacija skiriama ir mokama:

- asmenims, kuriems nustatytas specialusis lengvojo automobilio įsigijimo ir jo techninio pritaikymo išlaidų kompensacijos poreikis, jei šie asmenys turi vairuotojo pažymėjimu patvirtintą teisę vairuoti lengvąjį automobilį;
- šeimoms (artimiesiems giminaičiams; tėvams; vaiko, kuriam nustatyta nuolatinė globa (rūpyba), globėjams (rūpintojams); neįregistruotiems santuokos ir bendrą ūkį tvarkantiems asmenims), auginantiems namuose neįgalų vaiką (įvaikį) iki 18 metų, kuriam nustatytas specialusis nuolatinės slaugos poreikis, arba neįgalų vaiką (įvaikį), kuriam iki 2005 m. birželio 30 d. neterminuotam laikui buvo pripažinta visiška negalia, jei bent vienas iš šeimos narių turi vairuotojo pažymėjimu patvirtintą teisę vairuoti lengvąjį automobilį. Šeimos turi teisę gauti šią kompensaciją ir toliau, jeigu neįgaliam vaikui, sukakus 18 metų, nepertraukiamai nustatytas slaugos poreikis (jei vietoj specialiojo nuolatinės slaugos poreikio nebuvo nustatytas specialusis nuolatinės priežiūros (pagalbos) poreikis).

Apibendrinami galime teigti, kad lengvojo automobilio įsigijimo ir jo techninio pritaikymo išlaidų kompensacija skiriama tokį poreikį turintiems asmenims (turintiems vairuotojo pažymėjimą), taip pat šeimoms, auginančioms ir prižiūrinčioms vaikus ir suaugusius su negalia, tačiau kompensacija nėra skiriama kitiems asmenims, kurie lengvuju automobiliu gali užtikrinti žmonių su negalia mobilumą, pvz., sutuoktiniui, kartu gyvenančiam asmeniui ir pan.

²¹ Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo VIII-1605 7 straipsnis.

Lengvojo automobilio kompensacija asmenims ir šeimoms, auginančioms neįgalų vaiką, skiriama ir mokama, kurie (-ios):

- įsigyja arba jau yra įsigiję (-iusios) lengvąjį automobilį;
- įsigyja lengvąjį automobilį ir jį techniškai pritaiko;
- įsigyja lengvąjį automobilį ir jį remontuoja;
- įsigyja lengvąjį automobilį, jį techniškai pritaiko ir remontuoja;
- jau turimą lengvąjį automobilį techniškai pritaiko;
- jau turimą lengvąjį automobilį remontuoja;
- jau turimą lengvąjį automobilį techniškai pritaiko ir remontuoja.

Lengvojo automobilio įsigijimo ir jo techninio pritaikymo kompensacija yra vienkartinė, mokama kartą per šešerius metus. Lengvojo automobilio įsigijimo ir jo techninio pritaikymo išlaidų kompensacijos dydis nuo 2021 m sausio 1 d. yra 64 BSI, iki tol kompensacija buvo perpus mažesnė – 32 BSI dydžio. Šios kompensacijos padvigubinimas rodo, kad asmenų su negalia mobilumo problemą siekiama iš dalies išspręsti skatinant juos įsigyti individualius automobilius.

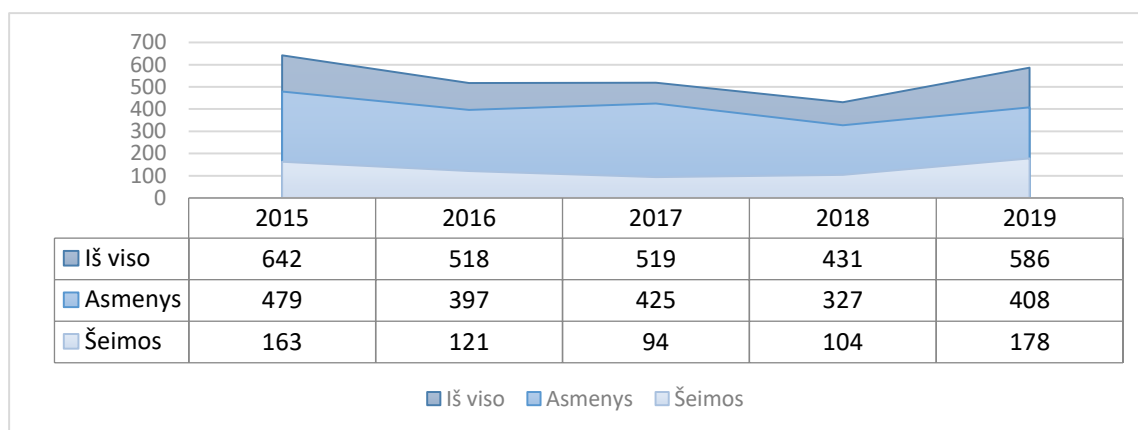
Remiantis SADM pateiktais duomenimis, 2015–2019 m. laikotarpiu lengvojo automobilio įsigijimo ir jo techninio pritaikymo išlaidų kompensaciją gavo 2696 asmenys (šeimos). Šiai priemonei šiuo laikotarpiu skirta 3.235,4 mln. Eur (Lentelė Nr. 4).

Metai	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Lėšos, skirtos lengvojo automobilio įsigijimo ir jo techninio pritaikymo išlaidų kompensacijos mokėjimui, tūkst. eurų</i>	768,9	627,2	619,9	518,9	700,5

Lentelė Nr. 4. Lengvojo automobilio įsigijimui ir jo techninio pritaikymo kompensacijai skiriamos valstybės lėšos (Autorių sudaryta lentelė remiantis NRD pateiktais duomenimis).

Lyginant šiuos duomenis su „Regitros“ renkama informacija, buvo pastebėta, jog kasmet teikiamų kompensacijų skaičius neatitinka kasmet Lietuvoje registruojamų techniškai pritaikytų lengvųjų automobilių skaičiaus (techniškai pritaikyti lengvieji automobiliai yra registruojami su

specialiuoju paskirties kodu „SH“ arba „SV“) (Lentelė Nr. 5 ir 6).²² Tai gali lemti kelios priežastys: (1) daliai kompensacijų gavėjų nereikia papildomo automobilio pritaikymo; (2) pritaikyti automobiliai yra perkami iš užsienio šalių, o vėliau neužregistruojami Lietuvoje arba (3) kompensacija yra naudojama paprastiems automobiliams įsigyti, kurie yra po to pritaikomi neoficialiai. Dėl šių priežasčių tikslių duomenų apie tyrimo tikslinei grupei priklausančius lengvuosius automobilius nėra (daugiau informacijos apie pritaikytų lengvųjų automobilių pasiskirstymą savivaldybėse – Priedas Nr. 2).



Lentelė Nr. 5. Asmenys ir šeimos, gavusios lengvojo automobilio įsigijimo ir jo techninio pritaikymo kompensaciją pagal metus (Autorių sudaryta lentelė remiantis SADM pateiktais duomenimis).

Finansinė pagalba taip pat yra teikiama žmonėms su negalia, kurie studijuoja aukštosiose mokyklose. Tokia pagalba reglamentuojama Finansinės pagalbos priemonių teikimo neįgaliesiems, studijuojantiems aukštosiose mokyklose, tvarkos apraše, kuriame nurodyta, kad specialiesiems poreikiams tenkinti kas mėnesį skiriama 50 proc. socialinio draudimo bazinės pensijos tikslinė išmoka. Tokia išmoka gali pasinaudoti asmenys, atitinkantys du pagrindinius kriterijus. Pirmą, asmeniui turi būti nustatytas 45 procentų ar mažesnis darbingumo lygis arba sunkus ar vidutinis neįgalumo lygis, antra - asmuo pirmą kartą studijuoja atitinkamos pakopos studijų programoje (pirmosios, antrosios, trečiosios pakopos, profesinių ar trumpųjų studijų programą. Ši išmoka mokama neatsižvelgiant į negalią turinčio studento pajamas ar studijų formos. Tam, kad įvertintume šios išmokos sąsajas su studentų mobilumo didinimu ir studijų prieinamumu, būtina atlikti tikslinės grupės apklausą apie šios tikslinės išmokos panaudojimą, t.y. kokiems konkrečiai poreikiams gaunama išmoka yra naudojama ir ar ji prisideda prie žmonių su negalia mobilumo.

²² „SH“ paskirties kodas žymi neįgaliečių vežimėliui pritaikytą transporto priemonę – tai M1 klasės transporto priemonės, kurios sukonstruotos arba specialiai pritaikytos tam, kad kelionės metu jose tilptų vienas arba daugiau asmenų, sėdinčių neįgaliečių vežimėliuose. „SV“ paskirties kodu registruojamas automobilis su rankiniu valdymu – transporto priemonė, kurioje įrengta speciali įranga, leidžianti valdyti automobilį žmonėms su negalia.

Metai	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Automobili, registruotų su „SH“ paskirties kodu, skaičius Lietuvoje (vnt.)	38	40	53	71	92	118
Automobili, registruotų su „SV“ paskirties kodu, skaičius Lietuvoje (vnt.)	525	543	549	572	587	600
Viso:	564	583	602	643	679	718

Lentelė Nr. 6. Techniškai pritaikytų lengvųjų automobilių kiekis Lietuvoje. Šaltinis: „Regitra“. 2020.12.01.

TRANSPORTO PASLAUGŲ PRIEINAMUMO TYRIMŲ APŽVALGA

Tyrimo metodas: siekiant išanalizuoti atliktus tyrimus viešojo transporto paslaugų prieinamumo asmenims su negalia tema, 2020 m. lapkričio mėnesį buvo atlikta tikslinė literatūros paieška, kuri vyko dviem etapais. Pirmajame etape susipažinta su pagrindinių institucijų, susijusių su negalią turinčių asmenų interesų atstovavimu, veiklos ir atliktų tyrimų ataskaitomis. Buvo analizuotos Susisiekimo ministerijos, NRD, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos, Neįgalumo ir nedarbingumo nustatymo tarnybos veiklos ir atliktų tyrimų ataskaitos. Taip pat atlikta viešai prieinamų (angl. *open access*) mokslinių publikacijų paieška naudojantis Lietuvos akademinės elektroninės bibliotekos informacine sistema (eLABa) ir mokslinės informacijos paieškos sistema „Google Scholar“. Antrasis tyrimų paieškos etapas įgyvendintas sniego gniūžtės principu: jau atrinktų tyrimų literatūros sąrašuose buvo ieškoma papildomų apžvalgos tematiką atitinkančių tyrimų. Toliau šioje studijoje nagrinėjamą tematiką atitinkantys tyrimai pristatomi juos skirstant į dvi grupes: (1) valstybės institucijų ir nevyriausybių organizacijų tyrimų ataskaitas, (2) mokslinius straipsnius.

Valstybės institucijų ir nevyriausybių organizacijų atliekami užsakomieji tyrimai

Atliekant valstybės institucijų veiklos ataskaitų ir užsakomųjų tyrimų apžvalgą pastebėta, kad vyrauja viešojo transporto sistemos efektyvumo tyrimai (pvz., kurio nors miesto turimo autobusų parko naujumas) arba vartotojų nuomonės tyrimai (transporto priemonių važdavimo grafiko tinkamumas, pasitenkinimas bilietų kaina, autobuso švara, autobuso personalo elgesiu ir kt.). Toliau trumpai pristatomi keli tyrimai, kuriuose detaliau analizuoti negalią turinčių asmenų naudojimosi viešojo transporto sistema ypatumai.

Valstybinio audito tyrimu „Asmenų su negalia socialinė integracija“ (2020)²³ buvo siekiama įvertinti, ar asmenims su negalia sudarytos galimybės savarankiškai gyventi ir visapusiškai dalyvauti visuomenės gyvenime bei integruotis į darbo rinką. Vienas iš klausimų, į kurį siekta atsakyti audito metu, buvo susijęs su aplinkos, transporto ir informacijos prieinamumo asmenims su negalia užtikrinimu.

Vertinant aplinkos ir transporto prieinamumą padaryta išvada, kad negalią turintiems asmenims neužtikrinamos lygios galimybės naudotis visais viešaisiais pastatais ir transportu, be to, nėra patikimų duomenų apie jų prieinamumą. Dalis ministerijų ir savivaldybių imasi veiksmų didinti prieinamumui privačiuose ir viešuosiuose pastatuose bei jų aplinkoje ir transporto grandinėje, tačiau taikomų priemonių vis dar nepakanka. Be to, nėra patikimų duomenų apie viešųjų pastatų ir transporto paslaugų prieinamumą. Nors siekdama tinkamai įgyvendinti JT neįgaliųjų teisių konvenciją Vyriausybė paskirstė ministerijoms atsakomybes už jos

²³ Valstybinio audito ataskaita Nr. VAE-9 „Asmenų su negalia integracija“, 2020 09 07. Internetinė prieiga: <https://www.lrs.lt/sip/getfile?Guid=678a75c4-1adb-4a2a-8f05-89833a55ba89>

įgyvendinimą, nei Aplinkos ministerija, nei Susisiekimo ministerija tiesiogiai neįpareigotos rinkti duomenis ir vertinti visų viešųjų pastatų ir transporto objekto prieinamumą. Susisiekimo ministerija turi patikimus duomenis tik apie geležinkelių transporto ir infrastruktūros pritaikymą.

Nors, siekdama įvertinti paslaugų prieinamumo lygį valstybės mastu, NRD užsakė šešis tyrimus (penkis tyrimus dėl pastatų prieinamumo ir vieną dėl transporto prieinamumo – šis tyrimas taip pat detaliau pristatomas apžvalgoje), audito metu nustatyta, kad vertinimui pasirinkti kriterijai neparodo, kokia visų viešųjų pastatų ir transporto dalis yra pritaikyta asmenų su negalia poreikiams. Be to, vertinant transporto prieinamumą, buvo vertinamas tik autobusų prieinamumas, tad duomenys neatskleidžia visos transporto sistemos konteksto.

Audito rezultatai parodė, kad visų transporto rūšių prieinamumas nėra pakankamai užtikrinamas. Už JT neįgaliųjų teisių komiteto rekomendacijose numatytų priemonių transporto prieinamumui didinti įgyvendinimą atsakinga Susisiekimo ministerija, tačiau nėra numatyta, kokius rodiklius gerinant transporto prieinamumą planuojama pasiekti ir kokie bus laukiami rezultatai, pokytis įgyvendinus priemones, be to, ministerija neįpareigota atlikti transporto prieinamumo vertinimo skirtingose transporto srityse. Susisiekimo ministerija, norėdama pritaikyti transportą ir specialiųjų poreikių turintiems asmenims, vykdo 5 ES investicijomis finansuojamas priemones, skirtas transporto infrastruktūrai ir viešojo transporto parkui atnaujinti, tačiau ne visos jos įgyvendinamos visa apimtimi. Pvz., 2019 m. 34 savivaldybėse nebuvo nė vienos viešojo transporto priemonės, pritaikytos asmenims su negalia.

Neįgaliųjų socialinės integracijos veiklos rezultatų bei Konvencijos 2018 m. stebėsenos ataskaitoje²⁴ remiamasi negalią turintiems asmenims atstovaujančių NVO surinktais duomenimis ir ataskaitomis (pvz., kultūros ir turizmo objektų prieinamumo tyrimu, neįgaliųjų socialinės reabilitacijos paslaugų problemų tyrimu, fizinės aplinkos pritaikymo neįgaliesiems valstybės ir savivaldybių sveikatos (gydymo) paskirties įstaigose vertinimo tyrimu ir kt.), taip pat joje buvo naudojami Lygių galimybių kontrolieriaus veiklos ataskaitų duomenys, viešai prieinama Lietuvos statistikos departamento, Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės, neįgaliųjų NVO ir kt. įstaigų interneto tinklalapiuose pateikiama informacija, taip pat atsakingų ministerijų ir įstaigų pateikti duomenys apie žmonių su negalia padėtį Lietuvoje. Ataskaitoje Neįgaliųjų teisių konvencijos nuostatų įgyvendinimas aptariamas nuosekliai pagal Konvencijos straipsnius. Šios tyrimų analizės kontekste aktualiausias buvo Konvencijos 9 straipsnio (Prieinamumas) nuostatų įgyvendinimas.

Aptariant prieinamumą ataskaitoje skiriamas fizinės aplinkos prieinamumas (pvz., būsto pritaikymas arba visuomeninių pastatų aplinkos pritaikymas asmenims su negalia poreikiams), transporto prieinamumas, paslaugų prieinamumas ir informacijos bei ryšių prieinamumas

²⁴ Neįgaliųjų reikalų departamentas, „Neįgaliųjų socialinės integracijos veiklos rezultatų bei Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencijos ir jos fakultatyvaus protokolo 2018 m. Stebėsenos ataskaita“, 2019. Internetinė prieiga: http://www.ndt.lt/wpcontent/uploads/JT_neigaliuju_tesiu_konvencijos_stebesenos_ataskaita_GALUTINE.pdf

(interneto tinklalapių, aplikacijų, televizijos programų ir kt. pritaikymas asmenų su negalia poreikiams). Svarbu tai, kad analizuojant transporto prieinamumą nagrinėjamos kelios jo rūšys – geležinkelių, oro uostų, autobusų ir troleibusų bei keltų. Atliekant tyrimų apžvalgą pastebėta, kad įprastai tyrimuose ir ataskaitose apsiribojama tik autobusų ir troleibusų prieinamumu.

Analizuojant Lietuvos oro uostų prieinamumą asmenims su negalia buvo nustatyta, kad trys Lietuvoje veikiantys tarptautiniai oro uostai (Vilniaus, Kauno ir Palangos) yra pritaikyti jų reikmėms: yra pasitvirtinę pagalbos kokybės standartus, asmenims su negalia teikiama pagalba išvykstant ir atvykstant, viduje yra specialiųjų poreikių turintiems asmenims pritaikyti tualetai, liftai (ar keltuvai), įrengti pagalbos mygtukai, apmokytas personalas, rezervuotos vietos automobiliams prie terminalų, oro uostų internetiniuose tinklalapiuose talpinama informacija yra pateikiama atsižvelgiant į neįgalių asmenų poreikius. Be to, norint atvykti oro uostus be nuosavo automobilio galima kreiptis į įmones, teikiančias transportavimo ir palydos paslaugas. Visgi pastebima, kad ataskaitai duomenis apie oro uosto aplinkos pritaikymą atnaujino tik Vilniaus oro uostas – 2017 m. buvo įrengtos dvi nuovažos prie galerijų, nuovaža į muitinės patalpas atvykimo A sektoriuje, atnaujinti asmenims su negalia skirti tualetai ir informacija prie juose įrengtų iškvietimo mygtukų, atliktas pakartotinis laiptų pakopų žymėjimas. Kiti oro uostai šių duomenų nepateikė, taigi informacija apie oro uostų prieinamumą ir aplinkos pritaikymą skirtingas negalias turintiems asmenims išlieka ribota.

Analizuojant geležinkelių prieinamumą negalią turintiems asmenims nustatyta, kad nors geležinkelio stočių prieinamumas kai kur vis dar išlieka ribotas, tačiau stebimos teigiamos tendencijos – auga ir traukinių, ir geležinkelių infrastruktūros objektuose įrengtų priemonių (pvz., laukimo salių, kasų ir kt.), pritaikytų specialiųjų poreikių turintiems asmenims, skaičius. Visos neįgaliesiems ir ribotos judėsenos asmenims būtinos paslaugos (įlaipinimas ar išlaipinimas iš traukinio, pasitikimas prie stoties iš anksto sutartoje vietoje, palydėjimas iki bilietų kasos ar traukinio išvykimo vietos, pagalba rezervuojant ar įsigyjant kelionės bilietą bei kt.) teikiamos nemokamai. Remiantis ataskaitai pateiktais Susisiekimo ministerijos ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ duomenimis, 68 proc. bendro parko traukinių turi technologinės įrangos ribotos judėsenos asmenims vykti, o 100 proc. elektrinių traukinių yra jiems pritaikyti.

Siekiant užtikrinti jūros transporto prieinamumą negalią turintiems asmenims uostuose ir keltuose yra teikiama pagalba ir paslaugos, susijusios su apgyvendinimu ir sėdimųjų vietų paskyrimu, jei specialiųjų poreikių turintis asmuo kreipiasi iš anksto. Yra sudarytos sąlygos kartu su asmeniu keliauti šuniui vedliui, be to, jei vežėjas, kelionių agentai ar kelionių organizatoriai mano, kad neįgaliajam būtina keliauti su lydinčiuoju asmeniu, pastarasis vežamas nemokamai. Visgi ataskaitoje pastebima, kad vidaus vandens transporto paslaugos Lietuvoje silpnai išplėtotos, todėl duomenų apie jų pritaikymą asmenų su negalia reikmėms trūksta: Lietuvos transporto saugos administracija nerenka ir negali pateikti informacijos apie jūrų ir vidaus vandens uostų infrastruktūros objektuose įrengtas priemones, skirtas specialiųjų poreikių turintiems asmenims. Be to, nustatyta, kad 2018 m. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste nebuvo įrengta objektų, skirtų specialiųjų poreikių turintiems žmonėms.

Siekdama įvertinti Konvencijos įgyvendinimo efektyvumą šalyje, Lietuvos neįgaliųjų draugija (2017) atliko neįgaliųjų ir kitų visuomenės narių nuomonės apklausą.²⁵ Joje dalyvavo **1 690** respondentų, iš jų **946 (56 proc.)** turėjo negalią, **744 (44 proc.)** – neturėjo. Apklausoje dalyvavo įvairias negalias turintys asmenys: fizinę, klausos, regos, proto ir psichikos, taip pat kitus sveikatos sutrikimus, pvz., onkologinius susirgimus, diabetą, Parkinsono ligą ir pan. Tyrimu buvo siekiama ištirti Lietuvos gyventojų ir neįgaliųjų nuomonę apie Konvencijoje įtvirtintų neįgaliųjų teisių įgyvendinimą pagal įvairias sritis, pvz., neįgaliųjų galimybę kurti šeimą ir susilaukti vaikų, neįgaliųjų švietimo būklę ir prieinamumą Lietuvoje, sveikatos priežiūros paslaugų kokybę ir prieinamumą ir kt. Taip pat tyrimu buvo ketinta sužinoti visuomenės narių ir asmenų su negalia nuomonę ir apie neįgaliųjų laisvą judėjimą šalies ribose ir už jos ribų.

Didžioji respondentų dalis (**43,2 proc., N=730**) atsakė, kad keliauja daugiausia Lietuvoje, o **45,6 proc. (N=771)** teigė–nekeliaujantys. Atsakymai buvo susiję su tyrimo dalyvių turima negalia: apie 58 proc. respondentų su klausos, regos, proto ir psichine negalia atsakė iš viso nekeliaujantys, o tarp respondentų su fizine negalia šis procentas siekia 42,9 proc. Įdomu tai, kad paklausus, kokios aplinkybės jiems trukdo keliauti, didžioji respondentų dalis (62 proc., N=956) nurodė menkas finansines galimybes, o objektų neprieinamumą nurodė tik **3,6 proc. (N=34)**. (žr. 24 pav.).

Lietuvos žmonių su negalia sąjunga (2017) atliko NRD užsakomąjį viešojo transporto aplinkos pritaikymo neįgaliesiems vertinimo tyrimą, kuriame dalyvavo 120 viešojo transporto paslaugas keleiviams teikiančių įmonių.²⁶ Tyrimu buvo siekiama išsiaiškinti viešojo transporto aplinkos pritaikymo neįgaliesiems situaciją Lietuvos mastu. Atkreiptinas dėmesys, kad šio tyrimo kontekste buvo apklausiamos paslaugas teikiančios įmonės, bet ne negalią turintys asmenys, be to, buvo apsiribota autobusais ir troleibusais, neįtraukiant kitų transporto rūšių (geležinkelių, vandens ir oro transporto).

Tyrimo rezultatai parodė, kad tik **41** įmonė turi žemagrindį (ar turintį įrangą, padedančią įlaipinti asmenis su specialiaisiais poreikiais) transportą, o žemagrindžio transporto dalis sudaro apie **30 proc.** visų turimų transporto priemonių. Be to, **75 proc.** tyrime dalyvavusių įmonių artimiausiu metu neplanavo pirkti transporto priemonių, pritaikytų negalią turintiems asmenims. Labiausiai pritaikytas yra didžiųjų Lietuvos miestų (Vilniaus ir Kauno) bei didžiųjų įmonių, valdančių po keletą šimtų transporto priemonių, transportas. Daugiausiai žemagrindžio transporto nukreipiama teikti paslaugas vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais, t.

²⁵ Lietuvos neįgaliųjų draugija, „Neįgaliųjų ir kitų visuomenės narių nuomonės apklausa, įvertinant Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencijos įgyvendinimo efektyvumą Lietuvoje“, 2017. Internetinė prieiga: <http://www.ndt.lt/wp-content/uploads/Lietuvos-ne%C4%afgali%C5%b3j%C5%B3-draugijos-ataskaita-2017.12.07-GALUTINI.pdf>

²⁶ Lietuvos žmonių su negalia sąjunga, „Viešojo transporto aplinkos pritaikymo neįgaliesiems vertinimo tyrimas“, 2017. Internetinė prieiga: <http://www.ndt.lt/wp-content/uploads/VT-tyrimo-aprasymas-12.13.pdf>

y. vietinio (priemiestinio), užsakomųjų reisų, tarp miestinių ar tarptautinių maršrutų kryptimis žemagrindžių autobusų ar troleibusų yra ženkliai mažiau.

Taip pat tyrimo rezultatai atskleidė, kad **74 (61,6 proc.)** transporto įmonės neturi įsidiegusios įrangos, palengvinančios asmenų su specialiaisiais poreikiais mobilumą. Tikėtina, kad dėl šios priežasties negalią turintys asmenys kelionėms renkasi ne visuomeninį transportą: didžioji dalis tyrime dalyvavusių įmonių nurodė, kad tokie asmenys arba nesikreipia visiškai, arba kreipiasi labai retai.

Moksliniai straipsniai

Atliekant mokslinių straipsnių analizę, pastebėta, kad tiriant asmenų su negalia paslaugų prieinamumo aspektus daugiausia dėmesio skiriama įvairių kultūros ir švietimo paslaugų²⁷, sveikatos paslaugų²⁸⁻²⁹, miesto erdvių prieinamumo³⁰ tematikai analizuoti. Šalia šių tyrimų buvo rasta keletas publikacijų, skirtų viešojo transporto sistemos efektyvumo gerinimo klausimams, tačiau jose remiamasi bendraisiais principais, o ne aktualizuojama, kaip konkrečiai didinti negalią turinčių asmenų gerovę.³¹ Be to, itin dažnai reprezentuojama vien judėjimo negalią turinčių asmenų grupė (ypač moterys ar studentai), t. y. kitokias negalias turintys asmenys rečiau būna tyrimo dalyviai.

Kalbant apie negalią turinčių asmenų galimybes naudotis viešuoju transportu paminėtinas Verseckienės (2015) mokslinis straipsnis³². Jo tikslas – taikant teorinius metodus (struktūrinę funkcinę analizę, sistemine analizę, apibendrinant ir kt.) išskirti adaptuoto paratransporto integravimo aspektus, kurie galėtų būti tokių paslaugų parinkimo ir modeliavimo pagrindu. Paratransportas – tai pritaikomoji transporto paslauga (angl. *flexible transport service, FTS*), skirta visų pirma žmonėms, turintiems judėjimo apribojimų (neįgaliesiems, pagyvenusiems žmonėms, nėščiosioms ir t. t.), bei atitinkanti jų mobilumo poreikius ir veikianti kaip tradicinį viešąjį transportą papildanti paslauga. Reikia pažymėti, kad šiame straipsnyje nebuvo tiesiogiai tirtas įvairių transporto rūšių prieinamumas negalią turintiems asmenims, tačiau autorė pateikia šiai tyrimų apžvalgai svarbią įžvalgą, kad, siekiant užtikrinti viešojo transporto prieinamumą lygiomis teisėmis visiems visuomenės nariams, būtina skirti dėmesį judėjimo apribojimų

²⁷ Guščinskienė, J. ir Čiburienė, J. (2011). Lietuvos neįgaliųjų įtrauktis į aukštąjį mokslą ir darbo rinką: socialinės atsakomybės aspektas. *Ekonomika ir vadyba*, 16: 501-509.

²⁸ Šumskienė, E. ir kt. (2015). Daugialypė diskriminacija sveikatos sistemoje: negalią turinčių moterų atvejis. *Socialinė teorija, empirija, politika ir praktika, (STEPP)*, 11: 98-113.

²⁹ Narkauskaitė, L. ir kt. (2013). Odontologų paslaugų prieinamumas pacientams su judėjimo negalia Lietuvoje. *Visuomenės sveikata*, 2 (61): 38-45.

³⁰ Žukauskas, S. ir Daugėla, M. (2006). Lietuvos miestų centrų fizinės aplinkos prieinamumas žmonėms, turintiems fizinę negalią. *Specialusis ugdymas*, 2 (15): 122-134.

³¹ Skietrys, E., Raipa, A. ir Smalskys, V. (2008). Viešojo transporto paslaugų efektyvaus valdymo prielaidos. *Viešojo politika ir administravimas*, 24:31-38.

³² Verseckienė, A. (2015). Paratransporto integravimo į miesto viešojo transporto sistemą aspektų tyrimas. *Statyba, transportas, aviacinės technologijos*, 7(5): 533-539.

turintiems asmenims. Kadangi, autorės teigimu, dalis šių asmenų netgi esant idealioms sąlygoms negalės naudotis tradiciniu viešuoju transportu, jiems yra būtina specialioji transporto paslauga „nuo durų iki durų“, kuri yra vadinama paratransportu (angl. *paratransit*).

Atliktos tyrimų apžvalgos apibendrinimas

Siekiant užtikrinti negalią turinčių asmenų integraciją į visuomenės gyvenimą, svarbu garantuoti ne tik lygias jų darbo, mokslo, sveikatos, rekreacinių ar socialinių paslaugų organizavimo galimybes, bet ir pritaikius fizinę aplinką skatinti savarankišką judėjimą. Tyrimų apžvalga atskleidė, kad pasitaikė nedaug studijų, kuriose analizuoti transporto paslaugų prieinamumo asmenims su negalia ypatumai, o jose dažniausia apsiribojama miesto vietiniu viešuoju transportu – autobusų ir troleibusų parkų pritaikymu negalią turinčiam asmeniui. Kitų transporto paslaugų – oro uostų, geležinkelių, vandens transporto – prieinamumas nėra išsamiau tyrinėtas, be to, nėra patikimų nuolat kaupiamų ir atnaujinamų duomenų apie šių paslaugų prieinamumo pokyčius.

Analizuojant negalią turinčių asmenų transporto prieinamumą galima pastebėti, kad dažniausiai analizuojamas pritaikymas judėjimo negalią turintiems asmenims. Kitų tipų negalias, pvz., regos, klausos, intelekto ar vidaus ligų sąlygotų sutrikimus, turintys asmenys transporto paslaugų prieinamumo tyrimuose yra reprezentuojami žymiai rečiau. Apžvelgus tyrimus nepavyko rasti kokybinių tyrimų, atskleidžiančių asmenų, turinčių negalią, subjektyvią perspektyvą ir jų transporto prieinamumo patirtis. Aptiktuose kiekybiniuose tyrimuose, skirtuose analizuoti transporto paslaugų prieinamumą, negalią turintys asmenys gan retai tampa tyrimo tiksline grupe, dažniau analizuojami dokumentai ir teisės aktai, apklausiamos įmonės, organizuojančios pavežimo paslaugas, o specialiųjų poreikių turintys asmenys įtraukiami į tyrimą kartu su jų neturinčiais asmenimis.

SKIRTINGO VIEŠOJO TRANSPORTO PRIEINAMUMO ASMENIMS SU NEGALIA APŽVALGA

Geležinkelių transporto prieinamumas Lietuvoje

2020 m. gruodžio mėn. duomenimis, AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdo **23** traukinius (apie **42,6 proc.** bendro turimo traukinių parko), kurie *atitinka* Europos Komisijos techninę specifikaciją riedulių pritaikymui.³³ Šie traukiniai pilnai technologiškai pritaikyti specialių poreikių turintiems klientams: yra specialios vietos neįgalųjų vežimėliams tvirtinti, pagalbos iškvietimo mygtukai traukinio išorėje ir viduje, pritaikyti sanitariniai mazgai, praplatinti įėjimai ir durys, į traukinius keleiviai su neįgaliojo vežimėliais įkeliama mobiliaisiais keltuvais arba specialiomis rampomis. **29** įmonės traukiniai (apie **57,3 proc.** bendro turimo traukinių parko) neįgalųjų poreikiams pritaikyti tik iš dalies: pvz., įrengtos neįgaliesiems pritaikytos vietos, bet trūksta pritaikyto tualetų ar rampų patekti į traukinį (eksploatuojamo traukinių parko techninė detalizacija priede nr. 2). Dauguma pilnai pritaikytų traukinių pasiskirsto tarp keturių pagrindinių Lietuvos geležinkelių stočių – Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių, – jose yra didžiausia šių paslaugų paklausa. Didesnė dalis riboto naudojimo traukinių kursuoja po mažesnius Lietuvos miestus.

Geležinkelių stočių pritaikymo lygis taip pat yra ne vienodas – dėl didesnio traukinių ir keleivių srauto geriausiai įrengtos Vilniaus, Kauno, Klaipėdos ir Šiaulių geležinkelio stotys. Šiose stotyse įrengti specialiųjų poreikių turintiems žmonėms skirti tualetai, specialios kasos, automobilių stovėjimo vietos prie geležinkelio stočių. Vilniuje ir Kaune įrengti specialiųjų poreikių turintiems žmonėms skirti liftai, kuriais galima pakilti iš tunelio tiesiai į peroną (pakelia stoties personalas). Vilniuje ir Kaune taip pat įtaisyti vaizdo ekranai, informuojantys apie traukinių atvykimą ir išvykimą. Lyginant su visa geležinkelio infrastruktūra, **64 proc.** stočių (**31 iš 48**) yra sudarytos galimybės patekti į peroną (t. y. arba pastate nėra kliūčių, arba yra įrengti liftai, rampos, pandusai), dar **18 proc.** stočių (**8 iš 41**) esama galimybių patekti į dalį peronų, **39 proc.** stočių pritaikyti tualetai ir **14 proc.** (**7 iš 48**) – įrengta žmonėms su neįgaliojo vežimėliais pritaikyta bilietų kasa (Lentelė Nr. 7).

³³ 2014 m. lapkričio 18 d. Europos Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1300/2014 „Dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims techninių sąveikos specifikacijų“.

	Geležinkelių stočių, kuriose 2020 m. sausio mėn. buvo įgyvendintos nurodytos priemonės, skaičius.	Pritaikytų geležinkelių stočių skaičius procentais (suapvalinta iki dešimtosios dalies).
Sudarytos galimybės pateikti į peroną (arba pastate nėra kliūčių, arba yra įrengtas liftai, specialios rampos, pandusai)	31	64 %
Galimybė patekti į dalį peronų	8	18 %
Žmonėms su neįgaliojo vežimėliais pritaikyta bilietų kasa	7	15 %
Specialiųjų poreikių turintiems žmonėms pritaikyta laukimo salė	18	37 %
Specialiųjų poreikių turintiems žmonėms pritaikytas tualetas	19	39 %
Langelis, pritaikytas asmenims su klausos aparatais, arba atviras langelis	4	8 %
Galimybė išsikovoti pagalbą	4	8 %

Lentelė Nr. 7. Geležinkelių infrastruktūros prieinamumo vertinimas. Šaltinis: AB „Lietuvos Geležinkeliai“, 2020 m. sausis

Vadovaujantis ES reglamentu (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų, 2012 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ patvirtino keleivių aptarnavimo paslaugų standartą, pagal kurį keleivis, prieš atvykdamas pranešęs apie tokios pagalbos poreikį, geležinkelio stotyje gali sulaukti būtinosios pagalbos, į kurią įeina pagalba įlaipinant ar išlaipinant iš traukinio, pasitikimas prie stoties (iš anksto sutartoje vietoje), keleivis palydimas iki bilietų kasos ar traukinio išvykimo vietos, jam suteikiama pagalba rezervuojant ar įsigyjant kelionės bilietą ir pan. Kad būtų užtikrinta šių paslaugų kokybė, įmonė įpareigota organizuoti personalo mokymus ne mažiau nei kas trejus metus.³⁴ Pažymėtina, jog minėtos klientų aptarnavimo paslaugos yra prieinamos tik didžiausiose geležinkelio stotyse – Vilniuje, Kaune, Šiauliuose, Klaipėdoje. Per pastaruosius dvejus metus asistavimo paslauga suteikta **757** specialiųjų poreikių keleiviams, bet galima numanyti, jog realus keleivių su negalia skaičius yra didesnis, kadangi didelė dalis keleivių keliauja su šeimos nariais, kurie padeda kelionėje, arba turi nesunkias negalias, todėl geležinkelių įmonės pagalbos neprašo (Lentelė Nr. 8).

³⁴ Susisiekimo ministro 2017 m. gruodžio 18 d. įsakymas Nr. 3-622 „Dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims techninio sąveikumo specifikacijos įgyvendinimo plano patvirtinimo“.

Metai	Bendras parduotų bilietų skaičius	Bendras aptarnautų spec. poreikių keleivių skaičius
2018	153 086	Nėra duomenų
2019	254 939	476
2020	159 665	281

Lentelė Nr. 8. AB „Lietuvos Geležinkeliai“ kelionių bilietų, parduotų žmonėms su negalia, skaičius pagal metus.

Apibendrinami turimi duomenys galime teigti, jog geležinkelio transporto paslaugos, teikiamos akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“, šiuo metu tik iš dalies atitinka tarptautinius įsipareigojimus, susijusius su specialiu poreikių turinčių žmonių teisėmis. Ypač didelis atotrūkis matomas tarp reglamento nuostatų įgyvendinimo didžiuosiuose Lietuvos miestuose ir regionuose, kur šių paslaugų prieinamumą mažina pasenusi ir poreikių nebeatitinkanti geležinkelių infrastruktūra, transportas bei žmogiškųjų resursų stygius. Geresnį geležinkelių sistemos pritaikymo lygį Lietuvos didžiausiuose miestuose lemia ne tik didesni keleivių srautai, bet ES investicijų paskirstymas – Vilnius, Kaunas, Šiauliai, Klaipėda patenka į transeuropinio geležinkelių tinklą, kurio atnaujinimui yra skiriamos **2** ES investicijomis finansuojamos priemonės.³⁵

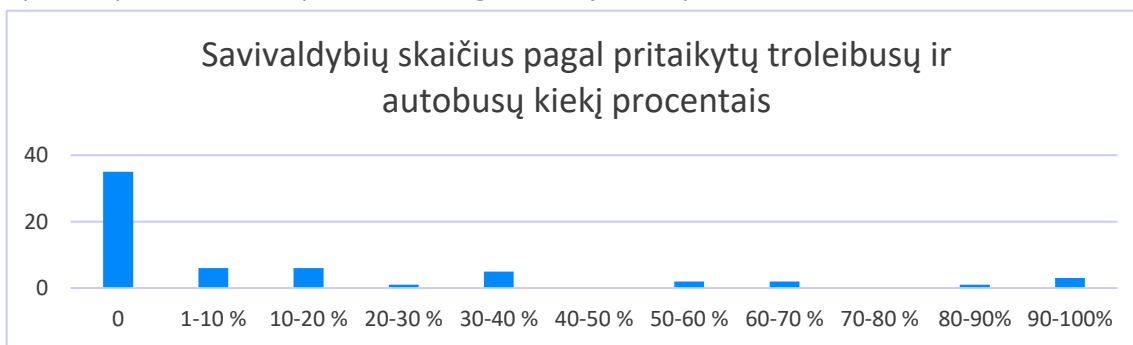
Nepaisant to, per artimiausius metus planuojama sparčiai didinti šių paslaugų prieinamumą. Bendrovė, bendradarbiaudama su Susisiekimo ministerija, yra parengusi strateginį planą Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 įgyvendinimui iki 2024 m. gruodžio 2 d. Iki 2023 gruodžio mėn. planuojama pritaikyti **156** peronų, stotelių, stočių ir tiltų, o iki 2024 m. gruodžio mėn. – įsigyti dar **30** naujų traukinių. AB „Lietuvos Geležinkeliai“ periodiškai vykdo geležinkelių sistemos inventorizaciją ir kas 5 metus atnaujinama veiksmų planą dėl Reglamento įgyvendinimo. Į stebėsenos procesą taip pat yra įtraukiamos ir nevyriausybinės organizacijos – 2020 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Lietuvos negalios organizacijų forumas pasirašė ketinimų protokolą, kuriuo įtvirtinamas abiejų šalių bendradarbiavimas gerinant keleivių vežimo geležinkelio transportu paslaugų kokybę ir jų prieinamumą neįgaliesiems. Kiekvienais metais iki gruodžio 1 d. (iki 2024 m.), Susisiekimo ministerija kartu su SADM ir neįgaliųjų nevyriausybėmis organizacijomis yra įpareigtos aptarti plano vykdymo eigą ir pateikti Vyriausybei informaciją apie jame numatytų priemonių įgyvendinimą.

Viešojo kelių transporto prieinamumas Lietuvoje

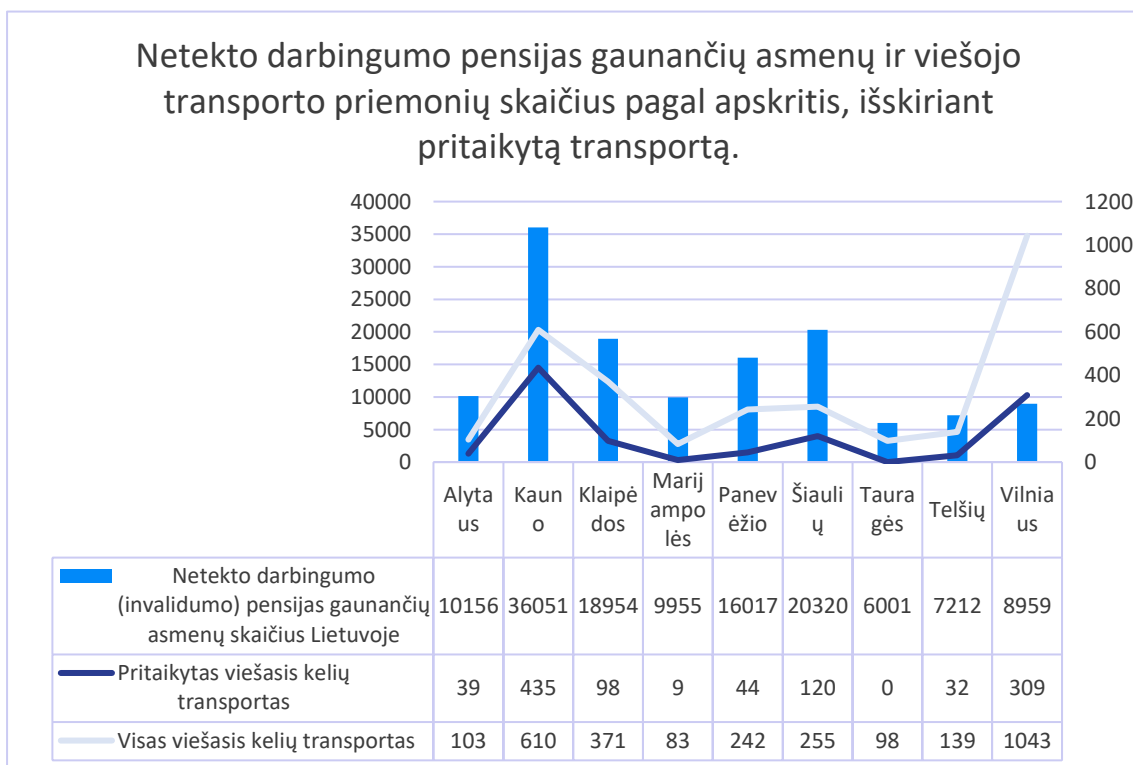
2019 m. Lietuvoje buvo **1 086** viešojo transporto priemonių (autobusų, troleibusų, mikroautobusų ir maršrutinių taksi), pritaikytų asmenims su negalia (detalesnė informacija

³⁵ Viešojo transporto paslaugų prieinamumo didinimas Nr. 04.5.1-tid-k-519; TEN-T geležinkelių tinklo atnaujinimas ir patobulinimas, skirtingų rūšių transporto sąveikos gerinimas Nr. 06.1.1-TID-V-503.

pateikiama priede Nr. 3). Pritaikytos priemonės sudarė **35 proc.** viso viešojo transporto parko. Pastaraisiais metais pritaikyto transporto daugėjo, bet sparčiausiai šis skaičius augo didžiuosiuose Lietuvos miestuose: 2019 m. Kauno, Vilniaus, Šiaulių ir Klaipėdos miestams priklausė *net 80 proc. visų pritaikytų priemonių*, kai tuo tarpu net 35 savivaldybėse (58 proc.) nebuvo nė vienos pilnai pritaikytos asmenims su negalia transporto priemonės (Lentelė Nr. 9 ir 10). 2018 m. Transporto ir turizmo komiteto tyrime teigiama, kad mažiausiai **1/3** vietinių transporto priemonių privalo būti pritaikytos žmonių su negalia reikmėms tam, kad būtų pasiektas minimalus šio transporto prieinamumo dažnis. 2019 m. tik **13** savivaldybių šį rodiklį, t.y. buvo pritaikiusios 30 proc. arba daugiau viešojo transporto.



Lentelė Nr. 9. Savivaldybių pasiskirstymas pagal turimą pritaikyto transporto (autobusų ir troleibusų) dalį. Šaltinis: Valstybinio audito ataskaita Nr. VAE-9 „Asmenų su negalia integracija“, 2020 09 07.



Lentelė Nr. 10. Autorių sudaryta lentelė remiantis Valstybės audito ataskaitos Nr. VAE-9 ir valstybinio socialinio draudimo fondo valdybos prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos duomenimis.

Didžioji dalis pritaikyto viešojo transporto nukreipiama teikti paslaugas vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais ir tik **14** autobusų teikia paslaugas tolimojo susisiekimo maršrutais (Lentelė Nr. 11). Informacijos apie vietinio (priemiestinio), užsakomųjų reisų ar tarptautinių maršrutų kryptimis veikiančio pritaikyto transporto negavome.

Transportą valdanti įmonė	Kiekis, vnt.	Komentarai
UAB „Jonavos autobusai“	2	
UAB Mažeikių autobusų parkas	2	
UAB „Toks“	4	Suteikia galimybę iš anksto užsisakyti pritaikyto autobuso paslaugas vykstant jų maršrutais.
UAB „Kautra“	6	

Lentelė Nr. 11. Tolimojo susisiekimo maršrutų autobusų, techniškai pritaikytų asmenims su negalia, skaičius Lietuvoje. Šaltinis: asociacija „Savarankiškas gyvenimas“.

Kadangi kelių transporto prieinamumo stebėseną nepriskirta nei vienai ministerijai, duomenys apie keleivinio transporto parką nekaupiami. Susisiekimo ministerija turi patikimus duomenis tik apie geležinkelių transporto ir infrastruktūros pritaikymą, nes AB „Lietuvos geležinkeliai“ periodiškai atlieka valdomos infrastruktūros ir eksploatuojamo transporto inventorizaciją. LTSA šios informacijos taip pat neturi. Tuo tarpu NRD kasmetinėse ataskaitose apie JT neįgaliųjų konvencijos įgyvendinimą Lietuvoje yra skaičiuojamas tik žemagrindžių autobusų ir troleibusų kiekis, kas neatspindi realaus pritaikyto transporto skirtingose savivaldybėse kiekio (žemagrindėse priemonėse nebūtinai yra visa įranga, kuri yra reikalinga žmonių su negalia poreikiams).³⁶

Nuo 2015 m. pritaikyto viešojo transporto kiekis didėjo dėl Susisiekimo ministerijos vykdomų ES investicijomis finansuojamų priemonių transporto infrastruktūros ir viešojo transporto parko atnaujinimui ir pritaikymui specialiųjų poreikių turintiems asmenims. Penki didieji Lietuvos miestai, naudodamiesi viena iš šių priemonių, įsigijo **165** ekologiškas transporto priemones. Likusios 55 savivaldybės konkurso atrankoje dalyvavo neaktyviai, iš viso buvo įsigyta tik **28** naujos priemonės (Lentelė Nr. 12).

³⁶ Neįgaliųjų socialinės integracijos veiklos rezultatų bei Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencijos ir jos fakultatyvaus protokolo 2018 m. stebėsenos ataskaita (2019).

ES investicijomis finansuojamos priemonės	Skirtos lėšos, tūkst. Eur	Panaudotos lėšos, tūkst. Eur.	Paraiškų teikėjos	Įsigytos priemonės
Viešojo transporto paslaugų prieinamumo didinimas	128	127	„Kautra“ ir „TOKS“	Iš viso įsigyta 110 priemonių (iš jų – 21 priemonė įrengta žmonių su negalia poreikiams)
Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	7 504	6 390	Druskininkų, Alytaus m., Jonavos raj., Radviliškio raj., Šiaulių raj., Tauragės raj., Utenos raj.	28 ekologiškos viešojo transporto priemonės
Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas	35 938	35 938	Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai, Panevėžys	165 naujos ekologiškos viešojo transporto priemonės

Lentelė Nr. 12. Europos Sąjungos fondo investicijomis finansuojamos priemonės.

Svarbu paminėti, jog nei Reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, nei nacionaliniai įstatymai *tiesiogiai neįpareigoja* savivaldybių įmonių ir ūkio subjektų, teikiančių keleivių pavežėjimo transportu paslaugas, pritaikyti dalį ar visą turimą transporto parką negalių turintiems asmenims. Kadangi Gerosios praktikos vadove³⁷ nurodyta autobusų, troleibusų, mikroautobusų, taksi pritaikymo techninė specifikacija yra tik rekomendacinio pobūdžio, įsigydamas naujas transporto priemones ar pirkdamos transporto paslaugas iš privačių vežėjų, savivaldybių įmonės neprivalo nustatyti techninių reikalavimų transporto priemonių pritaikymui. Valstybės audito vykdyta savivaldybių apklausa parodė, jog tik **28** savivaldybės, įsigydamas naujas transporto priemones, taikė kriterijus dėl transporto priemonių prieinamumo, bet, nesant standartizuotų reikalavimų, šie reikalavimai skyrėsi. Audito ataskaita atskleidžia, jog **nė viena** savivaldybė nesikonsultuoja su neįgaliuosius atstovaujančiomis organizacijomis. Taigi reikalavimai dėl prieinamumo yra nustatyti tik Susisiekimo ministerijos vykdomose ES investicijomis finansuojamose priemonėse, tačiau net ir šiuose pirkimuose atsiranda pavienių atvejų, kai naujai įsigytas transportas nėra visapusiškai suderintas su esama miesto infrastruktūra ir skirtingų visuomenės grupių poreikiais.

³⁷ Susisiekimo ministro 2013 m. liepos 23 d. įsakymas Nr. 3-403 „Dėl Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovo patvirtinimo“.

Daugėja technologinių priemonių, kuriomis didinamas viešojo transporto paslaugų prieinamumas skirtingoms negalios grupėms, tačiau jos taikomos ne visuose Lietuvos miestuose. Pvz., įmonė „Susisiekimo paslaugos“ kartu su Lietuvos aklųjų ir silpnaregių sąjunga 2019 m. parengė ir įdiegė mobiliąją programėlę „Transporto balsas“, kuri įgarsina būtiniausių informaciją, susijusią su autobusų maršrutais, regos negalią turintiems žmonėms. Nors ši priemonė ženkliai pagerina transporto prieigos sąlygas, ji kol kas įdiegta tik 4 Lietuvos miestuose – Vilniuje, Kaune, Šiauliuose ir Klaipėdoje. Kadangi priemonė diegiama tik pavienėse savivaldybėse, asmenų su regos negalia galimybės savarankiškai keliauti į kitus miestus yra apribotos.

Taip pat skiriasi ir autobusų stočių pritaikymo lygis. Autobusų stočių veiklos nuostatuose numatyta, kad ES reglamente (EB) Nr. 181/2011 apibrėžtas sąlygas privalo atitikti tik pirmosios kategorijos stotys – t. y. šiose stotyse negalią turintiems keleiviams turėtų būti teikiama speciali pagalba, sudarytos nediskriminacinės prieigos sąlygos ir pan.³⁸ Lietuvoje yra 9 pirmosios kategorijos stotys – Alytaus, Jonavos, Kauno, Kėdainių, Klaipėdos, Marijampolės, Panevėžio, Šiaulių ir Vilniaus. Tačiau kadangi nėra nustatytų kontrolės mechanizmų, pagal kuriuos būtų periodiškai vertinamas šių stočių prieinamumas, jų pritaikymo lygis skiriasi. Lietuvos žmonių su negalia sąjunga, 2017 m. atlikusi šių stočių vertinimą, pateikė išvadą, jog Vilniaus ir Kauno stotys yra pilnai pritaikytos, o likusios 7 stotys – riboto prieinamumo.³⁹

Kadangi įmonės, teikiančios miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto paslaugas, tiesiogiai neįpareigotos periodiškai vykdyti personalo mokymų, transporto personalo kompetencijos aptarnauti asmenis su įvairaus pobūdžio negaliomis taip pat varijuoja. Asociacijos „Savarankiškas gyvenimas“ duomenimis, nuo 2019 m. iki 2020 m. tik 5 viešojo transporto įmonės kreipėsi dėl profesionalių konsultacijų viešojo transporto priemonių pritaikymo ir personalo mokymo srityse – šioms įmonėms buvo organizuojami personalo mokymai, periodiškai vykdomos infrastruktūros patikros, teikiamos rekomendacijos dėl naujai perkamo transporto. Tiesa, įgyvendinant darnaus judumo mieste planus vis daugiau įmonių kreipiasi į NVO dėl profesionalių konsultacijų šioje srityje (Lentelė Nr. 13). Stiprinant bendradarbiavimą tarp NVO, savivaldybių įstaigų ir privačių įmonių tikimasi pagerinti viešojo transporto paslaugų kokybę ir išvengti neefektyviai naudojamų lėšų tokiam viešajam transportui, kuris neatitinka visos visuomenės poreikių.

³⁸ Susisiekimo ministro 2013 m. gruodžio 31 d. įsakymas Nr. 3-734 „Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“.

³⁹ Lietuvos žmonių su negalia sąjungos patikros rezultatai yra prieinami interneto tinklalapyje <https://www.beslenksciu.lt>

2019 m.	2020 m.	Planuojami, tačiau dėl įvestos ekstremalios padėties, laikinai atidėti personalo mokymai
UAB „Busturas“, Šiauliai	UAB „Klaipėdos autobusų parkas“	UAB „Utenos autobusų parkas“
UAB „Transrevis“, Vilnius	UAB „Jonavos autobusai“	UAB „Kautra“ (Kauno, Prienų, Alytaus, Vilkaviškio autobusų stotys)
	UAB „Vilniaus viešasis transportas“	UAB „Kauno viešasis transportas“
		VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“
		UAB „Pajūrio autobusai“

Lentelė Nr. 13. Keleivinio transporto įmonės, kurioms 2019-2020 m. asociacija „Savarankiškos gyvenimas“ teikė konsultacijas dėl transporto pritaikymo, organizavo personalo mokymus. Šaltinis: VšĮ „Savarankiškas gyvenimas. 2020.11.26.

Oro transporto paslaugų prieinamumas Lietuvoje

Visi trys Lietuvoje veikiantys oro uostai – Vilniaus, Kauno ir Palangos – centralizuotai valdomi valstybės įmonės „Lietuvos oro uostai“ ir visi trys *atitinka* Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 1107/2006 nuostatas.

Oro uostų pastatai ir erdvės pritaikytos, vadovaujantis Lietuvos Respublikos teisės aktais, nustatančiais reikalavimus tokių patalpų ir erdvių įrengimui.⁴⁰ Partneriams, vykdančioms veiklą oro uostų teritorijoje, sutartyse nurodoma įsirengti patalpas taip, kad jos būtų pritaikytos keleivių su negalia poreikiams. Oro uosto pastatuose įrengti pritaikyti tualetai, liftai (ar keltuvai), įtaisyti pagalbos mygtukai, rezervuotos vietos automobiliams prie terminalų. Specialiųjų poreikių asmenims įlaipinti į orlaivį naudojami keltuvai arba trapai, o judėjimui oro uosto teritorijoje be papildomo mokesčio suteikiami vežimėliai. Lietuvos žmonių su negalia sąjunga, 2013 m. vykdydama projektą „Be slenksčių“, įvertino Vilniaus ir Kauno oro uostus kaip pritaikytus asmenims su negalia.⁴¹

Valstybinė įmonė „Lietuvos oro uostai“ yra sudariusi sutartis su įstaigomis, kurios teikia pritaikytas pavežėjimo paslaugas. Norint atvykti į tarptautinį Palangos oro uostą be nuosavo automobilio, galima pasinaudoti VšĮ „Socialinių paslaugų informacijos centras“ transportavimo

⁴⁰ STR 2.03.01:2001 „Statiniai ir teritorijos. Reikalavimai žmonių su negalia reikmėms“; STR 2.03.01:2019 „Statinių prieinamumas“.

⁴¹ Lietuvos žmonių su negalia sąjungos patikros rezultatai prieinami internetinėje svetainėje <https://www.beslenksciu.lt>

ir palydos paslaugomis, kurios teikiamos asmenims su negalia bei gulintiems / sėdintiems ligoniams. Analogiškas paslaugas tarptautiniuose Vilniaus ir Kauno oro uostuose teikia Maltos ordino pagalbos tarnybos paslauga „Važiuojam“ ir Nacionalinio socialinės integracijos instituto „Socialinis taksi“.

Visuose oro uostuose *teikiama nemokama pagalba* specialių poreikių žmonėms. Šią pagalbą galima užsisakyti iš anksto arba atvykus į oro uostą ir pasinaudojus specialiais pagalbos iškvietimo mygtukais. Atvykęs darbuotojas pasirūpina keleivių išvykimo procedūromis – bagažo registravimu, judėjimu po terminalą bei įlaipinimu į orlaivį. „Lietuvos oro uostai“ keleivių patirties valdymo skyriaus vadovė patvirtino, jog visi darbuotojai (taip pat ir oro uostų teritorijoje dirbančių partnerių darbuotojai) kas dvejus metus yra apmokomi, kaip aptarnauti įvairias negalias turinčius keleivius. Specialiųjų poreikių keleiviams pagalbą teikiantys darbuotojai papildomai apmokyti ir kitų būtinų kompetencijų (kėlimas, pirma pagalba ir pan.).⁴² Nuo 2020 m. vasaros yra sukurti sukurti ir vedami el. mokymai apie keleivių su negalia aptarnavimą. Įmonė nurodo, per kelis 2020 m. mėnesius mokymus išklusė ir žinių patikrinimo testą išlaikė daugiau kaip 650 darbuotojų.

Apibendrinami duomenis galime teigti, kad visi oro uostai laikosi vieningų paslaugų kokybės standartų ir sudaro prieigos sąlygas, atitinkančias daugumos keleivių poreikius. Keleivių, kuriems reikalinga speciali pagalba vykstant per oro uostus, skaičius iki 2020 m. palaipsniui augo, o „Lietuvos oro uostų“ vykdomos apklausos atskleidžia, kad pusė iš pasinaudojusiųjų paslaugomis naudojami jomis ne pirmą kartą (Lentelė Nr. 14). Nuo 2014 m. iki 2021 m. iš viso aptarnauta 51 711 klientų, kuriems buvo reikalingos pagalbos paslaugos, ir sulaukta 14 skundų dėl netinkamai suteiktų šių paslaugų. Nors šios tikslinės grupės klientų daugėja, jų skaičius, lyginant su bendru aptarnautų keleivių skaičiumi, itin mažas: 2019 m. klientai su spec. poreikiais sudarė tik 0,17 proc. visų oro uostų klientų (viso 6.503 821 klientų). Svarbu pažymėti, jog įmonės renkami duomenys atspindi tik tą keleivių skaičių, kurie pasinaudoja pagalbos paslaugomis. Tai reiškia, kad jei specialiųjų poreikių turintys asmenys keliauja su šeimos nariais, kurie padeda kelionėje arba turi nesunkias negalias ir oro uosto pagalbos nepaprašo, jie į statistiką nepatenka.

⁴² VĮ „Lietuvos oro uostai“ neįgaliųjų ir riboto judumo asmenų aptarnavimą organizuoja atsižvelgiant į Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) 30 Dokumento 1 dalies 5 skyrių bei jo priedus, kurie nustato minėto reglamento reikalavimais pagrįstas taisykles bei gaires, būtinas organizuojant keleivių pervežimo procesus, specialiųjų poreikių ir ribotos judėsenos asmenims keliaujant oro transportu. Taip pat vadovaujamosi Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 1107/2006 „Dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru“ ir 2013 m. liepos 23 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-403 patvirtintu „Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovu“.

Metai	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ⁴³
<i>Bendras suteiktų pagalbų paslaugų skaičius</i>	3771	6149	7543	8000	11094	11495	3659
<i>Keleivių, užsisakiusių pagalbą Vilniaus oro uoste, skaičius</i>	3084	5017	6064	6138	8325	7996	2346
<i>Keleivių, užsisakiusių pagalbą Kauno oro uoste, skaičius</i>	687	1000	1237	1452	2117	2935	1158
<i>Keleivių, užsisakiusių pagalbą Palangos oro uoste, skaičius</i>		132	242	410	652	564	155
<i>Per metus gauta skundų dėl suteiktos paslaugos keleiviams su negalia</i>	-	3	3	2	2	3	1

Lentelė Nr. 14. Keleivių, užsisakiusių pagalbų paslaugas oro uostuose, skaičius. Šaltinis: VĮ „Lietuvos oro uostai“, 2020.11.24

Vienintelė kliūtis šių paslaugų prieinamumui, kuri buvo identifikuota tyrimo metu, – nepakankamas pagalbų paslaugų specializavimas skirtingiems negalios pobūdžiams, pavyzdžiui, oro uosto personalas nėra apmokomas gestų kalbos pagrindų, kas apsunkina žmonių su klausos negalia aptarnavimą.

Vidaus vandenų maršrutų transporto prieinamumas

Akcinė bendrovė „Smiltynės perkėla“ – vienintelė Lietuvos įstaiga, vykdanči keleivių ir transporto priemonių perkėlimą keltais per Klaipėdos valstybinį jūrų uostą į / iš Kuršių neriją (-os) (paslaugos sudaro 95 proc. visų įmonės pajamų). Vasaros sezono metu perkėlimo paslaugas taip pat siūlo privatūs asmenys su individualiais laivais, tačiau AB „Smiltynės perkėla“ yra vienintelė įstaiga, teikianti šias paslaugas reguliariai. Bendrovei priklauso dvi perkėlos – Naujoji perkėla, skirta tiek automobiliams, tiek ir keleiviams perkelti, ir Senoji perkėla, skirta tik keleiviams. Vertinant įmonės teikiamų paslaugų prieinamumą asmenims su negalia, atsižvelgta į įmonės transporto priemones, infrastruktūrą, informavimo priemones ir klientų aptarnavimą.

Remiantis vykdyta apklausa ir įmonės materialiojo turto aprašais nustatyta, kad Senosios ir Naujosios perkėlų *infrastruktūra tik dalinai pritaikyta* specialiųjų poreikių turintiems

⁴³ 2020 m. keleivių skaičius sumažėjo dėl šalyje įvestos ekstremalios padėties.

keleiviams. Senojoje perkėloje pritaikyta didžioji dalis klientų aptarnavimo infrastruktūros⁴⁴, bet nėra įrengtos neregijuojamų vedimo sistemos (liečiamieji įspėjamieji paviršiai) – be jų asmenims su regos negalia sudėtinga keliauti be palydos. Naujosios perkėlos infrastruktūra yra prasčiau pritaikyta asmenims su negalia: keleivių aptarnavimo ir biuro pastatas Naujoje perkėloje pastatytas 1984 m., dėl kritinės jo būklės yra naudojamas tik iš dalies – keleiviai gali patekti tik į dalį pirmojo aukšto patalpų, nes likusioje pastato dalyje nustatytas mūrinių pertvarų griūtis pavojus. Šiuos trūkumus ketinama išspręsti vykdant Naujosios perkėlos rekonstrukciją, kurios metu, neskaitant kitų pokyčių, bus įrengtas kelias, jungiantis Klaipėdos ir Smiltynės gatves, ir atskira klientų aptarnavimo zona pėstiesiems ir dviratininkams, ji bus pritaikyta ir specialiųjų poreikių turintiems keleiviams.⁴⁵ Šių perkėlų prieinamumą taip pat riboja didelis atstumas iki viešojo transporto stotelių: nuo artimiausios stotelės Senoji perkėla yra nutolusi apytiksliai 500 m, o Naujoji perkėla – apytiksliai 450 m. Todėl riboto judumo asmenims šios paslaugos gali būti sunkiai prieinamos, nebent keliaujama individualiu automobiliu ar su palyda. Po rekonstrukcijos planuojama dedikuoti atskirą stotelę, nutolusią 100 m nuo Naujosios perkėlos, tačiau susisiektis su Senąja perkėla išliks sudėtingas.

Europos Sąjungos reglamentas Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų maršrutų keleivių teisių numato, jog vežėjai turi informuoti keleivius apie prieigos sąlygas ir jiems reglamentu užtikrinamas teises keleiviams prieinamais būdais. Kitaip tariant, privalo būti sudarytos sąlygos keleiviams susipažinti su būtina informacija naudojant tekstą, Brailio raštą, garso, vaizdo įrašus ir / arba elektronines priemones. Keleiviai taip pat privalo turėti teisę teikti skundus Lietuvos transporto saugos administracijai, jei turima pagrindo manyti, kad jų teisės dėl tam tikrų aplinkybių būtų pažeistos. AB „Smiltynės perkėla“ *klientų informavimo būdai atitinka reglamente nurodytus reikalavimus, kaip informacija turi būti pritaikyta asmenims su negalia. Paslaugų teikėjo tinklalapis www.keltas.lt atnaujintas, vadovaujantis neįgaliesiems pritaikytų valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų interneto svetainių kūrimo, testavimo ir įvertinimo metodinėmis rekomendacijomis.*⁴⁶ Visa keleiviams būtina informacija talpinama interneto tinklalapyje ir pateikiama alternatyviomis priemonėmis – švieslentėse, stenduose, lankstinukuose ir trumpuoju telefonu 1870.

Be kitų įpareigojimų Reglamentas Nr. 1177/2010 taip pat numato, kad jūros uostuose ir keleiviniuose laivuose privalo būti teikiama pagalba, kuri užtikrintų laisvą neįgalųjų ir ribotos

⁴⁴ Naujosios perkėlos uosto pastatuose yra įrengti pritaikyti tualetai, prie bilietų kasų įtaisyti pakilimo ir nusileidimo takeliai su turėklais, šalia bilietų kasų yra varteliai, pro kuriuos gali pravažiuoti žmonės su vežimėliu, keltų pagrindiniuose deniuose ant laivapriekio ir laivagalio dešiniojo borto denio yra specialiai įrengtos vietos specialiųjų poreikių turintiems žmonėms, keleivių salone taip pat yra įrengtos jiems skirtos vietos, nuo pagrindinio keltų denio į keleivių saloną padaryti specialūs pakilimo ir nusileidimo tilteliai, kuriais žmonės su vežimėliu gali įvažiuoti ir išvažiuoti, keltų pakeliamuosiuose tilteliuose paruošti takeliai įvažiuoti / išvažiuoti į / iš keltą (-o). Keltų atviro denio danga yra tinkama asmeniui, judančiam vežimėliu.

⁴⁵ „Akcinės bendrovės „Smiltynės perkėla“ strateginis veiklos planas 2020–2023 metams“, patvirtintas 2020 m. sausio 14 d. valdybos protokolu Nr. 1“.

⁴⁶ Informacinės visuomenės plėtros komiteto prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės direktoriaus 2004 m. kovo 31 d. įsakymo Nr. T-40 „Dėl Neįgaliesiems pritaikytų interneto tinklalapių kūrimo, testavimo ir įvertinimo metodinių rekomendacijų patvirtinimo“.

judėsenos asmenų judėjimą iš nustatytos vietos uoste į keleivinį laivą ir atvirkščiai. Socialinės įtraukties sumetimais ši pagalba turėtų būti teikiama nemokamai. Tam, kad ji būtų kokybiška ir atitiktų klientų specialiuosius poreikius, organizuodamos pagalbą ir personalo mokymus, įmonės turėtų bendradarbiauti su organizacijomis, atstovaujančiomis neįgaliesiems ar ribotos judėsenos asmenims. AB „Smiltynės perkėla“ nesūlo specialių asistavimo paslaugų neįgaliesiems ar ribotos judėsenos klientams jiems keliaujant į / iš Kuršių nerijos. Pasak įmonės pardavimų ir klientų aptarnavimo direktoriaus, šių paslaugų poreikį patenkina įprastine tvarka organizuojamas klientų aptarnavimas. Tokių paslaugų kokybei užtikrinti bendrovė periodiškai atnaujina klientų aptarnavimo standartus bei organizuoja personalo mokymus, į kuriuos įtraukiami fiziniai asmenys iš neįgaliųjų organizacijų. Informacijos apie tai, kaip dažnai yra vykdomi mokymai, kiek darbuotojų buvo apmokyta per pastaruosius metus, nebuvo suteikta.

Keliaujant keltu, kaip ir kelionėms kitomis viešojo transporto priemonėmis, taikomos mokesstinės lengvatos, kurių dydis priklauso nuo asmens amžiaus ir darbingumo lygio. Neskaitant šių lengvatų, kurios yra nustatytos Transporto lengvatų įstatyme, AB „Smiltynės perkėla“ taip pat teikia leidimus keliauti nemokamai asmenims su negalia, kurie (1) turi vairuotojo pažymėjimą ir vairuoja automobilį, kuriuo keliamasi, ir kai (2) automobilis, kuriuo keliauja asmuo, yra specialiai pritaikytas (t. y. registracijos liudijime turi būti žyma „SV“ arba „SH“) ir (3) automobilis yra lengvasis.⁴⁷ Norėdami gauti leidimą, keleiviai turi užpildyti ir pateikti specialų prašymą. Nėra aišku, kaip šie reikalavimai prisideda prie šios tikslinės grupės mobilumo pagerinimo, turint galvoje, kad dažnai šie asmenys keliauja su lydinčiu asmeniu ir kad didelė dalis šiai tikslinei grupei priklausančių automobilių nėra registruojami spec. paskirties kodu „SH“ ir „SV“ (daugiau informacijos p. 20).

AB „DFDS Seaways“ – Jungtinės Karalystės įmonė, teikianti kelto paslaugas iš Klaipėdos jūrų uosto į Kylį (Vokietija) ir Karishamną (Švedija). Vadovaudamasi ES reglamentu, kuris apibrėžia specialiųjų poreikių turinčių žmonių teises, bendrovė yra patvirtinusi keleivių vežimo taisykles, kuriose aprašyta ir neįgalių ir riboto judumo asmenų aptarnavimo tvarka. Įmonė yra įsipareigojusi suteikti jiems galimybes keliauti už tokį pat mokestį ir tomis pačiomis sąlygomis, kaip ir kitiems keleiviams. Asmenims su negalia teikiamos paslaugos apima apgyvendinimo, sėdimųjų vietų paskyrimo, būtinąsias paslaugas. Keliaujantiems asmenims su specialiaisiais poreikiais teikiama pagalba uostuose ir keltuose, taikomas išankstinio informavimo (ne vėliau kaip prieš 48 valandas prieš išvykimą) reikalavimas. Yra sudarytos sąlygos kartu keliauti šuniui vedliui.

Jei vežėjas, kelionių agentai ir kelionių organizatoriai mano, kad žmogui su negalia būtina keliauti su lydinčiuoju, tokį keleivį lydintis asmuo vežamas nemokamai. Keleivių skundus bei įmonės paslaugų atitiktį ES reglamentui stebi Jungtinės Karalystės Jūrų ir pakrančių apsaugos agentūra (MCA).

⁴⁷ „AB „Smiltynės perkėla“ neįgaliųjų asmenų perkėlimo keltu tvarka“. Prieiga internetu: <https://www.keltas.lt/wp-content/uploads/2018/12/NEIGALUju-ASMENU-PERKELIMO-KELTAIS-TVARKA.pdf>

Nevyriausybinių organizacijų transporto paslaugų prieinamumas Lietuvoje

Nevyriausybinių organizacijų transporto paslaugos organizuojamos arba per viešuosius pirkimus, arba per projektinį investavimą (Socialinės rehabilitacijos paslaugų neįgaliesiems bendruomenėje projektai). Dažniausiai transporto paslaugas teikia lokaliai organizacijos, tačiau yra kelios organizacijos – Lietuvos samariečių bendrija, Maltos ordino pagalbos tarnyba, Lietuvos neįgaliųjų draugija, Nacionalinis socialinės integracijos institutas – kurios veikia visoje Lietuvoje.

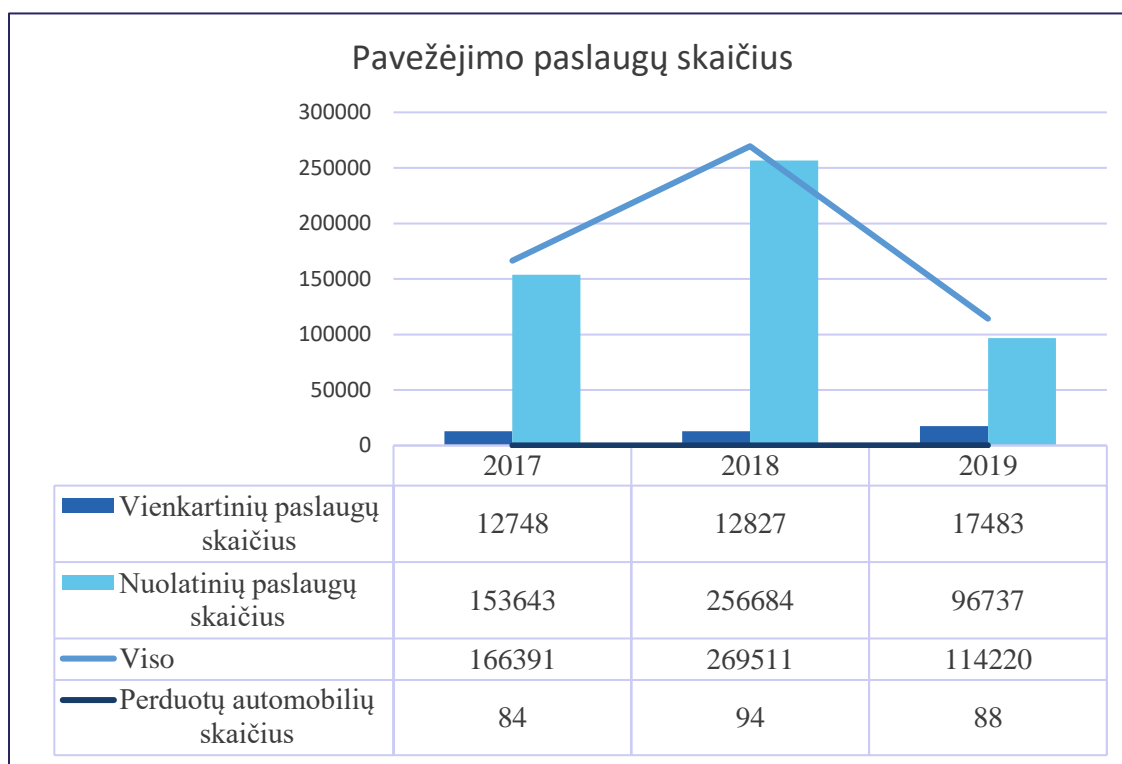
Siekiant paskatinti NVO teikti pavežėjimo paslaugas sunkią judėjimo ar kitokio pobūdžio negalią turintiems asmenims, NRD 2016–2018 m. vykdė investicinį projektą „Specialaus transporto, pritaikyto neįgaliesiems, įsigijimas ir paslaugų teikimas savivaldybių teritorijoje“ (toliau – investicinis projektas) ir pirkė neįgaliesiems pritaikytus automobilius, kurie buvo perduoti valdyti panaudos teise savivaldybių atrinktoms ir jose registruotoms neįgaliųjų organizacijoms. Savivaldybės, kurioms buvo perduotos transporto priemonės, atrinktos atsižvelgiant į (1) bendrą žmonių su negalia skaičių savivaldybėje, (2) šios tikslinės grupės santykį su savivaldybėje gyvenančių asmenų skaičiumi bei (3) automobilių, ankstesniais metais NRD perduotų pagal valstybės turto panaudos sutartį savivaldybėje, skaičių.⁴⁸ Iš viso 2016–2018 m. buvo perduota **60** automobilių. Sudarytais maršrutais nuolatines paslaugas gaunantys neįgalieji visus metus vežami į įstaigas, kurias jie lanko nuolat (pvz., užimtumo, dienos centrus). Vienkartinėmis paslaugomis dažniausiai naudojasi neįgalieji, kuriems retkarčiais reikia nuvykti į gydymo ar kitas įstaigas.

Nepaisant skiriamų investicijų naujam pritaikytam transportui įsigyti, šių priemonių poreikis vis dar išlieka didelis. 2019 m. NRD vykdytos apklausos, kurioje dalyvavo **232** respondentai (neįgaliųjų organizacijų, savivaldybių administracijų atstovai), metu **37 proc.** apklaustųjų nurodė, kad didžiausia problema teikiant socialinės rehabilitacijos paslaugas neįgaliesiems juntamas pritaikyto transporto stygius. Dar **21 proc.** apklaustųjų nurodė, kad trūksta paslaugų už asmens būsto ribų. Ypač sunku tokiu atveju į paslaugų teikimo vietą atvežti atokiai gyvenančius neįgaliuosius, kurie dėl savo negalios negali pasinaudoti visuomeniniu transportu.

⁴⁸ Automobilių perdavimas organizacijoms vykdomas vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 3 d. nutarimu Nr. 1890 „Dėl valstybės turto perdavimo valstybės turto panaudos pagrindais laikinai neatlygintinai valdyti ir naudoti tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Nors šių paslaugų poreikis yra didelis, galima suabejoti, ar efektyviai naudojamas jau eksploatuojamas šiai tikslinei grupei pritaikytas transportas. Kasmetinėje NRD ataskaitoje dėl JT neįgaliųjų teisių konvencijos įgyvendinimo Lietuvoje pateikti duomenys rodo, jog per pastaruosius

3 metus šių transporto paslaugų gavėjų skaičius didėjo, tačiau bendras suteiktų paslaugų skaičius stipriai kito: kaip parodyta lentelėje Nr. 15, 2018 m. paslaugų skaičius staigiai išaugo, o 2019 m. jis buvo 2,6 kartus mažesnis nei praėjusiais metais. 2018 m. vidutiniškai per dieną vienu automobiliu buvo suteiktos 7,8 paslaugos, o 2019 m. – tik 3,7 paslaugos (Lentelė Nr. 16), kaleidžia daryti išvadą, jog perduotas transportas yra naudojamas neefektyviai.



Lentelė Nr. 15. Pavežėjimo paslaugų, suteiktų NVO panaudos teise valdomais automobiliais, skaičius. Šaltinis: NRD, Statistiniai rodikliai pagal JT neįgaliųjų teisių konvencijos straipsnius už 2017–2019 m.

Metai	2017	2018	2019
Pritaikytų transporto priemonių, perduotų NVO valdyti panaudos pagrindais teikti pavežėjimo į reabilitacijos ir kitas įstaigas, skaičius	84	94	88
Vidutiniškai vienu automobiliu suteiktas paslaugų skaičius	2100	2867	1359
Vidutiniškai vienu automobiliu aptarnaujami asmenys	153	149	220
Vidutiniškai per vieną dieną suteikta paslaugų	5,7	7,8	3,7
Vidutiniškai vienam asmeniui atitenkančių paslaugų skaičius per metus	16	19	6

Lentelė Nr. 16. Šaltinis: NRD, Statistiniai rodikliai pagal JT neįgaliųjų teisių konvencijos straipsnius už 2017–2019 m.

TYRIMO DUOMENŲ PRISTATYMAS

Kokybinio tyrimo metodologija

Tiriamųjų atranka. Siekiant įvertinti asmenų su negalia patirtis naudojantis transporto paslaugomis, buvo atliktos 4 fokusuotos grupės diskusijos (toliau tekste - FDG), kuriose dalyvavo vidutiniškai po 5 asmenis su skirtingomis negaliomis, viso dalyvavo **23** FDG dalyviai⁴⁹. Detalios dalyvių charakteristikos pateikiamos lentelėje Nr. 17. Pasirinktas tyrimo metodas grupinės diskusijos – tai kokybinis tyrimo metodas, leidžiantis gauti pagilintą informaciją apie kokybinius tam tikrų temų aspektus, detaliau nagrinėti konkrečias temas, aptarti jų priežastis, suvokimus, interpretacijas, sužinoti nuomonę, požiūrį ir patirtis, susijusias su analizuojama tema.

Šių FGD **tikslas** buvo surinkti asmenine patirtimi grindžiamą informaciją apie konkrečias asmenų su negalia patirtis naudojantis visų rūšių transporto paslaugomis ir šių paslaugų pakankamumą. Tyrimo dalyviai buvo atrenkami tikslinės atrankos principu – į tyrimą siekta įtraukti kuo įvairesnę patirtį turinčius informantus. FDG dalyviai atrinkti laikantis šių atrankos kriterijų:

- Asmenys turintys skirtingas negalias: 7 turintys fizinę, 5 turintys regos, 3 turintys klausos, 3 turintys psichosocialinę (arba jų globėjai), 4 turintys intelekto (arba jų globėjai), 1 vidaus ligų sąlygotą negalią.
- Asmenys gyvena skirtingose vietovėse. Tyrime dalyvavo informantai iš šių savivaldybių: Alytaus miesto savivaldybė, Panevėžio rajono savivaldybė; Utenos rajono savivaldybė; Kauno miesto savivaldybė; Vilniaus miesto savivaldybė; Vilniaus rajono savivaldybė, Klaipėdos miesto savivaldybė; Klaipėdos rajono savivaldybė. Zarasų rajono savivaldybė, Utenos rajono savivaldybė.
- Asmenys reprezentuoja skirtingus gyvenvietės tipus: 11 gyvena didmiestyje, 6 mieste, 4 kaime, 1 kurortinėje teritorijoje⁵⁰.
- Šie asmenys turi naudujimosi įvairaus transporto rūšimis patirties.
- Tyrimo dalyviai sutinka, kad diskusija būtų įrašyta audio ir/ar video forma.

⁴⁹ Vienam tyrimo dalyviui susidūrus su techninėmis problemomis prisijungiant prie virtualaus pokalbio, buvo atliktas individualus interviu telefonu.

⁵⁰ Tyrimo metu buvo siekiama surinkti dalyvius iš įvairių Lietuvos regionų ir gyvenviečių tipų. Asmenys, kurie gyvena kurorte ir kurie buvo pakviesti sudalyvauti tyrime, prie galutinės diskusijos neprisijungė dėl techninių nesklandumų.

Nr.	Kodas, naudojamas tekste	Lytis	Amžius	Savivaldybė	Negalios pobūdis	Darbin gumo lygis, proc.
1.	M_jud_Ut.	M	36-45	Utenos raj.	Fizinė	40
2.	V_jud_Pa	V	46-55	Panevėžio raj.	Fizinė	15
3.	M_vl_Vi	M	56-60	Vilniaus m.	Fizinė	35
4.	V_reg_Vi	V	56-60	Vilniaus m.	Jutiminė (regos)	5
5.	V_jud_Vi	V	46-55	Vilniaus m.	Fizinė	20
6.	V_jud_Vi	V	18-24	Vilniaus m.	Fizinė	25
7.	V_reg_Kl	V	56-60	Klaipėdos raj.	Jutiminė (regos)	35
8.	M_int_Kl_gl1	M	18-24	Klaipėdos raj.	Intelekto sutrikimas (mama/ globėja)	5
9.	M_int_Kl_gl2	M	18-24	Klaipėdos raj.	Intelekto sutrikimas (mama/globėja)	35
10.	M_jud_Vi.r.	M	29-36	Vilniaus raj.	Fizinė	20
11.	M_int_Pa_gl	M	52	Panevėžio m.	Intelekto sutrikimas, fizinė (mama)	35
12.	M_psi_Pa	M	46-55	Panevėžio raj.	Psichosocialinė negalia	35
13.	V_klau_Ka1	V	35	Kauno m.	Jutiminė (klausos)	35
14.	V_klau_Ka2	V	30	Kauno m.	Jutiminė (klausos)	35
15.	V_kl_Ka3	V		Kauno m.	Jutiminė (klausos)	35
16.	V_reg_Ka	V	28	Kauno m.	Jutiminė (regos) ir fizinė	10
17.	Kristina M_vl_Al	M	31	Alytaus m.	Vidaus ligų sąlygota/fizinė	35
18.	V_psi_Vi	V		Vilniaus m.	Psichosocialinė negalia (globėjas)	DN ⁵¹
19.	M_reg_Vi	M	25	Vilniaus m.	Jutiminė (regos)	10
20.	M_int_Za_gl	M	25	Zarasų raj.	Intelekto sutrikimas, fizinė (globėja/mama)	25
21.	M_reg_Kl	M	31	Klaipėdos raj.	Jutiminė (regos)	10
22.	V_fiz_Ut	V	61	Utenos raj.	Fizinė	15
23.	M_psi_Ut	M		Utenos raj.	Psichosocialinė (globėja)	DN

Lentelė Nr. 17. Tyrimo dalyvių charakteristikos.

⁵¹ Duomenų nėra.

Tyrimo etika ir konfidencialumas. Kiekvienas tyrimo dalyvis (informantas) prieš diskusiją elektroniniu paštu gavo Informuoto sutikimo dalyvauti tyrime formą, su kuria buvo prašoma nuodugniai susipažinti iki susitikimo. FDG pradžioje *Informuoto sutikimo forma* visiems dalyviams buvo perskaitoma balsu arba / ir paprašoma, kad kiekvienas asmuo pasakytų, ar sutinka dalyvauti įvardintomis sąlygomis. Kiekviena grupinė diskusija įrašyta (video įrašas).

Atliekant tyrimą buvo laikomasi šių etikos principų:

- 1) visa informantų asmeninė informacija ir diskusijos metu pateikta informacija yra konfidenciali ir jos negali gauti asmuo, nesusijęs su duomenų rinkimu ir jų analize;
- 2) įgyvendinant konfidencialumo principą pateiktose citatose nenaudojami tikrieji tyrimo dalyvių ar jų minimų asmenų vardai ir pavardės, vietovių ar įstaigų pavadinimai. Pristatant tyrimo dalyvius pateikiamos tik bendros sociodemografinės charakteristikos;
- 3) dalyvavimas tyrime savanoriškas, tyrimo dalyvis gali bet kuriuo tyrimo metu pasinaudoti teise jį nutraukti be jokių neigiamų pasekmių;
- 4) siekiama sukurti saugią aplinką tyrimo dalyviui: tiek užtikrinant, kad pokalbio negirdės pašaliniai asmenys (t. y. tie, kurie tiesiogiai nedalyvauja diskusijoje), tiek patikinant dalyvį, kad jis pats nusprendžia, apie ką kalbėti, o kokių temų vengti, t. y. jis yra pokalbio šeimininkas.

Grupinės diskusijos eiga. Dėl dalyvavimo diskusijoje su dalyviais buvo tariamasi telefonu ir elektroniniu paštu. Tyrimo duomenys buvo renkami 2020 m. lapkričio mėnesį. Visų grupės diskusijų ir individualių interviu įrašai buvo iš dalies transkribuoti ir koduoti atliekant teminę analizę. Bendra visų įrašų trukmė – apie 6,5 val. Diskusijas vedė dvi tyrėjos.

Diskusijos vyko pokalbio forma, stengiantis laikytis pateikiamų klausimų sekos, tačiau nesistengiant jos žūtbūt išlaikyti, jeigu informantas pradeda pasakoti tai, kas jam aktualu, ir nukrypsta. Tokiais atvejais taikytasi prie informantų minčių sekos, leista jiems užbaigti savo pasisakymą ir korektiškai pasiūlyta grįžti prie diskusijos klausimų.

Jeigu vis tik informantams patogiau atsakinėti į klausimus kita seka, nei jie pateikti, prie to prisitaikyta ir užtikrinta, kad visi diskusijos klausimai būtų užduoti ir asmenys pateiktų savo atsakymus.

Visų susitikimų su tyrimo dalyviais metu siekta sukurti atmosferą, kurioje informantai jaustųsi saugūs (tiek emociškai, tiek psichologiškai). Interviu metu buvo užduodami platūs, skatinantys pasakoti atvirojo tipo klausimai, o tyrimo dalyvis užtikrinamas, kad už pokalbio turinį ir pasakojimo atvirumą yra atsakingas jis pats. Ši nuostata buvo įgyvendinama sudarant galimybę pačiam informantui nustatyti pasakojimo formą ir struktūrą (nutraukti tylą, pasirinkti, kokias temas jis nori gilinti, o kokių vengti ir t. t.). Visų interviu ir grupės diskusijų metu tyrėjos atliko

aktyvaus klausytojo vaidmenį, t. y. užduodami klausimai daugiausia buvo skirti palaikyti, patikslinti ar nukreipti pokalbį, leidžiant kalbėti informantui.

Grupinė diskusija pradėta nuo įvado: tyrėja prisistatydavo ir pristatydavo tyrimo tikslus. Atskleista, kas bus daroma su rezultatais ir kaip bus užtikrinamas konfidencialumas ir anonimiškumas. Paaiškinta, kaip pasirinkti informantai. Eksplikuota diskusijos eiga. Informantų klausta, ar jiems neliko neaiškumų, atsakyta į jų klausimus.

Informantams garsiai ir suprantamai perskaityta *Informuoto sutikimo forma* arba / ir informantų paprašyta, kad kiekvienas garsiai ir aiškiai pasakytų, ar sutinka dalyvauti tyrime. Dalyviams sutikus, diskusija buvo tęsiama: užduodami klausimai apie naudojamą transporto paslaugomis ir tų paslaugų pakankamumą bei kokybę, atsižvelgiant į informanto naudojamą transporto rūšį. Pagrindiniai klausimai, esant poreikiui ir atsižvelgiant į pokalbio eigą, informanto pateikiamą informaciją ir poreikį patikslinti tai, kas išgirsta, buvo detalizuoti, susmulkinti.

Informantams atsakius į visus klausimus, paklausta, ar yra dar kažkas, ką jie norėtų pasakyti, bet neturėjo galimybių. Padėkota už pokalbiui skirtą laiką ir atsisveikinta. Baigtas pokalbio įrašas. Po pokalbio dalyviams buvo pateikta papildoma forma ir paprašyta ją užpildyti, pateikiant informaciją apie jų sociodemografinius požymius.

Savivaldybių apklausa. Siekiant surinkti papildomų duomenų apie transporto priemonių asmenims su negalia pritaikymą bei savivaldybių teikiamos transporto paslaugas, buvo papildomai atlikta savivaldybių apklausa. Apklausos tikslas – surinkti statistinius duomenis bei įvertinti, kaip / ar savivaldybės renka duomenis apie asmenims su negalia teikiamą transporto paslaugą. Apklausa buvo atliekama pateikiant elektroninį klausimyną platformoje „Survey Monkey“. Klausimynas buvo suprogramuotas taip, kad jį pildytų vienas savivaldybės administracijos atstovas, o vėliau skirtingų padalinių duomenys būtų integruojami. Gauti duomenys buvo analizuojami naudojant „Excel“ programą bei lyginami su oficialia Statistikos departamento pateikiama statistika.

Savivaldybių atstovams buvo suteikta galimybė pildant klausimyną papildomai konsultuotis su tyrėjais telefonu. Ši galimybė buvo sudaryta siekiant suvienodinti pateikiamos informacijos formatą, užtikrinti duomenų tikslumą. Viso buvo išsiųsta 60 laiškų su prašymu užpildyti klausimyną, atsakymai gauti iš **21** savivaldybės. Duomenys buvo renkami 2020 m. lapkričio mėnesį. tsakymus pateikė šios savivaldybės:

- Akmenės rajono savivaldybė
- Biržų rajono savivaldybė
- Druskininkų rajono savivaldybė
- Elektrėnų rajono savivaldybė
- Kaišiadorių rajono savivaldybė
- Kauno rajono savivaldybė
- Kėdainių rajono savivaldybė
- Kelmės rajono savivaldybė

- Klaipėdos miesto savivaldybė
- Mažeikių rajono savivaldybė
- Neringos savivaldybė
- Pakruojo rajono savivaldybė
- Panevėžio miesto savivaldybė
- Pasvalio rajono savivaldybė
- Raseinių rajono savivaldybė
- Šiaulių rajono savivaldybė
- Širvintų rajono savivaldybė
- Ukmergės rajono savivaldybė
- Vilkaviškio rajono savivaldybė
- Vilniaus rajono savivaldybė
- Visagino rajono savivaldybė

Kiekybinės apklausos apribojimai. Apklausa buvo 2020 m. lapkričio mėnesį, kai savivaldybių administracijos darbuotojai rengia įvairias ataskaitas bei metinius planus. Ši aplinkybė galėjo sumažinti apklausiamųjų galimybes laiku surinkti duomenis. Taip pat dėl COVID-19 pandemijos ir šalyje paskelbto karantino daugelis darbuotojų dirba nuotoliniu būdu, o tai apsunkina galimybes gauti informacijos iš kolegų bei tikslių duomenų, ypač jeigu jie kaupiami popierine forma. Savivaldybių atstovams teikiant konsultacijas telefonu išryškėjo gana skirtingos savivaldybių duomenų rinkimo praktikos, ypač analizuojant socialinių paslaugų lauką. Tyrėjos pastebėjo, kad skirtingos savivaldybės taiko skirtingus pavaldžių įstaigų biudžeto formavimo principus; ne visur transporto paslauga išskiriama kaip atskira paslauga, jeigu įstaiga teikia ir kitas socialines paslaugas arba jeigu savivaldybė finansuoja projektą, kurio rėmuose teikiamos ir transporto ar pavežėjimo paslaugos. Skiriasi ir savivaldybių vidinis transporto priemonių (ne viešo susisiekimo) asmenims su negalia monitoringo reglamentavimas bei praktika (pvz., kiek pritaikytų transporto priemonių turi savivaldybės socialiniai partneriai, teikiantys transporto paslaugas, koks jų pritaikymo lygis). Nemažai tyrėjų prašytų duomenų savivaldybės negalėjo pateikti ir nurodė, kad tokių duomenų neturi. Todėl šios apklausos negalima laikyti reprezentatyvia, nurodančia objektyvią situaciją savivaldybėse. Tyrėjai pasirinko šios apklausos duomenis integruotai pateikti kartu su kokybinio tyrimo duomenimis kaip papildomą iliustraciją. Norint detaliai išanalizuoti situaciją savivaldybėse, būtina detalesnė studija, taip pat būtų svarbu parengti konkrečius rodiklius ir rekomendacijos savivaldybėms, kaip rinkti duomenis, kad jie būtų palyginami.

TYRIMO DUOMENŲ REZULTATAI

Geležinkelių transportas

Lietuvos geležinkelių ir traukinių paslaugos tyrimo dalyvių buvo vertinamos palankiai. Tinkamą traukinių pritaikymą, pasak tyrimo dalyvių, lėmė 2014 m. lapkričio 18 d. Europos Komisijos reglamento (ES) Nr. 1300/2014 dėl Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumo žmonėms su negalia ir riboto judumo asmenims techninių sąveikos specifikacijų laikymasis. Traukiniai, informantų nuomone, buvo iš dalies pritaikyti asmenims su negalia: pastatomas tiltelis įvažiuoti į traukinį iš perono, traukinys erdvus, telpa vežimėlis, tualetai dideli ir yra dvi vietos žmonėms su rateliais. Tačiau išryškinta ir problema, kad tokie pritaikyti traukiniai kursuoja tik dalyje populiariausių maršrutų (pvz., Vilnius–Kaunas, Vilnius–Klaipėda), o kituose maršrutuose kursuoja nepritaikyti traukiniai.

Geležinkelio, kaip ir autobusų, stotyse teikiama palydėjimo paslauga. Asmuo su negalia turi galimybę paskambinti į stotį likus 24 val. iki numatyto reiso ir paprašyti pagalbos patekti į traukinį arba išlipti iš jo atvykus į vietą. Dažnai šią paslaugą teikia stočių apsaugos darbuotojai. Darbuotojai gali ne tik pasitikti ir palydėti iki traukinio, padėti į jį patekti, bet, išlipus iš jo, padėti žmogui su negalia išjudėti iš stoties, pasiekti viešojo transporto stotelę ar taksi automobilį. Cit.: „Mes, neregiai, galim gauti pagalbą tiek traukinių, tiek autobusų stotyse, ypač didžiųjų miestų. Tiesiog reikia paskambinti.<...>.. Pasitinka apsauginiai ir palydi į reikiamą reisą, ir viskas su tuo gerai.“ (M_reg_Vi). Tyrimo dalyvių nuomone, šios paslaugos trūkumas – reikalavimas ją užsakyti iš anksto, nes tai ne visada būna įmanoma, prieš 24 val. asmuo dar gali nežinoti, jog norės ar jam reikės kažkur vykti. Cit.: „Negerai tik tai, kad pagalbą reikia kviesti labai iš anksto (prieš parą).“ (M_reg_Kl). Tad užsakymo laiko aspektu ši paslauga galėtų būti lankstesnė.

Traukinių personalo bendravimo kultūra ir teikiamos paslaugos buvo vertinamos teigiamai, tyrimo dalyviai neturėjo negatyvių patirčių. Asmuo su klausos negalia įvardijo asmeninę patirtį, kai, nepaisant to, jog traukinyje buvo ekranas su bėgančia teksto eilute, traukiniui patyrus gedimą ir sustojus informacija apie tai buvo pranešta tik garsu, per garsiakalbius, todėl asmuo pranešimo negalėjo girdėti. Kadangi ekrane ši informacija nebuvo pateikta, minėtas asmuo, nesuprasdamas, kas vyksta, patyrė šoką ir nerimą, teko klausinėti kitų keleivių ir prašyti jų paaiškinti situaciją. Taigi net ir turint techninių galimybių (šiuo atveju – ekraną su bėgančia teksto eilute), jomis nepasinaudota perspėti keleivius, o tai vertintina negatyviai.

Taip pat teigiamai buvo vertinamos esamos viešojo transporto nuolaidos, kurios suteikia galimybę asmeniui su negalia neužsidaryti namuose ir pagal poreikį judėti Lietuvos teritorijoje. Cit.: „Geras dalykas ta 80 proc. nuolaida, galim varinėti po Lietuvą.“ (M_reg_Kl).

Viešasis kelių transportas

Miesto transportas. Informantai atstovavo didiesiems miestams – Vilniui, Kaunui, Klaipėdai; miestams: Alytui, Zarasams (taip pat ir kurortui), Panevėžiui, Utenai; rajonams: Vilniaus raj., Panevėžio raj., Utenos raj., Klaipėdos raj. Tyrimo dalyviai įvardijo skirtumus tarp didžiųjų miestų ir regionų viešojo miestų transporto.

Didmiesčiai išskirti kaip turintys daugiausiai pritaikytų viešojo transporto priemonių. **Miestų** viešasis transportas įvardytas kaip pritaikytas iš dalies, patiems žmonėms su negalia aktyviai siekiant jo pritaikymo (M_vl_Al), arba nurodyta jo išvis nesant (kurortiniame mieste). **Rajonuose** kursuoja tarpmiestiniai autobusai, tačiau jie dalyvių buvo įvardyti kaip nepritaikyti arba asmenims su judėjimo negalia neprieinami, todėl jie esantys priversti ieškoti kitų judėjimo būdų. Detaliau tarpmiestinio transporto aspektai aptariami kitoje šios studijos dalyje.

Dalyviai išskyrė tokias didmiesčių viešojo transporto problemas:

- Įsigydamos naujas transporto priemones, savivaldybės nesikonsultuoja su nevyriausybinėmis organizacijomis dėl šių priemonių pritaikymo specifikos, todėl perkamos priemonės yra netinkamos asmenų su negalia naudojimuisi. Pvz., transporto priemonėse yra pandusas, bet vien jo neužtenka, kad asmenys su skirtingomis negaliomis galėtų naudotis transportu; asmenims su regos negalia reikalingi garsiniai pranešimai, bilietų komposteriai su dideliu tekstu, apšviesti, kad tekstas nebūtų per smulkus ir neįžiūrimas; asmenims su klausos negalia reikia švieslenčių su tekstu, aiškių vizualizacijų, padedančių įsigyti norimos vertės bilietą iš vairuotojo; netinkama transporto priemonių durų atsidarymo kryptis – jos atsidaro į išorę, o tai neleidžia privažiuoti prie pat kelkraščio, kad būtų patogų įlipti, ir tai lemia, kad tiek asmenims su negalia, tiek vaikams, tiek senyvo amžiaus žmonėms patekti į tokią transporto priemonę yra iššūkis. Cit.: „Įropoju į autobusą ne vieną ir ne du kartus, nes esu maža.“ (M_jud_Ut).

- Vairuotojų, transporto kontrolierių bendravimas ir paslaugų teikimo kultūra ne visada būna tinkama. Dalyviai įvardijo, kad net ir pritaikytos transporto priemonės ne visada nuleidžiamos / pažeminamos, privažiavus stotelę. Transporto priemonė sustabdoma toli nuo kelkraščio, sustojama taip, kad durys atsidaro į stulpą, smėlio dėžę ar sukasto sniego kalną. Vairuotojai bendrauja nepagarbiai (ne vien su asmenimis su negalia, su visais keleiviais). Cit.: „Kultūringų vairuotojų gal 10 proc.“ (V_jud_Vi); „Kas tu tokia, kad tavęs turi visi laukt, lipk greičiau, greičiau sėsk.“ (M_jud_Ut). Būna, kad nekreipia dėmesio, kokios vertės bilietą norima įsigyti (pvz., norint nusipirkti 0,5 Eur vertės bilietą ir padavus 1 Eur, skubiai spausdinamas 1 Eur vertės bilietas, ir nedavus jam galimybės parodyti / įvardyti, kokio bilieto jis nori). Skirtingose savivaldybėse įlipimo į transporto priemonės tvarka įvairuoja. Pvz., Klaipėdoje įlipama tik per priekines duris, todėl atvykus iš kito miesto kyla iššūkių. Asmenys su psichosocialine negalia dažnai pamiršta pasiimti su savimi ar pasižymėti bilietą, dėl ko kyla konfliktų su transporto kontrole.

- Netinkama infrastruktūra – stotelėse esančios smėlio ir druskos mišinio talpyklos, stulpai sudaro fizines kliūtis patekti į transporto priemonę. Sniegas stotelėse kartais

suverčiamas bet kur, užverčiant takelius ir nesudarant galimybių asmeniui su negalia praeiti. Transporto priemonių numeriai kabinami skirtingose vietose, jie nepakankamai dideli ir matomi, o tai apsunkina reikiamos transporto priemonės identifikavimą. Stotelėse švieslentės yra ne visur, tekstas jose sunkiai įžiūrimas.

Dalyviai palankiai vertino diegiamas moderniąsias technologijas miesto viešojo transporto sistemose: mobiliųjų transporto programėlių („M-Ticket“ Vilniuje, „Žiogas“ Kaune), pagalbinių programėlių („Transporto balsas“). Šios programėlės padeda lengviau įsigyti bilietus (eliminuojant kontaktą su vairuotoju), juos pažymėti nerizikuojant neįžiūrėti informacijos komposteryje, nerasti komposterio ar susižaloti, braunantis link komposterio pilnoje žmonių transporto priemonėje. Asmenys su regos negalia labai palankiai vertino programėlę „Transporto balsas“, sukurtą Kauno m. transporto įmonės, kurią testuojant dalyvavo asmenys su regos negalia. Įdiegus ją Kaune, pasak dalyvių, programėlė vėliau buvo įdiegta Šiauliuose, Vilniuje, iš dalies veikia Klaipėdoje. Dalyviai pastebėjo, kad „Transporto balsas“ turi tam tikrų funkcionalumo netikslumų, ne visada tiksliai pasako transporto priemonės numerį ar stotelę ir todėl asmuo gali pasiklysti, bet iš principo ji vertinama gerai ir laikoma reikalinga priemone. Asmenims su regos negalia ši programėlė padeda ne tik naudotis viešuoju transportu, bet ir orientuotis mieste. Cit.: *„Man dabar ir gatve labai smagu eiti, pro šalį važiuojantys autobusai pasisako, kur važiuoja ir koks jų numeris, tai pagerina aplinkos matomumą.“* (M_reg_Kl).

Tyrimo dalyviai teigė, jog vyresnio amžiaus asmenys su negalia dažnai yra mažiau imlūs technologijoms, jomis nesinaudoja, todėl ir iššūkiams, su kuriais jie susiduria naudodamiesi viešuoju transportu mieste, tebėra dideli. Cit.: *„Pereiti į garsą, pereiti į technologijas yra sudėtinga.“* (V_reg_Vi).

Mažesniuose miestuose viešojo transporto problematika, pasak dalyvių, kiek kitokia. Viešasis transportas egzistuoja ne visuose miestuose. Kur jis yra, transporto priemonės dažnai būna nepritaikytos, kursuoja retai („Mieste vienintelis patogus maršrutas yra. O kur ne ant maršruto trasos, tai labai retai važiuoja arba visai nėra [autobuso]“; M_psi_Ut), maršrutai riboti, iki jų stotelių gali būti toli; turint judėjimo apribojimų tai gali tapti neįveikiama kliūtimi. Tačiau mažesniuose miestuose kitaip veikia žmogiškasis faktorius, žmonės artimiau pažįstami, jie labiau linkę padėti asmenims su negalia, nes dažnai juos pažįsta ar žino.

Tyrimo dalyvis pasakojo atvejį, kai asmuo su klausos ir judėjimo negalia, gyvenantis mažame miestelyje, patiria didžiulę atskirtį, nes prieinamo viešojo transporto nėra, todėl išvykti iš gyvenamosios vietos asmuo neturi galimybių. Cit.: *„Turime neseną atvejį, asmuo, turintis kurtumą, bet tuo pačiu ir judėjimo negalią, patiria daugiau atskirties, nes tai yra visiškai kita savivaldybė, tai nėra Kaunas, Vilnius. Jai labai sunku. <...> Nes yra aktyvus žmogus, nori pamatyti pasaulį. Bet turime tokių labai liūdnų situacijų. Šiuo atveju žmogus patiria dvigubą diskriminaciją, nes jam viešasis transportas nėra pritaikytas, o dar plius ir kurtumo negalia.“* (V_klau_Ka2).

Tyrimo dalyviai pateikė siūlymus, kaip efektyvinti ir tobulinti miestų viešąjį transportą:

Toliau diegti, tobulinti ir plėtoti moderniąsias technologijas, padedančias asmenims su įvairiomis negaliomis lengviau naudotis viešuoju miestų transportu.

- Sukurti metinius nuolatinus bilietus asmenims su negalia, kurie galėtų palengvinti asmenų su psichikos sutrikimais iššūkius, kylančius dėl jų negalios specifikos, kai dėl ligos pamirštama pasiimti ar pažymėti bilietą.
- Sukurti ir vykdyti nuolatinus transporto darbuotojų mokymus. Mokymai turėtų vykti ir administracijos darbuotojams, planuojantiems dirbti su transporto sistemomis, ir vairuotojams. Neįgaliųjų NVO turėtų būti įtraukiamos į tokių mokymų turinio rengimą, nes jos geriausiai išmano skirtingų negalių specifiką. Už darbą rengiant mokymų medžiagą, vykdant mokymus neįgaliųjų NVO turi būti mokama. Tokiems mokymams neturėtų būti samdomi „išoriniai“ ekspertai, kurie neturi praktinės patirties, tik teorines žinias.

Priemiestinis transportas. Tyrimo dalyvių nuomone, priemiestinis transportas yra visai nepritaikytas asmenims su negalia. Priemiestiniais maršrutais dažnai važiuoja mikro autobusai, kurie dažnai yra privatūs. Dažnai atvejais, kertant rajonų ribas, asmenims su negalia nėra teikiamos nuolaidos, numatytos Transporto Lengvatų įstatyme, argumentuojant tuo, kad vežėjui suteiktos nuolaidos savivaldybė nekompensuos: *„Bet būna, kad į kitą rajoną važiuoji, tai mikriukai nedaro nuolaidos, sako: „Jūs iš kitos savivaldybės, niekas mums nesumokės.“* M_psi_Pa.

Kadangi šis transportas vyksta retai, sveikatos paslaugas teikiančios įstaigos taip pat privalo taikytis prie šio transporto maršrutų ir paskirti priėmimus pacientams atsižvelgiant į transporto grafikus. Cit. *„Psichikos sveikatos centras taikosi prie pacientų galimybių konkrečių savaitės dieną ir valandą atvažiuoti“* M_psi_Ut.

Tyrimo dalyviai manė, jog priemiestinio transporto pritaikymo problemas turi spręsti savivaldybės, galbūt tam panaudodamos ir sutaupytas lėšas socialinėms reikmėms.

Tolimojo susisiekimo autobusai. Tyrimo dalyviai paminėjo, kad, norint efektyviai naudotis tarp miestiniais autobusais, svarbi stočių infrastruktūra. Teigiamai atsiliepta apie Kauno miesto autobusų stotį – ji atnaujinta, pritaikyta neįgaliesiems, joje netgi yra taktilinis žymėjimas neregiam, leidžiantis jiems savarankiškai orientuotis stotyje. Klaipėdos miesto stotis buvo išskirta kaip palanki dėl nedidelio dydžio, o tai taip pat palengvina orientaciją. Vilniaus m. autobusų stotis įvardyta kaip sudėtinga, aikštelių numeriai sunkiai įžiūrimi net ir regos sutrikimų neturinčiam asmeniui. Mažesnių miestų ir miestelių stotys stokoja infrastruktūros pritaikymo. Cit.: *„Tiek [mažo miestelio pavadinimas], tiek kaimuose absoliučiai nulis yra pritaikytas neįgaliesiems.“* (M_int_Kl_g12).

Palydėjimo paslauga, teikiama didžiųjų miestų autobusų stotyse, taip pat buvo teigiamai vertinama. Asmuo su negalia turi galimybę pasiskambinti į stotį iki reiso likus 24 val. ir paprašyti pagalbos patekti į autobusą, arba atvykus į vietą iš jo išlipti. Dažnai šią paslaugą teikia stočių apsaugos darbuotojai. Darbuotojai gali ne tik pasitikti ir palydėti iki autobuso, bet ir, išlipus iš jo, padėti išjudėti iš stoties, pasiekti viešojo transporto stotelę ar taksi automobilį. Tyrimo dalyvių nuomone, šios paslaugos trūkumas – reikalavimas ją užsakyti iš anksto, nes tai ne visada būna įmanoma. Užsakymo laiko atžvilgiu palydėjimo paslaugos autobusų stotyse, kaip ir geležinkelio stotyse, galėtų būti lankstesnės.

Tyrimo dalyviai kaip didelį trūkumą įvardijo mažą pritaikytų tarp miestinių autobusų skaičių. Jų žiniomis, Lietuvoje yra 14 autobusų, pritaikytų žmonėms su negalia, kuriuos įsigijo transporto kampanijos „TOKS“, „Kautra“, „Jonavos autobusų parkas“ ir „Mažeikių autobusų parkas“. Šiuose autobusuose yra dvi vietos, pritaikytos žmonėms su rateliais, ir dar galima papildomai įrengti dvi vietas. Naudojantis „TOKS“ arba „Kautra“ paslaugomis, yra galimybė dieną prieš planuojamą kelionę paskambinti į įmonę ir paprašyti reikiamu maršrutu paskirti važiuoti pritaikytą autobusą. Esant galimybei, toks poreikis patenkinamas. Tačiau ji ne visada būna, tad garantuoti, kad reikiamas autobusas bus reikiamu metu, neįmanoma.

Tyrimo dalyviai iš esmės teigiamai atsiliepė apie tarp miestinių autobusų vairuotojų bendravimo kultūrą, juos įvardijo kaip dažniausiai paslaugius ir linkusius padėti.

Didžiausia problema – tai tarpinės, mažosios stotys mažesniuose miesteliuose ar kaimuose. Ten stotys gali neveikti, nebūti jokio personalo, ir tada ten nuvykęs asmuo su negalia lieka be galimybės gauti pagalbos išlipant iš autobuso, paliekant stoties teritoriją. Cit.: „Kai stotis dirba, tada ok, bet yra tarpinės stotys, kur stotis neveikia ir nėra kam tavęs iškelti. Kaip man išlipti Voveriškėse?“ (V_jud_Pa). Taigi judėjimo galimybės, savarankiškumas nebūna užtikrinamas.

Taksi paslaugos. Tyrimo dalyviai dalijosi patirtimi apie naudojimąsi trejopo pobūdžio taksi paslaugomis – įprastu, telefonu kviečiamu taksi, pavežėjų teikiamomis paslaugomis naudojantis mobiliosiomis programėlėmis („Uber“, „Bolt“ ir pan.) ir „Socialiniu taksi“.

Taksi įmonės. Asmenys su klausos negalia nurodė, kad telefono skambučiu išsikviesti taksi automobilį jiems yra neįmanoma. Anksčiau nevyriausybinės asmenų su klausos negalia organizacijos sudarydavo sutartis su taksi paslaugas teikiančiomis įmonėmis ir gaudavo telefono numerį, į kurį kurtieji galėdavo rašyti trumpąsias žinutes ir taip išsikviesti taksi automobilį. Ši iškvietimo problema išsprendė atsiradus mobiliosioms programėlėms, kur visa informacija pateikiama raštu ir bendrauti balsu nebereikia.

Tyrimo dalyvių manymu, taksi įmonės galėtų turėti ir automobilių, pritaikytų asmenims su judėjimo negalia, kad tokie asmenys galėtų lengviau naudotis jų paslaugomis. Cit.: „Galėtų būti, jeigu taksi įmonė atsidaro, turi turėti bent 5 pritaikytus automobilius.“ (M_int_Za_gl).

Pavežėjų paslaugos. Asmenys su klausos ir su regos negalia labai pozityviai vertino atsiradusias pavežėjų paslaugas ir mobiliąsias programėles. Šios programėles labai padidino jų mobilumo ir savarankiškumo galimybes. Tyrimo dalyviai nurodė, kad iš pavežėjų sulaukia ir papildomos pagalbos – surandant reikiamą namo laiptinę ar butą, išsiimant iš paštomato siuntinį ar palydint iki reikiamos vietos, jau išlipus iš automobilių. Kartais pavežėjai paprašo papildomai susimokėti už vežamą neįgaliojo vežimėlį, o tai kelia asmenų su negalia nepasitenkinimą, nes kiti vežami daiktai (lagaminai ar pan.) papildomai neapmokestinami. Cit.: *„bet jeigu žmogus su lagaminais, tai juk nemoka papildomai?“* (M_vl_Vi). Todėl šis mokestis gali būti interpretuojamas kaip diskriminuojantis.

Neigiamų patirčių, susijusių su pavežėjų paslaugomis, tyrimo dalyviai turėjo mažai – vienas vairuotojas nemandagiai bendravo, kitas atsisakė suteikti paslaugą. Apie tokius incidentus galima pranešti įmonėms – tyrimo dalyviai taip ir padarė, o vairuotojai sulaukė nuobaudų. Taigi privačios kompanijos turi instrumentų kontroliuoti paslaugų kokybę ir jais naudojasi. Cit.: *„Pavežėjai leidžia vertinti vairuotoją, tai juos motyvuoja stengtis“*. *„Ne kartą esu matęs kaip neįgalią moterį vairuotojas pasitinka, palydi į automobilį, paskui palydi iki kitos vietos, kur ji jau orientuojasi.“* (V_jud_Vi).

Nevyriausybinių organizacijų (NVO) teikiamos transporto paslaugos

Tyrimo dalyviai pagal galimybes naudojami ir nevyriausybinių neįgalųjų organizacijų teikiamomis transporto paslaugomis. Šios paslaugos vertinamos kaip labai reikalingos: *„Šito reikėjo be galo daug, bet galime vykti ten, kur susiję su sveikata: į gydymo įstaigas, į vaistinę, į sanatoriją. Žmonės prašo mūsų [asmenų su negalia NVO]: Tik nepradinkit, nes vėl negalėsime išvažiuot iš kaimo.“* (M_int_Kl_g12).

Problemos, kurias įvardijo dalyviai:

- Šio pobūdžio paslaugos teikiamos tik darbo valandomis ir tik vykstant į specifines vietas – gauti sveikatos ar socialinių paslaugų. Dalyviai turi poreikį vykti ir į kultūros ar pramogų vietas, pas draugus ar giminaičius, į mokymo įstaigas (buvo įvardinti universitetai), bet negali šiomis paslaugomis pasinaudoti.
- NVO transporto paslaugų apribojimai. Norint naudotis NVO transporto paslaugomis būtinas neįgalumo pažymėjimas, o, pvz., senyvas, sunkiai judantis asmuo šios paslaugos negali gauti. Taip pat skirtingoms negalioms atstovaujančios organizacijos neveža kitokio pobūdžio negalios asmenų. Asmuo su regos negalia: *„Paraplegikų asociacija žadėjo vežti, o kai reikėjo, „nebuvo vietų.“* (M_reg_Vi).
- Turimas NVO transportas netinkamai pritaikytas. Dalyviai minėjo, kad Neįgalųjų reikalų departamentui prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos, vykdamas 2016–2018 m. investicinį projektą *„Specialaus transporto, pritaikyto neįgaliesiems, įsigijimas ir paslaugų teikimas savivaldybių teritorijoje“*, per pirmuosius dvejus projekto vykdymo metus neįgalųjų

organizacijoms buvo perduodami automobiliai, kurie nebuvo tinkamai pritaikyti asmenims su fizine negalia: automobiliuose esančiomis nuovažomis buvo labai sudėtinga naudotis, dėl to keleiviai turėdavo prašyti, jog kitas asmuo ar asmenys įstumtų juos į automobilį. Tai kėlė pavojų ne tik asmeniui su negalia, bet ir vairuotojui. Taip pat buvo paminėti automobiliuose netinkamai įrengti keltuvai. Cit.: „Tik trečius metus buvo nupirkti „Ford“, įdėti liftai, bet jie apačioje įdėti ir tada žiemą sudėtinga per sniegą.“ (V_fiz_Vi). Dalyviai minėjo buvus atvejų, kai tokiems automobiliams nepavykdavo gauti neįgaliojo ženklų, o tai apsunkino asmenų su negalia patekimą į automobilį ir išlipimą iš jo, nes specialiai neženklintas automobilis negali sustoti patogioje neįgaliajam vietoje.

- Vykdamas jau minėtą 2016–2018 m. investicinį projektą, nebuvo perduota nė viena transporto priemonė psichosocialinės negalios asmenis atstovaujančioms NVO. Dėl negalios specifikos, naudodamiesi viešuoju transportu, šie asmenys patiria kitokio pobūdžio sunkumus – užgauliojimus, stigmatizavimą dėl savo keisto elgesio, su atminties problemomis susijusius planavimo, bilietų naudojimo iššūkius. Cit.: „jeigu pamatys mūsų žmogų, kuris ten kliedi ar su savim šnekasi autobuse, tai iš karto stigma. Nepaklaus ar viskas gerai, bet išvadins psichu ir taip toliau.“ (V_psi_Vi). Turėdamos papildomų transporto priemonių, NVO, atstovaujančios psichosocialinės negalios asmenims, galėtų teikti labai trūkstamas paslaugas šiai asmenų grupei, šitaip padidinti šių žmonių mobilumą ir užimtumą. Cit.: „organizacijos, kurios dirba su ypatingai specifinėm negaliom, kurios visuomenei sunku suprantamos, jos turėtų turėti priemones. Pačios organizacijos turėtų transporto priemones.“ (V_psi_Vi).

- Trūkumu dalyviai įvardijo ir tai, kad paslaugos fragmentuotos tarp skirtingų organizacijų ir nėra bendradarbiavimo, kuris leistų efektyviau aptarnauti asmenis su negalia. Cit.: „Kiekvienas turi savo bazę, į „Viltį“ kreipiasi kam reikia sveikatos paslaugų, socialinių paslaugų įstaigos veža į savo įstaigas, mokykliniai autobusiukai į mokyklas. Visi pasidalinę, bet jeigu vyktų toks komandinis darbas, tai būtų labai šaunu.“ (M_int_Kl_g11).

„Socialinis taksi“ (VšĮ „Nacionalinio socialinės integracijos instituto“ paslauga). Tyrimo dalyviai džiaugėsi „Socialinio taksi“ egzistavimu, juo naudojosi. Paslaugos vertinamos kaip geros, tik nurodyta, kad komplikuoata pradinė registracijos tapti klientu pakopa, yra sudėtinga susisiekti su įmone. Privalumas – kad teikiama ne tik pavežėjimo, bet ir asmeninio asistento paslauga, t.y. suteikiama pagalba pagal patenkant į/iš transporto priemonės, palydima nuo pat kelionės pradžios iki galo. Cit.: „*Socialinis taksi labiau priimtinesnis, automobilis patogesnis ir vairuotojas padeda.*“ (V_fiz_Ut).

Dar vienas nepatogumas, anot tyrimo dalyvių, – tai būtinybė registruotis paslaugai iš anksto, o tai ne visada būna įmanoma. Dalyvių nuomone, įmonė galėtų turėti pagal iškvietimą dirbantį taksi automobilį, išsikviečiamą telefono skambučiu čia ir dabar – ir, jeigu galėtų, automobilis atvyktų.

Savivaldybių teikiamos transporto paslaugos

Tai, kad kai kuriose savivaldybėse galima gauti šios rūšies paslaugų, tyrimo dalyviai vertino teigiamai, bet sakė patys jomis nesinaudojantys dėl įvairių ribojimų jas gauti – vežama tik į sveikatos ar socialinių paslaugų įstaigas, tik darbo valandomis ir registruotis reikia labai iš anksto, o registruojantis prašoma atskleisti daug asmeninės informacijos. Cit.: „*Labai daug apribojimų, turi būti toks anoks, kad tave vežtų. Per sudėtinga prisitaikyti. Esu girdėjęs, bet aš nesinaudoju. Nes yra išlygos, nevešim ten, vešim ten. Turi praeiti visą biurokratinį aparatą ir aiškinti, kur tu važiuoji.*“ (V_jud_Vi).

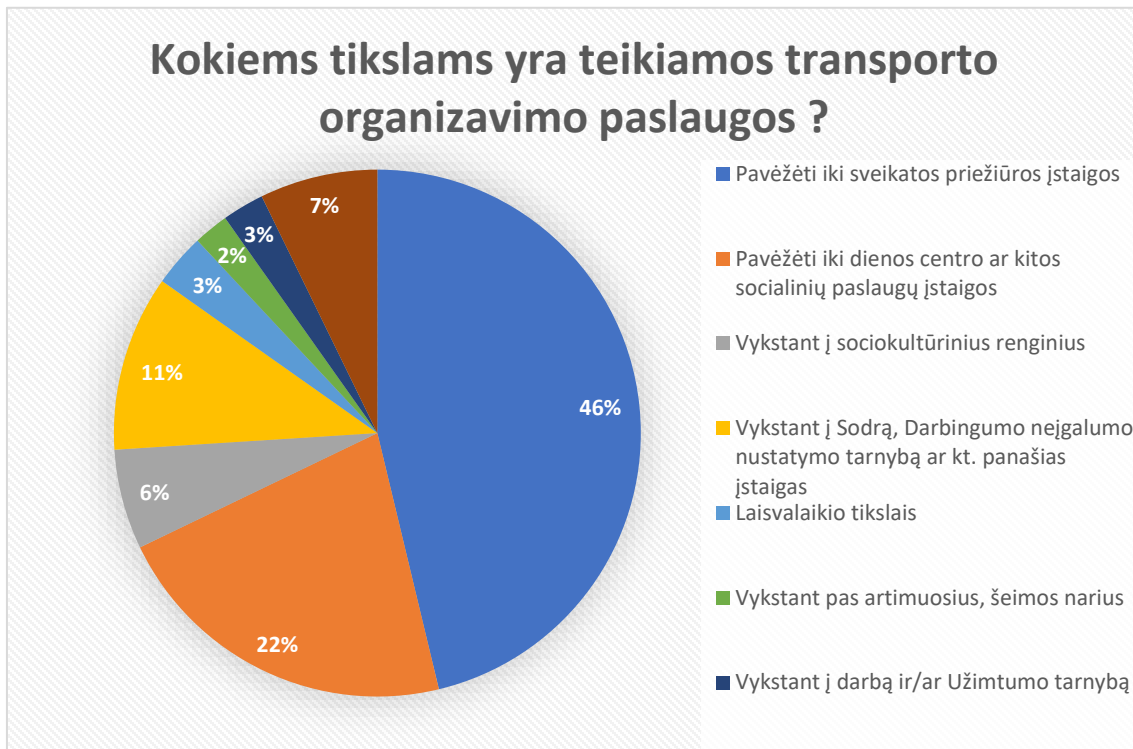
Transporto organizavimas kaip socialinė paslauga buvo aptartas teisinės analizės dalyje. Norint gauti šią paslaugą, reikia atlikti paslaugos poreikio vertinimą, pateikti reikiamus dokumentus, pagrįsti kelionės poreikį. Šios tendencijos atsispindėjo ir savivaldybių apklausoje: jos įvardijo reikalingus dokumentus (pvz., asmens prašymą, neįgaliojo pažymėjimą, poreikio vertinimą ir kt. duomenis apie pajamas). Daugelis savivaldybių apklausoje nurodė, kad turi pasitvirtinusios savo vidines tvarkas, todėl tikėtina, kad kreipimasi dėl transporto organizavimo paslaugos reikia planuoti gerokai iš anksto. Tokia sudėtinga transporto organizavimo paslaugos tvarka demotyvuoja asmenis su negalia ir jie dėl šios paslaugos į savivaldybes nesikreipia. Taip pat daugelis savivaldybių įvardijo, kad ne darbo metu asmenys transporto organizavimo paslaugą gali gauti tik išimtiniais atvejais. Galima teigti, kad tokia praktika nesutampa su socialinių paslaugų tikslu palaikyti asmens savarankiškumą ir užtikrinti jo dalyvavimą visuomenės gyvenime. Savivaldybių taip pat buvo klausama, ar į transporto organizavimo paslaugą įeina individualios pagalbos paslaugos (pakėlimo, nukėlimo, palydėjimas ir kt.). Daugiau nei pusė (57 proc.) tyrime dalyvavusių savivaldybių nurodė, kad tokia pagalba yra teikiama. Tačiau, kaip ir buvo minėta teisinės analizės dalyje, transporto organizavimo paslaugos teisinis neapibrėžtumasis, nesant įtvirtintos prievolės teikti asmeninę pagalbą, sudaro keblumų savivaldybėms organizuoti šią paslaugą.

Tokių pavežėjimų poreikis yra labai didelis mažesnėse savivaldybėse, kur asmenys su negalia gyvena kaimiškose seniūnijose, o vykti į miestą savivaldybė renka žmonių grupeles, neveža pavienių asmenų. Tad asmenys su negalia turi prisitaikyti prie esamų apribojimų, laiko ir kitų sąlygų, negali gauti paslaugos pagal savo individualų poreikį.

Viena dalis tyrimo dalyvių manė, kad prioritetas turėtų būti teikiamas būtent nuvykti į sveikatos, socialinių paslaugų įstaigas, tačiau kita dalis dalyvių su tuo nenorėjo sutikti, teigdami, kad kultūriniai, socializacijos poreikiai taip pat yra labai svarbūs ir jų tenkinimas turėtų būti užtikrintas. Cit.: „*Sveikatingumo paslaugos ir pramogos – lygiavertis dalykas. Pramogos taip pat labai svarbu.*“ (M_reg_KI).

Anketinėje savivaldybių apklausoje buvo siekiama išanalizuoti, kokiais tikslais žmonės su negalia gali naudotis savivaldybėje organizuojamomis transporto paslaugomis. Apibendrinus savivaldybių atstovų atsakymus matyti, kad dažniausiai savivaldybėse paslaugos organizuojamos nuvykti į sveikatos priežiūros įstaigą (**46 proc.**), dienos užimtumo ar kitas socialinių paslaugų

įstaigas (22 proc.), „Sodrą“, NDNT ir kitas panašias institucijas (11 proc.). Vykti į darbą, pas artimuosius ar sociokultūrinės veiklos tikslu galima tik pavienėse savivaldybėse (žr. Pav. Nr. 3).



Pav. Nr. 3. Galimybės savivaldybėse naudotis transporto organizavimo paslaugomis.

Savivaldybių atstovų apklausa patvirtina FDG dalyvių patirtis, kad transporto paslaugos teikiamos tik tam tikrais numatytais konkrečiais atvejais, beveik visos (19 iš 21) atsakymus apteikusios savivaldybės nurodė, kad transporto paslaugų poreikis yra patenkinamas, tačiau galima teigti, kad konkretaus paslaugų poreikio savivaldybių atstovai nežino. Kaip parodė kokybinis tyrimas, asmenys su negalia žinodami, kad paslaugas gali gauti tik esant tam tikram poreikiui bei atitinkant konkrečius kriterijus, ieško alternatyvių būdų spręsti savo problemas, prašo artimųjų pagalbos, naudojami taksi paslaugomis ir pan.

Asmeniniai automobiliai

Dalis tyrimo dalyvių naudojami asmeniniais automobiliais. Asmenys su fizine negalia turėjo pritaikytus automobilius, asmenys su klausos negalia ar globėjai, atstovaujantys asmenims su intelekto sutrikimais, turėjo niekaip specifiškai nepritaikytus automobilius.

Asmenys, turintys pritaikytus automobilius, kompensaciją už pritaikymą vertino teigiamai. Tačiau įvardijo, jog susidūrė su pernelyg dideliais įkainiais už automobilio pritaikymą valdyti rankiniu būdu atitinkamos specializacijos įmonėse (konkreči įmonė nebuvo įvardyta);

kitoje įmonėje, nesispecializuojančioje šioje srityje, automobilio pritaikymas kainavo gerokai pigiau. Cit.: „*Automobilio pritaikymas yra labai užbrangintas.*“ (V_fiz_Ut). Taip pat buvo įvardyta, kad ne visos techninės priemonės, reikalingos automobilio pritaikymui (spec. pakėlėjai vairuotojui), gaunamos Lietuvoje. Kiti dalyviai teigė, jog norint įsigyti keltuvą, kompensacijos sumos neužtenka.

Asmenų su intelekto negalia atstovai įvardijo, jog net jeigu šalia intelekto negalios asmuo turi ir judėjimo negalią, ir 25 proc. darbingumo, jis negali gauti kompensacijos automobilio pritaikymui. Tokią tvarką tyrimo dalyviai vertino neigiamai, laikė ją diskriminuojančia ir manė, kad kompensacija automobiliui turėtų būti skiriama atsižvelgiant ir į judėjimo sutrikimus, ne vien tik darbingumo procentus: „*Jeigu yra žmogus su negalia ratukuose, manau, automatiškai kompensacija automobilio įsigijimui turėtų būti skiriama. Tačiau mano sūnui nepriklauso, nes ne visiška negalia.*“ (M_int_Za_gl).

Asmenys su klausos negalia įvardijo, jog modernūs automobiliai turi įvairių funkcionalumų, kurie palengvina vairavimą kurtiesiems – vairo vibracijas, kurios yra aktyvuojamos automobiliai priartėjus prie kliūties, ekraną, kuriame pateikiami automobilio gedimai ir pan. Šias inovacijas tyrimo dalyviai vertino teigiamai, tačiau nematė poreikio plėsti kompensacijų automobilių pritaikymui apimtį. Cit.: „*aš manau, kad šiai dienai yra žmonių, kuriems labiau to reikia ir tai nėra mums kažkoks labai prioritetinis, labai svarbus klausimas, dėl kurio mes čia dabar turėtume kovoti. Faktas tas, kad jeigu ateina kažkokie papildomi poreikiai, tai neskiria papildomo finansavimo, reikia tada iš tų pačių pinigų, ir visiems susidaro eilės ir visa kita. Daug metų kurtieji važinėjo, kažkokių tai nusiskundimų nėra, tai nėra kažkoks prioritetinis klausimas. Bet ateityje galbūt, kodėl gi ne.*“ (V_klau_Ka2).

Oro transportas

Didelė dalis tyrimo dalyvių buvo skridę lėktuvu. Šie dalyviai nurodė, jog visuose Lietuvos oro uostuose galima gauti pagalbą asmenims su negalia patenkant į lėktuvą ir orientuojantis jame. Šios rūšies pagalbos poreikį galima nurodyti perkant bilietą arba jau pačiame oro uoste, registruojantis skrydžiui. Nors dauguma šiomis paslaugomis buvo labai patenkinti, keli dalyviai šioje procedūroje įvelgė teigiamos diskriminacijos, kurios galėtų nebūti. Cit.: „*Ir tave labai kažkaip keistai pristumia per visus ir be eilės, ir be visur kitur. Aš visada keliu klausimą, man atrodo, kad tas pritaikymas turėtų būti toks, kad tu esi lygus su visais. Tai šiuo atveju, jeigu visi laukia eilėje, eina per visas patikras, tai kodėl mes turėtume eiti kažkaip atskirai? Tau galėtų padėti sulaukti tos eilės, praeiti. Čia gal tokia pozityvioji diskriminacija, bet man tokie dalykai kažkokie keisti.*“ (V_klau_Ka2).

Tyrimo dalyviai su klausos negalia pabrėžė, kad, jeigu prašant pagalbos dėl negalios patekti į lėktuvą reikia nurodyti negalios pobūdį, tada ir pagalbos forma turėtų būti jai pritaikyta, t. y. kurtumo atveju pagalbą turėtų teikti mokantis gestų kalbą asmuo.

Vienas iš aspektų, kurį dalyviai vertino neigiamai, yra tai, jog asmenys su negalia į lėktuvą įleidžiami pirmi, o išleidžiami paskutiniai. Tai nemalonu, prailgsta laukimas, ir norėtūsi, kad to nebūtų. Tačiau nesant galimybių to pakeisti, asmenys su tokia situacija susitaiko.

Vandens transportas

Laivais Lietuvos teritorijoje tyrimo dalyviams neteko plaukti. Keli dalyviai plaukė keltu maršrutu Klaipėda–Smiltynė. Dalis dalyvių kaip teigiamą aspektą nurodė, kad asmenys su negalia keliami šiuo keltu nemokamai. Bet kiti dalyviai teigė, kad tokios pozityvios diskriminacijos neturėtų būti ir bent dalį kainos asmenys su negalia turėtų mokėti, kaip ir naudodamiesi kitomis transporto rūšimis.

Asmenys su regos negalia teigė savarankiškai šiuo keltu niekada neplaukę ir neplanuojantys plaukti, nes jame, skirtingai nei autobusų ar traukinių stotyse, oro uostuose, neteikiama palydovo paslauga. Cit.: „*Nežinau, ar viena drįsčiau plaukti keltais.*“ (M_reg_Vi). Asmenims su regos negalia sudėtinga įsigyti kelto bilietą, nes bilietų pardavimo automatai neturi garsinės funkcijos. Iki vietos kelte taip pat reikalinga palyda – be jos šie asmenys negali savarankiškai naudotis transporto priemone. Dalyviai išsakė rekomendaciją, kad kelte Klaipėda–Smiltynė asmenims su negalia būtų prieinama tokia pati asistavimo paslauga, kokia yra autobusų, traukinių stotyse ir lėktuvuose.

Kita informacija

Tyrimo dalyviai atskleidė, kad, esant patiems įvairiausiems ribojimams pasinaudoti viešojo transporto ar savivaldybių bei NVO teikiamomis transporto paslaugomis, jie, užuot kreipęsi pagalbos į kokias nors institucijas ar organizacijas, linkę ieškoti išeičių patys arba kliautis artimaisiais, draugais. Norėdami išsaugoti savo nepriklausomumą ir galimybę judėti pagal savo poreikius ir turėdami pajamų, jie linkę naudotis privataus sektoriaus paslaugomis (pavežėjais, taksi), net jeigu išlaidos transportui sudaro reikšmingą jų biudžeto dalį. Cit.: „*Nebent jeigu jau sveikata neleis, tada gal ieškosim tų transporto paslaugų, o dabar va tėvas po insulto dar juda, tai patys važiuoja.*“ (M_int_Pa_gl); „*Paprašyčiau sesers, jeigu labai reikėtų, jeigu ji negalėtų, tai tada tik ieškočiau pagalbos.*“ (M_psi_Pa); „*Man kaip jaunai, ambicingai merginai, kuri gali ekspromptu sugalvoti bet kada bet kur pajudėti, tai yra beviltiška situacija. Todėl išeitis buvo pasirašyti sutartį su paprasta įmone dispečerine. Tai pravažinėjau paskutines klases į mokykla po kokius 200–250 eurų.*“ (M_reg_Vi).

Taip pat viena tyrimo dalyvė įvardijo, jog ji, norėdama sumažinti negalios keliamus judėjimo ribojimus, neleidžiančius jai siekti didesnio socialinio savarankiškumo ir nepriklausomybės, ir ribojančius galimybes dirbti, pirko būstą šalia darbovietės, aukodama būsto plotą, nes darbovietė yra brangiame miesto rajone.

Tyrimo dalyviai pateikė pasiūlymą, kad Lietuvoje turėtų būti sukurtas oficialus transporto paslaugų teikimo standartas skirtingoms transporto rūšims, kuriuo būtų atsižvelgiama į skirtingo pobūdžio negalių specifiką. Toks oficialus dokumentas leistų visiems paslaugų teikėjams, norintiems teikti paslaugas asmenims su negalia, vadovautis vieningais principais. Tyrimo dalyviai nurodė manantys, kad Neįgaliųjų reikalų departamentas prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos turėtų inicijuoti tokio standarto kūrimą, į jo kūrimą turėtų būti įtraukti įvairių susijusių sričių įstaigų atstovai ir patys asmenys su negalia. Standartas turėtų apimti ir susijusių darbuotojų periodinius mokymus, kaip teikti paslaugas pagal negalios specifiką. Cit.: „*Sukurti oficialias rekomendacijas skirtingo viešojo transporto priemonėms, kad tai būtų oficialios rekomendacijos, prieinamos, viešos. Ir tų rekomendacijų pagrindu organizuoti mokymus. Nes vieni pasako vieną informaciją, kiti pasako kitą informaciją. Tai turėtų būti oficialu, labai aiškiai reglamentuota, Neįgaliųjų reikalų departamento dokumentas. O paskui organizuoti mokymus ir juos kasmet kartoti, nes darbuotojai keičiasi.*“ (V_klau_Ka2).

FOKUSUOTOS GRUPINĖS DISKUSIJOS APIBENDRINIMAS

Geležinkelių transportas iš principo vertinamas teigiamai, tik pastebima, jog didelė dalis mažesnių stočių nėra tinkamai pritaikytos, taip pat, pasigendama daugiau pritaikytų maršrutų ir jau esamos techninės įrangos pilnesnio panaudojimo, pvz. tekstiniais pranešimais traukiniuose esančiuose ekranuose informuojant apie maršruto pasikeitimus, nes asmenys su klausos sutrikimais garsinių pranešimų gali negirdėti. Gerai vertinama traukinių stotyse teikiama palydėjimo/pagalbos paslauga, tačiau pasigendama didesnio lankstumo ją užsakant – kad tai būtų galima daryti ir prieš trumpesnį, nei 24 val., laiką. Lengvatos/nuolaidos bilietams padidina asmenų su negalia integracijos galimybes suteikiant jiems didesnę judėjimo laisvę.

Miesto ir tolimojo susisiekimo autobusai vertinami ne vienareikšmiškai. Didmiesčiai išskirti kaip turintys daugiausiai pritaikytų viešojo transporto priemonių, mažesniuose miestuose ir miesteliuose jų gerokai mažiau ar visai nėra. Miestuose viešasis transportas įvardintas kaip pritaikytas iš dalies ir savivaldybės nelinkusios konsultuotis su asmenų su negalia organizacijomis dėl konkrečių pritaikymo specifikacijų įsigyjant naujas transporto priemones, ko pasekoje pritaikymas būna netinkamas ar nepakankamas tam, kad asmenys su skirtingomis negaliomis galėtų transportu naudotis.

Pritaikytų ir prieinamų asmenims su judėjimo negalia tolimojo susisiekimo autobusų visoje Lietuvoje yra labai mažai (14). Egzistuojanti galimybė asmeniui su negalia iš anksto tartis su privačia įmone dėl pritaikyto autobuso vykimo reikalingu maršrutu reikalingu laiku neužtikrina mobilumo garantijų asmeniui su negalia, nes tokio prašymo tenkinimas priklauso nuo paslaugos teikėjo valios.

Autobusų stočių, stotelių miestuose pritaikymo problematika taip pat išlieka aktuali. Mažesnių miestų autobusų stotys nėra pritaikytos asmenims su negalia. Miestuose autobusų stotelėse pasitaiko kliūčių – smėlio dėžių, sukastų sniego kalnų, ribojančių asmenų su negalia patekimą į transporto priemones.

Gerai vertinama autobusų stotyse teikiama palydėjimo/pagalbos paslauga, tačiau pasigendama didesnio lankstumo ją užsakant – kad tai būtų galima daryti ir prieš trumpesnį, nei 24 val. laiką. Lengvatos/nuolaidos bilietams padidina asmenų neturinčių judėjimo sutrikimų integracijos galimybes suteikiant jiems didesnę judėjimo laisvę.

Transporto darbuotojų darbo ir paslaugų teikimo kultūros skirtumai ganėtinai dideli ir stipriai juntami, jaučiamas poreikis paslaugų teikimo, pagal skirtingus negalių tipus, vieningam standartui ir nuolatiniams mokymams. Netinkama paslaugų teikimo kultūra atsispindi tiek nemandagiame transporto vairuotojų elgesyje, bendravime, tiek netinkamame pačių transporto priemonių valdyme – sustojant taip, kad durys atsidarytų į elektros stulpą ar smėlio dėžę, toli nuo kelkraščio, nenuleidžiant priemonės žemyn, net kai tokia techninė galimybė yra ir pan.

Įvairios technologinės inovacijos – bėgančios teksto eilutės transporto priemonėse, mobiliosios programėlės bilietų įsigijimui, atžymėjimui, transporto eismo įgarsinimui – labai padeda būti mobilesniais sąlyginai jaunesniems ir imlesniems technologijoms asmenims su negalia. Norima, kad jos būtų vystomos ir tobulinamos ir toliau, šalinant dar pasitaikančius nesklandumus ir netikslumus. Tačiau sąlyginai vyresnio amžiaus, mažiau imlūs technologijos asmenys su negalia vis dar patiria labai didelius mobilumo ribojimus dėl transporto nepritaikymo.

Taksi. Tyrimo dalyviai įvardijo ganėtinai dažnai pasinaudojantys įvairaus pobūdžio taksi paslaugomis. Palankiausiai vertinamos pavežėjų paslaugos: dėl galimybės be tiesioginio kontakto užsisakyti automobilį, sumokėti už paslaugą, bei dažniausiai paslaugiai nusiteikusių vairuotojų, kurie gali ne tik nuvežti, bet ir suteikti pagalbines paslaugas.

Nevyriausybinių organizacijų teikiamos transporto paslaugos apibūdintos kaip labai reikalingos ir vertingos, didinančios asmenų su negalia mobilumo galimybes. Tačiau pastebėti ir reikšmingi trūkumai – nepakankamas transporto priemonių pritaikymas; darbo valandomis apribotas paslaugos teikimo laikas; ribota paslaugos paskirtis – tik nuvykti į sveikatos ar socialinių paslaugų teikimo vietas; paslaugos fragmentuotos tarp skirtingų organizacijų ir nėra bendradarbiavimo, kuris leistų efektyviau aptarnauti asmenis su negalia ir suteikti daugiau paslaugų. Visa tai tik ribotai tenkina asmenų su negalia mobilumo poreikius.

„Socialinis taksi“ taip pat nurodyta kaip labai svarbi mobilumą didinanti priemonė, kuria asmenys su negalia noriai naudojasi. Tyrimo dalyvių nuomone, vertingoji šios paslaugos savybė – asmeninio asistavimo paslaugos patenkant į / iš transporto priemonę, pačių transporto priemonių geresnis techninis pritaikymas (yra keltuvai). Tam, kad asmenys su negalia dar labiau naudotųsi šia mobilumo priemone, pravartu tobulinti registracijos, paslaugos užsakymo sistemą – taip ji būtų paprastesnė ir suteiktų daugiau lankstumo vartotojams.

Savivaldybių teikiamos transporto paslaugos vertinamos teigiamai, bet tyrimo dalyviai teigė jomis nesinaudojantys dėl įvairių ribojimų jas gauti – vežama tik į sveikatos ar socialinių paslaugų įstaigas, tik darbo valandomis, registruotis reikia labai iš anksto, o registruojantis prašoma atskleisti daug asmeninės informacijos. Taigi šios paslaugos vertintinos kaip tinkamos ir priimtinos tik mažai daliai asmenų su negalia, kiti linkę savarankiškai, savo ištekliais ieškoti alternatyvių ir mažiau įpareigojančių mobilumo galimybių.

Asmeniniai automobiliai. Galintys vairuoti asmenys su negalia dažnai renkasi šią transporto priemonę, nes ji suteikia daugiausia savarankiškumo. Kompensacijos už automobilio pritaikymą vertinamos teigiamai, tačiau abejojama specializuotų įmonių įkainiais – jie įvertinti kaip pernelyg išpūsti, taip pat kai kuriais atvejais, ypač kai reikalingas didesnis pritaikymas (pvz., keltuvai), kompensacijos dydžio nepakanka. Ne visi judėjimo negalią turintys asmenys gali gauti tokią kompensaciją, tyrimo dalyvių nuomone, tai yra trūkumas.

Priemiestinis transportas identifikuotas kaip bene problemiškesnis transporto rūšis. Jis nepritaikytas, judant tarp skirtingų savivaldybių ribų (iš rajono į miestą) kyla problemų dėl

nuolaidos kompensavimo vežėjui (tai ypač aktuali problema asmenims, gyvenantiems satelitinėse savivaldybėse). Dėl reto grafiko sveikatos paslaugas teikiančios įstaigos netgi turi taikytis prie asmenų su negalia ir įvertinti jų galimybes atvykti gauti sveikatos paslaugas, o tai apsunkina galimybes jas suteikti.

Oro transporto paslaugos buvo vertinamos labai gerai, yra galimybė gauti pagalbą patenkant į lėktuvą, kas reikšmingai palengvina asmenų su negalia keliavimą. Dalies tyrimo dalyvių netenkino pozityvi diskriminacija teikiant pagalbą oro uoste ir jie išsakė norą, kad būtų tiesiog lydimi, o ne pravedami per patikros punktus ir kitus etapus be eilės.

Vandens transporto paslaugomis tyrimo dalyviai beveik nesinaudojo, vienintelė išimti buvo keltas iš Klaipėdos į Smiltynę. Tačiau čia labai trūksta asistavimo paslaugos, kuri nėra teikiama ir dėl ko dalis asmenų su negalia šia paslauga nesinaudoja, bei bilietų pardavimo techninės priemonės diskriminuoja asmenis su regos negalia, todėl turėtų būti tobulinamos.

Esant patiems įvairiausiems ribojimams pasinaudoti viešojo transporto ar savivaldybių, NVO teikiamomis transporto paslaugomis, asmenys su negalia linkę ne kreiptis pagalbos į kokias nors institucijas ar organizacijas, o ieškoti išeičių patys ar su artimųjų, draugų pagalba. Norėdami išsaugoti savo nepriklausomumą ir galimybę judėti pagal savo poreikius ir turėdami pajamas, jie linkę naudotis privataus sektoriaus paslaugomis – pavežėjų, taksi, artimųjų net jeigu šios išlaidos sudaro reikšmingą jų biudžeto dalį.

Esama transporto paslaugų prieinamumo situacija vertintina kaip tik dalinai tenkinanti asmenų su negalia mobilumo poreikį. Asmenys gyvenantys didmiesčiuose turi didesnes mobilumo galimybes, asmenys gyvenantys rajonuose vis dar patiria didesnę ar mažesnę izoliaciją.

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

Tarptautiniuose ir nacionaliniuose teisės aktuose diskriminacija reiškia teisių sumažinimą, suvaržymą ar atėmimą tam tikrai kategorijai žmonių dėl kokių nors asmens požymių. Diskriminacija suvokiama kaip asmenų lygybės principo pažeidimas, kai asmeniui ar asmenų grupei sukuriama mažiau palankios sąlygos, pabrėžiamos skirtybės, taikomos išimtys, apribojimai ar teikiamas pranašumas, lyginant su kitais asmenimis, esančiais toje pačioje ar tokioje pačioje situacijoje. **Įvertinus Lietuvos teisinę bazę, aplinką, atliktus tyrimus, šalyje eksploatuojamą viešąjį transportą, galima konstatuoti, kad transporto prieinamumo srityje žmonės su negalia Lietuvoje vis dar patiria tiesioginę ir netiesioginę diskriminaciją, kuri ne tik izoluoja žmones su negalia, bet ir didina jų socialinę atskirtį.**

Siekiant Lietuvoje įgyvendinti Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisės konvencijos 9 straipsnį „Prieinamumas“, būtinas sisteminis požiūris į visus komponentus, kurie lemia transporto paslaugų prieinamumą. Transporto prieinamumas gali būti užtikrintas tik tada, jei (1) yra atsižvelgiama į skirtingų negalios grupių (fizinės, regos, klausos, psichosocialinės, kompleksinės ir kt.) individualius poreikius; jei (2) yra finansuojamos tiek reguliaraus, tiek nereguliaraus susisiekiimo paslaugos; jei (3) transporto srityje dirbantis personalas yra apmokomas ir geba tinkamai teikti pagalbą asmeniui su negalia; jei (4) transporto infrastruktūra ir miesto aplinka yra pritaikoma arba yra investuojama į asmeninės pagalbos paslaugas, kurios iš dalies didina šios tikslinės grupės mobilumą net ir galutinai nepritaikius aplinkos; jei (5) skirtinguose savivaldybėse sudaromos vienodos arba panašios transporto prieigos sąlygos; jei (6) į transporto sistemos planavimą ir vertinimą yra įtraukiami žmonės su negalia arba juos atsovaujančios organizacijos.

Atsižvelgiant į šiuos transporto prieinamumo kriterijus bei vykdyto tyrimo rezultatus, buvo sudarytos šios *išvados* ir jų pagrindu parengtos *rekomendacijos* dėl Konvencijos 9 straipsnio įgyvendinimo Lietuvoje:

1. Tarpžinybiniam bendradarbiavimui:

1.1. **Žmonių su negalia transporto prieinamumo problemoms spręsti šalyje nėra teisės akto, kuris apimtų visų galimų transporto prieinamumo didinimo sprendinius. Pavienių ministerijų formuojama politika skiriasi. Transporto prieinamumo problemoms spręsti yra būtinas Socialinės apsaugos ir darbo, Susisiekiimo bei Aplinkos ministerijos tarpinstitucinis bendradarbiavimas.** Rekomenduojama, bendradarbiaujant su skirtingą negalią vienijančiomis nevyriausybinėmis organizacijomis, sudaryti transporto prieinamumo problemų sprendimo tarpinstitucinį veiksmų planą, kuriame dėmesys būtų skiriamas visiems transporto priemonių poreikiams, įskaitant asmeninę pagalbą.

1.2. **Teisės aktų analizė parodė, jog miesto ir tolimojo susisiekiimo autobusų reglamentavimas šalyje yra itin menkas – didžioji dauguma savivaldybių nėra nustačiusios privalomų techninių reikalavimų transporto priemonių pritaikymui, taigi, transporto**

pritaikymas kiekvienoje savivaldybėje skiriasi, transportui skiriamos lėšos yra naudojamos neefektyviai. Lietuvos susisiekimo ministerijai ir SADM siūlome inicijuoti nacionalinio standarto sukūrimą, kuriuo vadovaujantis būtų pritaikomas viešasis transportas ir inicijuojami viešieji pirkimai. Standarto kūrime turėtų dalyvauti ir kitų susijusių sričių atstovai bei skirtingo pobūdžio negalios organizacijų atstovai. Savivaldybių įstaigos ir ūkio subjektai, teikiantys vietinio arba tolimojo susisiekimo paslaugas, turėtų būti teisiškai įpareigoji laikytis šio standarto.

1.3. Lietuvai galioja tarptautiniai reglamentai, kurių daliai padarytos išimty dė pasirengimo, lėšų nebuvimo ir pan. Siekiant kompensuoti žmonių su negalia teisių keliauti suvaržymą, rekomenduojama nustatyti tvarkas, kurių pagrindu žmonėms su negalia būtų paruošiamos transporto prieinamumo alternatyvos – pavyzdžiui, būtų finansuojama asmeninė pagalba (pvz. asmeninis asistentas), didinanti šios tikslinės grupės savarankiškumą ir mobilumą.

1.4. Pasigendama dėmesio nevyriausybinėms organizacijoms, kurios galėtų padėti valstybei organizuoti transporto paslaugas. Rekomenduojama tarpsektoriniame lygmenyje svarstyti nevyriausybinių organizacijų paslaugų plėtrą tol, kol šalyje bus visiškai įgyvendinami ankščiau minėti reglamentai. Siūloma nevyriausybines organizacijas įtraukti į visų sričių, susijusių su darnios aplinkos užtikrinimu, svarstymą, viešuosius pirkimus ir konkursinių priemonių planavimą/transporto prieinamumo vertinimą.

1.5. Atliktų tyrimų analizė leidžia daryti išvadą, jog žmonių su negalia mobilumo problemos Lietuvoje iki šiol buvo tyrinėtos minimaliai. Analizė parodė, kad žmonės su negalia į teikiamų paslaugų vertinimą įtraukiami retai, atlikti tyrimai dažniausiai kiekybiniai ir neatskleidžia individualesnės bei išsamesnės transporto paslaugų vartotojų nuomonės. Taip pat transporto prieinamumo tyrimai dažniausiai reprezentuoja fizinę negalią turinčių asmenų padėtį, daug mažiau dėmesio skiriama kitiems negalios tipams, todėl rekomenduoja transporto prieinamumo vertinimą atlikti įtraukiant ir kitas negalios grupes. Rekomenduojame valdžios institucijoms ir privačioms transporto įmonėms bendradarbiauti su tyrimų centrais ir skatinti atlikti daugiau tiriamųjų darbų, vertinančių negalią turinčių žmonių mobilumo galimybes.

1.6. Šalyje nėra mechanizmo, kuriuo būtų galima vertinti žmonių su negalia keliavimo ypatumus viešajame transporte. Viešojo transporto bilietų nuolaidos, taikomos žmonėms su negalia, taip pat taikomos ir senyvo amžiaus asmenims bei šeimoms, studentams ir kt., todėl neaišku kokia žmonių su negalia dalis naudojasi viešuoju transportu. Rekomenduojama, pasitelkiant inovatyvias technologijas, sekti ir vertinti žmonių su negalia mobilumą ir vertinti kompensacijų pakankamumą, t.y. ar esamos kompensacijos yra pakankamos žmonių su negalia mobilumui skatinti.

2. Neįgaliųjų Reikalų departamentui prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos:

2.1. NRD, vykdydamas JT neįgaliųjų teisių konvencijos 9 straipsnio „Prieinamumas“ įgyvendinimo stebėseną, renka duomenis, kurie yra nepakankami transporto prieinamumui šalies mastu įvertinti. Kasmetinėse JT Neįgaliųjų teisių Konvencijos ir jos fakultatyvaus protokolo

stebėsenos ataskaitose skaičiuojamas, pavyzdžiui, žemagrindžių autobusų ir troleibusų kiekis (kadangi žemagrindės transporto priemonės ne visada turi įrangą, kuri yra būtina tyrimo tikslinės grupės patogiam ir saugiam keliavimui, šis skaičius neparodo realaus žmonėms su negalia pritaikyto transporto kiekio). Siekiant pagerinti Konvencijos įgyvendinimo kontrolės mechanizmą, siūloma nusistatyti naujus kriterijus, pagal kuriuos būtų vertinamas transporto prieinamumas ir skaičiuoti kiek procentaliai kiekvienoje savivaldybėje yra šiuos kriterijus atitinkančio transporto (išskiriant skirtingas transporto rūšis ir jų maršrutus).

2.2. Transporto paslaugos yra fragmentuotos tarp skirtingų savivaldybės įstaigų ir nevyriausybinių organizacijų, teikiančių socialinio užimtumo, švietimo, sveikatos ar kitas paslaugas. Kadangi transportas yra naudojamas tik vienos įstaigos paslaugoms vykdyti, dažnai šis transportas naudojamas neefektyviai. Siekiant optimaliau panaudoti transportui skiriamas lėšas, rekomenduojama sujungti resursus ir sistemiškai juos naudoti.

2.3. Siūlome steigti mobilumo krepšelio priemonę – asmenims su negalia, kuriems būtų nustatytas transporto paslaugų poreikis, teikti atitinkamą lėšų sumą, kuri būtų panaudojama nevyriausybinių organizacijų, savivaldybių, pavežėjų, taksi (arba kitoms transporto paslaugoms, kurioms nėra taikomos Transporto Lengvatų įstatyme numatytos lengvatos) paslaugų išlaidoms kompensuoti. Tai leistų tyrimo tikslinei grupei pasirinkti tinkamiausius, geriausiai poreikius atitinkančius paslaugų tiekėjus.

2.4. Viešojo transporto paslaugų prieinamumas taip pat priklauso nuo aptarnavimo kokybės. Dėl to rekomenduojama sukurti transporto sistemos darbuotojų, tiek administracijos, tiek aptarnaujančio personalo, mokymų modulį, kuriame būtų informacija apie skirtingus asmenų su skirtingomis negaliomis poreikius bei specifiskai reikalingus ir tinkamus pagalbos būdus. Šio modulio kūrime ir vėliau mokymo paslaugų teikime, būtina įtraukti asmenis su negalia ir/arba organizacijas, kurios teikia profesionalias konsultacijas šioje srityje. Mokymus organizuoti periodiškai, kad keičiantis darbuotojams transporto įmonėse informacija būtų nuolat atnaujinama.

2.5. Dalis transporto priemonių, kurios buvo perduotos savivaldybėms vykdant 2016-2018 m. investicinį projektą „Specialaus transporto, pritaikyto neįgaliesiems, įsigijimas ir paslaugų teikimas savivaldybių teritorijoje“, nebuvo tinkamai pritaikytos šių paslaugų gavėjams (daugiau informacijos 46 psl.). Siekiant užtikrinti šio transporto tinkamumą, rekomenduojama perkant naujas transporto priemones konsultuotis su skirtingų negalių asmenis atstovaujančiomis organizacijomis bei atlikti oficialią transporto priemonių techninę ekspertizę.

2.6. Vykdamas jau minėtą 2016-2018 m. investicinį projektą, nėra viena transporto priemonė nebuvo perduota asociacijoms, kurios atstovauja žmones su psichosocialine negalia. Fiziškai nematoma, tačiau pasireiškianti per specifinį elgesį šios grupės asmenų negalia jiems sukelia rimtų iššūkių naudojantis viešuoju transportu, dėl to rekomenduojama

apsvarstyti priemones, kuriomis šios organizacijos galėtų būti aprūpintos transporto priemonėmis.

2.7. Atsižvelgiant į tai, kad transporto organizavimo paslauga yra viena pagrindinių sąlygų žmonių su negalia savarankiškam gyvenimui, o socialinių paslaugų tikslas – rekomenduojama sudaryti sąlygas asmeniui (šeimai) ugdyti ar stiprinti gebėjimus ir galimybes savarankiškai spręsti savo socialines problemas, palaikyti socialinius ryšius su visuomene, taip pat padėti įveikti socialinę atskirtį, rekomenduojama pakeisti poįstatyminius teisės aktus (savivaldybių tvarkas) taip, kad transporto organizavimo paslauga būtų be išimties teikiama visiems žmonių su negalia poreikiams, o ne vien socialinių paslaugų ar sveikatos priežiūros paslaugų tenkinimo poreikiams.

2.8. **Savivaldybių apklausa ir 2020 m. socialinių paslaugų planų vertinimas parodė, jog renkami duomenys apie socialinę transporto organizavimo paslaugą yra nepatikimi, renkami skirtingais būdais ir metodais. Ne visose savivaldybėse transporto paslauga išskiriama kaip atskira paslauga, jeigu įstaiga teikia ir kitas socialines paslaugas arba jeigu savivaldybė finansuoja projektą, kurio rėmuose teikiamos ir transporto ar pavežėjimo paslaugos. Skiriasi ir savivaldybių vidinis transporto priemonių (ne viešo susisiekimo) asmenims su negalia monitoringo reglamentavimas bei praktika, pvz. kiek pritaikytų transporto priemonių turi savivaldybės socialiniai partneriai, teikiantys transporto paslaugas, koks jų pritaikymo lygis. Nemažai tyrėjų prašytų duomenų, savivaldybės negalėjo pateikti nurodydamos, kad tokių duomenų neturi.** Tam, kad duomenys apie savivaldybių socialines paslaugas būtų reprezentatyvesni, rekomenduojama parengti konkrečius rodiklius ir rekomendacijas, kaip savivaldybėms rinkti duomenis, susijusius su transporto organizavimo paslauga.

3. Susisiekimo ministerijai:

3.1. **Darnaus transporto prieinamumo sistemos nebuvimas yra viena didžiausių kliūčių. Pritaikytos transporto priemonės bus neefektyvios, jei nebus pritaikyta aplinka nusigauti iki stotelių ir gauti jose reikiamą pagalbą.** Darnaus judumo planų parengimas ir jų įgyvendinimas gali spręsti transporto prieinamumo problemas, tačiau jie privalomi tik didiesiems Lietuvos miestams, o kitiems – rekomendacinio pobūdžio, todėl rekomenduojama privalomumo terminus įtvirtinti apimant didesnę sąrašą miestų.

3.2. **ES fondų investicinių priemonių rezultatų analizė parodė, jog nuo 2015 m. 5-ioms didžiosioms savivaldybėms buvo skirta 4,8 kartų daugiau finansavimo viešojo transporto plėtrai nei regionų savivaldybėms.** Rekomenduojame apsvarstyti priemones, kuriomis būtų remiamos transporto parkų atnaujinimas mažesnėse savivaldybėse, o regionuose, kuriuose gyventojų skaičius nėra pakankamas efektyviai funkcionuojančiam viešajam transportui, siūlome valstybės politiką formuoti taip, jog būtų skatinama paratransporto paslaugų plėtra.

3.3. **2018 m. Europos Parlamento transporto ir turizmo komiteto tyrimas parodė, kad minimalus transporto prieinamumo dažnis gali būti pasiektas pritaikius mažiausiai 1/3 vietinių transporto priemonių žmonių su negalia reikmėms. 2019 m. tik 13 savivaldybių šį rodiklį, t.y.**

buvo pritaikiusios 30 proc. arba daugiau viešojo transporto. Tam, kad visose savivaldybėse būtų sudarytos bent minimalios mobilumo galimybės, rekomenduojame įsteigti naują reikalavimą savivaldybės įstaigoms ir ūkio subjektams pritaikyti bent 1/3 vietinio susisiekimo transporto priemonių pagal ministerijos nustatytą techninę specifikaciją.

3.4. Žmonių su negalia ir riboto judumo asmenų mobilumas gali būti užtikrintas tik tuomet, kai visoje šalyje yra kuriamos vienodos arba panašios transporto prieigos sąlygos. Tam užtikrinti siūlome skatinti nuoseklų technologijų (pvz., Transporto balsas), didinančių viešojo transporto prieinamumą, diegimą visose savivaldybėse. Siekiant sudaryti patogesnes sąlygas naudotis viešuoju transportu, siūlome sudaryti galimybę asmenims su negalia įsigyti metinius transporto bilietus.

3.6. Šiuo metu Lietuvoje yra 9 pirmosios kategorijos autobusų stotys, kurios oficialiai turėtų atitikti Europos reglamento (ES) Nr. 181/2011 dėl keleivių teisių keliaujant miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transportu nuostatas. Tam, kad būtų renkami patikimi duomenys apie šio reglamento taikymą Lietuvoje, rekomenduojama keisti tvarką, pagal kurią iki šiol buvo tikrinamos pirmosios kategorijos autobusų stotys – šios patikros turėtų būti periodiškos ir atitikti minėto reglamento nuostatas. Taip pat siūlome apsvarstyti galimybę išplėsti šio reglamentų nuostatų taikymą antrosios kategorijos stotims.

3.7. Siūlome išleisti oficialią rekomendaciją savivaldybėms kas 2 metus organizuoti viso eksploatuojamo transporto prieinamumo vertinimą, apskaičiuojant turimą transportą (kuris atitinka visus ministerijų nustatytus prieinamumo kriterijus), transporto paslaugoms skiriamą finansavimą ir vidutinišką suteikiamų paslaugų skaičių. Tokia priemonė leistų kaupti realius duomenis apie šalyje esantį transportą ir padėtų efektyviau organizuoti šalies transporto sistemos plėtrą ir tobulinimą.

4. Aplinkos ministerija:

4.1. Kurti standartą, kuriuo remiantis būtų tobulinama autobusų stočių ir miesto stotelių infrastruktūra. Inicijuoti visų stočių ir stotelių inventorizaciją, kurios metu būtų įvertintas eksploatuojamos infrastruktūros prieinamumo lygis. Remiantis atlikta ekspertize, sudaryti rekomendacijas savivaldybių įmonėms ir ūkio subjektams dėl kelių infrastruktūros pritaikymo.

5. Savivaldybėms:

5.1. Įsigant naujas transporto priemones, taip pat gerinant viešojo transporto infrastruktūrą, privalomai konsultuotis su skirtingų negalių asmenis atstovaujančiomis organizacijomis, kad perkamos priemonės būtų maksimaliai tinkamos įvairių negalių asmenims.

5.2. Informavimas apie galimas transporto paslaugas, jų kainas ir būdus taip pat yra labai svarbus veiksnys siekiant sumažinti žmonių su negalia izoliaciją, todėl rekomenduojama savivaldybėms viešinti informaciją apie galimybes jų savivaldybėje naudotis transporto paslaugomis.

5.3. Tuose regionuose, kur pritaikyto viešojo transporto prieinamumas yra mažesnis arba jo visai nėra, plėsti transporto paslaugas, kurios veikia „nuo durų iki durų“ principu, (pvz., taksi ir pavežėjų paslaugas). Taksi paslaugų prieinamumo didinimas galėtų būti vystomas įtvirtinant atitinkamas sutarties nuostatas, sudaromas tarp savivaldybių ir privačių taksi įmonių ar nevyriausybinė organizacijų.

6. Nevyriausybiniams organizacijoms (NVO):

6.1. NVO teikiamos transporto paslaugos turėtų būti tobulinamos bendradarbiaujant skirtingoms nevyriausybiniams organizacijoms, dalinantis informacija apie šių paslaugų poreikį, esant galimybei, organizuojant šią paslaugą tarp skirtingų organizacijų. Šių paslaugų teikimo sąlygos turėtų būti lankstesnės tam, kad atitiktų individualius žmonių su negalia poreikius, dėl to rekomenduojama plėsti paslaugų teikimo laiką ir spektrą vietų, į kurias gali būti transportuojami asmenys su negalia.

7. Atskiriems valstybiniam transporto paslaugų tiekėjams:

7.1. **Akcinei bendrovei „Lietuvos Geležinkeliai“** pritaikyti daugiau geležinkelio maršrutų žmonių su negalia poreikiams; esamą techninę įrangą (bėgančios teksto eilutės traukinyje) išnaudoti negirdinčių keleivių informavimui ne tik apie stoteles, bet ir atsirandančius maršruto pakeitimus; trumpinti laiką, prieš kurį reikia užsisakyti asmeninio asistavimo paslaugą asmeniui su negalia; išplėsti asistavimo paslaugas į kitas geležinkelių stotis.

7.2. **Valstybės įmonei „Lietuvos oro uostai“** rekomenduotina specializuoti teikiamas asistavimo paslaugas pagal asmens negalios pobūdį, t.y. įvesti bazinius gestų kalbos mokymus aptarnaujančiam personalui tam, jog teikiamomis asistavimo paslaugomis galėtų pasinaudoti asmenys su klausos negalia. Taip pat rekomenduojama iš naujo įvertinti, ar oro uostuose taikoma teigiama diskriminacija (asmenų su negalia aptarnavimas prioritetine tvarka) atitinka visų keleivių poreikius ir interesus.

7.3. **Akcinei bendrovei „Smiltynės perkėla“** rekomenduojama kelte iš Klaipėdos į Smiltynę teikti asistavimo paslaugą, kaip ji teikiama autobusų ir traukinių stotyse; pritaikyti Senosios perkėlos infrastruktūrą žmonėms su regos negalia, įrengiant taktilinę vedimo sistemą; biliety pardavimo automatų patobulinti įdiegiant garsinę funkciją, kad galėtų naudotis asmenys su regos negalia; įvertinti, ar dabartinė tvarka, kuria yra išduodami leidimai negalią turintiems keleiviams keliauti nemokamai pasiteisina, turint galvoje, jog didelė dalis šios tikslinės grupės atstovų dažniausiai keliauja su palyda ir/ar specialiai neregistruotu automobiliu; organizuoti gestų kalbos mokymus aptarnaujančiam personalui.

PRIEDAI

Nuostatos	Reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl keliavimo oro transportu	Reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl keliavimo jūrų ir vidaus vandenų transportu	Reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl keliavimo kelių transportu	Reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl keliavimo geležinkeliais
Teisė į nediskriminacines vežimo sąlygas	Vežėjai, kelionių agentai negali atsisakyti rezervuoti, išduoti bilieto ar įlaipinti asmenis būtent dėl negalios arba riboto judumo.			
Prieinamumas ir informacija	Bendradarbiaudami su nevyriausybinėmis organizacijomis, vežėjai ir stotis / terminalus / oro uostus valdančios įstaigos diegia ar taiko nediskriminavimo principu grindžiamas prieigos sąlygas SPTŽ vežti.			
	Keleiviai yra informuojami apie prieigos sąlygas ir reglamentu jiems užtikrinamas teisės. Ši informacija yra pateikiama viešai ir specialiujų poreikių turintiems keleiviams prieinamais būdais.			
Aptarnavimas	Keleiviams be papildomo mokesčio privalo būti teikiama pagalba atvykstant / išvykstant / perlipant į kitą transporto priemonę.			
	Vežėjai ir stotis / terminalus / oro uostus valdančios įstaigos užtikrina, kad darbuotojai būtų mokomi apie neįgaliuosius ir gautų instrukcijas apie pagalbos teikimą.			
	Vežėjai nustato pagalbos kokybės standartus. ⁵³			
Skundai	Keleiviai turi teisę teikti skundą dėl galimo keleivių teisių pažeidimo.			
	Vežėjai nustato arba taiko skundų nagrinėjimo tvarką.			
Sankcijos	Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus reglamento nuostatas, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos.			
Reglamentuose nustatyta	Įgyvendinanti institucija kas 2 metus teikia ataskaitas apie šių reglamentų įgyvendinimą.			Geležinkelio įmonės kasmet

⁵² Infrastruktūra ir transportas turi atitikti Komisijos Reglamentą (ES) Nr. 1300/2014 „Dėl Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenimis techninių sąveikos specifikacijų“.

⁵³ Reglamento (EB) Nr. 1177/2006 9 straipsnis numato, jog ši nuostata oro uostams netaikoma, jei oro uostas aptarnauja mažesnę nei 150 000 keleivių skaičių per metus. Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 13 straipsnio 1 dalis nustato, jog ši nuostata terminalų operatoriams ir vežėjams nėra taikoma, jei per metus atliekama mažiau nei 100 000 keleivių vežimų komerciniais pagrindais.

stebėsenos vykdymo tvarka		kartu su savo metine ataskaita paskelbia ataskaitą dėl teikiamų paslaugų kokybės
Reglamentą įgyvendinanti institucija	Lietuvos transporto saugos administracija	
Reglamentuose nustatyta stebėsenos vykdymo tvarka	Įgyvendinanti institucija kas 2 metus privalo teikti ataskaitas apie šių reglamentų įgyvendinimą	Geležinkelio įmonės kasmet kartu su savo metine ataskaita privalo paskelbti ataskaitą dėl teikiamų paslaugų kokybės

Nr. 1. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų, nustatančių specialių poreikių turinčių žmonių (SPTŽ) teises keliaujant oru, geležinkelių, jūrų ir vidaus vandens maršrutais bei miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transportu, apžvalga.

Savivaldybė	SH	SV	Viso	Savivaldybė	SH	SV	Viso
Akmenės r. sav.		3	3	Palangos m. sav.	3	3	6
Alytaus m. sav.	3	17	20	Panevėžio m. sav.	5	36	41
Alytaus r. sav.	3	1	4	Panevėžio r. sav.	1	10	11
Anykščių r. sav.		6	6	Pasvalio r. sav.	1	5	6
Birštono sav.		2	2	Plungės r. sav.	1	3	4
Biržų r. sav.		8	8	Prienų r. sav.		11	11
Druskininkų sav.	1	8	9	Radviliškio r. sav.		4	4
Elektrėnų sav.		4	4	Raseinių r. sav.	1	4	5
Ignalinos r. sav.	1	1	2	Rietavo sav.		2	2
Jonavos r. sav.		10	10	Rokiškio r. sav.	1	3	4
Joniškio r. sav.	2	2	4	Skuodo r. sav.	1		1
Jurbarko r. sav.		2	2	Šakių r. sav.	2	7	9
Kaišiadorių r. sav.	1	12	13	Šalčininkų r. sav.		5	5
Kalvarijos sav.		1	1	Šiaulių m. sav.	4	15	19
Kauno m. sav.	12	85	97	Šiaulių r. sav.	2	10	12
Kauno r. sav.	9	25	34	Šilalės r. sav.		4	4
Kazlų rūdos sav.	2	6	8	Šilutės r. sav.	2	2	4
Kėdainių r. sav.	3	9	12	Širvintų r. sav.		5	5
Kelmės r. sav.		4	4	Švenčionių r. sav.		3	3
Klaipėdos m. sav.	5	26	31	Tauragės r. sav.	2	13	15
Klaipėdos r. sav.		15	15	Telšių r. sav.	1	7	8
Kretingos r. sav.	1	6	7	Trakų r. sav.	1	2	3
Kupiškio r. sav.		2	2	Ukmergės r. sav.		7	7
Lazdijų r. sav.		3	3	Utenos r. sav.	1	2	3
Marijampolės sav.	8	9	17	Varėnos r. sav.		11	11
Mažeikių r. sav.		10	10	Vilkaviškio r. sav.		6	6
Molėtų r. sav.		2	2	Vilniaus m. sav.	29	109	138
Nenustatyta		1	1	Vilniaus r. sav.	4	20	24
Neringos sav.		1	1	Visagino sav.		2	2
Pagėgių sav.				Zarasų r. sav.	4	2	6
Pakruojo r. sav.	1	6	7				
	VISO „SH“ = 118			VISO „SV“ = 600			IŠ VISO = 718

Nr. 2. Lengvųjų automobilių, registruotų su specialiuoju paskirties kodu „SH“ arba „SV“ skaičius pagal savivaldybes. Šaltinis: „Regitra“, duomenys gauti 2020.12.01.⁵⁴

⁵⁴ „SH“ paskirties kodas žymi neįgaliųjų vežimėliui pritaikytą transporto priemonę – tai M1 klasės transporto priemonės, kurios sukonstruotos arba specialiai pritaikytos tam, kad kelionės metu jose tilptų vienas arba daugiau asmenų, sėdinčių neįgaliųjų vežimėliuose. „SV“ paskirties kodu registruojamas automobilis su rankiniu valdymu – transporto priemonė, kurioje įrengta speciali įranga, leidžianti valdyti automobilį žmonėms su negalia.

Traukinys	Eksploatuojamų traukinių skaičius	Eksploatuojamų vagonų skaičius	Riedmenys pritaikyti neigaliesiems ir ribotos judėsenos asmenų poreikiams	Bendrinė informacija			
				Įrengtas WC keleiviams su neigaliųjų vežimėliais	Turi įrangą keleivių įlaipinimui su neigaliųjų vežimėliais	Turi lytminę informaciją keleiviams	Įrengtos vietos keleiviams su neigaliųjų vežimėliais
PESA 730ML	7	21	+	+	+	+	+
PESA 630M	3	6	+	+	+	+	+
Elektrinis traukinys EJ575	13	36	+	+	+	+	+
Automotrisė	12	12				+	+
PESA 620M							
RA-2	4	10				+	+
ER9M	1	4					
DR1A (AM, AMv)	13	39				+	+
Keleiviniai vagonai	1	16					+
Proc. nuo viso parko			42,6%	42,6%	42,6%	96,3%	98,1%

Nr.3. AB „Lietuvos geležinkeliai“ eksploatuojamų traukinių parkas. Šaltinis: „AB Lietuvos Geležinkeliai“, duomenys gauti 2020.12.08.

Savivaldybės	Savivaldybės valdomų transporto įmonių viešasis transportas			Savivaldybės, kurios transporto paslaugas perka iš privačių vežėjų, viešasis transportas		
	Iš viso	Pritaikytas asmenims su negalia	Iš dalies pritaikytas asmenims su engalia	Iš viso	Pritaikytas asmenims su negalia	Iš dalies pritaikytas asmenims su engalia
Akmenės r.	22	2	0	0	0	0
Alytaus m.	0	0	0	29	29	0
Alytaus r.	0	0	0	21	0	1
Anykščių r.	0	0	0	16	0	2
Birštono	0	0	0	0	0	0
Biržų	26	3	0	0	0	0
Druskininkų	0	0	0	17	10	0
Elektrėnų	19	3	1	0	0	0
Ignalinos r.	18	0	0	0	0	0
Jonavos r.	11	0	11	0	0	0
Jonišio r.	29	0	1	0	0	0
Jurbarko r.	38	0	16	0	0	0
Kaišiadorių r.	20	2	0	0	0	0

Kalvarijos	0	0	0	6	0	0
Kauno m.	431	383	48	0	0	0
Kauno r.	0	0	0	79	50	0
Kazlų Rūdos	0	0	0	9	0	0
Kėdainių r.	25	0	0	0	0	0
Kelmės r.	47	15	0	0	0	0
Klaipėdos m.	225	83	142	0	0	0
Klaipėdos r.	0	0	0	32	6	0
Kretingos r.	36	0	23	8	0	0
Kupiškio r.	13	0	0	0	0	0
Lazdijų r.	0	0	0	18	0	0
Marijampolės	31	8	0	2	0	2
Mažeikių r.	63	22	4	0	0	0
Molėtų r.	25	0	0	0	0	0
Neringos	0	0	0	7	0	7
Pagėgių	0	0	0	6	0	6
Pakruojo r.	17	0	1	0	0	0
Palangos m.	0	0	0	8	8	0
Panevėžio m.	65	39	26	0	0	0
Panevėžio r.	0	0	0	62	2	0
Pasvalio r.	33	0	0	0	0	0
Plungės r.	44	0	0	0	0	0
Prienų r.	0	0	0	10	0	0
Radviliškio r.	0	0	0	17	3	14
Raseinių r.	34	0	0	0	0	0
Rietavo	0	0	0	4	0	0
Rokiškio r.	43	0	0	0	0	0
Šakių r.	23	0	0	0	0	0
Šalčininkų r.	62	0	4	0	0	0
Šiaulių m.	104	97	0	0	0	0
Šiaulių r.	19	3	0	0	0	0
Šilalės r.	39	0	0	0	0	0
Šilutės r.	34	1	2	0	0	0
Širvintų r.	0	0	0	16	0	0
Skuodo r.	21	0	2	0	0	0
Švenčionių r.	0	0	0	16	0	2
Tauragės r.	15	0	15	0	0	0
Telšių r.	28	10	0	0	0	0
Trakų r.	30	2	0	0	0	0
Ukmergės r.	30	0	12	0	0	0
Utenos r.	27	2	2	0	0	0
Varėnos r.	18	0	0	0	0	0
Vilkaviškio r.	0	0	0	21	1	24
Vilniaus m.	681	206	243	96	96	0
Vilniaus r.	60	0	6	33	0	11
Visagino m.	0	0	0	4	0	4
Zarasų r.	25	0	1	0	0	0
IŠ VISO:	2531	881		574	285	

Nr. 4. Pritaikyto viešojo transporto kiekis pagal savivaldybes. Šaltinis: Valstybinio audito ataskaita Nr. VAE-9 „Asmenų su negalia integracija“, 2020 09 07.⁵⁵

⁵⁵ Tyrime naudojami transporto pritaikymo kriterijai: žemagrindis, įrengta rampa, bent viena pritaikyta vieta su saugos diržais, perspėjamieji mygtukai išorėje ir viduje, garsinės ir vaizdinės keleivių informavimo priemonės.