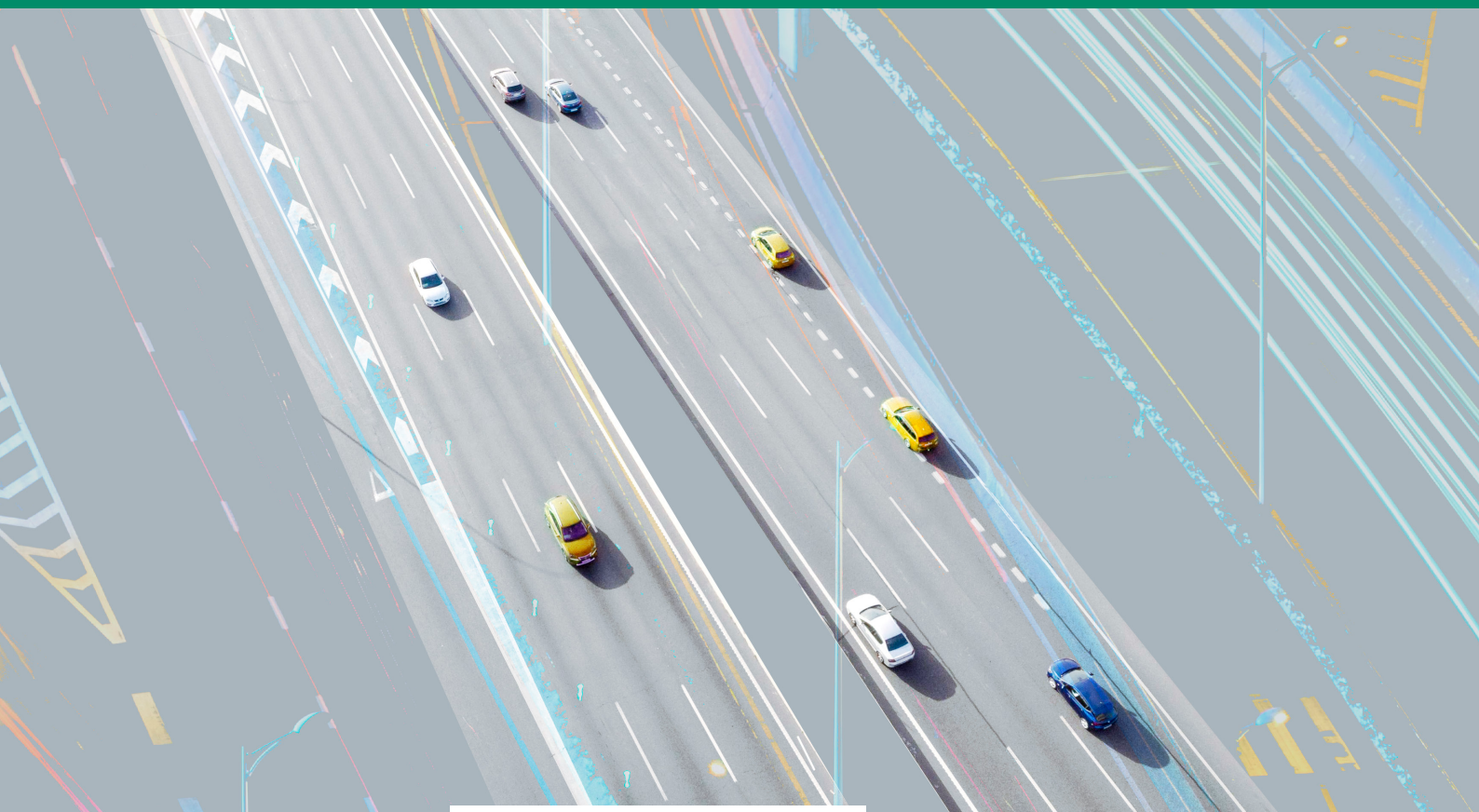




SOCIALINIŲ INOVACIJŲ MOBILUMO SRITYJE GALIMYBIŲ STUDIJA

Vilnius, 2025



Elektroninis leidinys

Bibliografinė informacija pateikiama Lietuvos integralios bibliotekų informacinės sistemos (LIBIS) portale ibiblioteka.lt.

ISBN 978-609-95905-5-4

© Lietuvos mokslo taryba

Šis kūrinys licencijuojamas remiantis CC BY 4.0 ([CC](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) [BY](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) 4.0).

TURINYS

Trumpoji santrauka	4
Įvadas	5
1. Socialinių inovacijų mobilumo srityje situacijos analizė Lietuvoje	7
1.1. Teritorinė diferenciacija ir mobilumo poreikiai Lietuvoje	7
1.2. Socialinės inovacijos mobilumo srityje: konceptualus pagrindimas ir pavyzdžiai	11
1.3. Strateginės ir teisinės aplinkos analizė	16
1.4. Mokslinis problemos ištyrimas	21
1.5. Pagrindiniai suinteresuotieji subjektai ir jų bendradarbiavimas	24
2. Socialinių inovacijų mobilumo srityje situacijos Lietuvoje stiprybės, silpnybės, galimybės ir grėsmės	30
3. Turimo potencialo analizė	36
3.1. Mokslinio potencialo vertinimas	36
3.2. Viešojo sektoriaus potencialo vertinimas	41
3.3. Privataus ir nevyriausybinių sektorių dalyvavimo galimybės	42
4. Paskirtinės mokslinių tyrimų programos kūrimo ir įgyvendinimo gairės.....	45
4.1. Galimos priemonės, projektų tipai, paraiškų teikimo kvietimai ir programos valdymas	45
4.2. Finansavimo poreikiai ir tipinė projekto biudžeto struktūra	48
4.3. Potencialios naudos ir vertės.....	49
Išvados	51
Cituotų šaltinių sąrašas	54
1 priedas. Dokumentai, reglamentuojantys socialinių inovacijų taikymą mobilumo srityje	59

Lentelių sąrašas

1 lentelė. Socialinės iniciatyvos „Socialinis taksi“ įgyvendinamos veiklos Lietuvos savivaldybėse (šaltinis https://socialinistaksi.lt/projektai)	26
2 lentelė. Stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių analizė Lietuvos kontekste	30
3 lentelė. Apgintų disertacijų, susijusių su transporto ir mobilumo tyrimais, skaičius pagal institucijas ir mokslo kryptis (mokslo kryptys: transporto inžinerija, sociologija, ekonomika)	37
4 lentelė. Rekomenduojamas kvietimų ir projektų įgyvendinimo grafikas	48

Paveikslų sąrašas

1 pav. Gyventojų skaičius seniūnijose ir miestuose 2024 m.	8
2 pav. Rajoninių ir vietinių kelių tankumas Lietuvoje 2024 m.	9
3 pav. Darbingo amžiaus gyventojų skaičiaus santykis su bedarbių skaičiumi 2024 m.	10
4 pav. Mokslinių publikacijų, kuriose vartojami socialinių inovacijų ir mobilumo terminai, dinamika, SCOPUS duomenimis	23
5 pav. Lietuvos autorių mokslinių publikacijų, kuriose nurodomi socialinių inovacijų, socialinės antreprenerystės ar socialinio verslo raktažodžiai, dinamika, SCOPUS duomenimis	24

Trumpoji santrauka

- Lietuvoje ryški teritorinės diferenciacijos problema ir juntamas didelis mobilumo inovacijų poreikis.
- Iššūkiams spręsti nepakanka technologinių inovacijų – būtina įtraukti socialines inovacijas.
- Socialinės inovacijos, stiprindamos socialinį teisingumą ir tvarumą, reikšmingai papildo inovacijų ekosistemą.
- Europos Sąjungoje ir Lietuvoje yra palanki strateginė ir teisinė aplinka skatinti ir plėtoti socialines inovacijas mobilumo srityje.
- Pasauliniu mastu formuojasi tarpdisciplininių socialinių inovacijų mobilumo srityje tyrimų tradicija.
- Lietuvoje šios srities tyrimų trūksta.
- Lietuva turi tinkamų tarpsektorinio bendradarbiavimo praktikų ir gerosios patirties pavyzdžių, patvirtinančių veiklos įgyvendinamumą.
- Keturių sektorių – akademinio, viešojo, privataus ir nevyriausybinių – suinteresuotosios šalys yra pasirengusios dalyvauti.
- Lietuvoje yra tvirtas pagrindas plėtoti socialines inovacijas mobilumo srityje, remiantis tarpdisciplinine mokslinė baze ir aktyviu bendradarbiavimu.
- Lietuvos viešasis sektorius turi potencialo bendrai kurti ir diegti inovatyvius sprendimus mobilumo srityje.
- Privatus ir nevyriausybinius sektorius taip pat turi galimybių prisidėti prie socialinių inovacijų kūrimo ir plėtos.
- Šiuos poreikius geriausiai atlieptų paskirtinė mokslinių tyrimų programa.
- Programa turėtų ne tik reikšmingą mokslinę vertę, bet ir praktinę naudą, kryptingai prisidedama prie nacionalinių strateginių tikslų, tokių kaip socialinė įtrauktis, tvarus judumas ir regioninė sanglauda, įgyvendinimo.

Rekomenduojama kurti paskirtinę mokslinių tyrimų programą, skirtą socialinėms inovacijoms mobilumo srityje Lietuvoje.

Įvadas

Regionų socialinės atskirties mažinimas, visiems gyventojams užtikrinant vienodas galimybes įgyti išsilavinimą, gauti sveikatos priežiūros ir kitas paslaugas, dalyvauti darbo rinkoje ir visuomeninėje veikloje, yra esminis socialinės sanglaudos veiksnys Lietuvoje. Šiuo požiūriu mobilumo ir susisiekimo infrastruktūra atlieka itin svarbų vaidmenį. Vis dėlto dabartiniai iššūkiai – ribotos transporto paslaugos, jų nepritaikymas socialiai pažeidžiamoms grupėms bei moksliniais tyrimais ir socialinėmis inovacijomis grįstų sprendimų trūkumas mobilumo srityje – stabdo tvarų regionų vystymąsi. Atsižvelgiant į socialinių inovacijų taikymo sėkmės pavyzdžius Europoje ir aštrėjančią regionų atskirties problemą Lietuvoje, svarbu stiprinti mokslinius tyrimus, eksperimentinę plėtrą ir inovacijas, įvertinti naujų mokslo žinių ir intelektinių produktų poreikį bei skatinti mokslo ir kitų sektorių bendradarbiavimą sprendžiant Lietuvos valstybei ir visuomenei aktualią problemą.

Problemos apibrėžtis: socialinių inovacijų taikymas mažinant socialinę atskirtį ir užtikrinant įtraukų bei tvarų mobilumą Lietuvos regionuose.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, kartu su Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija 2024 m. kovo 28 d. Lietuvos mokslo tarybai pateikė motyvacinį laišką „Dėl socialinės inovacijos mobilumo srityje paskirtinės programos inicijavimo“ (Nr. 2-1155). Laiške prašoma įvertinti paskirtinės mokslinių tyrimų programos poreikį. Remdamasi Lietuvos mokslo tarybos paskirtinių programų rengimo ir įgyvendinimo tvarkos aprašu (patvirtintu Lietuvos mokslo tarybos pirmininko 2023 m. liepos 20 d. įsakymu Nr. V-405), Lietuvos mokslo taryba inicijavo galimybių studijos parengimą.

Galimybių studijos tikslas – įvertinti paskirtinės programos poreikį siekiant stiprinti socialinių inovacijų mobilumo srityje mokslinius tyrimus Lietuvoje.

Galimybių studijos uždaviniai:

- 1) atlikti socialinių inovacijų taikymo mobilumo srityje situacijos Lietuvoje analizę, apimančią teisinį reglamentavimą, atitinkamus mokslinius tyrimus, esamą suinteresuotųjų šalių bendradarbiavimą ir susiformavusias praktikas;
- 2) įvertinti Lietuvoje egzistuojančias prielaidas spręsti identifikuotą problemą, analizuojant mokslinį potencialą bei viešojo, privataus ir nevyriausybinių sektorių bendradarbiavimo galimybes;
- 3) įvertinti paskirtinės programos įgyvendinimo potencialą ir pasiūlyti tokios programos priemones bei numatyti sąlygas;
- 4) suformuluoti rekomendaciją dėl paskirtinės programos rengimo.

Problemos aktualumas šalies mastu

Regioninė atskirtis, ypač susijusi su transporto paslaugų pasiekiamumu, yra viena pagrindinių socialinių ir ekonominių problemų daugelyje šalių. Regionų vietovių gyventojams gali būti sunku pasinaudoti pagrindinėmis mobilumo paslaugomis dėl ribotų viešojo transporto galimybių, didelių kelionės sąnaudų ar infrastruktūros trūkumų. Tai gilina socialinę ir ekonominę atskirtį, o atokiose vietovėse gyvenantys asmenys patiria sunkumų norėdami pasiekti darbą, švietimo įstaigas, gauti sveikatos priežiūros ir kitas svarbias paslaugas, kurios teikiamos miestuose ar rajonų centruose (European Commission, 2025; United Nations, 2015). Taikant socialines inovacijas mobilumo srityje galima rasti naujus sprendimus, kurie būtų tinkami mažinant regioninę atskirtį. Pavyzdžiui, vadinamosios atvirojo kodo transporto paslaugos, bendruomeniniai transporto modeliai arba inovatyvūs mobilumo sprendimai, kaip automobilių dalijimasis (angl. *car-sharing*) ir kelionių pasidalijimas (angl. *ride-sharing*), gali sudaryti galimybes užtikrinti tvarią ir prieinamą transporto infrastruktūrą tiems žmonėms, kurie gyvena toliau nuo didžiųjų miestų centrų (Barton & Grant, 2006;

World Bank, 2020). Tokios socialinės inovacijos ne tik mažina regioninę atskirtį, bet ir prisideda prie tvaraus mobilumo plėtros, kadangi dažnai naudojamos ekologiškos transporto priemonės (elektriniai automobiliai, dalijimosi paslaugos, bendruomeninės iniciatyvos). Tai padeda ne tik užtikrinti geresnį susisiekimą, bet ir mažinti CO₂ emisijas bei prisidėti prie aplinkos apsaugos (McLeod et al., 2019).

Tarptautiniai prioritetai

Tarptautiniu mastu daugelis organizacijų ir šalių jau pripažįsta socialinių inovacijų svarbą mažinant regioninę atskirtį ir siekiant užtikrinti tvarų susisiekimą. Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija (EBPO) ragina politikos formuotojus stiprinti socialinių inovacijų diegimo procesą šalyse įgyvendinant įvairias iniciatyvas. Europos Sąjunga (ES) skiria daug dėmesio regioninės atskirties mažinimui per įvairius finansinius ir politinius mechanizmus. Pavyzdžiui, Europos regioninės plėtros fondas (ERPF) remia projektus, kuriais gerinamas mobilumo paslaugų pasiekiamumas ir kokybė atokiuose regionuose (European Commission, 2025). Pasaulinės organizacijos, tokios kaip Jungtinės Tautos (JT) ir Pasaulio bankas, taip pat atkreipia dėmesį į būtinybę mažinti regioninę atskirtį. JT darnaus vystymosi tikslas Nr. 11 „Padaryti miestus ir gyvenvietes tvarius, saugius, įtraukius ir atsparius“ akcentuoja būtinybę užtikrinti gerą susisiekimą tiek miesto, tiek kaimo teritorijose. Taip pat JT remia įvairius projektus, kurie apima integruotus transporto sprendimus ir naujoviškas technologijas, mažinančias atskirtį tarp regionų ir užtikrinančias tvarų mobilumą (United Nations, 2015; World Bank, 2020). Socialinės inovacijos mobilumo srityje turi didelį potencialą mažinti regioninę atskirtį, užtikrinti tvarų ir prieinamą transportą nutolusiuose regionuose. Pasaulio praktikose socialinės inovacijos remiasi bendruomenių dalyvavimu ir pažangiomis technologijomis, kurios gali tapti raktu į tvarų ir įtraukiantį mobilumą mažinant regioninę atskirtį Lietuvoje.

Galimybių studiją parengusių ekspertų grupė

- Audronė Telešienė – ekspertų komisijos pirmininkė; Kauno technologijos universiteto Socialinių, humanitarinių mokslų ir menų fakulteto profesorė, Duomenų analizės ir archyvavimo centro vadovė;
- Jolanta Dvarionienė – Kauno technologijos universiteto Aplinkos inžinerijos instituto profesorė, Tarpdisciplininio tvarumo mokslinių tyrimų centro vadovė;
- Boguslavas Gruževskis – Lietuvos socialinių mokslų centro direktorius;
- Vita Juknevičienė – Lietuvos mokslo tarybos Mokslo ir inovacijų patarėja, vykdanči funkcijas Vidaus reikalų ministerijoje;
- Marius Pakėnas – Susisiekimo ministerijos patarėjas transporto rinkos reguliavimo klausimais;
- Ernesta Platūkytė – Lietuvos mokslo tarybos Mokslo ir inovacijų patarėja, vykdanči funkcijas Socialinės apsaugos ir darbo ministerijoje;
- Romas Prakapas – Mykolo Romerio universiteto Edukologijos ir socialinio darbo instituto profesorius;
- Eglė Radišauskienė – Ekonomikos ir inovacijų ministerijos kanclerė;
- Rita Remeikienė – Lietuvos mokslo tarybos Mokslo ir inovacijų patarėja, vykdanči funkcijas Susisiekimo ministerijoje;
- Eduardas Spiriajevas – Klaipėdos universiteto Socialinių ir humanitarinių mokslų fakulteto docentas, Socialinės geografijos ir turizmo katedros vedėjas.

Informacija dėl galimybių studijos citavimo

Telešienė, A., Dvarionienė, J., Gruževskis, B., Juknevičienė, V., Pakėnas, M., Platūkytė, E., Prakapas, R., Radišauskienė, E., Remeikienė, R., ir Spiriajevas, E. (2025). Socialinių inovacijų mobilumo srityje galimybių studija (63 p.). Lietuvos mokslo taryba.

1. Socialinių inovacijų mobilumo srityje situacijos analizė Lietuvoje

Pirmame galimybių studijos skyriuje pristatomas socialinių inovacijų mobilumo srityje konceptualus pagrindimas ir pavyzdžiai, kurie padeda suprasti šių inovacijų taikymo principus. Taip pat pateikiama aktualių teisės aktų ir strateginių dokumentų analizė, atskleidžianti politinį ir institucinį kontekstą. Nagrinėjamas problemos mokslinis ištirtumas ir aptariamas tyrimų rezultatų taikymas Lietuvoje. Galiausiai skyriuje išskiriami pagrindiniai suinteresuotieji subjektai ir apžvelgiamos jų bendradarbiavimo formos, būtinos siekiant sėkmingo socialinių inovacijų įgyvendinimo mobilumo srityje.

1.1. Teritorinė diferenciacija ir mobilumo poreikiai Lietuvoje

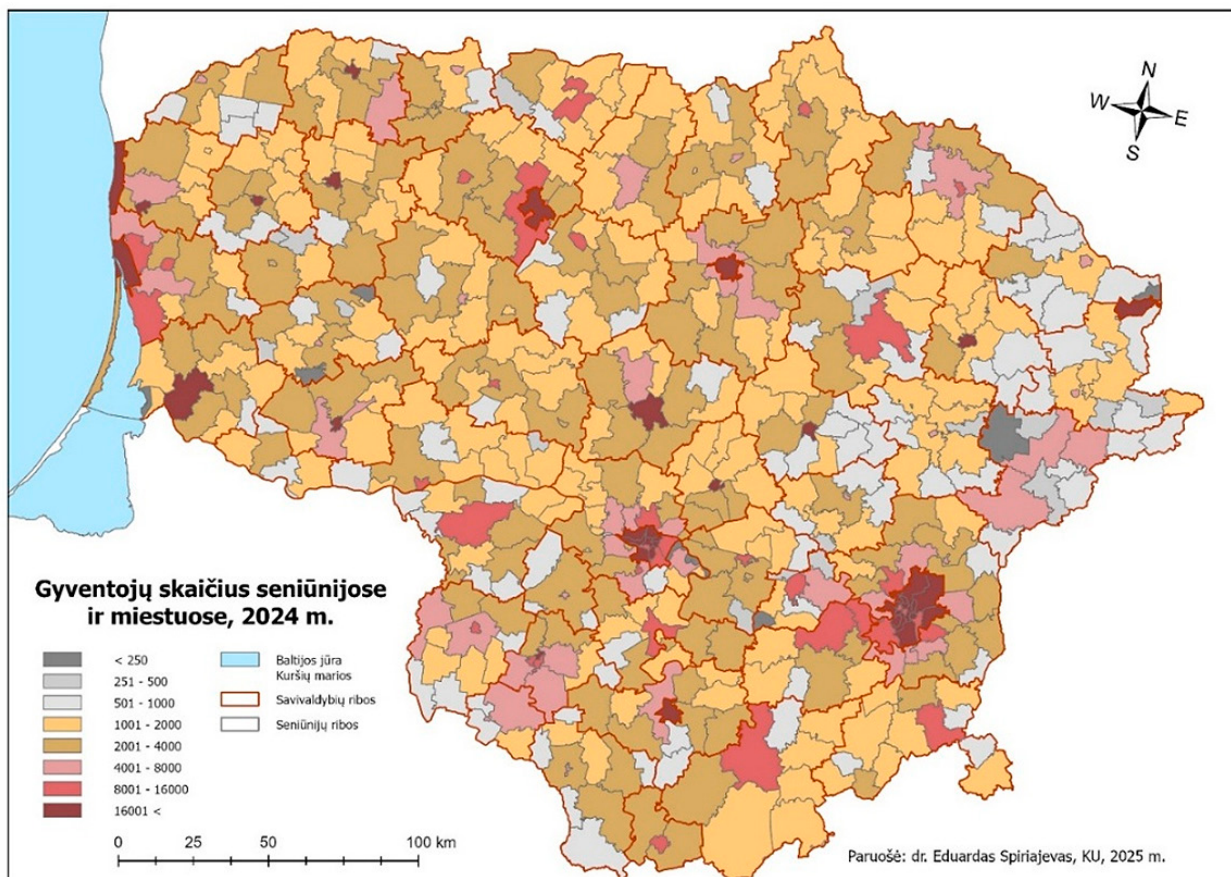
Visuomenės raida su teritorija, kurioje ji vystosi, susijusi abipusiais ryšiais. Kintanti visuomenė keičia gyventojų ir verslų pasiskirstymą šalyje, žemės naudojimo ypatumus ir kraštovaizdžio struktūras. Kuo šie pokyčiai kardinalesni, tuo didesnės ir staigesnės teritorinės visuomenės transformacijos ir jų socioekonominės, kultūrinės, politinės ir ekologinės pasekmės. Kiekvienas technologinis, socialinis ar kultūrinis pokytis, kiekvienas vyriausybės sprendimas turi teritorines pasekmes. Teritorija savo ruožtu taip pat daro įtaką visuomenės raidai ir viešajam valdymui, todėl kiekviename regione visuomenės kaita vyksta skirtingai, net jei ją nulemia tos pačios priežastys. Socialinės, ekonominės ir politinės pokyčių pasekmės įvairiuose regionuose taip pat skiriasi. Kiekvienas technologinis, kultūrinis ir socialinis pokytis turi savo erdvines pasekmes, bet teritorinės viešojo valdymo struktūros kinta lėčiau nei ekonominiai ir socialiniai procesai, nulemiantys šias struktūras. Tai reiškia, kad fizinė infrastruktūra ir jos valdymo mechanizmai veikia kaip tam tikras pokyčių veiksnys, kurio įtaka labai priklauso nuo atskiros vietos specifikos.

Socialinės inovacijos svarbios visuomenės socialinei raidai, atskirų socialinių grupių gyvenimo kokybei, socialinio verslo ekosistemoms, kasdieniam gyventojų mobilumui (judumui¹). Lietuvoje (ypač nuo 2015 m.) socialinės inovacijos vis dažniau tampa neatsiejama viešųjų įstaigų, nevyriausybinių organizacijų, privataus verslo modelių ir savivaldos sprendimų dalimi.

Socialinių inovacijų taikymas orientuotas į socialinių, ekonominių, aplinkosauginių ir institucinių problemų sprendimą, siekiant skatinti visuomenės transformaciją. Ypatingas dėmesys skiriamas nutolusiose vietovėse gyvenantiems žmonėms, patiriantiems socialinę, kultūrinę, ekonominę, teritorinio pasiekiamumo ar skaitmeninę atskirtį. Atokių teritorijų ir pačių savivaldybių centrų pasiekiamumas kasdienio gyventojų mobilumo požiūriu kelia nemažai iššūkių. Vietos gyventojai susiduria su retai kursuojančiu viešuoju transportu, o dėl mažo keleivių srauto keleivių vežimo paslaugos dažnai tampa ekonomiškai neefektyvios. Didelė dalis nutolusiose ir periferinėse vietovėse gyvenančių darbingo amžiaus gyventojų kasdieniam mobilumui naudoja asmeninius automobilius, tarpusavyje kooperuojasi. Mažiau tokių galimybių turi socialiai pažeidžiamos gyventojų grupės: ilgalaikiai bedarbiai, vyresni, vieniši, ligoti asmenys, šeimos, netekusios maitintojo, ir kiti socialinę atskirtį dėl darbo, sveikatos praradimų ar kitų aplinkybių patiriantys gyventojai. Tokias atskirties problemas veiksmingai galima spręsti taikant socialines inovacijas kasdienio gyventojų mobilumo srityje. Lietuvos regioninės politikos baltojoje knygoje (Nacionalinė regioninės plėtros taryba, 2017) numatyta, kad gyventojai turėtų pasiekti artimiausią švietimo ar sveikatos priežiūros įstaigą per ne ilgesnį nei 30 minučių kelionės laiką nuo savo nuolatinės gyvenamosios vietos, o darbo vietą – per ne daugiau kaip 60 minučių.

¹ Šioje galimybių studijoje terminą „mobilumas“ suprantame kaip asmens galėjimą laisvai judėti iš vienos vietos į kitą (Terminų bankas, n. d., b), pvz., dėl darbo, mokymosi, laisvalaikio, siekiant pasinaudoti sveikatos priežiūros ar kitomis paslaugomis ir pan. Suprasdami terminų „mobilumas“ ir „judumas“ panašumus ir skirtumus (Dambrauskaitė, 2022), šioje galimybių studijoje daugiausia vartojame „mobilumo“ terminą, kuris yra platesnis, priklausomai nuo konteksto sinonimiškai vartodami ir „judumo“ terminą (Terminų bankas, n. d., a).

Per visą Lietuvos nepriklausomybės laikmetį nuolatos kito šalies gyventojų skaičius, jų pasiskirstymas, tankumas ir koncentracija. 2025 m. sausio 1 d. Lietuvoje gyveno 2 897 430 gyventojų (1995 m. – 3 629 000, 2005 m. – 3 323 000, 2015 m. – 2 905 000) (Valstybės duomenų agentūra, 2025). Didžiausia gyventojų koncentracija yra Vilniaus mieste ir rajone, Kauno mieste ir rajone, Klaipėdos mieste ir rajone, Šiauliuose, Panevėžyje, Alytuje, Marijampolėje (žr. 1 pav.).



1 pav. Gyventojų skaičius seniūnijose ir miestuose 2024 m.
(Gyventojų ir būstų surašymas, 2021, 2025)

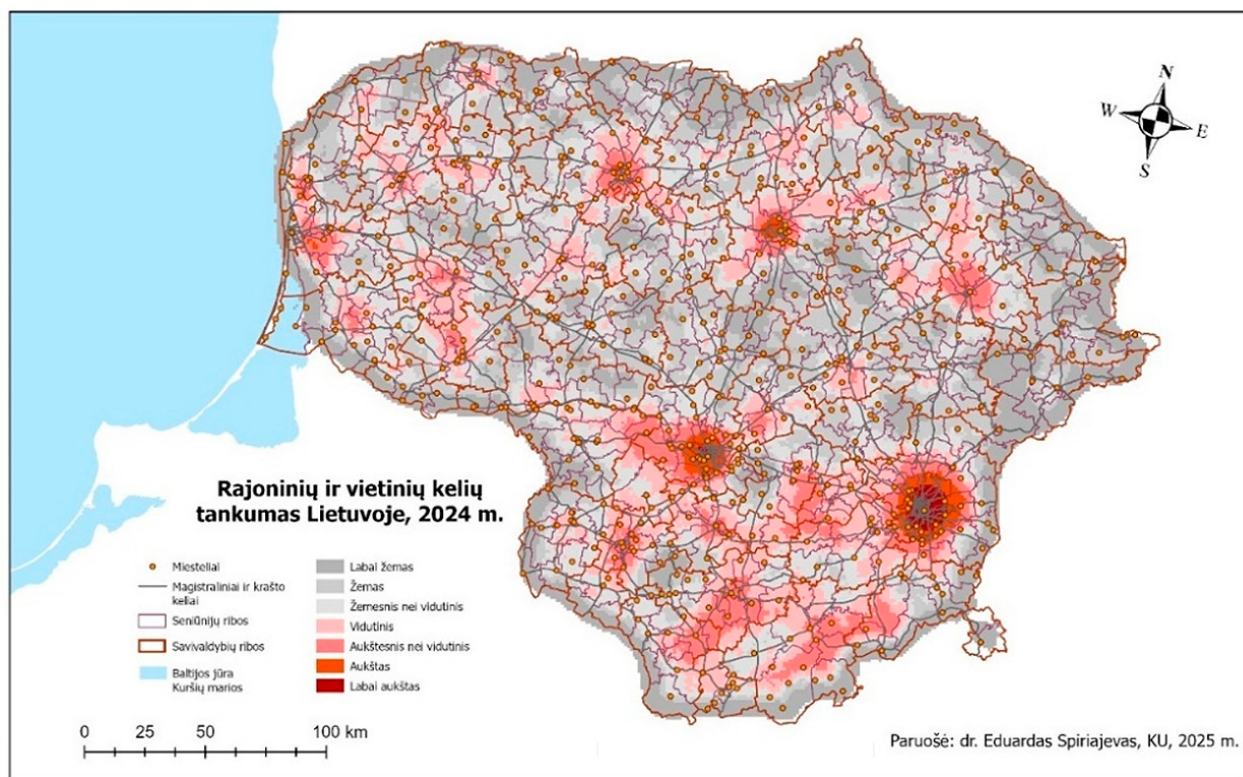
Pastaruosius keletą dešimtmečių vykęs gyventojų mažėjimo procesas (depopuliacija) labiausiai paveikė nuo didžiųjų miestų nutolusias savivaldybes, kaip antai: Skuodo, Telšių, Kelmės, Radviliškio, Jurbarko, Rokiškio, Zarasų, Varėnos ir kt. Pavyzdžiui, nuo 1991 iki 2024 m. vien Telšių rajone gyventojų skaičius sumažėjo 29 proc. Gyventojų skaičiaus pasiskirstymas seniūnijose ir miestuose parodo jų pasiskirstymo teritorinę diferenciaciją: mažiausiai gyventojų gyvena Rytų Lietuvoje, ypač Zarasų, Ignalinos, Švenčionių, Ukmergės rajonuose. Itin mažas gyventojų skaičius ir tankumas Skuodo, Akmenės, Joniškio, Plungės, Šakių, Vilkaviškio, Lazdijų, Alytaus, Šalčininkų, Širvintų, Radviliškio rajonų seniūnijose (gyventojų tankumas daugiau nei 2 kartus mažesnis už Lietuvos gyventojų tankumą – 44,2 gyv. 1 km²). Dėl mažo gyventojų skaičiaus seniūnijose būdingas ir mažesnis darbo jėgos mobilumas. Gyventojų skaičiaus mažėjimas, ypač kaimiškiosiose savivaldybėse, sąlygojo gyventojų tankumo ir koncentracijos pokyčius, kurie paveikė kasdienio žmonių mobilumo įpročius ir mobilumo priemones.

Pastaraisiais dešimtmečiais vykę pokyčiai paskatino didėjančią visuomenės metropolizacijos laipsnį, kai vis didesnė gyventojų, verslų ir socialinių paslaugų dalis telkėsi didmiesčiuose, o periferinės vietovės buvo linkusios mažėti. Tai pasaulinio lygio procesai, jie vyksta Amerikoje, Azijoje ir Europoje bei turi didelę įtaką pokyčiams Lietuvos regionuose. Mokslininkų teigimu, ekonominė ir socialinė plėtra dažniausiai vyksta trijuose didžiuosiuose Lietuvos miestuose ir aplinkinėse savivaldybėse: „Šios teritorijos sudaro branduolius su atraminėmis kvazi periferijomis, kurios, kaip ir Vilniaus pavyzdyje, yra ne tik aplinkinė savivaldybė, bet ir

tolimesnės. Kituose rajonuose nuolat mažėja bendras gyventojų skaičius, mažėja ekonominis aktyvumas bei socialinių paslaugų prieinamumas. Mažiausiai matoma socialinė raida yra Lietuvos pasienio savivaldybėse...” (Gruževskis & Šabanovas, 2017).

2023–2024 m. šios tendencijos tęsėsi, nors vis didesnę įtaką turi ir naujos, galima sakyti, priešingos tendencijos. Pasikeitusios technologinės (informacinės technologijos, ryšių ir kt. atstumo įtaką (svarbą) keičiančios (mažinančios) priemonės), ekonominės (globalios prekybos problemos, globalizacijos regionalizavimo tendencija), socialinės (pandemijos apribojimai gyvenant didesnio žmonių susitelkimo vietose), klimato (mažesnės galimybės prisitaikyti prie klimato pokyčių didesnės aglomeracijos sąlygomis) ir kultūrinės (ekologinės gyvensenos prioritetai) sąlygos sudaro prielaidas kitokiems erdvinės raidos scenarijams Lietuvoje (demetropolizacijos procesai), tai akivaizdžiai demonstruoja sėkminga gamybinių veiklų plėtra vidutinio dydžio miestuose. Be specialių tyrimų šiuo metu neįmanoma prognozuoti, kokios vietos ir regionai bus laimėtojai ir kas tai nulems ilgalaikėje perspektyvoje.

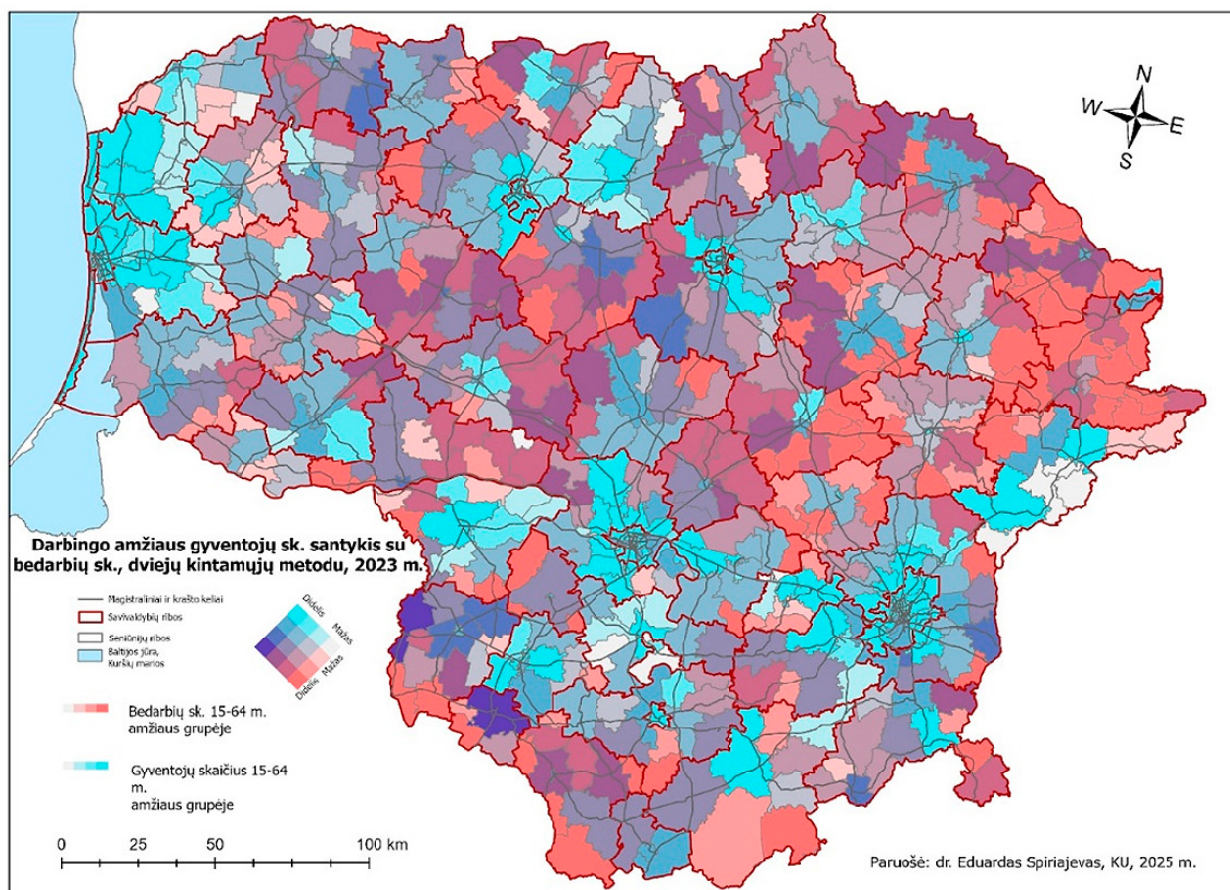
Gyventojų mobilumą įgalina ir apriboja Lietuvoje suformuotas vietinių (asfalto ir žvyro dangą) ir rajoninių kelių tinklas, kuris itin svarbus kasdieniam gyventojų mobilumui (žr. 2 pav.). Kelių tankumo žemėlapyje vaizduojamas kelių tinklo erdvinis tankumas pagal kelių infrastruktūros išvystymą. Labai aukšto, aukšto ir aukštesnio nei vidutinio kelių tankumo arealuose vyksta intensyvus gyventojų mobilumas – tai būdinga Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos didmiesčių ir jų priemiesčių teritorijoms, Šiaulių, Panevėžio, Utenos, Marijampolės, Alytaus, Tauragės ir Telšių miestams bei jų gretutinėms teritorijoms. Aukštas ir aukštesnis nei vidutinis kelių tankumas būdingas Trakų, Prienų, Lazdijų, Šilalės, Plungės, Telšių, Kelmės, Šilutės, Ukmergės rajonams, Birštono savivaldybei, kur tradiciškai buvo suformuotas tankesnis kelių tinklas, tačiau šios teritorijos pasižymi mažesniu gyventojų skaičiumi ir mažesniu jų tankumu. Trakų rajonas pagal vykstančius urbanizacijos procesus patenka į Vilniaus priemiesčių arealą. Žemas kelių tankumas būdingas Vidurio Lietuvai, Šiaurės Lietuvos savivaldybėms, Rytų Lietuvos Zarasų, Švenčionių rajonams, taip pat Kėdainių, Radviliškio, Raseinių, Jurbarko, Skuodo, Kretingos, Šiaulių rajonams, Pagėgių savivaldybei. Pasiekiamumo periferiškumas būdingas šių savivaldybių kaimiškoms seniūnijoms, kurios nutolusios nuo savivaldybių centrų (miestų).



2 pav. Rajoninių ir vietinių kelių tankumas Lietuvoje 2024 m. (Statybos sektoriaus vystymo agentūra, 2025)

Tankiausiai apgyvendintos teritorijos Lietuvoje – Vilniaus, Kauno, Klaipėdos didmiesčiai bei Šiaulių ir Panevėžio miestai. Didesnis gyventojų tankumas šiuose miestuose ir jų priemiesčiuose sutampa su didesniu kelių tankumu. Čia formuojasi veiksmingi mobilumo centrai. Kartu matome, kad mažo gyventojų skaičiaus seniūnijose (ypač Rytų Lietuvoje) kelių tinklas yra mažesnio tankumo, todėl galime kalbėti apie teritorinę atskirtį ir jos sąlygotas pasiekiamumo problemas. Tokiose teritorijose net ir turint transporto priemonę pasiekti paslaugų objektus ar darbo vietas užtrunka daugiau laiko.

Dėl gyventojų tankumo ir koncentracijos pokyčių bei netolygaus kelių tinklo šalyje susiformuoja sudėtingos regioninės atskirties formos, kurias lemia ir fizinis atstumas bei infrastruktūros trūkumas. Susidarė skirtingos galimybės gyventojams dalyvauti darbo rinkoje, naudotis viešosiomis paslaugomis ar palaikyti socialinius ryšius. Tokiomis sąlygomis mobilumas tampa ne pasirinkimo, o prieinamumo problema, esama sistema dažnai nepajėgi atliepti gyventojų, kurie gyvena mažesnio socialinio ir infrastruktūros tankumo teritorijose, poreikių. Tokia kelių tankumo, socialinės infrastruktūros ir retai apgyventų teritorijų diferenciacija rizikingai gilina socialinę ir ekonominę nelygybę tarp regionų ir pačių regionų viduje bei reikalauja inovatyvių, socialiai orientuotų sprendimų, kurie užtikrintų ne tik fizinį pasiekiamumą, bet ir socialinį teisingumą. Darbingo amžiaus gyventojų ir bedarbių santykio žemėlapis (žr. 3 pav.) rodo, jog teritorijose, kur mažai gyventojų ir menkas kelių tankis, matomas nepalankus bedarbių ir darbingo amžiaus gyventojų santykis, – tai ypač būdinga Pietų ir Rytų Lietuvoje.



3 pav. Darbingo amžiaus gyventojų skaičiaus santykis su bedarbių skaičiumi 2024 m. (Gyventojų ir būstų surašymas, 2021, 2025)

3 paveiksle pateikiami duomenys taip pat suponuoja, kad prastas pasiekiamumas ir išskaidyta gyventojų struktūra gali riboti gyventojų galimybes įsidarbinti, ypač kai darbo vietos yra toliau nuo gyvenamosios vietovės. Tokiuose regionuose mobilumas yra ne pasirinkimas, o būtinybė, tačiau galimybės ribotos.

Nedirbančių gyventojų skaičius (15–64 m. darbingo amžiaus žmonių grupėje) būdingas Šiaurės, Rytų ir Pietų Lietuvos rajonams, ypač Zarasų, Ignalinos, Utenos, Molėtų, Širvintų, Ukmergės, Šalčininkų, Varėnos, Lazdijų, Vilkaviškio rajonams ir Kalvarijos savivaldybei, taip pat Vidurio Lietuvos – Raseinių, Kelmės, Radviliškio rajonams, o Vakarų Lietuvoje – Jurbarko rajonui. Šioms savivaldybėms būdingas ekonomikos periferiškumas, t. y. mažesnis ekonomikos gyvybingumas, mažiau kuriama darbo vietų, o tai sąlygoja mažesnį visuomenės mobilumą kasdienio darbo tikslais.

Nors regioniniai pokyčiai yra neišvengiami, bet jų socialinės pasekmės skirtingoms gyventojų grupėms gali būti labai nevienodos. Socialinės inovacijos yra vienas iš būdų, kaip gali būti sprendžiamos gyventojams aktualios problemos, kylančios dėl kintančios socialinių paslaugų paklausos teritorijoje ir dėl to nykstančios fizinės infrastruktūros, pavyzdžiui, neišvengiamai uždaromų švietimo (ikimokyklinio ugdymo, bendrojo ugdymo mokyklų, profesinio mokymo įstaigų), sveikatos (ligoninių, ambulatorijų, medicinos punktų), kultūros (kultūros centrų, bibliotekų) ir kitų įstaigų, ar jos stokos ten, kur gyventojų gausėja (I. Baranauskienė, 2021). Kita vertus, kiekviename regione tokių socialinių inovacijų poreikis ir jų efektyvumas skiriasi.

Nevienodai išvystyta kelių tinklo infrastruktūra, mažas gyventojų tankumas, vietos verslo ekosistemų ir modelių periferiškumas kai kuriuose Lietuvos regionuose formuoja struktūrinę regioninę (teritorinę) atskirtį, kurią dar labiau aštrina aukštas nedarbo lygis ir mažėjantis dirbančių žmonių skaičius. Kasdienio mobilumo sunkumai tampa socialinės nelygybės ir ribotų galimybių dalyvauti darbo rinkoje priežastimi, ypač nuo regionų centrų nutolusiose ir periferinėse teritorijose. Ši situacija rodo socialinių inovacijų poreikį – ypač sprendžiant teritorinės diferenciacijos, riboto mobilumo ir socialinės įtraukties iššūkius.

1.2. Socialinės inovacijos mobilumo srityje: konceptualus pagrindimas ir pavyzdžiai

Socialinės inovacijos – tai naujų ir patobulintų sprendimų visuma, kuri veiksmingai patenkina socialiai pažeidžiamų gyventojų grupių poreikius (Portales, 2019). Socialinės inovacijos apima naujas praktikas ir reguliavimą, kuriuos kuria ir (arba) priima piliečiai, vartotojai, politikai ir kt., siekdami patenkinti socialinius poreikius ir išspręsti visuomenės iššūkius geriau nei esama praktika (Butzin et al., 2014, p. 3).

Socialinės inovacijos apibrėžtis, pateikta 2019 m. publikuotame Oslo vadove, nurodo, kad socialinės inovacijos – tai „inovacijos, kurioms numatomi (socialiniai) tikslai, siekiant didinti asmenų ar bendruomenių gerovę“ (OECD & Eurostat, 2019, p. 251).

Tradiciškai socialinių inovacijų samprata buvo siejama su technologinėmis inovacijomis, kai svarbus vaidmuo tenka mokslui ir ekonominiam efektyvumui. Kaip atsakas į tokių teorijų ribotumą, susiformavo socialinių inovacijų samprata, pabrėžianti visuomenės vaidmenį kuriant inovacijas, jas skleidžiant ir taikant (Edquist, 2001). Socialinių inovacijų kūrimo ir įgyvendinimo procesai glaudžiai susiję su vietos gyventojų ir bendruomenių patiriamų problemų identifikavimu bei aktualizavimu (Portales, 2019).

Socialinių inovacijų kūrimas ir taikymas reikšmingai paveikia regionų vystymąsi ir periferinių teritorijų pasiekiamumą. Socialinės inovacijos yra būtinos stiprinant vietos bendruomenes, skatinant socialinę įtrauktį. Šios inovacijos kuria bendros atsakomybės jausmą ir įgalina piliečius. Jos reikalauja naujų – socialinių – inovacijų metodų, kuriems būdingi bendro projektavimo arba bendro kūrimo procesai ir bendradarbiavimas su visuomene (Butzin et al., 2014). Naujausios inovacijų teorijos integruoja socialinių ir technologinių inovacijų sąvokas, pabrėždamos jų tarpusavio priklausomybę bei sprendimų neatskiriamumą (Winter et al., 2021).

Kalbant apie socialinių inovacijų poreikį regionuose svarbu pabrėžti, kad regionai veikia kaip žinių mainų platformos, kuriose vyksta mokymasis kaip kolektyvinis procesas. Tokios sąlygos skatina ne tik bendrą mokymąsi ir sąmoningumo augimą, bet ir sudaro galimybę inovacijų kūrėjams bei vartotojams erdviškai priartėti – veikti artimoje socialinėje, institucinėje ir geografinėje aplinkoje (Tödtling & Trippel, 2005). Periferiniuose regionuose inovacijų mažiau, nes juose trūksta žmogiškojo kapitalo ir atviro požiūrio į jas, silpnas viešojo sektoriaus organizuotumas, stokojama dinamiškų klasterių ir paramos organizacijų (Tödtling & Trippel, 2005).

Inovacijų procesais paprastai siekiama socialinių pokyčių. Vietos (kaimo) plėtros prasme keliamas tikslas reintegruoti vietos (kaimo) bendruomenes. Svarbu akcentuoti kaimo vietovių socialinį darnumą, nes kyla pavojus dėl darbo jėgos praradimo žemės ūkyje, emigracijos ir socialinės struktūros susilpnėjimo gyventojams senstant (Manos et al., 2010). Tokiuose kontekstuose socialinės inovacijos kuriamos kaip kolektyvinė strategija bendruomenėms atgaivinti.

Nyderlandų filosofas Hermanas Dooyeweerdas (Wigboldus, 2016) išskyrė dešimt socialinių inovacijų tipų: teisinės, kultūrinės, politinės, ideologinės, etinės, ekonominės, organizacinės, technologinės, ekologinės, analitinės. Socialinės inovacijos mobilumo srityje kuriamos sąveikaujant teisinėms, politinėms, ekonominėms ir organizacinėms inovacijoms bei derinant jas su technologinėmis inovacijomis.

Analizei vertinga operacionalizacija, kuri pabrėžia penkias pagrindines socialinių inovacijų dimensijas: socialinės praktikos; sprendžiami poreikiai ir iššūkiai; ištekliai, gebėjimai ir apribojimai; valdymas, suinteresuotosios šalys ir jų tinklai (Butzin et al., 2017).

Nagrinėjant socialinių inovacijų vaidmenį ES mobilumo ir transporto politikos dokumentuose bei projektuose, dėmesys pirmiausia krypta į tvaraus ir įtraukaus transporto strategijas. Siekiant jas sėkmingai įgyvendinti, elgesio pokyčiai tampa neatsiejama šių strategijų dalimi, o tai atveria erdvę socialinėms inovacijoms. Strategijos gali būti įgyvendinamos tik taikant integruotą požiūrį, įtraukiant įvairius pilietinės visuomenės, nevyriausybinių sektoriaus, valdžios institucijų, privataus sektoriaus, taip pat mokslinių tyrimų ir akademinio sektoriaus atstovus.

Mokslinėje literatūroje dažniausiai aptariamos šešios išmaniojo mobilumo inovacijos (Butler et al., 2020): a) intelektinės transporto sistemos; b) alternatyvūs degalų sistemų sprendimai; c) vairavimo automatizavimo sistemos; d) bendro naudojimo mobilumo paslaugos; e) pagal poreikį reaguojantis transportas ir f) integruotos mobilumo sistemos. Išmaniojo urbanistinio mobilumo kontekste šios inovacijos yra laikomos atsaku į privačių automobilių naudojimo trūkumus. Jos nėra grindžiamos tik technologinėmis pažangomis, bet turi ir holistinį požiūrį, siekiantį pagerinti transporto sistemos veikimą ir sumažinti neigiamas aplinkos pasekmes, tokias kaip eismo spūstys. Svarbu akcentuoti ir tvarumo aspektą mobilumo inovacijų kontekste, atsižvelgiant į mobilumo naudojant įvairias technologijas poveikį aplinkai ir klimato kaitai.

Apibendrinant galima teigti, kad socialinės ir technologinės inovacijos mobilumo srityje yra lygiaverčiai ir tarpusavyje glaudžiai susiję pokyčių veiksniai, o jų integracija yra būtina siekiant veiksmingai spręsti regioninės atskirties iššūkius. Technologinių inovacijų poveikis gali būti ribotas, jei nėra sumanaus, socialiniam kontekstui pritaikyto taikymo. Tokiais atvejais būtent socialinės inovacijos, apimančios teises, politines, ekonomines, organizacines ir kitas inovacijas, tampa esminiu veiksniumi, leidžiančiu atliepti realius gyventojų poreikius. Tuo pat metu socialinės mobilumo inovacijos ir toliau išlieka stipriai susietos su technologijų plėtra, todėl jų kūrimas turi būti grindžiamas ne tik techniniu efektyvumu, bet ir tvarumo principais bei socialine atsakomybe.

Socialinių inovacijų įvairovę gerai iliustruoja tarptautiniai ir Lietuvos pavyzdžiai.

Viena pirmųjų mobilumo srities socialinių inovacijų Lietuvoje – tai mokyklų aprūpinimas geltonaisiais autobusais. Geltonųjų autobusų programa, kuri veikia nuo 2003 m., siekiama skatinti savivaldybės optimizuoti mokyklų tinklą, mažinant toli nuo mokyklos gyvenančių nepavežamų, nesaugiai vežiojamų ir specialiųjų poreikių turinčių moksleivių, dėl negalios nepajėgiančių ateiti į mokyklą, skaičių.

Nuo 2007 m. Lietuvoje per ES transporto politikos baltąją knygą skleidžiamos CIVITAS idėjos, susijusios su darnaus judumo planavimu miestuose. Klaipėda – pirmasis Lietuvos didmiestis, kuriame 2018 m. buvo patvirtintas darnaus judumo planas su numatytais socialinėmis inovacijomis gyventojų kasdieniam mobilumui gerinti (Klaipėdos miesto savivaldybė, 2018). Darnaus judumo plane buvo numatyta įgyvendinti dviračių dalijimosi sistemą, įrengti dviračių saugyklas, kitos darnaus judumo alternatyvos. CIVITAS iniciatyvos taip pat apima gyventojų skatinimą labiau naudotis viešuoju transportu, kaip asmeninių automobilių alternatyva.

Lietuvoje taip pat veikia sukurtos socialinės inovacijos mobilumui skatinti: automobilių dalijimosi paslaugos, dalijimasis elektriniais dviračiais, dviračių dalijimosi sistema (būdinga didmiesčiams). Populiarijanti paslauga – socialinis taksi, kuri yra dotuojama iš savivaldybės biudžeto, tačiau neturi ilgalaikės veiklos modelio. Nutolusiose vietovėse perspektyvu plėtoti gyventojų inicijuotą transporto sistemą.

VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ – viena inovatyviausių ir sėkmingai veikiančių savivaldybei pavaldžių įmonių Lietuvoje. Ji orientuota į veiklos kaštų atsiperkamumą, bet ne į pelną. Šios įmonės iniciatyva buvo veiksmingai pagerintas Klaipėdos, Šilutės ir Kretingos rajonų bei Palangos miesto gyventojų susisiekimas su Klaipėdos miestu: sukurti priemiestiniai maršrutai, įdiegta bendra elektroninio bilieto sistema. Ji integruota su Klaipėdos miesto viešuoju transportu ir veikia nuo 2017 m.

UAB Raseinių autobusų parkas nuo 2021 m. rudens nemokamai veža keleivius Raseinių mieste, o nuo 2022 m. liepos mėn. – ir Raseinių rajone. Iš viso vykdo 28 maršrutus. Į kai kurias rajono vietas maršrutiniai autobusai vyksta kartą per dvi dienas. Taip pat nemokamai vežioja mokinius į mokyklas didesniais autobusuais, nes taip labiau apsimoka ekonomiškai dėl mažesnių sąnaudų. Sąnaudas kompensuoja Raseinių rajono administracija.

Tarptautiniai socialinių inovacijų mobilumo srityje pavyzdžiai ir gerosios praktikos yra apžvelgti pasaulinio mokslinių tyrimų projekto SI-DRIVE galutinėje ataskaitoje (Butzin et al., 2017). Pavyzdžiui, šiame dokumente minima Bulgarijos „Aha!Car“ platforma, skirta bendram kelionių automobiliu naudojimui. Ji palaiko interneto svetainę ir mobiliąją programėlę, kurios tiesiogiai jungia žmones, keliaujančius ta pačia kryptimi. Platforma buvo pradėta diegti 2013 m. ir laikoma pirmaujančia organizuotų kelionių automobilių platforma Bulgarijoje. Šiandien platforma teikia paslaugas tiek įprastiems vartotojams, tiek žmonėms, turintiems regos negalią, ir kuria įmonių bendrų kelionių automobiliu sprendimus.

„Liftshare.com“ yra kelionių paslaugų dalijimosi platforma, įsikūrusi Norviče, Jungtinėje Karalystėje. Ji prieinama per interneto svetainę, kurioje vartotojai gali pasiūlyti arba surasti kelionę, keliauti kartu ir pasidalyti kelionės išlaidomis. Nors dabar tai yra internetinė paslauga, „Liftshare.com“ iniciatyva pradėta įgyvendinti 1996 m. kaip skelbimų lenta Bristolio universitete. Idėja kilo iš asmeninio įkūrėjo poreikio gauti prieinamą transportą ir buvo pagrįsta jo patirtimi naudojantis panašiomis paslaugomis kitose šalyse. Bendrovė veikia kaip bendro kelionių automobiliu naudojimosi platforma ir taip pat kuria tvaraus transporto sprendimus kartu su savivaldybėmis arba privačiomis įmonėmis. Per 18 metų „Liftshare.com“ kelis kartus keitė strategijas ir dirbo su vietos valdžios institucijomis, įmonėmis ir mokyklomis, siekdama sumažinti emisijos spūstis ir CO₂ emisijas.

„MyWheels“ yra automobilių dalijimosi platforma, įsikūrusi Nyderlanduose, siūlanti tiek dalijimosi automobiliais tarp privačių namų ūkių (angl. *peer-to-peer*), tiek klasikinio automobilių dalijimosi (automobiliai, priklausantys „MyWheels“ arba kitoms profesionalioms automobilių nuomos organizacijoms, esančioms tam tikrose vietose) paslaugas. Idėja kilo 1993 m., kai vienas žmogus pradėjo dalytis savo automobiliu su kaimynais. Nuo tada platforma augo natūraliai. „MyWheels“ verslo modelis grindžiamas tuo, kad gaunama dalis pinigų už keliones, kurias žmonės užsako per platformą. Šiuo metu „MyWheels“ yra kooperatyvinė asociacija ir oficialiai registruota kaip socialinė įmonė. Tai ne pelno siekianti organizacija, vadinas, pajamos naudojamos įmonei stiprinti. Įmonė orientuota į bendruomenę ir dirba su vietiniais koordinatoriais (savarankiškai), kad nustatytų bendruomenės, turinčias poreikį dalytis automobiliais.

Gerasis pavyzdys Austrijoje yra CARUSO automobilių dalijimosi kooperatyvas Vorarlberge, Vakarų Austrijos provincijoje. Tai socialinė įmonė, teikianti tvaraus mobilumo paslaugas savo nariams. Projektas veikia tiek kaip automobilių dalijimosi tarp privačių asmenų ar namų ūkių (angl. *peer-to-peer*), tiek kaip tradicinis automobilių dalijimosi modelis su elektriniais automobiliais. Jie taip pat teikia įrangą mažesnėms privačioms automobilių dalijimosi grupėms visoje Austrijoje. CARUSO ypač siekia diegti automobilių dalijimosi praktikas kaimo vietovėse ir mažesniuose miestuose, kur dominuoja priklausomybė nuo automobilių. Pagrindinė CARUSO automobilių dalijimosi ypatybė yra ta, kad jų automobiliai, kuriuos siūlo labai įvairūs partneriai – verslai (nekilnojamojo turto plėtotojai, statybų įmonės ir kt.), viešosios institucijos (savivaldybės, ligoninės ir kt.) bei privatūs asmenys, gali būti užsakomi pagal įvairius dalyvavimo ir sutarties modelius.

JAV esantis „Uber“ taip pat laikytinas geruoju pavyzdžiu. „Uber Inc.“ pradėjo veiklą kaip limuzinų paslaugų teikėjas Kalifornijoje, JAV, 2009 m. ir tapo pasaulyje žinomu mobilumo paslaugų teikėju, siūlančiu įvairias paslaugas, tokias kaip visureigių paslaugos pagal užsakymą, automobilių dalijimosi tarp privačių asmenų ar namų ūkių (angl. *peer-to-peer*) paslaugos ir net maisto pristatymas. Populiariausia ir daugiausia ginčų sukėlusio „Uber“ paslauga per pastaruosius metus yra mobilioji programėlė, skirta automobilių dalijimosi tarp privačių asmenų veiklai, kai vairuotojai ir keleiviai gali susisiekti realiuoju laiku ir kartu keliauti. Literatūroje „Uber“ dažnai apibūdinama kaip realaus laiko kelionių suderinimo paslauga (Cohen & Kietzmann, 2014). Visi šio proceso sandoriai (susijungimas, užklausa, atsakymas, apmokėjimas, atsiliepiamai) yra valdomi įmonės. Mainais „Uber“ gauna tam tikrą dalį lėšų nuo už kelionę sumokėtos kainos. Toks veikimo modelis tapo pasaulinių teisinių debatų objektu, iškėlusiu klausimą dėl naujų internetinių tarpusavio paslaugų reguliavimo.

Inovatyvų sprendimą Vokietijoje sukūrė ir „Heimwegtelefon“. Tai 2011 m. įsteigta telefono linija, kuria žmonės galėjo skambinti ir kalbėtis su kuo nors, eidami namo naktį. Tai suteikia saugumo jausmą. Malonaus pokalbio su pašnekovu metu žmogus jaučiasi, kad jis (ji) nėra vienas. Tai didina saugumo jausmą ir realiai padeda užkirsti kelią užpuolimams gatvėse. Jei įvyksta realus užpuolimas, kitas asmuo – pašnekovas telefonu – yra pasirengęs nedelsiant reaguoti ir kviesti policiją.

Indijos pavyzdys – „She Taxi“. Tai taksi paslaugos, skirtos tik moterims: ir keleivėms, ir vairuotojoms. Pagrindinė iniciatyvos idėja – sukurti saugias transporto galimybes moterims mieste ir nustatyti transporto paslaugų standartą Keralos valstijos miestuose, siekiant skatinti lyčių lygybę. Moterų saugumas ir apsauga keliaujant mieste yra nuolat pažeidžiami, ypač naktį, kai moterims sunku keliauti vienoms. Lyties pagrindu vykdomas smurtas prieš moteris yra plačiai paplitęs Keralos valstijoje, nepaisant aukšto moterų išsilavinimo lygmens. „She Taxi“ taip pat skatina moterų verslumą, nes taksi parkas priklauso ir jį valdo moterys verslininkės, ir kartu sprendžia konfliktus, susijusius su urbanizacija ir lyčių nelygybe Keralos valstijos miestuose.

Pagrindinė Austrijos „Moosdorf Macht Mobil“ idėja yra teikti prieinamas ir nebrangias vietines mobilumo paslaugas asmenims, turintiems judėjimo apribojimų (fizinį, finansinį ir kt.). Paslauga buvo inicijuota ir vis dar teikiama grupės aktyvių piliečių savanoriškai. Tokios paslaugos poreikis atsirado, kai viešojo transporto ir privačių taksi paslaugų teikėjai nutraukė veiklą Moosdorfo apylinkėse. Būtinės kelionės pas gydytojus, į vaistines, vietas parduotuves, taip pat į bažnyčią ir bendruomenės renginius tapo vis sudėtingesnės. Vietos administracija ir Moosdorfo meras atliko svarbų vaidmenį projekto pradžioje ir jį toliau plėtojant. Dėl mero pastangų projektas gavo viešąjį finansavimą iš Aukštutinės Austrijos per regioninę „Darbotvarkė-21“ tinklo veiksmų programą, tai leido įsigyti transporto priemonę. Sprendimas veikia kaip registruota asociacija „Moosdorf Macht Mobil“ (iš vok. k. *Moosdorf* – mobilizuoja), o visi keliaujantys turi būti nariai. Ji oficialiai įsteigta 2012 m. pabaigoje ir šiuo metu turi 315 narių, tai sudaro apie 20 proc. visos bendruomenės gyventojų.

Jungtinėje Karalystėje veikianti „Child in a Chair in a Day“ yra organizacijos „Whizz-Kidz“ iniciatyva, kurios tikslas – suteikti vežimėlius jauniems žmonėms, turintiems negalią. Iš pradžių savanoriai dalyvaudavo maratonuose, kad surinktų pinigų vežimėliams. Šiandien „Whizz-Kidz“ yra didžiausias pediatriinių vežimėlių tiekėjas Jungtinėje Karalystėje, neskaitant Nacionalinės sveikatos tarnybos. Jų iniciatyva „Child in a Chair in a Day“ suteikia vaikams vežimėlius vienam vizitui. Sprendimas susideda iš dviejų elementų. Pirmiausia tai pirkimo procesas, antra, klinikinė pagalba. „Whizz-Kidz“ turi klinikų specialistų komandą, todėl kai vartotojas kreipiasi dėl įrangos, atliekama pirminė telefoninė vertinimo procedūra. Tuomet „Whizz-Kidz“ peržiūri vartotojo užrašus, įvertina jo poreikius ir bendrauja su sveikatos priežiūros specialistais. Šis parengiamasis darbas leidžia „Whizz-Kidz“ priimti sprendimus iš anksto, dar prieš susitinkant su vartotoju. Kai vartotojas atvyksta, jo poreikiai jau būna gerai išnagrinėti ir žinomi. Tai labai padeda tiekimo grandinės darbe.

Dauguma socialinių inovacijų projektų ir praktikos sričių remiasi lėtojo transporto principais. Nėra atvejų, kurie siektų didelio greičio transporto ar ilgų nuotolių kelionių. Vietoj to, šie projektai daugiausia orientuoti į vaikščiojimą ir važiavimą dviračiu, siekiant integruoti šias transporto formas į kasdienę veiklą bei padaryti jas patogesnes (pavyzdžiui, užtikrinant saugumą). Dėl šios priežasties lėtojo mobilumo iniciatyvos būdingas ryškus vietinis kontekstas.

Išskiriama 17 socialinių inovacijų praktinio taikymo sričių mobilumo ir transporto sektoriuose (Butzin et al., 2017):

1. **Piliečių inicijuotas viešasis transportas** yra gana plati sąvoka, apimanti daugiausia bendruomenės pagrindu veikiančias iniciatyvas, kurios užpildo spragas viešojo keleivių transporto paslaugų teikimo sistemoje, ypač kaimo ir periferinėse vietovėse, kur privačioms įmonėms nėra pelninga teikti tokias paslaugas.
2. **Daugiafunkcio mobilumo valdymas.** Kompiuteriai, elektronika, palydovai ir jutikliai vaidina vis svarbesnį vaidmenį transporto sistemose. Pagrindinė inovacija yra esamų technologijų integracija, siekiant sukurti naujas paslaugas. Intelektinės transporto sistemos (ITS) taiko informacines ir komunikacines technologijas (IKT), kad nustatytų mobilumo poreikius transporto srityje. ITS apima telematikos sistemas ir visas IKT, naudojamas transporto priemonėse, tarp transporto priemonių (pavyzdžiui, automobilis su automobiliu) ir tarp transporto priemonių bei fiksuotų vietų (pavyzdžiui, automobilis su infrastruktūra). ITS gali būti taikomos visose transporto rūšyse (keliai, geležinkeliai, oro transportas, vandens transportas), o paslaugomis gali naudotis tiek keleivių, tiek krovinių transportas.
3. **Išmanusis darbas ir išmanusis kasdienis važiavimas.** Siekiama mažinti eismo spūstis, naujais būdais organizuojant darbą taip, kad jis būtų naudingesnis įmonėms ir patogesnis darbuotojams. Tai galima pasiekti tvirtu mobilumo elgsenos pokyčiu. Dauguma iniciatyvų sutelkia dėmesį į (derinamus) lanksčius darbo laikus (įskaitant darbą namuose), vengiant piko valandų, naudojant kitus (derinamus) transporto būdus.
4. **Saugi kelionė į mokyklą.** Daugelyje šalių švietimas nepasiekiamas tiesiog dėl to, kad nėra transporto priemonių. Kai kuriose šalyse (viešasis) transportas yra nepakankamas, kad užtikrintų tinkamą ryšį tarp mažiau apgyvendintų vietovių ir švietimo įstaigų. Abi šios situacijos gali sukelti socialinę atskirtį ir (arba) nesaugias situacijas. Mokyklos miesto teritorijose dažnai yra nesaugiuose rajonuose, kalbant apie eismą, arba keliai į mokyklą yra pernelyg pavojingi dviračių ir pėsčiųjų judėjimui.
5. **Automobilių dalijimasis** praktikos srityje plačiai suprantamas ir apima visas automobilių klubų, dalijimosi, pavėžėjimo, bendro naudojimo automobilių, savanorių vairavimo paslaugų ir pan. variacijas.
6. **Būstai be automobilių.** Projektuojant atskiras gatves ar gyvenamuosius rajonus orientuojamasi į vaikščiojimą ir dviračių naudojimą, tam įrengiant plačius dviračių takus ir pėsčiųjų zonas, taip pat taikomi griežti greičio ribojimai, nenumatoma vietų automobiliams statyti. Planavimo technika apima bendras erdves, eismo ženklų įrengimą ir greičio ribojimus.
7. **Skirtingoms lytims pritaikytas transportas.** Iniciatyvos ar paslaugos, skirtos specifiniams lyties poreikiams (daugiausia moterims). Šiomis iniciatyvomis siekiama didinti saugumą, komfortą, prieinamumą, gerinti kainas ir kt. Dažnai kitai lyčiai (dažniausiai vyrams) draudžiama naudotis šia paslauga.
8. **Pėsčiųjų „mokyklinis autobusas“** – tai grupė vaikų, einančių į mokyklą su vienu ar daugiau suaugusiųjų. Iniciatyvos gali būti neformalios, kaip dviejų šeimų, kas kartą paeiliui palydinčių savo vaikus į mokyklą, arba formalesnės struktūros, kai nustatyta maršruto ir susitikimo vietų (stotelių) tvarka, tvarkaraštis ir reguliariai keičiamas apmokytų savanorių grafikas.
9. **Transporto paslaugos, skirtos žmonėms su negalia ar vyresnio amžiaus asmenims,** kurie negali sau leisti arba tiesiog negali naudotis esamais transporto būdais, arba jos sukurtos siekiant padidinti abiejų grupių socializaciją.
10. **Parkavimo vietos paieška.** Ši praktikos sritis apima iniciatyvas, kurių tikslas – automobilių statymo sistemą miestuose padaryti efektyvesnę tiek laiko, tiek pastangų požiūriu. Sprendimai remiasi technologijomis ir pagrįsti realaus laiko informacijos teikimu per jutiklius arba vartotojų atsiliepimus. Bendra visų iniciatyvų idėja – parkavimo vietos paieška, radimas ir rezervavimas (užsakymas) mieste turi būti lankstus ir paprastas procesas.
11. **Krovininiai dviračiai** vėl įgauna svarbą po to, kai beveik išnyko gatvėse dėl intensyvios pramonės plėtros ir automobilių centrizmo po Antrojo pasaulinio karo. Krovininiai dviračiai yra atsakas į vis didėjantį automobilių eismą, jie naudojami miesto logistikai valdyti.

- 12. Pereinamasis etapas diegiant elektrinį mobilumą.** Ši praktika apima įvairias iniciatyvas, skatinančias elektrinį mobilumą. Viešojo sektoriaus veikėjai savivaldybių lygiu užima reikšmingą poziciją kaip pagrindiniai vartotojai ir svarbiausi elektrinio mobilumo skatinimo sistemų įgyvendintojai.
- 13. Turizmas be automobilių.** Kelionės ir turizmas turi įtakos kasdieniam gyvenimui, nes formuoja šiuolaikines laisvalaikio tradicijas. Transporto inovacijos turizmo kontekste apima ir kūrybiškus bei produktyvius būdus, padedančius formuoti turistų mobilumą nuo jų gyvenamosios vietos iki lankytino objekto.
- 14. „Jugaad“** – tai hindi kalbos terminas, kuris apibūdina kūrybišką ir praktišką problemų sprendimą naudojant ribotas priemones. Tai tarsi greitas ir išradingas taisyklas, kai naudojami turimi ištekliai, siekiant dažnai nebrangiai ir greitai rasti efektyvų ir netikėtą sprendimą. „Jugaad“ gali būti pritaikomas įvairiose srityse – nuo technologijų kūrimo iki kasdienių gyvenimo situacijų, kai reikia rasti paprastus ir kūrybingus sprendimus. Dažnai siejamas su indų požiūriu į inovacijas ir išradingumu, ypač tose situacijose, kai nėra galimybės pasinaudoti brangiais ištekliais. „Jugaad“ gali reikšti tiek mažus techninius patobulinimus, tiek ir didesnius, netradicinius sprendimus, kurie leidžia pasiekti norimą rezultatą. Socialinių inovacijų srityje tai tapo populiariu būdu, siekiant įveikti iššūkius ir rasti alternatyvas, dažnai besiremiančias minimaliais ištekliais.
- 15. Alternatyvių transporto rūšių skatinimas.** Siekiama keisti gyventojų judumo įpročius, skatinant vietoj nuosavo automobilio naudotis dviračiais, paspirtukais, viešuoju transportu ar dalijimosi transporto priemonėmis paslaugomis, taip prisidedant prie tvaresnio, įtraukesnio ir prieinamesnio mobilumo.
- 16. Dviračių dalijimosi sistema.** Tai paslauga, kuria naudojantis galima trumpam laikui (nuo kelių minučių iki kelių valandų) pasiskolinti arba išsinuomoti dviratį.
- 17. Mobiliosios paslaugos, pavyzdžiui, sveikatos.** Ši praktikos sritis sparčiai plečiasi daugiausia dėl technologinio tobulėjimo. Labai sparčiai auganti šios srities dalis yra vadinamoji mobilioji sveikata – *mSveikata* (angl. *mHealth*).

1.3. Strateginės ir teisinės aplinkos analizė

Siekiant įvertinti socialinių inovacijų mobilumo srityje plėtros galimybes, šiame skyriuje apžvelgiama strateginė ir teisinė aplinka tarptautiniu ir nacionaliniu lygmenimis. Pirmiausia analizuojamas EBPO ir ES kontekstas, kuriame formuojamos pagrindinės kryptys, rekomendacijos ir teisiniai dokumentai, skatinantys darnų judumą, inovacijų plėtrą ir socialinę įtrauktį. Toliau nagrinėjama Lietuvos strateginė ir teisinė aplinka, įvertinant nacionalinius politikos dokumentus, teisės aktus ir iniciatyvas. Šis kontekstinis vertinimas sudaro pagrindą tolesnei SSGG analizei ir rekomendacijoms formuoti.

EBPO ir ES kontekstas

Įvairios krizės išryškino būtinybę stiprinti viešojo, privataus ir nevyriausybinių sektorių bendradarbiavimą, sprendžiant tokias problemas, kaip didėjanti žmonių ir regionų nelygybė, socialinė atskirtis, sveikatos apsaugos sistemų nevienodumas, skurdas, klimato kaita ir aplinkosaugos iššūkiai (OECD, 2021). Socialinės inovacijos įvardijamos kaip potencialus mechanizmas, leidžiantis naujoviškais būdais (naujomis paslaugomis, produktais ir santykiais su suinteresuotosiomis šalimis) spręsti šiuos sudėtingus klausimus, kartu gerinant individų ir bendruomenių gyvenimo kokybę bei didinant jų socialinę ir ekonominę įtrauktį (OECD, 2022a). Teisinis reglamentavimas atlieka esminį vaidmenį kuriant palankią aplinką socialinėms inovacijoms, nes juo remiantis nustatomos sąlygos gauti valstybės paramą, dalyvauti viešuosiuose pirkimuose, taip pat gauti finansinę ir nefinansinę paramą (OECD, 2024a). Nors dauguma teisės aktų ir reguliavimo sistemų yra priimti nacionaliniu lygmeniu, regioninės ar vietos valdžios institucijos taip pat gali sukurti specialius reguliavimo mechanizmus, taikomus socialinėms inovacijoms, todėl tam tikro regiono teisinis reglamentavimas gali būti tiek skatinantis, tiek ribojantis socialinių inovacijų plėtrą.

Socialinių inovacijų skatinimo prielaidos. EBPO akcentuoja palankaus požiūrio į socialinių inovacijų plėtrą svarbą tiek nacionaliniu, tiek vietos lygmenimis. Šiuo tikslu EBPO rekomenduoja keletą esminių priemonių: formuoti palankią politiką ir numatyti priemones, skirtas socialinių inovacijų rinkai kurti bei ją skaičiui didinti ir kokybei gerinti; skatinti eksperimentavimą ir didinti socialinių inovacijų dalyvių skaičių; išnaudoti socialinių inovacijų potencialą, siekiant stiprinti vietos vystymąsi ir nutolusių teritorijų atsparumą; pasitelkti esamus vietos bendruomenių tinklus; skatinti socialinę ir tvarią praktiką, atitinkančią tvaraus vystymosi tikslų darbotvarkę; remti socialines inovacijas, siekiant sumažinti neigiamą išorinį ekonominės veiklos poveikį, įtraukiant socialinės ekonomikos veikėjus, tokius kaip įmonės ir socialiniai novatoriai (OECD, 2022b). Be to, EBPO ragina politikos formuotojus stiprinti socialinių inovacijų diegimą šalyje, taikant įvairias priemones, įskaitant bendradarbiavimo (eksperimentines) programas, pavyzdžiui, steigti Gyvąsias laboratorijas, skirtas specifiniams visuomenės klausimams spręsti; sudarant sąlygas įvairių sektorių atstovams dalyvauti šiose programose ir kuriant palankią teisinę aplinką; formuojant socialinėms inovacijoms tinkamą infrastruktūrą, tokią kaip „FabLab“ (gamybos laboratorijos), bendradarbiavimo erdvės, inkubatoriai ir akceleratoriai, kurie atitinka vietos poreikius; vykdant gebėjimų stiprinimo programas, suteikiant atitinkamas priemones ir užtikrinant mentorystę; analizuojant paklausos galimybes, pavyzdžiui, viešuosius pirkimus; kuriant bendravimo su piliečiais ir kitais dalininkais erdves bei didinant eksperimentavimo ir socialinių inovacijų taikymo mastą (OECD, 2021).

Socialinės inovacijos integruotos į įvairias Europos Komisijos politikos iniciatyvas, tokias kaip Europos platforma kovai su skurdu ir socialine atskirtimi, Inovacijų sąjunga, Socialinio verslo iniciatyva, Socialinių investicijų paketas, Skaitmeninė darbotvarkė, naujoji pramonės politika („Už Europos pramonės renesansą“), Inovacijų partnerystė aktyviam ir sveikam senėjimui, Sanglaudos politika ir iniciatyva „Socialinės inovacijos Europa“ (Milotay & Liva, n. d.). Europos Komisijos Europos politikos patarėjų biuro (BEPA) parengtoje socialinių inovacijų ataskaitoje (European Commission Bureau of European Policy Advisers, 2014) išsamiai analizuojama Europos lygmens socialinių inovacijų sistema, kuri apima šias politines kryptis ir programas, skirtas: socialinių inovacijų veikėjų valdymo ir koordinavimo įgūdžiams formuoti ir tobulinti, įskaitant optimizuotos reguliavimo aplinkos sukūrimą; diskusijoms su politikos formuotojais; viešojo sektoriaus inovacijų ir politikos gairių bei naujų politikos praktikų taikymui skatinti. Šios iniciatyvos orientuotos į viešojo, privataus ir nevyriausybinių sektorių organizacijas, įskaitant socialinį verslą. Europos Komisija įgyvendina įvairias socialinių inovacijų paramos iniciatyvas, siekdama spręsti socialines problemas, tokias kaip skurdas ir socialinė atskirtis. Viena iš pagrindinių priemonių yra Europos socialinių inovacijų fondas, kuris remia naujoviškus sprendimus ir prisideda prie socialinių verslų ir bendruomenių organizacijų plėtros. Užimtumo ir socialinių inovacijų programa (EaSI) taip pat teikia paramą projektams, orientuotiems į darbo vietų kūrimą bei socialinę įtrauktį (European Commission. Directorate General for Employment, Social Affairs and Inclusion, 2015). Sanglaudos politika remia socialines inovacijas, kurios skatina tvarų regioninį vystymąsi visoje Europoje. Be to, inovacijų partnerystėmis skatinamas įvairių sektorių ir institucijų bendradarbiavimas, sujungiant išteklius socialinėms inovacijoms kurti. Europos Komisija taip pat orientuojasi į tvaraus vystymosi tikslų darbotvarkės principų įgyvendinimą, skatinamos socialiai atsakingos praktikos. Šios iniciatyvos sudaro palankų pagrindą socialinėms inovacijoms augti ir veikti visais lygmenimis, stiprinant jų poveikį Europos visuomenei.

Taigi, socialinių inovacijų ekosistemos plėtra Europoje remiasi tiek EBPO rekomendacijomis, akcentuojančiomis politinių priemonių ir bendradarbiavimo struktūrų kūrimą nacionaliniu ir vietos lygmenimis, tiek Europos Komisijos iniciatyvomis, siekiančiomis stiprinti socialinių inovacijų vaidmenį per įvairias programas, skatinant viešojo, privataus ir nevyriausybinių sektorių bendradarbiavimą bei socialinį verslumą, taip prisidedant prie socialinės įtraukties ir ekonominės gerovės.

Svarbios mobilumo (judumo) tarp regionų ir regionuose prielaidos. Socialinio mobilumo ir lygių galimybių skatinimas yra svarbus iššūkis įvairiose EBPO šalyse. Pažymima, kad žemos kvalifikacijos darbuotojai ir mažas pajamas gaunančios šeimos daugiausia nukenčia įvairių krizių sąlygomis, įskaitant ir jų socialinį mobilumą, todėl tam, kad asmenys, kurių žemesnė socialinė ekonominė padėtis, galėtų įveikti krizių sukeltus sunkumus ir pasinaudoti struktūrinių pokyčių teikiama nauda, būtina gerai suplanuota socialinio mobilumo politika (OECD, 2022b).

Europos socialinė chartija (Europos socialinė chartija, 2001) pabrėžia, kad šalys pripažįsta, jog jų visomis tinkamomis nacionalinėmis ir tarptautinėmis priemonėmis vykdytinų politikos tikslas yra sudaryti sąlygas, kuriomis būtų galima veiksmingai įgyvendinti žmonių teises ir principus, iš jų galima išskirti šiuos: „1. Kiekvienas žmogus privalo turėti galimybę savo laisvai pasirinktu darbu užsidirbti pragyvenimą“; „30. Kiekvienas žmogus turi teisę į apsaugą nuo skurdo ir socialinės atskirties.“ Būtent galimybė judėti ieškant tinkamo (pageidaujamo) darbo ir judant gauti įvairias viešąsias paslaugas nepaisant gyvenamosios teritorijos (nutolusiose vietovėse) yra viena pagrindinių žmogaus teisių.

Europos Komisijos komunikate teigiama, kad transportas yra pripažįstamas kaip viena iš Europos socialinių teisių pagrindinių paslaugų. Ji tenkina esminį piliečių integracijos į visuomenę ir darbo rinką poreikį, taip pat sudaro ir didelę namų ūkių išlaidų dalį (The New EU Urban Mobility Framework, 2021). 2018 m. lapkričio 28 d. Europos Komisija priėmė strateginę ilgalaikę klimatui neutralios ekonomikos viziją iki 2050 m., įtraukiančią visų ekonomikos sektorių ir visuomenės perėjimą prie klimatui neutralios ekonomikos. Joje akcentuojama, kad transporto sektorius yra vienas pagrindinių šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų šaltinių, todėl jis turės atlikti pagrindinį vaidmenį šiuo perėjimo laikotarpiu (European Commission Directorate-General for Mobility and Transport, 2019). 2019–2024 m. priimta daug naujų teisės aktų, turinčių įtakos viešojo transporto sektoriui, kuriais raginama keisti transporto rūšis ir užtikrinti tvaresnį kasdienį judumą (UITP Europe, 2024). Tvaraus ir pažangaus judumo strategijoje pažymima, kad judumas – būtina ES ekonominio ir socialinio gyvenimo sąlyga: „nuo kasdienių kelionių į darbą, šeimos ir draugų lankymo ir turizmo iki tinkamo pasaulinių tiekimo grandinių veikimo, kad parduotuvėse netrūktų prekių ir nesutrikėtų pramoninė gamyba“ (Sustainable and Smart Mobility Strategy – Putting European Transport on Track for the Future, 2020). Tai prisidėtų prie siekio kurti visą Europą aprėpiantį transporto tinklą, kuriuo būtų užtikrintas susisiekimas ir jungtis su visais Sąjungos regionais, įskaitant nutolusius ir atokiausius regionus (Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network and Repealing Decision No 661/2010/EU Text with EEA Relevance, 2013). ES lygmeniu pripažinta, kad reikia užtikrinti veiksmingą ir integracinę kaimo, priemiesčių ir miesto teritorijų junglumą pasitelkiant darnaus judumo galimybes (The New EU Urban Mobility Framework, 2021), todėl išskiriama 9 iniciatyva – sąžiningas ir teisingas judumo užtikrinimas visiems. Tai reiškia, kad kaimo, periferiniuose ir atokiuose regionuose, norint visiems užtikrinti galimybę naudotis judumo priemonėmis, būtina plėtoti viešojo transporto jungtis. Taip pat pažymima, kad būtina užtikrinti, jog judumas būtų prieinamas ir įperkamas visiems, kad nutolę ar kaimiški regionai būtų geriau sujungti, o judumo paslaugos būtų prieinamos riboto judumo asmenims ir žmonėms su negalia (Sustainable and Smart Mobility Strategy – Putting European Transport on Track for the Future, 2020). Mobilumo (judumo) svarba atsispindi ir ES finansavimo instrumentuose. Europos regioninės plėtros fondo lėšomis remiami įvairūs tikslai, iš jų vienas – „geriau sujungta Europa skatinant judumą (3 PT)“ (3 straipsnio 1 punkto c dalis), kuriuo siekiama plėtoti ir stiprinti „tvarų, klimato kaitai atsparų, pažangų ir įvairiarūšį nacionalinį, regioninį ir vietos judumą“ (Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund, 2021). ERPF taip pat ypatingą dėmesį skiria nepalankioje padėtyje esančių regionų ir vietovių, visų pirma kaimo bei didelių ir nuolatinių gamtinių arba demografinių trūkumų turinčių vietovių, problemoms spręsti (10 straipsnis) (Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund, 2021).

Apibendrinant galima teigti, kad Europos teisės aktai ir strateginės iniciatyvos sukuria tvirtą pagrindą socialinėms inovacijoms, kurios skatintų darnaus ir įtraukaus transporto plėtrą, gerintų visų piliečių mobilumo galimybes bei mažintų susisiekimo atskirtį atokiuose regionuose, kartu būtų prisidedama prie ES klimato neutralumo tikslų.

Paslaugų prieinamumo regionuose prielaidos. Žmonių galimybė gauti viešąsias ir kitas paslaugas yra esminė jų dalyvavimui darbo rinkoje ir socialinei integracijai, todėl svarbus ne tik fizinis paslaugų prieinamumas, bet ir žmonių gyvenamosios vietos artumas prie paslaugų teikimo vietų (OECD, 2024b). Nors dauguma gyventojų gali lengvai pasiekti paslaugas, kai kurie asmenys, ypač mažas pajamas gaunantys ir kaimiškose vietovėse gyvenantys, susiduria su apribojimais. Didmiesčiuose paslaugų prieinamumas yra di-

desnis nei mažesniuose miestuose ir kaimuose, todėl svarbu sudaryti galimybes patogiai pasiekti didesnius miestus (OECD, 2024c).

Siekdama stiprinti ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą, ES orientuojasi į regionų išsivystymo skirtumų mažinimą, ypač kaimo, pramonės pereinamojo laikotarpio vietovėse ir regionuose, turinčiuose didelių gamtinių arba demografinių trūkumų (Regulation (EU) 2021/1060 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 Laying down Common Provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund Plus, the Cohesion Fund, the Just Transition Fund and the European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund and Financial Rules for Those and for the Asylum, Migration and Integration Fund, the Internal Security Fund and the Instrument for Financial Support for Border Management and Visa Policy, 2021). ERPF ir Sanglaudos fondo lėšomis remiamas judumas nacionaliniu, regioniniu, vietos ir tarpvalstybiniu lygmenimis ir judumas mieste (Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund, 2021).

Taigi, siekiant užtikrinti paslaugų prieinamumą nutolusių, atokių kaimo vietovių gyventojams ir ypač mažas pajamas gaunantiems asmenims, judumo galimybė yra kritiškai svarbi jų socialinei integracijai ir dalyvavimui darbo rinkoje. ES remia judumą ir transporto paslaugų prieinamumą įvairiais lygmenimis, siekdama mažinti regionų išsivystymo skirtumus.

Judumo (viešojo transporto) paslaugų prieinamumo prielaidos. Įvairių institucijų pastangos užtikrinti esminių viešųjų paslaugų, tokių kaip energija, elektroninė komunikacija, vanduo ir transportas, teikimą yra ypač reikšmingos visuomenės gerovei (OECD, 2023). Paslaugų prieinamumo svarba pabrėžiama įvairių politikos sričių sankirtoje, apimančioje ne tik fizinį mobilumą, bet ir galimybes pasinaudoti šiomis paslaugomis. Be to, svarbu atsižvelgti į politikos aspektus, tokius kaip žemės naudojimo politika, kurie tiesiogiai veikia pasiekiamumą ir skatina tam tikrų žmonių grupių norą pasiekti konkrečias vietas (OECD & International Transport Forum, 2024). Pagal EBPO, atokūs regionai, ypač kaimiškos teritorijos, yra itin priklausomi nuo įvairių ekonominio augimo veiksnių bei vietos gyvenimo kokybės, užtikrinančios gyventojų pritraukimą ir išlaikymą. Judumo planavimo procese akcentuojama, kad vien investicijų į transportą nepakanka; būtina užtikrinti, jog viešasis transportas ir „aktyvus mobilumas“ taptų transporto strategijų pagrindu, o efektyvūs valdymo mechanizmai, skirti skirtingų planavimo sistemų suderinimui, galėtų geriau išnaudoti regionų (miestų ir aplinkinių vietovių) transporto infrastruktūrą (OECD, 2020). Europos miestų judumas taip pat vis dar stipriai priklauso nuo tradiciniu kuru varomų asmeninių automobilių naudojimo, todėl dedama nemažai pastangų pereiti prie tvaresnių transporto rūšių, nors pažanga šioje srityje kol kas yra ribota (Together towards Competitive and Resource-Efficient Urban Mobility, 2013). Viešojo transporto paslaugos vietos lygiu gali būti teikiamos taikant įvairius modelius – nuo viešai valdomų monopolijų iki visiškai liberalizuotų rinkų su atviru įėjimu (International Transport Forum, 2020). Socialinės inovacijos mobilumo srityje galėtų tapti efektyviu įrankiu, skatinančiu gyvybingumą nutolusiose ar atokiose teritorijose, užpildant viešųjų paslaugų spragas, eksperimentuojant su naujais verslo modeliais ir stiprinant bendruomeniškumo jausmą (OECD, 2024a). Sujungiant miestus ir nutolusias vietas, atsižvelgiama į gyventojų tankumą ir vidutinį nuvažiuotą atstumą, todėl vietoj sumažintų viešojo transporto versijų miestuose svarstomos galimybės geriau pritaikyti sprendimus tokiose vietovėse, pavyzdžiui, lanksčios pagal pareikalavimą teikiamos transporto paslaugos, autonominės transporto priemonės bei atsinaujinančią energiją naudojančios elektrinės transporto priemonės (International Transport Forum, 2021). Atsižvelgiant į šias aplinkybes, politikos formuotojams pateikiamos esminės darnaus transporto viešųjų paslaugų prieinamumo užtikrinimo rekomendacijos: aiškiai nustatyti darnaus judumo prieinamumą kaip prioritetą nacionalinėse strategijose; išplėsti judumo prieinamumo sampratą už įprastų lyties, amžiaus ir fizinio mobilumo ribų; taikyti įvairias metodikas, siekiant gerinti bendradarbiavimą su paveiktomis bendruomenėmis; kurti tinkamas prieinamumo rodiklių (matavimo) metodikas; taikyti visapusišką prieinamumo planavimo metodiką, apimančią ne tik mobilumo politiką (OECD & International Transport Forum, 2024).

Remiantis šiomis rekomendacijomis pažymėtina, kad darnaus judumo prioriteto išskyrimas, vietos bendruomenių įtraukimas ir platesnio požiūrio pritaikymas formuojant mobilumo politiką turėtų prisidėti prie socialinių inovacijų plėtojimo mobilumo srityje.

Lietuvos kontekstas

Mobilumo ir transporto inovacijų įteisinimas Lietuvos teisės sistemoje yra dinamiškas procesas, kuriame derinami ES reglamentai ir nacionaliniai teisės aktai bei technologiniai pokyčiai. Naujovės, tokios kaip autonominiai automobiliai, dalijimosi transportu platformos, mikromobilumo sprendimai ir elektra varomos transporto priemonės, reikalauja nuolatinio teisinio prisitaikymo. Teisės aktai, strateginiai dokumentai, kurių nuostatos svarbios socialinių inovacijų mobilumo srityje reglamentavimui, siejasi su tokiomis sąvokomis, kaip socialinės inovacijos, mobilumas, transportas, viešosios paslaugos, regionų plėtra (atskir-tis) (žr. 1 priedą).

Devynioliktosios Vyriausybės programoje numatyta užtikrinti esminius regionuose gyvenančių žmonių susisiekimo poreikius, sudarant jiems galimybes pasiekti būtinas paslaugas. Tam planuojama plėsti viešojo transporto sistemą, sudarant ir įteisinant svarbių tarpmiestinių regioninių maršrutų sąrašą (Lietuvos Respublikos Seimas, 2024) (X straipsnio 569 ir 570 punktai). 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje teigiama, kad Lietuvoje vis dar egzistuoja viešojo transporto integralumo tarp įvairių transporto rūšių ir nacionalinio, regioninio bei vietinio lygmenų trūkumas, nevienodas paslaugų prieinamumas, todėl būtina skatinti darnų judumą (Lietuvos Respublikos Vyriausybė, 2022b). 2022–2030 m. regionų plėtros programoje taip pat pažymima, kad „viešojo transporto sistemos fragmentacija mažina gyventojų mobilumą ir pasunkina kokybiškų viešųjų paslaugų prieinamumą ir patrauklesnių darbo vietų pasiekiamumą“, todėl būtina pagerinti viešųjų paslaugų prieinamumą, darbo vietų pasiekiamumą (Lietuvos Respublikos Vyriausybė, 2022b). Pagal Vietos savivaldos įstatymo (Lietuvos Respublikos Seimas, 2025) 6 straipsnio 33 punktą, keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas (tai ypač svarbu atokiuose regionuose) bei lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas yra savivaldybių savarankiškoji funkcija. Būtent savivaldybės taryba nustato kainas ir tarifus už savo valdomų įmonių, biudžetinių ir viešųjų įstaigų (kurių savininkė yra savivaldybė) teikiamas atlygintinas viešąsias paslaugas ir keleivių vežimą vietiniais maršrutais (Lietuvos Respublikos Seimas, 2025) (15 straipsnio 29 punktas). Todėl siekiant diegti mobilumo inovacijas, kuriomis gyventojams iš atokių regionų būtų užtikrinamas geresnis susisiekimas, būtina gauti pritarimą dėl pokyčių (socialinių inovacijų įgyvendinimo) vietos valdžios lygmeniu arba sugeneruoti bendrus susitarimus bendradarbiaujant kelioms savivaldybėms, jeigu mobilumo inovacija būtų diegiama kelių savivaldybių teritorijose.

Teisinis reguliavimas ir institucinis pagrindas. Lietuvos transporto ir mobilumo inovacijų įteisinimą koordinuoja kelios pagrindinės institucijos:

- Susisiekimo ministerija atsako už strateginį reguliavimą ir transporto politiką;
- Socialinės apsaugos ir darbo ministerija atsako už socialinę integraciją;
- Aplinkos ministerija atsako už aplinkos pritaikymą;
- Lietuvos transporto saugos administracija prižiūri transporto priemonių registraciją, techninius reikalavimus ir saugumą;
- savivaldybės reguliuoja vietinio transporto sprendimus, tokius kaip mikromobilumo priemonės ir dalijimosi transportu sistemos.

ES reglamentai ir direktyvos taip pat daro didelę įtaką nacionalinei teisei, pavyzdžiui, reikalavimai dėl anglies dioksido emisijų mažinimo ir e. mobilumo plėtros.

Iššūkiai ir ateities perspektyvos. Lietuvos teisinė sistema susiduria su keliais iššūkiais.

Pirmasis susijęs su **teisinio reguliavimo atsilikimu nuo technologijų pažangos**. Iššūkis kyla dėl būtinybės greitai prisitaikyti prie tokių naujovių, kaip visiškai autonominis transportas ar dirbtinio intelekto valdomos logistikos sistemos. Nėra išsamios teisinės bazės, reguliuojančios savivaldžių transporto priemonių atsakomybės paskirstymą avarijų atveju ar jų dalyvavimą viešajame eisme; dirbtinio intelekto naudojimas transporto priemonėse nėra pritaikytas sprendimų priėmimo algoritmams, kurie gali lemti eismo

dalyvių rizikas; dronų ir kitų inovatyvių sprendimų mobilumo srityje reglamentavimo trūkumas stabdo autonominių oro taksi ar prekių pristatymo dronais įteisinimą.

Antrasis iššūkis yra susijęs su **mikromobilumo sprendimų reguliavimu**. Miestų infrastruktūra dar nėra visiškai pritaikyta naujiems transporto modeliams, o teisinis reguliavimas neužtikrina aiškos paslaugų teikėjų, transporto priemonių naudotojų ir savivaldybių atsakomybės dėl eismo saugumo ar incidentų viešosiose erdvėse. Ne mažiau svarbu ir tai, kad dauguma Lietuvos miestų dar nėra tinkamai pritaikyti mikromobilumo integracijai, pavyzdžiui, trūksta saugių dviračių takų, stovėjimo vietų, įkrovimo stotelių. Be to, dėl neaiškos eismo taisyklių taikymo praktikos kyla incidentų su kitais eismo dalyviais: pėsčiaisiais, automobiliais, viešuoju transportu.

Trečiasis iššūkis susijęs su **darnaus mobilumo užtikrinimu**. Būtina suderinti inovacijas su aplinkosaugos, eismo saugumo ir viešojo transporto plėtros prioritetais, užtikrinti asmens duomenų saugumą diegiant inovatyvias dalijimosi transporto priemonėmis platformas ir dirbtinio intelekto sprendimus. Paminėtina, kad inovatyvios autonominės ir susietos transporto priemonės tampa potencialiais kibernetinių atakų taikiniais, o teisinė bazė dar nėra visiškai pritaikyta reaguoti šias grėsmes.

1.4. Mokslinis problemos ištirimas

Šiame skyriuje aptariamas mokslinis problemos ištirtumas tarptautiniame ir Lietuvos kontekste, išryškinant pagrindines tyrimų kryptis ir jų aktualumą socialinių inovacijų taikymui mobilumo srityje.

Mokslinėse publikacijose ar duomenų bazėse socialinių inovacijų sąvoka nėra indeksuojama, nors pastarojo laikotarpio mokslinėse publikacijose išryškinamas šios temos aktualumas, ypatingą dėmesį atkreipiant į kebias (angl. *wicked*) problemas, pavyzdžiui, socialinė nelygybė, aplinkosaugos iššūkiai, tvarumo užtikrinimas ar kt. (Donati & Wigren-Kristoferson, 2023; Winter et al., 2021). Mokslinėse publikacijose pažymima, kad socialinės inovacijos ne tik apima naujus sprendimus ir bendradarbiavimo formas, bet kartu jos reikšmingai prisideda ir prie visuomenės gyvenimo kokybės gerinimo (Rogge et al., 2023; Tao et al., 2024). Nors mokslinių tyrimų, susijusių su socialinių inovacijų tematika, jau atlikta, tačiau mokslinių publikacijų duomenų bazėse referuojami tyrimai rodo tam tikrą reiškinio nagrinėjimo fragmentiškumą. Moksliniuose šaltiniuose, susijusiuose su socialinėmis inovacijomis, dažniausiai akcentuojami tvaraus judumo, skaitmeninių sprendinių, dirbtinio intelekto panaudojimo klausimai, atkreipiant dėmesį į būtinybę spręsti socialinės įtraukties problemas, ypač aktualias regionuose.

Moksliniuose tyrimuose atkreipiamas dėmesys į aukštojo mokslo vaidmenį ir potencialą (Donati & Wigren-Kristoferson, 2023; Laura Icela et al., 2023). Aukštajam mokslui tenka ypatingas vaidmuo sprendžiant šiuolaikines visuomenės problemas, tokias kaip skurdas, nelygybė ar klimato kaita. Šis vaidmuo apima ne tik mokslinius tyrimus, duomenų kaupimą ir eksperimentinę veiklą, bet ir studijų procesą bei būsimų specialistų rengimą. Visgi šie kompleksiniai iššūkiai peržengia vieno sektoriaus galimybes, todėl reikalauja glaudaus viešojo, akademinio, privataus ir nevyriausybinių sektorių bendradarbiavimo (McBeth, 2018). Kalbant apie universitetų ir aukštojo mokslo vaidmenį, pabrėžiama tarpdiscipliniškumo svarba ieškant sprendinių visuomenės iššūkiams įveikti ir kuriant socialines inovacijas (Hirsch et al., 2023). Socialinės inovacijos, kaip mokslinių tyrimų ir studijų objektas, populiarėja daugelyje universitetų, pavyzdžiui, JAV universitetuose ir kolegijose sparčiai gausėja socialinio verslumo ir socialinių inovacijų iniciatyvų, mokymo programų, renginių, kuriuose skleidžiama informacija ir studentai, dėstytojai bei įvairūs suinteresuotieji asmenys įtraukiami į aktualių problemų sprendimo procesą per socialines inovacijas (McBeth, 2018).

Socialinės inovacijos šia prasme padeda spręsti daugelį keblių (angl. *wicked*) problemų. Viena tokių problemų – švietimo prieinamumas, kuris yra teisingumo ir lygybės pamatas (Biesta, 2016; Bitinas, 2013), įgaunantis naujų iššūkių modernėjant visuomenei ir dėl šiuolaikinių technologijų ugdymo aplinkoms išsiplėčiant nuo tradicinės klasės iki viso pasaulio. Nuo 2024 m. Lietuvoje bendrojo ugdymo mokyklose vykdant visuotinės įtraukties politiką, socialinio teisingumo principų įgyvendinimas prisideda prie švietimo prieinamumo problemos sprendimo. Kol kas šiuo aspektu tyrimų Lietuvoje stokojama, tačiau galima žvelgti į kitų šalių patirtis. Pavyzdžiui, Ispanijoje atliktas socialinių inovacijų tyrimas atskleidė, kad, siekiant tinkamai

atliepti vaikų poreikius, būtinas aktyvus įsitraukimas į diskusijas apie socialinės politikos kryptis, gerovės valstybės vaidmenį ir jos ateitį socialinių investicijų paradigmos kontekste (León & Maestripieri, 2022). Pastebima, kad kai kuriose Azijos šalyse universitetai kryptingai rengia mokslines konferencijas ir diskutuoja apie švietimo inovacijas ir socialinių mokslų vaidmenį (Wahyudi et al., 2023). Analizuojant švietimo ir socialinių inovacijų mokslinius tyrimus pastebima, kad švietimo srityje tinkamai diegiamos socialinės inovacijos prisideda prie sudėtingų pastarojo laikotarpio socialinių ir aplinkosauginių iššūkių sprendimų paieškų (Delafield & Mukherjee, 2016). Švietimo sistemos prieinamumo ir kokybės skirtumų problemų sprendimas pasitelkiant socialines inovacijas dažnai yra nurodoma kaip viena iš labiausiai pasiteisinančių strategijų.

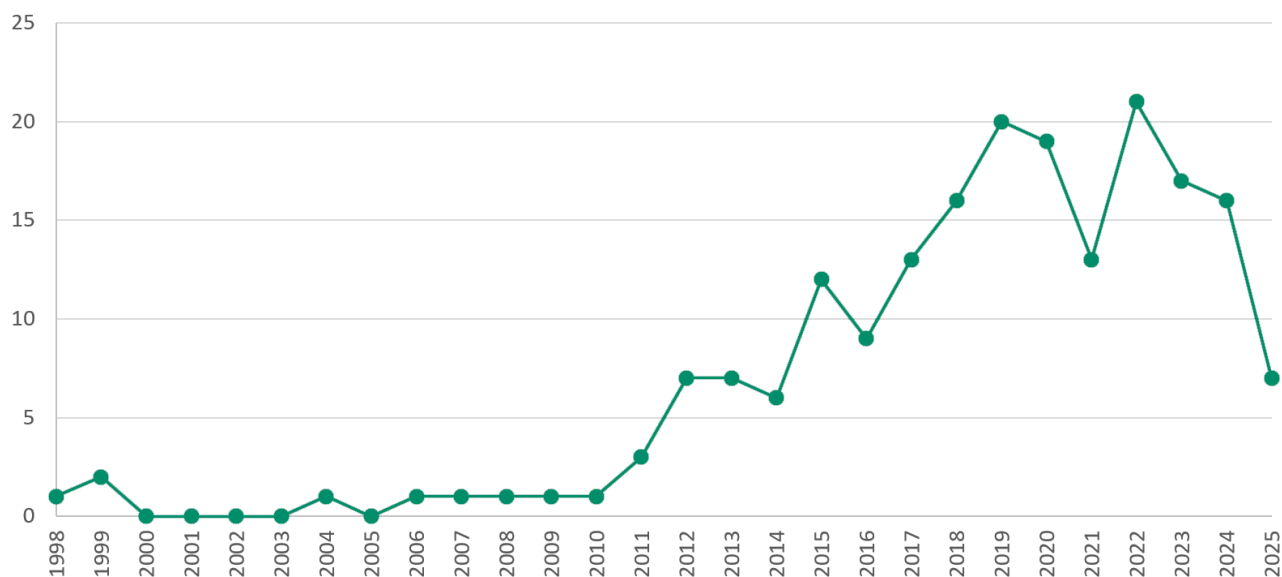
Pastaruoju metu vis dažniau publikuojami tyrimų, analizuojančių atskirų šalių patirtis socialinių inovacijų srityje ir jų reikšmę įvairių problemų sprendimui, rezultatai. Pavyzdžiui, Nigerijoje atlikus tyrimą akcentuota, kad socialinės inovacijos padeda užtikrinti tvarų skurdo mažinimą, nes sprendžiamos pamatinės skurdo priežastys, pavyzdžiui, nepakankamos galimybės įgyti išsilavinimą (Ipinnaiye & Olaniyan, 2023). Minėtas tyrimas parodė, kad vietinės socialinių inovacijų diegimo iniciatyvos daugiausia palaikomos privataus sektoriaus, o plėtrai trukdo silpna institucinė aplinka (Ipinnaiye & Olaniyan, 2023).

Nepaisant augančio publikacijų skaičiaus, vis dar pasigendama conceptualaus bendro socialinių inovacijų apibrėžimo ir aiškumo, kaip šios inovacijos turėtų būti matuojamos ir įvertinamos (Donati & Wigren-Kristoferson, 2023; Winter et al., 2021). Moksliniuose tyrimuose pabrėžiama, kad būtina atkreipti dėmesį į socialinių inovacijų tyrimų metodologinius aspektus taikant tarpdisciplininius metodus (Schimpf & Castellani, 2024). Kaip galimas būsimų socialinių inovacijų tyrimų kryptis galima išskirti socialinių inovacijų poveikio matavimo sritį (Donati & Wigren-Kristoferson, 2023; Rogge et al., 2023), esamų ir galimų bendradarbiavimo modelių kūrimą (Laura Icela et al., 2023; Winter et al., 2021), politinių sprendinių priėmimo procesus (Rogge et al., 2023) bei socialinio teisingumo principų užtikrinimą (Biesta, 2016; Bridges, 2016).

Socialinių inovacijų tyrimai apima ir vietos bei kaimo vietovių vystymo tyrimus, ypač atliepiančius šiuolaikinius iššūkius, tokius kaip skaitmenizacija. Vienas iš pastaruoju metu vis plačiau aptariamų požiūrių – išmaniųjų kaimų (angl. *smart villages*) koncepcija, pabrėžianti informacinių ir ryšių technologijų bei socialinių inovacijų sinergiją sprendžiant tiek ilgalaikius, tiek naujai kylančius iššūkius kaimiškose vietovėse (Renukappa et al., 2022). Jungtinėje Karalystėje atliktas tyrimas išskiria penkis svarbiausius išmaniųjų kaimų strategijas, kai reikia integruoti ir socialines inovacijas: išmaniąją energetiką, sveikatos priežiūrą, transportą, švietimą ir vandentvarką (Renukappa et al., 2022).

Vietos ir regionų vystymosi kontekste vienas iš aktualių iššūkių yra alternatyvaus poindustrinio kaimo plėtros politikos modelio paieška. Viena iš perspektyvių kryptų – paslaugų sektoriaus plėtros skatinimas regionuose, literatūroje įvardijamas kaip teritorinė servitizacija (angl. territorial servitization) (Froning & Stotten, 2024; Vidickienė, 2024). Tokiame modelyje, kuris leistų užtikrinti tvarų kaimo vietovių vystymąsi, pabrėžiamos dvi esminės kryptys. Pirmoji – tai perėjimas nuo siauro technologinių inovacijų skatinimo prie platesnio požiūrio, apimančio organizacinių ir socialinių inovacijų palaikymą, ypač aktualų sprendžiant kompleksines vietos bendruomenių problemas. Antroji – tai vis didesnės reikšmės suteikimas tarpinstituciniam bendradarbiavimui, kuris tampa būtina veiksmingo viešųjų paslaugų organizavimo, inovatyvių sprendimų diegimo ir ilgalaikio teritorijų tvarumo užtikrinimo sąlyga (Vidickienė, 2024).

Pasaulinių mokslinių tyrimų apie socialines inovacijas ir mobilumą praktikų analizei taikomos sisteminės paieškos ir kritinės ar sisteminės literatūros analizės metodologijos. Tokia analizė paprastai remiasi raktažodžių žodynais. Galimybių studijos autorių grupė ekspertinės diskusijos būdu sugeneravo raktažodžių žodyną, kurio pagrindu buvo sukurta paieškos užklausa SCOPUS duomenų bazėje. Su socialinėmis inovacijomis ir mobilumu siejamų reikšminių žodžių užklauskos rezultatas – 195 dokumentai (žr. 4 pav.), iš kurių tik vienas (apie Estijos atvejį) parengtas autoriaus su Lietuvos institucijos prieskyra (Roose et al., 2012). Tai rodo, jog specifinė kompleksinių tyrimų sritis, kuri apimtų socialinių inovacijų ir mobilumo tyrimus, Lietuvoje galimai nėra susiformavusi.



4 pav. Mokslinių publikacijų, kuriose vartojami socialinių inovacijų ir mobilumo terminai, dinamika, SCOPUS duomenimis (sudaryta autorių pagal SCOPUS)

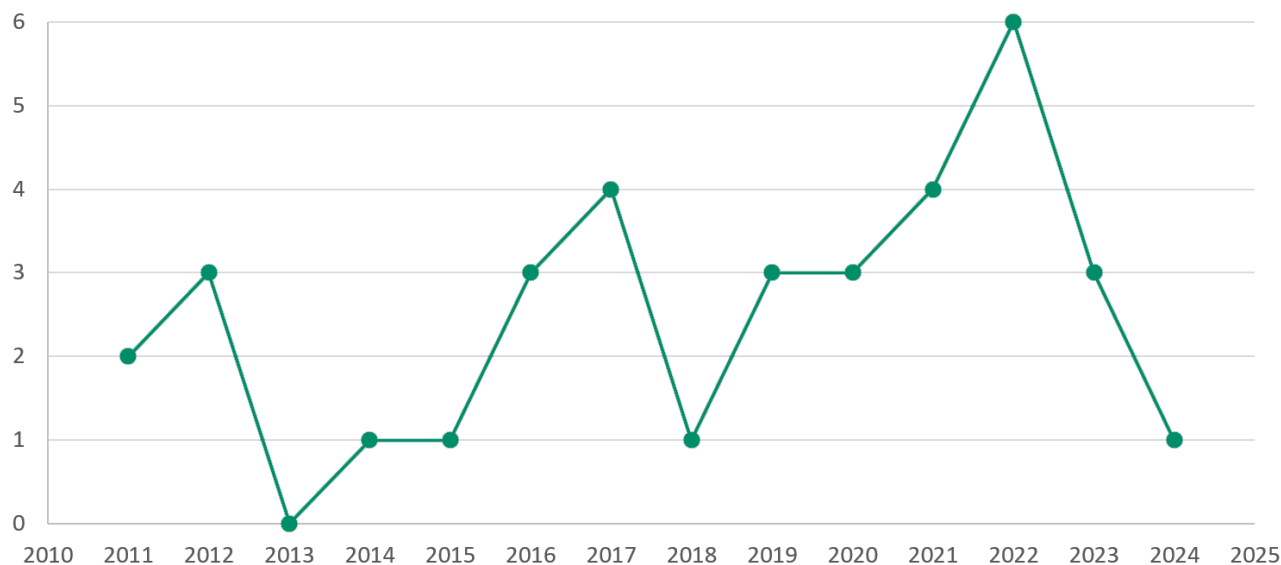
Mokslinių publikacijų, kuriose integruojami socialinių inovacijų ir mobilumo raktažodžiai, 1998–2025 m. laikotarpiu daugiausia publikavo Vokietijos, Italijos, Jungtinės Karalystės ir Ispanijos mokslininkai. Remiantis SCOPUS pateikiama informacija, tokius publikuotus tyrimus dažniausiai finansavo Europos Komisija, „Horizon 2020“ programa ar Europos regioninės plėtros fondas. Taip pat publikuota tyrimų, kuriuos rėmė Vokietijos, Portugalijos, Italijos ir kt. šalių nacionaliniai šaltiniai.

Svarbu pažymėti, kad moksliniai tyrimai, kuriuose vartojami socialinių inovacijų ir mobilumo raktažodžiai, SCOPUS duomenų bazėje priskiriami skirtingoms dalykinėms sritims (angl. *subject area*). Daugiausia publikacijų priskirta socialiniams mokslams (net 99-ios publikacijos). Taip pat daug publikacijų priskirta verslo, vadybos ir apskaitos dalykinei sričiai, kompiuterių mokslui, inžinerijai, ekonomikos, ekonometrijos ir finansų sritims, gamtos mokslams. Tai rodo, kad socialinių inovacijų mobilumo srityje tyrimai yra tarpdisciplininiai.

Apibendrinant mokslinę praktiką (fiksuoant SCOPUS indeksuojamų publikacijų formatu), galima daryti keletą svarbių išvadų, susijusių su tyrimais apie socialinių inovacijų taikymą sprendžiant socialinę atskirtį ir užtikrinant įtraukų bei tvarų judumą regionuose mobilumo priemonėmis. Tokie tyrimai pradėti vykdyti 1998 m., daugiau dėmesio jiems skirta nuo 2012 m., o išpopuliarėja jie tik nuo 2019 m. Tai rodo, kad tai nauja ir pasauliniu mastu besiformuojanti tyrimų sritis. Daugiausia tokių tyrimų vykdo Vokietijos, Italijos, Jungtinės Karalystės, Ispanijos mokslininkai. Lietuvoje ir kaimyninėse regiono šalyse tokių tyrimų atliekama labai mažai, nacionaliniu mastu jų trūksta. Analizuojami tyrimai dažniausiai publikuojami socialinių bei verslo ir vadybos mokslų srityse, tačiau ryškią dalį sudaro ir informatikos, aplinkos inžinerijos ir kt. mokslo sričių publikacijos. Tai rodo, kad formuojasi mokslinė tarpdiscipliniškumo tradicija. Nagrinėjami tyrimai dažniausiai finansuojami ES priemonėmis, pavyzdžiui, „Horizontas 2020“ programos lėšomis, nors taip pat fiksuojami ir nacionaliniai, pavyzdžiui, Vokietijos, fondai, valdantys mokslinių tyrimų finansavimą. Tai leidžia daryti išvadą, kad jau yra susiformavusi praktika, kai atitinkamo pobūdžio tyrimams finansavimas skiriamas nacionaliniu lygiu.

Siekdami įvertinti mokslinį ištirtumą Lietuvoje, toliau vykdėme sisteminę publikacijų paiešką ir eksploracinę analizę SCOPUS duomenų bazėje. Su socialinėmis inovacijomis siejamų reikšminių žodžių, vartojamų Lietuvos mokslininkų publikacijose, užklauso rezultatas – 35 dokumentai (žr. 5 pav.)². Tai Lietuvos institucijų autorių mokslinės publikacijos, kuriose nurodomi socialinių inovacijų, socialinės antreprenerystės ar socialinio verslo raktažodžiai.

² Su socialinėmis inovacijomis siejamų reikšminių žodžių Lietuvos mokslininkų publikacijose užklausa 2025-04-16: KEY(“social innovation*” OR “social initiative*” OR “social entrepreneurship” OR “social enterprise*” OR “social venture*”) AND AFFILCOUNTRY (Lithuania).



5 pav. Lietuvos autorių mokslinių publikacijų, kuriose nurodomi socialinių inovacijų, socialinės antreprenerystės ar socialinio verslo raktažodžiai, dinamika, SCOPUS duomenimis (sudaryta autorių pagal SCOPUS)

SCOPUS duomenų bazėje aptinkamų mokslinių publikacijų, kurias publikavo autoriai, atstovaujantys Lietuvos institucijoms, ir kuriose vartojamas socialinės inovacijos arba socialinės antreprenerystės, arba socialinio verslo raktažodis, 2011–2024 m. laikotarpiu yra publikavę Kauno technologijos universiteto, Mykolo Romerio universiteto, Vilniaus Gedimino technikos universiteto, Vytauto Didžiojo universiteto, Vilniaus universiteto bei Lietuvos socialinių mokslų centro mokslininkai (vardijama pagal dažnumo principą). Daugiausia tokių publikacijų yra parengusios prof. Eglė Butkevičienė (Kauno technologijos universitetas) ir doc. Jolita Greblikaitė (Vytauto Didžiojo universitetas).

Remiantis SCOPUS pateikiama informacija, tokius publikuotus tyrimus finansavo Europos Komisija, Europos socialinis fondas, Lietuvos mokslo taryba (LMT) ir kitos organizacijos ar programos. Šios publikacijos SCOPUS duomenų bazėje priskirtos įvairioms dalykinėms sritims, tokioms kaip socialiniai mokslai, verslas, vadyba ir apskaita, ekonomika ir ekonometrija, gamtos, inžinerijos, kompiuterių mokslai ir kt. Tai rodo, kad socialinių inovacijų, socialinės antreprenerystės ir socialinio verslo tyrimai Lietuvoje yra tarpdisciplininiai.

Apibendrinant mokslinę praktiką Lietuvoje (fiksuoant SCOPUS indeksuojamų publikacijų formatu), galima daryti keletą svarbių išvadų dėl Lietuvos autorių tyrimų apie socialines inovacijas, socialinę antreprenerystę ir socialinį verslą. Tokie tyrimai publikuojami nuo 2011 m. Tai rodo, jog tai nauja ir Lietuvoje besiformuojanti tyrimų sritis. Tyrimus vykdo įvairių Lietuvos universitetų ir institutų tyrėjai. Apibendrintai galima sakyti, kad Lietuvoje tokių tyrimų dar mažai, nėra specifinio dėmesio mobilumo ar teritorinės diferenciacijos tematikai. Taip pat matome, kad nuo pat tyrimų vystymosi pradžios formuojasi mokslinė tarpdiscipliniškumo tradicija.

1.5. Pagrindiniai suinteresuotieji subjektai ir jų bendradarbiavimas

Sparčiai kintančiame pasaulyje mobilumas išlieka labai svarbiu socialiniu ir ekonominiu veiksniumi. Socialinės inovacijos mobilumo srityje, apimančios naujų idėjų ir sprendimų kūrimą bei diegimą, gali padėti spręsti įvairias problemas, tokias kaip transporto prieinamumas, tvarumas ir efektyvumas. Toliau tekste, remiantis keturypės spiralės modeliu, analizuojami pagrindiniai suinteresuotieji subjektai – viešojo, privataus, akademinio ir nevyriausybinių sektorių atstovai – ir jų vaidmuo kuriant bei įgyvendinant socialines inovacijas mobilumo srityje.

Ministerijos, tokios kaip Susisiekimo ir Socialinės apsaugos ir darbo, atlieka svarbų vaidmenį formuojant ir įgyvendinant mobilumo politiką Lietuvoje.

Susisiekimo ministerija formuoja valstybės politiką keleivių ir krovinių vežimo geležinkelių, kelių, jūrų, vidaus vandens, oro transportu srityje, organizuoja, koordinuoja ir kontroliuoja jos įgyvendinimą, dalyvauja rengiant mokslinių tyrimų ir eksperimentinės plėtros programas, organizuoja ir koordinuoja mokslo, verslo ir viešojo sektoriaus bendradarbiavimą, atlieka ES struktūrinių ir Sanglaudos fondų lėšų tarpinės institucijos funkcijas, planuoja kitos ES finansinės paramos lėšas ir vykdo jų naudojimo priežiūrą.

Socialinės apsaugos ir darbo ministerija atsakinga už socialinės politikos formavimą ir įgyvendinimą, įskaitant neįgalųjų asmenų integraciją į visuomenę, taip pat atsako už darbo rinkos politikos formavimą ir įgyvendinimą.

Savivaldybės yra atsakingos už vietos lygmens mobilumo sistemų organizavimą ir priežiūrą. Jos taip pat dalyvauja įgyvendinant socialines inovacijas mobilumo srityje, pritaikytas vietos poreikiams.

Nevyriausybinių organizacijų, atstovaujančių įvairių socialinių grupių interesams, aktyviai dalyvauja kuriant ir įgyvendinant socialines inovacijas mobilumo srityje. Jos teikia ekspertines konsultacijas, inicijuoja projektus ir prisideda prie visuomenės informavimo.

Verslo įmonės, veikiančios transporto sektoriuje, yra svarbios socialinių inovacijų kūrimo ir diegimo dalyvės. Jos kuria ir diegia naujas technologijas, teikia transporto paslaugas ir investuoja į mokslinius tyrimus. Taksi įmonės, atsižvelgdamos į specialiųjų poreikių turinčių asmenų poreikius, turėtų užtikrinti, kad jų paslaugos būtų prieinamos ir pritaikytos šiems asmenims. Pavėžėjai, teikiantys pavėžėjimo paslaugas, taip pat turėtų atsižvelgti į specialiųjų poreikių turinčių asmenų poreikius ir užtikrinti, kad jų paslaugos būtų prieinamos ir pritaikytos šiems asmenims.

Mokslo institucijos, tokios kaip universitetai ir tyrimų institutai, atlieka svarbų vaidmenį kuriant ir plėtojant socialines inovacijas mobilumo srityje. Jos vykdo mokslinius tyrimus, rengia specialistus ir teikia ekspertines konsultacijas.

Visuomenė, kaip vartotoja ir socialinių inovacijų naudos gavėja, taip pat yra svarbi suinteresuotoji šalis. Į jos poreikius ir nuomonę turėtų būti atsižvelgiama kuriant ir įgyvendinant socialines inovacijas mobilumo srityje.

Socialinės inovacijos mobilumo srityje Lietuvoje tampa vis svarbesne priemone siekiant mažinti teritorinę atskirtį ir spręsti socialinės įtraukties problemas. **Tarpsektorinės partnerystės** – tai vienas iš efektyviausių būdų sprendžiant sudėtingas socialines, ekonomines ir aplinkosaugines problemas. Šios partnerystės leidžia sujungti viešojo sektoriaus, nevyriausybinių organizacijų (NVO), akademinio sektoriaus, verslo ir bendruomenių pastangas. Inovatyvūs sprendimai, gimstantys tokio bendradarbiavimo pagrindu, padeda efektyviau atliepti regionų gyventojų poreikius ir įvairioms socialinėms grupėms užtikrinti tvarų, įtraukiantį judumą. Toliau pateikiami konkretūs pavyzdžiai, atskleidžiantys, kaip tarpsektorinis bendradarbiavimas gali padėti užtikrinti tvarų ir prieinamą judumą skirtingoms socialinėms grupėms.

Viena iš pirmųjų ir iki šiol veikiančių tarpsektorinės partnerystės iniciatyvų – **geltonųjų autobusų programa**. Švietimo ir mokslo ministerijai (dabar Švietimo, mokslo ir sporto ministerija) bendradarbiaujant su savivaldybėmis 2003 m. pradėtas optimizuoti kaimo mokyklų tinklas, užtikrinant saugų vaikų pavėžėjimą į mokyklas. Ši iniciatyva ne tik mažina švietimo atskirtį, bet ir skatina tolygų regionų vystymąsi. Programos sėkmę lemia tvarus viešasis finansavimas, aktyvus bendruomenių dalyvavimas ir logistinių sprendimų optimizavimo efektyvumas.

Viena iš sėkmingų socialinių inovacijų, kurių ir diegiama bendradarbiaujant įvairių sektorių suinteresuotosioms šalims, yra **socialinis taksi**. Socialinis taksi orientuotas į žmonių su negalia mobilumo užtikrinimą. Ši paslauga, kurią įgyvendina NVO, bendradarbiaudamos su savivaldybėmis, apima pavėžėjimą specialiai pritaikytomis transporto priemonėmis ir asistavimą kelionės metu. Šios paslaugos tikslas – ne tik užtikrinti judėjimą, bet ir suteikti žmonėms su negalia galimybę aktyviau dalyvauti visuomenės gyvenime. Tarpsektorinis bendradarbiavimas leidžia mažinti socialinės atskirties rizikas ten, kur komercinės paslaugos nepasiekiamos ar per brangios.

Socialinio taksi programą 2012 m. įkūrė VŠĮ Nacionalinis socialinės integracijos institutas. Jos tikslas – padedant asmeniniam asistentui teikti transporto paslaugas žmonėms su negalia specialiai pritaikytais automobiliais. Kol nebuvo šios programos, kelionių paslauga žmonėms, turintiems negalią, pritaikytu transportu buvo teikiama tik jiems vykstant į gydymo įstaigas ar išskirtiniais atvejais, o nepritaikytuose būstuose gyvenantys žmonės su negalia net neturėjo galimybių jų palikti. Esant būtinybei, transporto paslaugas teikdavo tik vietos priešgaisrinės saugos tarnybos ekipažai. Socialinis taksi buvo pirmasis socialinis projektas Lietuvoje, kurį vykdant paslaugos teikiamos visą parą ir neribojant klientų maršrutų pasirinkimo.

2012 m. į Vilniaus gatves išriedėjo pirmasis specialiai pritaikytas automobilis, o šiandien socialinio taksi paslaugos teikiamos Vilniaus m., Vilniaus r., Klaipėdos m., Klaipėdos r., Ukmergės r., Švenčionių r. ir Kėdainių r. savivaldybėse.

Toliau esančioje lentelėje (žr. 1 lentelę) nurodyti projektai, kuriuos įgyvendina savivaldybės, teikdamos pavėžėjimo ir asistavimo paslaugas. Taip didinamas žmonių, turinčių negalią, dalyvavimas viešajame gyvenime ir plečiamos galimybės įsitraukti į socialines, ekonomines ir kultūrines veiklas (*Projektai*, n. d.).

1 lentelė. Socialinės iniciatyvos „Socialinis taksi“ įgyvendinamos veiklos Lietuvos savivaldybėse (šaltinis <https://socialnistaksi.lt/projektai>)

Paslaugos pavadinimas	Finansavimą skyrusi savivaldybė	Finansavimo suma, Eur	Projekto vykdymo laikotarpis
Neįgaliųjų pavėžėjimo su asistavimu paslaugos	Ukmergės r. savivaldybė	69 900	Nuo 2023-12-12 iki 2025-12-18
Neįgaliųjų pavėžėjimo su asistavimu paslaugos	Švenčionių r. savivaldybė	18 000	Nuo 2023-12-27 iki 2024-12-27
Socialinio taksi pavėžėjimo ir asistavimo paslaugos asmenims su negalia Kėdainių rajono savivaldybės teritorijoje	Kėdainių bendruomenės socialinis centras	20 000	Nuo 2024-02-22 iki 2024-12-31
Transporto paslaugų teikimas Vilniaus r. žmonėms su negalia, kurie turi judėjimo problemų ir dėl to negali naudotis visuomeniniu ar individualiu transportu	Vilniaus r. savivaldybė	22 000	Nuo 2024-01-15 iki 2024-12-31
Laisvė judėti socialiniu taksi Vilniaus mieste	Vilniaus m. savivaldybė	80 000	Nuo 2024-04-11 iki 2024-12-31
Laisvė judėti socialiniu taksi Klaipėdos m. – 2024	Klaipėdos m. savivaldybė	18 600	Nuo 2024-05-24 iki 2024-12-31
Laisvė judėti socialiniu taksi Klaipėdos r.	Klaipėdos r. savivaldybė	15 000	Nuo 2024-03-20 iki 2024-12-20

Socialinio taksi paslauga teikiama žmonėms su negalia ar tiems asmenims, kurių ribotas judumas, dažnai remiantis savivaldybių finansavimu ir partnerystėmis su vietos verslais. Nors ši paslauga šiuo metu neturi ilgalaikio finansavimo modelio, sėkmingas jos įgyvendinimas pabrėžia tarpsektorinės partnerystės svarbą įveikiant socialinės atskirties barjerus, kai komercinės paslaugos nepasiekia pažeidžiamiausių grupių.

Taksi žmonėms skirta rekomendacija pateikta *Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių*, patvirtintų susisiekimo ministro 2012 m. sausio 27 d. įsakymu Nr. 3-80, 12 punkte (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2012). Juridiniams asmenims, teikiantiems taksi paslaugas ir valdantiems ar naudojantiems nuosavybės, patikėjimo teise ar kitais teisėtais pagrindais bent 10 ir daugiau transporto priemonių, rekomenduojama turėti nuosavybės teise priklausantį bent 1 lengvąjį automobilį taksi, pritaikytą judėjimo negalią turinčiam asmeniui vežti. Įsigyjant automobilį, kuris pritaikytas asmenims, turintiems judėjimo negalią, taikomos lengvatų. Pavėžėjams, kurie yra fiziniai

asmenys, dažnu atveju naudojantys asmenines transporto priemones, įpareigojimas pritaikyti automobilį yra didelė našta. Dėl tos pačios priežasties pirmiau minėta rekomendacija netaikoma fiziniams asmenims – taksi paslaugų teikėjams. Atitinkamas įsakymo pakeitimas įvykdytas 2020 m. sausio 2 d. ministro įsakymu Nr. 3-3 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. sausio 27 d. įsakymo Nr. 3-80 „Dėl Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2024).

Lietuvos **oro uostai** 2021 m. gegužę kartu su partneriu „Socialinis taksi“ pradėjo organizuoti mokymus taksi vežėjams, sudariusiems sutartis su oro uostais dėl keleivių pasitikimo taksi linijoje, kaip aptarnauti keleivius, turinčius individualių poreikių. Taip pat mūsų šalies oro uostai vertino ir peržiūrėjo, kaip dar geriau pritaikyti keleivio, turinčio individualių poreikių, kelią nuo atvykimo terminalo iki aikštelių, kur keleivius pasitinka pavėžėjai, – sertifikuoti žmonių su negalia aptarnavimo specialistai atliko minėtą vertinimą.

2021 m. birželio 1 d. Susisiekimo ministerija, siekdama didinti viešojo transporto prieinamumą, kartu su įvairiomis organizacijomis pasirašė memorandumą, kuriame numatytos transporto ir transporto infrastruktūros pritaikymo gairės asmenims su specialiais poreikiais ir riboto judumo asmenims (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2021).

2022 m. gruodžio 29 d. susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-598 „Dėl Transporto sektoriaus pritaikymo individualių poreikių turintiems asmenims priemonių plano patvirtinimo“ patvirtintas Transporto sektoriaus pritaikymo individualių poreikių turintiems asmenims priemonių planas. Jame nurodytos memorandumo šalys ir jų priemonės, kuriomis siekiama teigiamo pokyčio (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2022).

2022 m. lapkričio mėnesį įsigaliojo Transporto veiklos pagrindų įstatymo pakeitimas, pagal kurį visos pirmą kartą Lietuvoje registruojamos transporto priemonės turi būti pritaikytos riboto judumo asmenims (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2025).

SĮ „Susisiekimo paslaugos“ iniciatyva ir socialinės globos įstaigų prašymu Susisiekimo ministerijai pateikti **pasiūlymai keisti Kelių eismo taisykles** ir leisti maršrutiniam transportui skirtomis eismo juostomis važiuoti automobiliams, pažymėtiems skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“, kuriais vežami neįgalieji į neįgaliųjų dienos užimtumo centrą arba iš jo. Dabar eismo juostomis, pažymėtomis raide A+, kuriomis be maršrutinio transporto gali važiuoti visos kitos transporto priemonės, turinčios tokią teisę, gali važiuoti ir automobiliai, pažymėti skiriamuoju ženklu „Asmuo su negalia“ arba asmens su negalia automobilio statymo kortele, kai juose važiuoja asmenys su negalia į švietimo įstaigą ar dienos užimtumo centrą arba iš jų, jeigu važiavimo maršrutas suderintas su kelio savininku jo nustatyta tvarka. Kelio savininkas (miestuose – savivaldybės) gali pasirinkti, kokią eismo organizavimo būdą tam tikroje vietoje taikyti – A ar A+.

Geležinkelių transporte 2020 m. buvo įgyvendintas projektas, kuriuo užtikrintas saugus neįgaliųjų vežimėlių tvirtinimas keleiviniuose traukiniuose. Tais pačiais metais įgyvendinus kitą projektą, visuose keleiviniuose traukiniuose įrengti užrašai Brailio raštu.

2020–2024 m. buvo įrengiamos priemonės, skirtos padėti žmonėms, turintiems specialiųjų poreikių, keliauti geležinkeliu (maršrutų be laiptelių įrengimas, jų ženklavimas lytimosiomis ir kontrastingomis vaizdo pavidalų žymenomis, Brailio raštu arba prizminėmis raidėmis ar skaitmenimis), stotyse ir stotelėse, kuriose šiuo metu vykdoma arba numatoma, kad bus vykdoma, keleivių vežimo veikla.

Be įvairių vykdomų projektų, LTG grupė taip pat aktyviai bendradarbiauja su žmonėmis su negalia vienijančiomis organizacijomis, vykdo kitas iniciatyvas, susijusias su sąlygų asmenims, turintiems negalią, gerinimu. Pavyzdžiui, 2021 m. „LTG Link“ prisijungė prie tarptautinės „Saulėgrąžos“ iniciatyvos, kurios tikslas – naudojantis saulėgrąžos atributika lengviau identifikuoti žmones, turinčius nematomą negalią, taip aplinkiniams ir keleivius aptarnaujančiam personalui atsargiai nurodant, kad žmogui reikalinga papildoma pagalba arba turi būti suteikiama daugiau laiko. Kitas pavyzdys – bendradarbiaujant su Lietuvos kurčiųjų draugija, keleivius aptarnaujantys darbuotojai apmokyti bazinės gestų kalbos.

Viešosios įstaigos yra puikus bendradarbiavimo pavyzdys. Pavyzdžiui, VšĮ „**Žalioji regionas**“ yra nauja regioninė keturių savivaldybių – Jurbarko, Šilalės, Tauragės rajonų ir Pagėgių – viešoji įstaiga, kurios

pagrindinis tikslas – įgyvendinti funkcinės zonos *Tauragė+* plėtros strategiją verslo plėtros skatinimo ir investicinio patrauklumo didinimo, turizmo plėtros sąlygų gerinimo ir viešojo transporto paslaugų organizavimo Tauragės regione srityse.

Didelė dalis gerosios praktikos pavyzdžių yra praktikos, iniciatyvos, gavusios ES investicijų. 2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos 4 prioriteto „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ lėšomis buvo finansuotos priemonės, skirtos viešojo transporto priemonių parkui atnaujinti. Priemonės Nr. 04.5.1.-TID-K-519 „Viešojo transporto paslaugų prieinamumo didinimas“ lėšos (127 280 Eur ES lėšų) skirtos: UAB „Kautra“ projektui „Keltuvų judėjimo negalią turintiems žmonėms, dviračių laikiklių ir švieslenčių įrengimas autobusuose“, UAB Tolimojo keleivinio transporto kompanijos projektui „Viešojo transporto pritaikymas neįgaliesiems ir dviračių pervežimui“, UAB Tolimojo keleivinio transporto kompanijos projektui „Viešojo transporto pritaikymas neįgaliesiems ir dviračių pervežimui. II etapas“. Pažymėtina, kad ir 2014–2020 m. finansavimo, ir tolesnio laikotarpio visuose Susisiekimo ministerijos administruojamų priemonių projektų finansavimo sąlygų aprašuose numatytas ir išliks reikalavimas, kad finansuojamu projektu turi būti prisidedama prie **universalios dizaino principo** įgyvendinimo, t. y. projekto paraiškoje turi būti pagrindžiama, kaip projekto rezultatai (sukurta ar patobulinta transporto infrastruktūra) atitiks visų visuomenės grupių poreikius, visa ES lėšomis finansuojama infrastruktūra turi ir turės būti pritaikyta individualių poreikių turintiems žmonėms.

Valstybės duomenų agentūros duomenimis, Lietuvoje gyvena apie 60 000 žmonių, turinčių judėjimo negalią (Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija, 2023), tačiau nė viena šalies taksi paslaugas teikianti įmonė neturi automobilių, pritaikytų vežti žmones neįgaliojo vežimėlyje. Dažnu atveju tai jiems užkerta galimybę nuvykti į gydymo įstaigą, darbovietę, savivaldybę ar kitas būtinas paslaugas teikiančias įmones. Valstybė yra sukūrusi pagalbos mechanizmą – diegiant specialią žmonėms su negalia pritaikytą įrangą automobilių savininkams taikoma ženkli mokesčių lengvata, tačiau taksi paslaugas teikiančios įmonės ją nesinaudoja.

Nuo 2023 m. liepos 1 d. Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos iniciatyva bendradarbiaujant su Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministerijoms reglamentuota ir pradėta teikti **judumo paslauga Bazinių paslaugų šeimai pakete** – visos savivaldybės turės teikti judumo paslaugą šeimoms, gyvenančioms toliau kaip 2 km nuo artimiausios viešojo transporto stotelės. Naudodamiesi judumo paslauga, savivaldybių gyventojai galės pasiekti švietimo, socialinių paslaugų, sveikatos priežiūros, teisėsaugos įstaigas ir grįžti iš jų (Lietuvos Respublikos Vyriausybė, 2019).

Lietuvos aklyjų ir silpnaregių sąjunga 2022 m. inicijavo SI „Susisiekimo paslaugos“, Susisiekimo ministerijos ir „WayMap“ atstovų susitikimą. „WayMap“ yra unikali socialinė inovacija mobilumo srityje, išsiskirianti savo universalumu. Ši **navigacijos programėlė** padeda orientuotis ne tik lauke, bet ir patalpose ar net požemyje. „WayMap“, teikdama prieinamą navigaciją visiems asmenims, nepriklausomai nuo jų fizinių galimybių, yra puikus pavyzdys, kaip technologijos gali būti pritaikytos socialiniams poreikiams tenkinti ir gerinti žmonių mobilumo patirtį.

SI „Susisiekimo paslaugos“, siekdama išbandyti naujausias technologijas ir įvertinti jų potencialą viešajame transporte bei gerinti susisiekimą neaptarnaujamose zonose, 2024 m. rudenį Vilniuje, Užupio mikrorajone, išbandė **autonominį autobusą**. Šis projektas buvo dalis „Interreg Europe“ programos projekto EMBRACER. Jo tikslai – įvertinti autonominio autobuso veikimą realiomis miesto sąlygomis, išanalizuoti, kaip autonominis transportas gali integruotis į esamą viešojo transporto sistemą, nustatyti galimus iššūkius ir privalumus, susijusius su autonominių transporto priemonių naudojimu, ir skatinti diskusiją apie autonominio transporto ateitį Lietuvoje. Autobusas buvo varomas elektra, jame tilpo iki 12 keleivių, jis važiojo specialiai suplanuotu maršrutu Užupyje, o testavimo metu važiavimas buvo nemokamas. Nors projektas buvo trumpalaikis, jis suteikė vertingos informacijos apie autonominių autobusų panaudojimo galimybes Vilniuje. Identifikuoti tiek privalumai, tiek iššūkiai, susiję su šios technologijos diegimu. Privalumai buvo akivaizdūs: tai inovacijos diegimas, parodantis Vilniaus miesto siekį tobulinti viešojo transporto sistemą, potencialus prieinamumo pagerėjimas neįgaliesiems ir kitiems asmenims, turintiems judėjimo apribojimų, bei galimas efektyvumo padidėjimas optimizuojant maršrutus ir mažinant transporto spūstis. Projekto metu išryškėjo ir nemaži iššūkiai: autonominių autobusų technologija dar nėra tobula ir gali susidurti su įvairiomis

kliūtimis realiame eisme, saugumo užtikrinimas yra vienas svarbiausių iššūkių, susijusių su autonominių transporto priemonių naudojimu, o miesto infrastruktūra gali būti nepakankamai pritaikyta autonominių autobusų eismui. Šis bandymas vykdant projektą EMBRACER parodė, kad ateityje autonominiai autobusai gali tapti svarbia viešojo transporto dalimi, ypač atsižvelgiant į gerą kitų šalių praktiką. Vis dėlto dar reikia įveikti nemažai iššūkių, susijusių su technologija, saugumu, infrastruktūra.

Svarbios socialinės inovacijos susijusios su **nemokamo viešojo transporto** sprendimais. UAB Raseinių autobusų parkas, bendradarbiaudamas su savivaldybe, nuo 2021 m. rudens teikia nemokamo viešojo transporto paslaugą miesto ir rajono gyventojams. Ši iniciatyva, paremta vietos administracijos sprendimais ir savivaldybės finansavimu, prisideda prie gyventojų mobilumo, socialinės įtraukties bei ekologinio sąmoningumo didinimo. Iniciatyva ypač svarbi nutolusių vietovių gyventojams. Kartu toks sprendimas mažina socialinę nelygybę. Priemiesčio ir miesto maršrutais autobusai kursuoja nemokamai pagal nuolat atnaujinamą tvarkaraštį.

CIVITAS iniciatyvos diegimas Klaipėdoje taip pat laikytinas geruoju socialinių inovacijų diegimo ir tarpsektorinio bendradarbiavimo pavyzdžiu. Klaipėda tapo pirmuoju Lietuvos miestu, parengusiu darnaus judumo planą pagal Europos CIVITAS iniciatyvą (Klaipėdos miesto savivaldybė, 2018). Plane numatytos tokios priemonės, kaip dviračių dalijimosi sistemos, dviračių saugyklos, viešojo transporto prieinamumo plėtra. Iniciatyva įgyvendinama bendradarbiaujant savivaldybei, miesto planuotojams, verslui ir gyventojams. Tai rodo, kaip galima taikyti integruotą planavimą, įtraukiant įvairius sektorius ir pačius vartotojus.

Dar vienas gerasis pavyzdys – **pacientų pavėžėjimo paslauga**. Nuo 2024 m. liepos 1 d. visoje Lietuvoje pradėta teikti pacientų pavėžėjimo paslauga. Pagal nustatytus kriterijus, pacientai gali užsisakyti kelionę iš namų į gydymo įstaigą ir atgal. Ši paslauga, organizuojama visose 60 savivaldybių, yra gyvybiškai svarbi tiems žmonėms, kurių sveikata, amžius ar finansinės galimybės riboja judėjimą. Šios priemonės tikslas yra užtikrinti, kad amžius, dalyvumo lygis, sveikatos būklė ar kiti veiksniai nebūtų kliūtis gauti reikalingas sveikatos priežiūros paslaugas. Tai pavyzdys, kaip sveikatos apsaugos ir savivaldos bendradarbiavimas gali tiesiogiai pagerinti gyventojų gyvenimo kokybę.

Socialinės inovacijos mobilumo srityje Lietuvoje – tai daugiau nei technologinė pažanga. Tai sisteminis ir kolektyvinis atsakas į regioninės atskirties iššūkius, sujungiant viešojo, privataus, akademinio ir pilietinio sektorių išteklius. Tarpsektorinės partnerystės leidžia ne tik efektyviau išnaudoti turimus išteklius, bet ir formuoti pasitikėjimu grįstas struktūras, kurios padeda mažinti socialinę nelygybę ir kurti tvarią, įtraukią visuomenę. Tarpsektorinės partnerystės Lietuvoje tampa vis svarbesnės sprendžiant įvairias problemas – nuo regioninės atskirties iki aplinkosaugos iššūkių. Tokios iniciatyvos leidžia efektyviai panaudoti turimus išteklius, įtraukti visuomenę ir kurti tvaresnę bei įtraukesnę aplinką. Sėkmingai įgyvendindama šias partnerystes, Lietuva gali tapti pavyzdžiu kitoms šalims, ieškančioms sprendimų panašioms problemoms spręsti. Tokios iniciatyvos, kaip socialinis taksi, nemokamas viešasis transportas, pacientų pavėžėjimo paslauga ar darnaus judumo planų kūrimas, tampa sektiniais pavyzdžiais. Jos rodo, kad Lietuvoje galima kurti tvarią, įtraukią ir veiksmingą mobilumo sistemą, orientuotą į žmogų ir jo kasdienius poreikius. Tarpsektorinės partnerystės Lietuvoje jau dabar duoda realių rezultatų, todėl tolesnis jų plėtojimas gali ne tik spręsti mobilumo problemas, bet ir padėti Lietuvai tapti šios srities inovacijų lydere regione.

2. Socialinių inovacijų mobilumo srityje situacijos Lietuvoje stiprybės, silpnybės, galimybės ir grėsmės

Šiame skyriuje pateikiame socialinių inovacijų mobilumo srityje stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių (SSGG) analizę. Vertinimas atliekamas atsižvelgiant į penkias pagrindines kriterijų grupes: politinius ir teisinius kriterijus, mokslinius išteklius ir tyrimų plėtrą, partnerysčių ir tinklaveikos galimybes, transporto sistemų būklę bei nutolusių teritorijų ir centrinių vietų pasiekiamumo aspektus. Šis struktūruotas požiūris leidžia išsamiai įvertinti esamą situaciją, identifikuoti pagrindinius iššūkius ir nustatyti potencialias kryptis, kurios galėtų paskatinti tvarias ir įtraukias mobilumo inovacijas.

2 lentelė. Stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių analizė Lietuvos kontekste

Kriterijaus tipas	Kriterijus	Stiprybė	Silpnybė	Galimybė	Grėsmė
Politinis teisinis	1. Teisės aktai ir strateginiai planai	1.1. Palanki ES teisinė ir strateginė aplinka, integrali politinės darbo tvarkės tema, ES teisinės iniciatyvos, remiančios socialines inovacijas	1.2. Reguliavimo mechanizmų trūkumas ir (arba) sudėtingumas, ribotas nacionalinių teisės aktų suderinamumas, nepakankamas strateginis integralumas	1.3. Socialinių inovacijų plėtros skatinimas ES, tarpsektorinio bendradarbiavimo stiprinimas, eksperimentavimo skatinimas	1.4. Teisinio reguliavimo pokyčiai, politinių prioritetų kaita
		2.1. Palanki teisinė bazė įtraukti įvairius sektorius, nacionalinių teisės aktų ir ES reglamentų suderinamumas, tiksliai apibrėžti nacionaliniai prioritetai stiprinant partnerystę tarp viešojo ir privataus sektorių	2.2. Nacionalinio teisinio reguliavimo neprisitaikymas, viešojo transporto sistemų fragmentiškumas	2.3. Darnaus vystymosi ir žaliajo kurso prioritetų stiprinimas, naujų technologijų reglamentavimas teisės aktuose, visuomenės socialinio aktyvumo stiprinimas	2.4. Ekonominis ir finansinis neapibrėžtumas, technologinio vystymosi spontaniškumas ir fragmentiškumas, įvairių socialinių grupių interesų nesuderinamumas
	2. Erdvinis planavimas	1.1. Darnaus judumo planų ir principų sisteminis įgyvendinimas, kelių tinklų integrumas, savivaldos sprendimų sava-rankiškumas	1.2. Regioninės plėtros erdvinė diferenciacija, mikromobilumo infrastruktūros trūkumas	1.3. Išmaniųjų darnaus judumo technologijų pritaikymas transporto sistemų erdviniam planavimui, nacionalinės viešojo transporto infrastruktūros erdvinis planavimas	1.4. Prastėja nutolusių teritorijų pasiekiamumas, susidaro nauji periferinių teritorijų arealai
	3. Tarpinstituciniai susitarimai	1.1. Didėja institucijų sąmoningumas tarpinstitucinio bendradarbiavimo susitarimų svarbos požiūriu	1.2. Trūksta bendradarbiavimo susitarimų koordinavimo, formuojasi suinteresuotųjų šalių interesų konfliktai	1.3. Siekti bendradarbiavimo prioritetų suderinamumo, kurti tarpinstitucinio bendradarbiavimo grupes tarp savivaldybių ir privačių įmonių	1.4. Priklausomybė nuo išorinių finansinių ir žmogiškųjų išteklių, politinių strateginių sprendimų kaita

Mokslinis	1. Bendrasis teminis teorinis ištirtumas	1.1. Socialinės inovacijos padeda spręsti sudėtingas visuomenės problemas	1.2. Nepakankamas socialinių inovacijų teorinis apibrėžtumas, nėra aiškos klasifikacijos, ir socialinių inovacijų vertinimo metodologijos	1.3. Bendradarbiavimo stiprinimas tarp mokslo, socialinių, verslo, administravimo institucijų gerina socialinių inovacijų praktinį pritaikomumą	1.4. Vykstantys politiniai ciklai nacionaliniu ir regioniniu lygiais sąlygoja aiškių nuolatinių susitarimų trūkumą visuomenėje, veikia socialinių inovacijų kūrimo, taikymo ir analizės procesų sistemiškumą
		2.1. Tarptautinė tyrimų praktika jau formuojasi Vakarų ir Pietų Europos šalyse. Lietuvoje susiformavusi mokslinių tyrimų kompetencijų (ir interesų) bazė, greitųjų mokslinių tyrimų sričių tradicija pasižymi tarpdiscipliniškumu	2.2. Lietuvoje ir kaimyninėse valstybėse (Latvijoje, Estijoje, Lenkijoje, Slovakijoje) mažai atlikta tokių tyrimų	2.3. Galima per lėta tyrimų raida, dėl kurios bus sunku didinti tyrimų masę Lietuvoje ir rasti tarptautinę nišą rezultatų patikimui tikrinti	2.4. Nauja tyrimų sritis nuo pat pradžių formuojasi pagal tarpdiscipliniškumo mokslinę tradiciją, tokie tyrimai labiausiai finansuojami per ES priemones arba nacionalines mokslinių tyrimų finansavimo programas, todėl svarbus tikslinis finansavimas nacionaliniu lygiu
		3.1. KTU, MRU, VGTU bei LSMC yra pakankamas mokslinis potencialas teorinei tematikos analizei ir tarptautinės patirties vertinimui	3.2. Lietuvos mokslininkų pasiekimai šioje srityje nesusisteminti, nevyksta nacionalinės mokslinės diskusijos	3.3. Plėtojant Lietuvoje S4P (mokslas politikai) modelį, didės teorinių žinių šioje srityje poreikis, tai skatina įvairių sričių mokslininkų įsitraukimą	3.4. Nepakankamas mokslininkų suinteresuotumas ir tarptautinis bendradarbiavimas, projektinių galimybių trūkumas
	2. Bendrasis teminis taikomasis ištirtumas	1.1. Socialinės inovacijos padeda mažinti socialinę diferenciaciją ir užtikrinti socialinį teisingumą	1.2. Neapibrėžta socialinėms inovacijoms kurti ir taikyti reikalinga institucinė aplinka, trūksta jos mokslinio vertinimo	1.3. Technologinių ir išmaniųjų inovacijų taikymas padeda spręsti socialinių inovacijų mobilumo srityje problemas	1.4. Dėl Lietuvos regionų teritorinių skirtumų ir socialinių inovacijų komercinimo vyksta netolygi socialinių inovacijų sklaida ir jų poveikis visuomenės gerovei
		2.1. Įvairūs Lietuvos tyrimų centrai ar atskiri mokslininkai nagrinėja skirtingus problemos klausimus, analizuojama tematika tiriama plačiai ir tarpdiscipliniškai	2.2. Vykdomi taikomieji tyrimai yra fragmentiški ir dažnai pagal projektinį finansavimą, trūksta įvairių tyrimų šioje srityje koordinavimo bei skirtingų sričių mokslininkų bendradarbiavimo	2.3. Didėja mokslinių žinių poreikis regioninės politikos srityje, kuriamos naujos mokslinių tyrimų finansavimo galimybės	2.4. Regioninės politikos svarbos mažėjimas, mokslo finansavimo mažinimas, mokslininkų kompetencijų trūkumas

3. Mobilumo modelių taikymo ištirtumas	1.1. Socialinės inovacijos prisideda prie bendruomenių ir konkrečių jų narių gerovės didinimo, yra socialinių inovacijų mobilumo srityje modelių taikymo pavyzdžių	1.2. Lietuvoje trūksta tyrimų apie socialinių inovacijų kūrimą ir taikymą visuomenės mobilumui gerinti, taip pat trūksta tarpdisciplininių tyrimų, kuriuose būtų nagrinėjamas socialinių inovacijų taikymo poveikis visuomenės mobilumui	1.3. Atliekami socialinių inovacijų taikymo visuomenės mobilumui gerinti tyrimai, galima pritaikyti kitų valstybių patirtis	1.4. Biurokratinės procedūros, visuomenės motyvacijos remti pokyčius trūkumas riboja socialinių inovacijų įgyvendinimą planuojant mobilumo modelius
4. Mokslinis potencialas	1.1. Didėja tarpdisciplininių tyrimų svarba socialinių (visuomeninių) procesų tyrimuose	1.2. Trūksta teorinių ir taikomųjų tyrimų, susijusių su socialinėmis inovacijomis mobilumo srityje	1.3. Universitetai ir mokslinių tyrimų centrai atviri edukacinėms, taikomųjų ir fundamentinių tyrimų veikloms, kurios siejamos su socialinėmis inovacijomis	1.4. Fragmentiškas ir nenuoseklus finansavimas riboja socialinių inovacijų mobilumo srityje sisteminius tyrimus
	2.1. Socialinių inovacijų mobilumo srityje moksliniai tyrimai skatina tarpsektorinį bendradarbiavimą, didėja socialinių inovacijų mobilumo srityje tyrimų finansavimas iš tarptautinių programų	2.2. Dėl regioninių ir teritorinių skirtumų mobilumo sprendimai, kurie tinka miestams, gali būti neveiksmingi kaimo vietovėse, priemiesčių teritorijose	2.3. Tikėtina, kad bus nacionalinio finansavimo galimybės socialinių inovacijų tyrimams atlikti, nes gerėja duomenų prieinamumas, kuriamos atvirų duomenų sistemos, didėja darnaus judumo aktualumas	2.4. Nesilaikoma duomenų apsaugos ir geoerdvinių duomenų naudojimo etikos nuostatų
	3.1. Tinkamai išdėstytas įvairiuose universitetuose bei mokslų srityse, skirtingo amžiaus, aktyviai bendradarbiauja su užsienio mokslininkais	3.2. Nepakankamas įvairių institucijų mokslininkų bendradarbiavimas. Nėra veikiančios nacionalinės iniciatyvos, konsoliduojančios šios srities nacionalinį mokslinį potencialą	3.3. Reikminiai tyrimai, LMT nustatyti finansuojamų tyrimų prioritetai ir ūkio subjektų užsakymai didinti šios srities tyrimų plėtrą bei mokslinės veiklos patrauklumą, europinė tyrimų erdvė gali didinti nacionalinį mokslinį potencialą šioje srityje	3.4. Finansinių paskatų vykdyti tyrimus trūkumas, bendradarbiavimo su vietos partneriais stoka, trūksta mokslininkų, dirbančių šioje srityje

Partnerysčių ir tinklaveikos	1. Viešojo sektoriaus potencialas	1.1. Taikomos viešojo sektoriaus teisėkūros priemonės, skirtos inovacijoms reguliuoti ir įteisinti	1.2. Biurokratinės procedūros riboja naujų socialinių inovacijų kūrimą ir taikymą	1.3. Valstybės biudžeto ir ES investicijų panaudojimas socialinių inovacijų kūrimui ir taikymui finansuoti	1.4. Trūksta ilgalaikio finansavimo mechanizmų
		2.1. Valstybės investicijos į infrastruktūrą: subsidijos technologijoms diegti, naudojamos ES ir kitų fondų lėšos	2.2. Nelankstus reguliavimas, inovacijų kaip socialinių ir technologinių naujovių nepriimtumas, kompetencijų trūkumas	2.3. Galimybės praktiškai išbandyti siūlant naujas priemones, pvz., smėliadėžės (angl. sandbox), dirbtinio intelekto funkcijas	2.4. Iniciatyvumo stoka ir pasyvumas dėl naujovių nepriimtumo
		3.1. Ilgalaikės darnaus judumo politikos formavimas ir privataus sektoriaus sprendimų poveikimas	3.2. Technologijų siūlomoms inovacijoms įgyvendinti trūkumas siekiant darnaus judumo politikos formavimo	3.3. Galimybės išbandyti naujus darnaus judumo principus, grįstus socialinių inovacijų pritaikymu	3.4. Iniciatyvumo stoka ir pasyvumas dėl naujovių viešo ir organizacinio nepriimtumo
		4.1. Reguliavimo priežiūra, vartotojų apsaugos ir sąžiningos konkurencijos užtikrinimas, transporto sistemų saugumas	4.2. Priklausomumas nuo politinių sprendimų	4.3. Galimybės išbandyti naujus darnaus judumo principais grįstus socialinių inovacijų modelius ir technologijas	4.4. Iniciatyvumo stoka ir pasyvumas dėl naujovių viešo ir organizacinio nepriimtumo
	2. Viešojo sektoriaus suinteresuotieji subjektai	1.1. Platus kompetencijų tinklas per įvairias valstybės ir savivaldybių institucijas bei įstaigas	1.2. Fragmentuota institucinė sąranga	1.3. Tarptautinis bendradarbiavimas ir dalinimasis gerąja patirtimi	1.4. Nelankstus teisinis reguliavimas ir teisiniai netobulumai
		2.1. Teisinis reguliavimas, užtikrinantis socialinių inovacijų kontrolę ir su jomis susijusį socialinį saugumą	2.2. Veiklų dubliavimas	2.3. Technologijų integracija ir dirbtinio intelekto funkcijų panaudojimas	2.4. Naujovių nepriimtumas
		3.1. Technologijų pažanga suderinta su socialiniais, aplinkosauginiais ir ekonominiais reikalavimais	3.2. Priklausomumas nuo politinių prioritetų ir sprendimų	3.3. Galimybės pritaikyti naujausias pažangias technologijas socialinėms inovacijoms mobilumo srityje valdyti ir koordinuoti	3.4. Technologijų diegimo ir koordinavimo kompetencijų nepakankamumas, žinių trūkumas
	3. Privataus sektoriaus suinteresuotieji subjektai	1.1. Socialinių inovacijų įvairovė ir greitis pritaikant naujas technologijas	1.2. Priklausomumas nuo reguliavimo, lankstumo reguliavimo srityje stoka	1.3. Viešojo ir privataus sektorių partnerysčių (PPP) modelių pritaikymas partnerysčių tinklaveikai stiprinti	1.4. Perteklinė konkurencija ir orientavimasis į greitą pelną
		2.1. Privačių investicijų pritraukimas, įskaitant ir rizikos kapitalo fondų siūlomas investicijas	2.2. Teisiniai, finansiniai, technologiniai ribojimai ir netobulumai, lėtinantys inovacijų plėtrą	2.3. Naujų produktų kūrimas ir rinkų paieška privačiame sektoriuje	2.4. Viešojo sektoriaus ir vartotojų priešinimasis naujovių priimtimumui

		3.1. Efektyvumas ir lankstumas pritaikant prie rinkos poreikių	3.2. Privačių interesų dominavimas prieš viešuosius interesus	3.3. Viešojo ir privataus sektorių partnerystės (PPP) modelių pritaikymas partnerystės tinklaveikai stiprinti	3.4. Perteklinė konkurencija ir orientavimasis į greitą pelną
	4. Tarpsektorinės partnerystės	1.1. Viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimas	1.2. Viešųjų ir privačių interesų skirtumai	1.3. Tvaraus ir ilgalaikio socialinių inovacijų finansavimo užtikrinimas per viešojo ir privataus sektorių partnerystę	1.4. Viešųjų ir privačių interesų konfliktai
		2.1. Efektyvus finansinių, žmogiškųjų išteklių naudojimas, investicijų pritraukimas, teisinės aplinkos suderinamumas	2.2. Netolygus lėšų paskirstymas	2.3. Kompetencijų tobulinimas	2.4. Stipri ir didėjanti konkurencija dėl finansavimo lėšų gavimo
	5. Pilietinės iniciatyvos	1.1. Darnaus judumo ir socialinių inovacijų iniciatyvos	1.2. Socialinių grupių interesų skirtumai	1.3. Aktyvios visuomeninės iniciatyvos socialinių inovacijų ilgalaikiams sprendimams taikyti mobilumo srityje	1.4. Pilietinių iniciatyvų siaurumas dėl privačių interesų dominavimo prieš viešąjį interesą
		2.1. Pilietinės iniciatyvos, keičiančios teisinį reguliavimą arba inicijuojančios naujas teises iniciatyvas (peticijos teisė)	2.2. Pilietinių prioritetų nesuderinamumas	2.3. Lėšų telkimas socialinėms inovacijoms ir didėjantis sąmoningumas dėl gerųjų patirčių plėtros vykdant pilietines iniciatyvas	2.4. Populizmo apraiškos
Transporto sistemų	1. Viešojo transporto paslaugos gyventojų mobilumo srityje	1.1. Didmiesčių, miestų ir rajonų savivaldos centruose veikia viešojo transporto sistemos (automobilių kelių ir geležinkelių), kurios labiausiai integruoja priemiesčių teritorijas gyventojų kasdienio judumo požiūriu	1.2. Viešojo transporto paslaugos teikiamos skirtingu dažnumu ir nutolusiose teritorijose patenkina tik kritinius vietos gyventojų poreikius	1.3. Plėtoti socialines inovacijas gyventojų judumo sąlygoms gerinti pritraukiant privataus sektoriaus iniciatyvas ypač nutolusiose ir periferinėse vietovėse, siekiant didesnio transporto paslaugų dažnumo darbo dienomis	1.4. Didesnis viešojo transporto maršrutų dažnumas darbo dienomis nesukurs didesnio pelno vežėjams, todėl juos būtina subsidijuoti pelningų viešojo transporto maršrutų pajamų sąskaita
	2. Privataus transporto paslaugos gyventojų mobilumo srityje	1.1. Privataus transporto paslaugos gyventojų mobilumo srityje labiausiai taikomos miestuose ir didmiesčiuose daugiausia pagal susitarimus su sveikatos priežiūros įstaigomis ir ligoninėmis	1.2. Dėl konkurencijos tarp privačių vežėjų ir mažo gyventojų skaičiaus kasdienio mobilumo srityje ypač nutolusiose ir periferinėse teritorijose privatūs vežėjai nesiekia imtis naujų iniciatyvų	1.3. Savivaldybių administracijos turi privatiems vežėjams kaštų kompensavimo finansinius mechanizmus pagal tarpusavio susitarimą dėl privačių vežėjų vykdomo keleivių vežimo maršrutų	1.4. Dėl nevienodų savivaldybių finansinių pajėgumų ir skirtingų strateginių požiūrių ne visos savivaldybės gali kompensuoti vežėjams keleivių vežimo kaštus

	3. Savivaldos iniciatyvos	1.1. Lietuvos savivaldybėse veikė socialinio taksi paslauga, aktuali senjorams, socialiai jautriems gyventojams nutolusiose ir periferinėse vietovėse, taip pat ir miestų teritorijose	1.2. Nuo 2025 m. pradžios ši paslauga neteikiama	1.3. Lietuvos savivaldybių administracijų socialinio taksi iniciatyvos atnaujinimas iš esmės gerintų vyresnio amžiaus ir socialiniai jautrių gyventojų mobilumo galimybes ypač nutolusiose ir periferinėse vietovėse, taip pat ir miestų teritorijose	1.4. Didėja socialinio taksi finansiniai kaštai, todėl iniciatyvos atsisakoma ir ji perleidžiama privatiems vežėjams, kurie taiko paslaugos teikimo mokestį
		2.1. Veikia įvairūs viešojo transporto paslaugų dotacijos finansinių mechanizmai viešojo transporto paslaugų vežėjams	2.2. Viešojo transporto paslaugų dotacijos finansinių mechanizmų veiksmingumas priklauso nuo savivaldos finansinių išteklių ir vietos politinių sprendimų	2.3. Viešojo transporto paslaugų dotacijos finansiniai mechanizmai turi tapti prioritetais ypač rajonų savivaldybėse, nutolusiuose nuo didmiesčių	2.4. Dėl gyventojų skaičiaus mažėjimo ir demografinio amžėjimo mažėja gyventojų mobilumas, kuris paveikia viešojo transporto dotacijų finansinių mechanizmų tikslumą
	4. Pilietinės iniciatyvos	1.1. Sukurtos pilietinės gyventojų pavėžėjimo iniciatyvos, o ypač kaimo vietovėse, vietos bendruomenėse	1.2. Pilietinės gyventojų pavėžėjimo iniciatyvos dar nėra populiarios, nes priklauso nuo vietos bendruomenių socialinio aktyvumo	1.3. Pilietinių gyventojų pavėžėjimo iniciatyvų skatinimas galimas stiprinant vietos bendruomenių sąmoningumą	1.4. Dėl natūralaus gyventojų skaičiaus mažėjimo kaimo ir periferinėse teritorijose pilietinės gyventojų pavėžėjimo iniciatyvos tampa trumpalaikės ir neatsinaujinančios
Nutolusių teritorijų ir centrinių vietų pasiekiamumo	1. Pasiekiamumo alternatyvos	1.1. Palanki teisinė ir socialinė aplinka kurti ir taikyti teritorijų pasiekiamumo alternatyvas, mobilumo modelius pagal įvairių užsienio šalių praktikas	1.2. Savivaldos institucijos ir privačios iniciatyvos neįjungamos į koncesinius susitarimus dėl pasiekiamumo alternatyvų ir mobilumo modelių kūrimo	1.3. Privatūs vežėjai gali kurti alternatyvias mobilumo iniciatyvas teritorijų pasiekiamumui gerinti	1.4. Savivaldos institucijų politinio palaikymo dėl privačių vežėjų siūlomų mobilumo alternatyvų išbandymo stoka
	2. Regioninė teritorinė diferenciacija	1.1. Teritorijų pasiekiamumo ir mobilumo modeliai labiausiai veikia didmiesčiuose ir jų priemiesčių teritorijose	1.2. Teritorijų pasiekiamumo ir mobilumo modeliai neišplėtoti kaimiško tipo savivaldybėse, kur mažas gyventojų tankumas	1.3. Galimybė taikyti Lietuvoje veikiančios gerosios praktikos pavyzdžius kaimiško tipo savivaldybėse	1.4. Strateginio ir erdvinio planavimo, politinių sprendimų stoka ir finansinių išteklių trūkumas nutolusių teritorijų pasiekiamumui gerinti

Vertinant atliktą SSGG analizę, galima teigti, kad tolesnis dėmesys turėtų būti sutelktas į galimybių išnaudojimą, remiantis turimomis stiprybėmis ir kryptingai siekiant įveikti nustatytas silpnynes. Vadovaujantis SSGG analizės taikymo praktika, planuojant veiksmus siūloma rinktis stiprybių ir galimybių derinimo strategiją. Orientacija į grėsmes šiuo etapu nelaikoma prioritete, nes pagrindinis dėmesys skiriamas augimo ir plėtros galimybėms, o ne rizikoms mažinti.

3. Turimo potencialo analizė

Lietuvoje jau galima rasti gerosios praktikos pavyzdžių mobilumo srityje, tačiau socialinių inovacijų plėtojimas šioje srityje išlieka ribotas. Viena iš pagrindinių priežasčių – trūksta sistemingų, socialines inovacijas įgalinančių mokslinių tyrimų ir aiškumo dėl įvairių sektorių pasirengimo ir potencialo. Šiame skyriuje bus analizuojamas Lietuvos mokslo, viešojo, privataus ir nevyriausybinių sektorių potencialas kurti, pritaikyti, plėtoti ir diegti socialines inovacijas mobilumo srityje.

3.1. Mokslinio potencialo vertinimas

Mokslinis potencialas socialinių inovacijų mobilumo srityje apima žinias, gebėjimus, išteklius ir inovacijų kūrimo galimybes, skirtas tyrinėti, tobulinti ar spręsti socialines problemas, kurti ir tirti naujas socialines idėjas, strategijas ar sprendimus, kurie gerina žmonių mobilumą ir gyvenimo kokybę, padeda spręsti visuomenės mobilumo problemas. Socialinės inovacijos šioje srityje dažnai siekia suderinti technologijas, politiką ir socialinius aspektus, kad būtų sukurta tvaresnė ir įtraukesnė mobilumo sistema. Tai gali būti taikoma tiek fiziniam mobilumui (pavyzdžiui, transportas), tiek socialiniam ir profesiniam mobilumui (žmonių, darbo rinkos, švietimo ir kt. poreikiams tenkinti). Moksliniu požiūriu mobilumo srities, pavyzdžiui, transporto, tyrimai susiję su tvarių transporto sprendimų (kaip antai, elektrinių transporto priemonių ar vandenilio technologijų) panaudojimo paieškomis, išmaniųjų sprendimų kūrimu viešojo transporto efektyvumui didinti ar dalijimosi paslaugoms tobulinti. Socialinio mobilumo srities tyrimai nagrinėja, kaip švietimas, socialinė politika ar technologijos gali pagerinti žmonių galimybes keisti savo socialinę ar ekonominę padėtį, taip pat įsiliesti į darbo rinką ar tenkinti savo kasdienius poreikius. Socialinio mobilumo tyrimai orientuoti į tai, kaip mažinti nelygybę tarp skirtingų socialinių grupių. Mobilumo tyrimai dažnai apima įvairias disciplinas, mokslo sritis, todėl glaudus jų bendradarbiavimas, tarpdiscipliniškumas yra tiesiog būtini.

Lietuvos aukštojo mokslo institucijose apgintos daktaro disertacijos

Remiantis Mokslo krypčių klasifikatoriumi (Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerija, 2019), su transportu susiję moksliniai tyrimai vykdomi technologijos mokslų srityje. Taip pat remiantis Mokslo krypčių klasifikatoriumi (Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerija, 2019) (2019 m. vasario 20 d. įsakymo Nr. V-156 redakcija), vykdomi transporto inžinerijos (T003), socialinių mokslų sociologijos, vadybos, ekonomikos ir politikos krypčių moksliniai tyrimai ir studijos.

Toliau lentelėje (žr. 3 lentelę) pateikiama informacija apie apgintas technologijos mokslų srities transporto inžinerijos mokslo krypties, socialinių mokslų srities sociologijos ir ekonomikos mokslų krypčių disertacijas pagal institucijas ir mokslo kryptis.

Atlikus LMT pateikiamos Disertacijų gynimo duomenų bazės analizę pagal minėtas mokslo kryptis nustatyta, kad iš viso 1990–2024 m. laikotarpiu apginta disertacijų:

- 1) technologijos mokslų srities transporto inžinerijos mokslo krypties – 78 disertacijos;
- 2) socialinių mokslų srities sociologijos mokslo krypties – 72 disertacijos;
- 3) socialinių mokslų srities ekonomikos mokslo krypties – 270 disertacijų.

Verta paminėti, kad visos technologijos mokslų srities transporto inžinerijos mokslo krypties apgintos disertacijos susijusios su transporto moksliniais tyrimais. Iš 72 socialinių mokslų srities sociologijos mokslo krypties disertacijų tik 3 darbai skirti mobilumo tematikos moksliniams tyrimams. Iš 270 socialinių mokslų srities ekonomikos mokslo krypties disertacijų tik 2 buvo susijusios su mobilumo tematikos moksliniais tyrimais.

3 lentelė. Apgintų disertacijų, susijusių su transporto ir mobilumo tyrimais, skaičius pagal institucijas ir mokslo kryptis (mokslo kryptys: transporto inžinerija, sociologija, ekonomika)

Eil. nr.	Institucija	Technologijos mokslų srities transporto inžinerijos, aplinkos inžinerijos kryptys	Socialinių mokslų srities sociologijos mokslo kryptis / susijusios su mobilumu	Socialinių mokslų srities ekonomikos mokslo kryptis / susijusios su mobilumu
1.	ISM Vadybos ir ekonomikos universitetas	0 / 0	0 / 0	6 / 1
2.	Kauno technologijos universitetas (KTU)	19 / 17 / 2	31 / 1	90 / 0
3.	Klaipėdos universitetas (KU)	11 / 11	0 / 0	4 / 0
4.	Lietuvos socialinių mokslų centras (LSMC)	0 / 0	12 / 1	0 / 0
5.	Vilniaus Gedimino technikos universitetas (VGTU / Vilnius TECH)	50 / 50	0 / 0	74 / 0
6.	Vilniaus universitetas (VU)	0 / 0	1 / 1	60 / 1
7.	Vytauto Didžiojo universitetas (VDU)	0 / 0	28 / 0	36 / 0

Atlikus LMT Ginamų disertacijų duomenų bazės analizę pastebima, kad pastaraisiais metais ypač suaktyvėjo moksliniai tyrimai, susiję su gyventojų mobilumu, taip pat nagrinėjama, kokią įtaką darbo jėgos judumui turi egzogeniniai sukrėtimai ar tvarus judumas. 2024 m. apgintos trys disertacijos (ISM, KTU ir LSMC), glaudžiai susijusios su galimybių studijoje keliamais klausimais.

ISM Vadybos ir ekonomikos universitete apginta disertacija tema „Egzogeninių sukrėtimų poveikis darbo rinkoms, darbo jėgos judumui ir darbo vietų praradimui“ (Christenko, 2024). Disertacija paremta keturiais straipsniais, papildančiais esamą mokslinę literatūrą ir išspausdintais aukšto lygio akademiniuose žurnaluose. Kiekviename straipsnyje buvo pateiktos naujos empirinės įžvalgos, įskaitant tai, kad pereinant nuo planinės į rinkos ekonomiką Vidurio ir Rytų Europos šalyse darbuotojų mobilumas tarp sektorių buvo ribotas ir kad automatizacija gali spartinti darbo tempą, bet ji, tikėtina, neturi poveikio darbo terminų griežtumui arba darbo laikui. Galiausiai disertacijoje aiškiai pabrėžiama būtinybė taikyti daugialypį požiūrį analizuojant išorinių sukrėtimų poveikį darbo rinkai ir ne tik apsiriboti marginaline analize, kuri atkartoja jau esamus tyrimus su minimaliais pokyčiais, bet ir atlikti tyrimus, kvestionuoti pripažintas teorijas, siekiant nustatyti atvejus, kai šios gali būti klaidingos.

KTU 2024 m. apginta disertacija tema „Tvaraus judumo skatinimo intervencinio modelio sociologinis įvertinimas“ (Vitkauskaitė-Ramanauskienė, 2024). Disertacijoje nagrinėjama, kokią įtaką aplinkai daro dabartinės keliavimo automobiliu tendencijos. Netvarią individų judumo elgseną lemia ne vien išorinės aplinkybės, bet ir vidiniai veiksniai: nuostatos, normos, suvokta elgesio kontrolė ir įpročiai. Todėl siekiant paskatinti individus keliauti tvariau, t. y. vietoj automobilio rinktis aplinkai draugiškesnius judumo būdus – viešąjį, bėmatorį transportą ir ėjimą pėsčiomis, svarbu kurti ne tik palankias išorines sąlygas, bet ir vidinius veiksnius aktyvuojančias paskatas. Kitaip tariant, svarbu taikyti ne tik griežtąsias tvarų judumą skatinančias priemones, kurios yra nukreiptos į išorinius barjerus, trukdančius keliauti tvariau, bet ir švelniąsias – nukreiptas į sociopsichologinius barjerus. Šio tyrimo metu sukurtas, įgyvendintas ir įvertintas tvaraus judumo skatinimo intervencinis modelis. Intervencija įgyvendinta tvaraus judumo iniciatyvos „Judėk žaliai“, kurioje buvo kviečiami dalyvauti Kaune esantys darbo kolektyvai, pavidalu. Iniciatyva buvo siekiama paskatinti dalyvius sumažinti keliones į darbą automobiliu ir rinktis aplinkai palankesnius judumo būdus – viešąjį, bėmo-

torį transportą ir ėjimą pėsčiomis. Derinant kiekybinius ir kokybinius duomenų analizės metodus, tyrimo metu įvertintas intervencinio modelio poveikis elgsenai ir ją lemiantiems sociopsichologiniams veiksniams.

LSMC apginta disertacija tema „Ilgą laiką nedirbančių ir socialinę paramą gaunančių asmenų socialinio mobilumo veiksniai“ (Vencius, 2024). Disertacijoje nagrinėjami ilgą laiką nedirbančių ir socialinę paramą gaunančių asmenų socialinio mobilumo veiksniai ir iššūkiai integruojantis darbo rinkoje. Šios asmenų grupės socialinės įtraukties procesas yra lėtas ir sudėtingas ne tik dėl organizacinės sąrangos ar socialinės struktūros specifiškumo, bet ir su socialinės pozicijos kaita susijusių veiksnių tarpdiscipliniškumo.

VU apginta disertacija tema „Judėjimo negalią turinčių asmenų fenomenologinė gyvenamojo pasaulio analizė“ (Viluckienė, 2011). Šio darbo objektas yra asmenų, turinčių judėjimo negalią, gyvenamasis pasaulis. Pagrindinis disertacijos tikslas – remiantis A. Schützo fenomenologinės sociologijos teorine perspektyva ir žmonių su judėjimo negalia naracijomis ištirti neįgaliojo vežimėliu judančių asmenų intersubjektyviai patiriamą ir suvokiamą socialinę tikrovę, gilinantis į pagrindines fenomenologines gyvenamojo pasaulio temas: santykį su savo neįgalium kūnu, išgyvenama erdve ir laiku bei reikšminga artimiausia ir anonimiška įgaliųjų (institucionalizuota) socialine aplinka. Tyrimo rezultatai rodo, kad šių žmonių santykis su pasauliu yra savitas ir išskirtinis dėl neįgalaus kūno ir judėjimo neįgaliojo vežimėliu patirties bei žinojimo, kurių neturi įgalūs visuomenės nariai. Visuomenė nėra susipažinusi su žmonių, turinčių fizinę negalią, išgyvenama socialine tikrove. Dėl šio nepažinimo socialinių sąveikų metu visuomenės nariams, kurie turi negalią, primetami neįgiaverčiai santykiai.

Institucinis mokslinių tyrimų potencialas Lietuvoje

Mokslinis potencialas atlikti socialinių inovacijų tyrimus, susijusius su mobilumu regionuose, priklauso nuo kelių pagrindinių veiksnių, kurie apima žmogiškuosius, institucinės aplinkos, technologinius ir finansinius išteklius. Ši sritis jungia transporto sistemų analizę, tvaraus judumo strategijas, skaitmeninių technologijų plėtrą ir socialinius aspektus, tokius kaip įtrauktis, lygybė bei gyvenimo kokybė.

Toliau apžvelgiami pagrindiniai socialinių inovacijų mobilumo srityje tyrimų mokslinį potencialą apibūdinantys aspektai.

1. Žmogiškieji ištekliai ir tarpdisciplininės kompetencijos

- Mokslininkai ir tyrėjai: socialinių mokslų (sociologijos, ekonomikos, politikos ir kt.), transporto inžinerijos, geografijos, viešojo administravimo ir urbanistikos specialistai.
- Duomenų analitikai ir technologijų ekspertai: reikalingi mokslininkai, turintys gebėjimų analizuoti didelius duomenų rinkinius (angl. *big data*), kurti modelius ir judumo tendencijų prognozes.
- Tarpdisciplininės tyrimų grupės: socialinių inovacijų tyrimai reikalauja įvairių sričių ekspertų bendradarbiavimo – tiek akademinės bendruomenės, tiek politikos formuotojų ir verslo atstovų.

2. Mokslinių tyrimų infrastruktūra ir duomenų prieinamumas

- Transporto ir mobilumo duomenų bazės: prieiga prie duomenų apie viešąjį transportą, automobilių srautų modelius, gyventojų judumo įpročius, mobilumo platformų (angl. *ridesharing*, *carsharing*, *micromobility*) naudojimą.
- GIS (geografinės informacinės sistemos) ir modeliavimo įrankiai: erdvinės analizės priemonės, kurios leidžia modeliuoti mobilumo sprendimus regionuose.
- Eksperimentinės laboratorijos ir bandomieji projektai: gyvi eksperimentai ir bandomieji projektai (pavyzdžiui, „Mobility as a Service – MaaS“ modeliai, bendruomeniniai transporto sprendimai).

3. Tarptautinis bendradarbiavimas ir finansavimo galimybės

- Dalyvavimas tarptautinėse programose: „Horizon Europe“ (ypač „Smart and Sustainable Mobility“ tematikos projektai); „Interreg Europe“ (regioninio vystymosi programos, susijusios su transporto sistemomis); „EIT Urban Mobility“ (Europos inovacijų ir technologijų instituto programa).

- Regioniniai fondai ir vyriausybės iniciatyvos: Europos struktūriniai fondai ir nacionalinės mokslinių tyrimų finansavimo programos, skirtos regioniniam mobilumui gerinti.

4. Socialinių inovacijų metodologijos ir eksperimentiniai modeliai

- Gyventojų elgsenos tyrimai: kokybiniai ir kiekybiniai žmonių mobilumo įpročių, socialinių barjerų ir motyvacijos naudoti tvarų transportą tyrimai.
- Bendruomenės įsitraukimo strategijos: gyventojų dalyvavimo planavimo procese modeliai, pavyzdžiui, dalyvaujamas planavimas (angl. *participatory planning*), gyvi laboratoriniai eksperimentai (angl. *Living Labs*).
- Naujos valdymo ir reguliavimo formos: viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimo diegiant inovatyvius mobilumo sprendimus tyrimai.

5. Socialinių inovacijų poveikio vertinimas

- Rodikliai ir vertinimo metodai: kaip vertinti inovacijų socialinį poveikį? Pavyzdžiui, ar jos padeda mažinti socialinę atskirtį, ar didina pasiekiamumą kaimo vietovėse?
- Politikos rekomendacijos ir strategijų kūrimas: tyrimų pagrindu kuriamos regionams skirtos gairės, kaip integruoti inovatyvius mobilumo sprendimus.

Atlikus mokslo ir studijų institucijų Lietuvoje analizę, nustatyta, kad toliau išvardytos institucijos turi mokslinį potencialą atlikti tarpdisciplininius tyrimus, susijusius su socialinėmis inovacijomis mobilumo srityje.

- **Fizinių ir technologijos mokslų centras (FTMC)** (<https://www.ftmc.lt/>). FTMC yra didžiausia mokslinių tyrimų įstaiga Lietuvoje, vykdanči unikalius mokslinius tyrimus ir technologinės plėtros darbus įvairiose srityse. Nors pagrindinė specializacija nėra tiesiogiai susijusi su transportu ar mobilumu, tačiau jų technologinės inovacijos gali būti pritaikomos mobilumo srityje, ypač kuriant pažangias medžiagas ir technologijas.
 - **ISM Vadybos ir ekonomikos universitetas** (<https://www.ism.lt/apie-ism/>). ISM Vadybos ir ekonomikos universitetas yra žinomas dėl savo orientacijos į ekonomiką, vadybą ir socialinius mokslus. Jo mokslinis potencialas atlikti tarpdisciplininius tyrimus, susijusius su socialinėmis inovacijomis mobilumo srityje, gali būti vertinamas keliais aspektais: per akademinę patirtį, tarptautinius ryšius ir bendradarbiavimą su kitomis institucijomis.
 - **Lietuvos socialinių mokslų centras** (<https://lcss.lt/>). LSMC Sociologijos institutas turi mokslinį potencialą atlikti socialinių inovacijų tyrimus, susijusius su mobilumu. Instituto Regioninių ir miestų studijų skyrius specializuojasi vykdyti regioninės ir urbanistinės plėtros, teritorinės sanglaudos ir susisiekimo infrastruktūros tyrimus. Šio skyriaus mokslininkai analizuoja miestų ir regionų socialinius bei ekonominius procesus, įskaitant gyventojų mobilumo tendencijas ir jų poveikį regioninei plėtrai.
 - **KTU Aplinkos inžinerijos institutas** (<https://apini.ktu.edu/>). Šis institutas vykdo antros pakopos studijas ir tarpdisciplininius tvarumo tyrimus, apimančius aplinkos apsaugos, ekonominius ir socialinius aspektus. Jo Tarpdisciplininis tvarumo mokslinių tyrimų centras orientuojasi į tvarius sprendimus, susijusius ne tik su pramoninėmis sistemomis, bet ir su įvairiomis organizacijomis, apima įvairias tyrimų sritis, tarp jų ir mokslinius tyrimus, susijusius su transportu ir mobilumu.
- KTU Socialinių, humanitarinių mokslų ir menų fakultetas (SHMMF)** (<https://shmmf.ktu.edu/>). SHMMF turi reikšmingą mokslinį potencialą vykdyti pirmos, antros ir trečios pakopos studijas ir atlikti tyrimus, susijusius su mobilumu ir judumu. Fakulteto mokslininkai specializuojasi įvairiose srityse, kurios gali prisidėti prie šių tyrimų: sociologijos srities tyrimai apima socialinių procesų analizę, įskaitant gyventojų mobilumo tendencijas, migraciją ir urbanizaciją; politikos mokslų tyrimuose analizuojami viešosios politikos sprendimai, susiję su transporto sistemomis, infrastruktūra

ros plėtra ir tvarių judumų; komunikacijos studijų metu nagrinėjama, kaip informacijos sklaida ir technologijos gali skatinti tvaraus judumo iniciatyvas bei keisti visuomenės požiūrį į mobilumą. **KTU Mechanikos ir dizaino fakulteto Transporto inžinerijos katedra** (<https://midf.ktu.edu/transporto-inzinerijos-katedra/>) turi stiprią transporto inžinerijos mokyklą, kuri vykdo tyrimus transporto sistemų, logistikos ir tvaraus judumo srityse. Katedra bendradarbiauja su pramonės partneriais ir kitomis akademinėmis institucijomis, siekdama kurti inovatyvius sprendimus transporto sektoriuje. Be to, katedros mokslininkai aktyviai dalyvauja mokslinių tyrimų ir eksperimentinės plėtros (MTEP) veiklose, tokiose kaip tvarus ir saugus transportas, tvarios mobilumo transporto sistemos ir kt. Šios veiklos rodo katedros tyrėjų gebėjimą vykdyti tarpdisciplininius tyrimus, apimančius tiek inžinerinius, tiek socialinius aspektus, susijusius su transporto sistemų plėtra ir inovacijomis. Padalinys vykdo pirmos ir antros pakopos transporto inžinerijos krypties studijas bei jungtinę KTU, VGTU, VDU ir KU transporto inžinerijos mokslo krypties doktorantūros studijų programą.

- **Klaipėdos universitetas** (<https://www.ku.lt/>). KU įsteigta įvairių fakultetų, įskaitant Socialinių ir humanitarinių mokslų, tai leidžia plėtoti integruotus tyrimus, apimančias skirtingas disciplinas, tokias kaip sociologija, ekonomika, socialinė geografiija, aplinkos mokslai ir technologijos. Taip pat veikia specializuoti centrai ir grupės, jie galėtų įsitraukti į socialinių inovacijų tyrimus, susijusius su socialinėmis inovacijomis mobilumo srityje. Vykdoma jungtinė KTU, VGTU, VDU ir KU transporto inžinerijos mokslo krypties doktorantūros studijų programa.
- **VDU Socialinių mokslų fakultetas** (<https://smf.vdu.lt/>). Fakultetas vykdo pirmos, antros ir trečios pakopos studijas ir įvairius mokslinius projektus, įskaitant Europos mokslinių tyrimų ir inovacijų programos projektus. Sociologijos katedros tyrimų kryptys apima socialinę nelygybę, socialinę politiką, migracijos sociologiją ir kitas sritis, kurios gali būti susijusios su judumo ir mobilumo temomis. Katedra taip pat aktyviai bendradarbiauja tarptautiniu mastu, tai gali sustiprinti tyrimų potencialą šioje srityje. **Jėgos ir transporto mašinų inžinerijos institutas** (<https://zua.vdu.lt/jegos-ir-transporto-masinu-inzinerijos-institutas/>) vykdo įvairių mokslo krypčių mokslinius tyrimus, taip pat ir susijusius su transporto inžinerija. Vykdoma jungtinė KTU, VGTU, VDU ir KU transporto inžinerijos mokslo krypties doktorantūros studijų programa.
- **VGTU Transporto inžinerijos fakultetas** (<https://vilniustech.lt/transporto-inzinerijos-fakultetas/894>). VILNIUS TECH žinomas dėl savo transporto inžinerijos programų. Fakultetas vykdo tyrimus transporto sistemų planavimo, eismo saugos, logistikos ir tvaraus mobilumo srityse, taip pat dalyvauja tarptautiniuose projektuose, susijusiuose su miesto mobilumu ir inovatyviais transporto sprendimais. Vykdoma jungtinė KTU, VGTU, VDU ir KU transporto inžinerijos mokslo krypties doktorantūros studijų programa.
- **VU Tarptautinių santykių ir politikos mokslų institutas** (<https://www.tspmi.vu.lt/>). Instituto Politinės elgsenos ir institucijų tyrimų katedra vykdo socialinius tyrimus, įskaitant politikos sociologiją. Nors nėra konkrečios informacijos apie tyrimus, susijusius su mobilumu, instituto patirtis socialinių tyrimų srityje gali būti pritaikoma analizuojant su šia tema susijusius aspektus.

Apibendrinant pažymėtina, kad socialinių inovacijų tyrimams mobilumo srityje atlikti reikalinga stipri tarpdisciplininė mokslinė bazė, moderni tyrimų infrastruktūra ir tarptautinis bendradarbiavimas. Lietuvoje yra galimybės vykdyti tarpdisciplininius tyrimus, susijusius su socialinėmis inovacijomis judumo ir mobilumo srityje. Pirmiau minėtos institucijos turi skirtingas, bet viena kitą papildančias kompetencijas, kurios gali būti sujungtos siekiant holistinio požiūrio į transporto ir mobilumo iššūkius. Bendradarbiavimas tarp socialinių mokslų, inžinerijos ir technologijų sričių gali paskatinti naujų, inovatyvių sprendimų kūrimą, kurie prisidėtų prie tvaraus judumo ir socialinės gerovės Lietuvoje. Be to, Lietuvos institucijų dalyvavimas tarptautinėse mokslinių tyrimų programose suteikia galimybes plėtoti tarpdisciplininius projektus ir stiprinti bendradarbiavimą su užsienio partneriais, didinant šalies mokslinį potencialą šioje srityje. Mokslininkai skiria didelį dėmesį tarptautiškumui ir metodologinei tyrimų kokybei, o tai užtikrina aukštą atliekamų tyrimų lygį ir jų aktualumą tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu mastu.

Galimybės ir iššūkiai, susiję su moksliniu potencialu

Mokslinių tyrimų mobilumo srityje plėtrai Lietuvoje atsiveria vis daugiau galimybių. Visuomenėje augantis susidomėjimas tvariu mobilumu ir skaitmeninėmis transporto sistemomis skatina akademinę bendruomenę imtis naujų tyrimų kryptių ir kurti inovatyvius sprendimus. Papildomas impulsas moksliniam potencialui kyla dėl stiprėjančio finansavimo tarptautinių programų, tokių kaip „Horizontas Europa“, lėšomis. Tai svarbūs ištekliai tarptautiniam bendradarbiavimui ir tarpdisciplininėms iniciatyvoms plėtoti. Taip pat reikšmingai gerėja duomenų prieinamumas: vis plačiau atveriami socialinių mokslų ar mobilumo duomenys leidžia tyrėjams analizuoti kelionių srautus, vartotojų elgseną ir kitus svarbius veiksnius, būtinus naujoms žinioms kurti. Socialinių tyrimų duomenys prieinami per Lietuvos socialinių ir humanitarinių mokslų duomenų archyvą LiDA (Telešienė et al., 2025).

3.2. Viešojo sektoriaus potencialo vertinimas

Analizuojant Lietuvos viešojo sektoriaus potencialą kurti ir plėtoti socialines inovacijas mobilumo srityje, svarbu identifikuoti institucijas, kurios nacionaliniu ir regioniniu lygmenimis tiesiogiai dalyvauja formuojant ir įgyvendinant šį procesą. Šiame poskyryje vertinamos pagrindinės atsakingos institucijos, jų veiklos kryptys, iniciatyvos ir gebėjimai prisidėti prie inovatyvių sprendimų, didinančių mobilumo prieinamumą ir tvarumą, kūrimo. Taip pat aptariami veiksniai, galintys sustiprinti arba riboti viešojo sektoriaus indėlį į socialinių inovacijų ekosistemos plėtrą.

Lietuvos regioninėje politikoje dalyvauja labai daug įvairių institucijų ir veikėjų: Europos Komisija, Lietuvos centrinė valdžia, savivaldos institucijos ir įstaigos, verslas (tiek Lietuvos, tiek užsienio), nevyriausybinis sektorius, gyventojai (vietos bendruomenės), akademinė bendruomenė ir t. t. Minėtų suinteresuotųjų šalių dalyvavimas ir įsitraukimas į regioninę politiką labai priklauso nuo bendradarbiavimo lygmens, interesų suderinimo. Sėkmingam regioninės politikos vystymui įtakos turi valdymo iš apačios į viršų principas. Išskyrus Vidaus reikalų ministerijos (VRM) Regioninės politikos grupę, nėra institucijų, kurių prioritetetas būtų šalies regioninio vystymosi subalansavimas. Šalyje nėra ir regioninio lygio valdžios, kuri galėtų efektyviai derinti aukštesnio nei savivaldos lygio problemų sprendimo procesą.

Regioninė politika yra aiškiai apibrėžta Regioninės plėtros įstatyme (Lietuvos Respublikos Seimas, 2000). Jame nurodyti regioninę politiką formuojantys ir ją įgyvendinantys subjektai: Seimas vykdo įstatymų leidybos ir parlamentinės kontrolės funkcijas, Vyriausybė priima strateginius sprendimus, VRM formuoja ir koordinuoja regioninę politiką, kitos ministerijos pagal kompetenciją atsako už atskirų regioninės politikos priemonių įgyvendinimą. Nacionalinė regioninės plėtros taryba atlieka strateginių sprendimų derinimo tarp nacionalinio, regioninio, vietos lygmens institucijų ir socialinių partnerių funkciją, apskričių lygiu veikia regionų plėtros tarybos, kurių sekretoriatų funkcijas atlieka Regioninės plėtros grupė prie VRM, o savivaldybės dalyvauja rengiant ir įgyvendinant planavimo dokumentus.

Labai sudėtinga apibrėžti, kiek iš tiesų efektyviai *de jure* ir *de facto* veikia nacionalinio ir regioninio lygio viešojo sektoriaus institucijos. Bendrai galima teigti, kad *de facto* regioninių institucijų nėra, išskyrus regionų plėtros tarybas.

Nacionalinė regioninės plėtros taryba – kolegiali Vyriausybės ir VRM patariamoji institucija nacionalinės regioninės politikos formavimo ir įgyvendinimo klausimais (Nacionalinė regioninės plėtros taryba, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija, n. d.). Tokių tarybų Lietuvoje yra dešimt. Tai konkrečios apskrities savivaldybių įsteigti juridiniai asmenys, kurie planuoja ir koordinuoja nacionalinės regioninės politikos įgyvendinimą savo regione, skatina socialinę ir ekonominę plėtrą, stiprina savivaldybių bendradarbiavimą ir atstovauja regiono interesams. Kalbant apie regionines plėtros tarybas, galima teigti, kad jos tik paskirsto išteklius (finansus) įvairioms programoms, tačiau pačios strategijų nekuria. Už strategijų kūrimą ir įgyvendinimą atsako savivaldybės institucijos – savivaldybės taryba ir meras. Strategijos įgyvendinamos per savivaldybei pavaldžias įstaigas ir įmones.

Centrinė valdžia tvirtina įvairius regioninio vystymo planus ir numato, kurioms sritims ir kiek bus skiriama Europos Komisijos numatyto ES biudžeto bei valstybės biudžeto asignavimų.

Norint atsakyti į klausimą, ar pakankamas Lietuvos viešojo sektoriaus potencialas ir institucijų gebėjimai įgyvendinti socialines inovacijas bei kas galėtų padėti, reikia turėti žinių apie tai, koks yra dabartinis viešųjų paslaugų poreikis ir koks jis bus ateityje. Kaip žinoma, laikui bėgant viešųjų paslaugų poreikis kinta, nes keičiasi gyventojų demografinė ir socialinė sudėtis šalies teritorijoje, gyventojai persiskirsto, tad ir paslaugų pasiekiamumas turės skirtis nuo dabartinio (I. Baranauskienė, 2021; V. Baranauskienė et al., 2024; Baranauskiene & Burneika, 2022; Burneika et al., 2017; Kriaučiūnas et al., 2024; Pociūtė-Sereikienė et al., 2019). Socialinių inovacijų taikymas – vienas iš sprendimo būdų, leidiančių regionams sėkmingai vystytis ir persiorientuoti. Didesnis dėmesys socialinių inovacijų taikymui turėtų būti skiriamas šalies periferiniuose regionuose, ypač akcentuojant gyventojų mobilumą. Šiuo atveju mobilumą galima sieti ne tik su gyventojų judėjimo (keičiant gyvenamąją vietovę) aspektais, bet ir su besikeičiančiu gyventojų socialiniu statusu (jaunimas, darbingo amžiaus ir pensinio amžiaus asmenys). Suprantama, norint išsiaiškinti, kokios socialinės inovacijos įgyvendintos ir kokių dar reikia, kas turėtų įtakos gyventojų mobilumo aspektams, reikia atlikti mokslinius tyrimus.

2021–2023 m. buvo vykdomas LMT lėšomis finansuojamas projektas „Darbo rinkos ir socialinės paramos politikų sąveikos metodikos įgyvendinimas“ (pagal LMTLT ES finansavimą Nr. 01.2.2-LMT-K-718-05-0095; 2021–2023). Tyrimo metu buvo dirbama su savivaldybių užimtumo didinimo programomis. Šio projekto patirtis (Grynia et al., 2023) labai tinka charakterizuoti viešojo sektoriaus potencialo pakankamumą regioninio lygio problemoms spręsti ar veiklai organizuoti. Savivaldybių užimtumo didinimo programos (Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija, 2018) organizuojamos pačių savivaldybių, iš dalies finansuojamos valstybės biudžeto (per Socialinės apsaugos ir darbo ministeriją) ir numato būtinumą bendradarbiauti vietos savivaldos, darbdavių, užimtumo tarnybos bei NVO atstovams. Užimtumo didinimo programas galima vertinti kaip socialinių inovacijų prototipus, nes jų tikslai ir įgyvendinimas turi daug bendro. Įgyvendinant projektą išaiškėjo dideli viešojo sektoriaus potencialo skirtumai. Dalyje savivaldybių iki 2023 m. užimtumo programos nebuvo vykdomos, kai kuriose savivaldybėse šių programų efektyvumas buvo žemas (viena iš geriausių savivaldybių šioje srityje buvo Molėtų savivaldybė).

Apibendrinant galima pažymėti, kad Lietuvoje yra pakankama nacionalinio ir regioninio lygių viešojo sektoriaus institucijų sistema, kuri būtų atsakinga regionuose už socialines inovacijas. Pirmiau išvardytos institucijos turi patirties įgyvendinant projektines veiklas bei derinant įvairių institucijų veiklą nacionaliniu ir savivaldybių lygmenimis. Vis dėlto nauji demografiniai ir ekonominiai pokyčiai labai išplečia viešojo sektoriaus specialistų kompetencijų lygį, jeigu jiems reikėtų dirbti nagrinėjant regioninio lygio klausimus. Padėtis pakankamai sudėtinga ir šioje srityje neturime specialių tyrimų. Socialiniai ir ekonominiai pokyčiai regionuose vyksta labai sparčiai ir viešojo sektoriaus institucijos, jų bendradarbiavimas bei kompetencijų lygis nespėja prisitaikyti prie naujų iššūkių ir poreikių.

3.3. Privataus ir nevyriausybinių sektorių dalyvavimo galimybės

Mobilumo inovacijos yra esminis šiuolaikinės transporto sistemos elementas, apimantis naujas technologijas ir sprendimus, kurie skatina tvarų judumą ir efektyvesnį transporto naudojimą. Šios inovacijos ne tik prisideda prie aplinkosaugos, bet ir gerina gyvenimo kokybę, mažindamos spūstis ir taršą. Privataus ir nevyriausybinių sektorių dalyvavimas šioje srityje yra itin svarbus, nes abu sektoriai gali kartu kurti ir įgyvendinti sprendimus, kurie atitinka visuomenės poreikius. Šiuo metu, kai technologijos ir inovacijos kinta žaibišku greičiu, turime pasiruošti priimti naujoves ir pasirengti galimiems pokyčiams. Su mobilumo inovacijomis kinta ir darbo jėga, atsiranda vis naujų kompetencijų ir įgūdžių reikalaujančių profesionalų, kurie privačiame sektoriuje labiau įsitvirtina, tačiau, sektoriams bendradarbiaujant, naujovės greičiau pasiekia ir viešąjį sektorių.

Privatus sektorius turi unikalią galimybę prisidėti prie mobilumo inovacijų diegimo ir proveržio transporto inovacijų srityje. Valstybė remia privačių asmenų iniciatyvas, pavyzdžiui, skatinamas elektromobilių

įsigijimas, 2023–2026 m. laikotarpiu fiziniams ir juridiniams asmenims numatytas finansavimas iš Modernizavimo fondo (Modernisation Fund, n. d.). Ne mažiau svarbu ir tai, kad nuo 2023 m. rugpjūčio 14 d. šalies viešieji juridiniai asmenys gali teikti paraiškas dėl kompensacijų už įsigytus grynuosius elektromobilius, lėšos jiems skiriamos iš Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (RRF). Viešojo sektoriaus skatinimas įsigyti elektromobilius yra neatsiejamas nuo verslo, nes būtent pastarasis ir užtikrina šių priemonių pateikimą į rinką. Vyriausybės teikiamos paskatos ir subsidijos padeda verslui integruotis į transporto inovacijų sektorių ir prisideda prie aplinkosaugos bei geresnės gyvenimo kokybės, mažina fizinių ir juridinių asmenų finansinę naštą, susijusią su inovacijomis. Be to, bendradarbiavimas su viešuoju sektoriumi yra svarbus aspektas. Bendradarbiaujant viešajam ir privataus verslo sektoriams kuriama pažangi infrastruktūra, pavyzdžiui, elektromobilių įkrovimo stotelės ar dviračių takai. Taip pat verslas kuria inovatyvias paslaugas, tokias kaip dalijimosi transporto priemonėmis platformos arba „mobilumo kaip paslaugos“ sprendimai, leidžiantys vartotojams pasirinkti geriausią transporto variantą pagal savo poreikius, kurie pastaraisiais metais labai keičiasi ir tampa vis labiau orientuoti į žaliąją ekonomiką.

Privatus ir nevyriausybinis sektoriai pasižymi lankstumu ir operatyvumu, suteikiančiu įmonėms galimybę greitai reaguoti į rinkos pokyčius ir prisitaikyti prie naujų vartotojų poreikių. Vis dėlto šiame kontekste susiduriama su teisinio reguliavimo iššūkiu, nes reguliavimas gali apriboti inovacijų diegimą, ypač jei teisinė bazė yra nelanksti ir trukdanti operatyviai diegti inovacijas ir skatinti technologinę pažangą. Tai, kad verslas neretai orientuojasi į pelno siekimą, konkurenciją, o ne į visuomeninius tikslus, gali kelti socialinės atsakomybės klausimų. Verslas, orientuodamasis į privatų interesą, gali riboti inovacijų prieinamumą visuomenei. Nepaisant visų galimų iššūkių, privatus sektorius gali reikšmingai prisidėti prie bendradarbiavimo su viešuoju sektoriumi, kurdamas tvirus sprendimus, užtikrindamas teisinio reguliavimo stabilumą ir investuodamas į strategines sritis, pavyzdžiui, autonominių transporto priemonių, mikromobilumo ir dalijimosi transportu srityse.

Pilietinė visuomenė gali ženkliai prisidėti mažindama vartotojų pasipriešinimą mobilumo inovacijų atžvilgiu ir padėti formuoti naujus įpročius, kurie pagreitintų inovacijų įsisavinimą ir užtikrintų jų tvarumą. Iš nevyriausybinių organizacijų kilusi socialinio taksi iniciatyva ženkliai keičia asmenų su negalia prieinamumo, socialinės integracijos galimybes. Vis dėlto pažymėtina, kad ši ypač populiari paslauga dotuojama ne visose savivaldybėse iš jų biudžeto. Socialinis taksi neturi ilgalaikės veiklos modelio, nes paslaugos prieinamumui, o ir funkcionalumui užtikrinti trūksta tvaraus finansavimo.

Lietuvoje elektromobilių parkas per pastaruosius metus išaugo beveik aštuonis kartus, o iki 2035 m. prognozuojama, kad elektromobiliai sudarys 20 proc. visų registruotų lengvųjų automobilių. Šis augimas reikalauja nuolatinių investicijų į naujas technologijas, kad būtų užtikrinta, jog verslas gali patenkinti didėjančią paklausą. Vyriausybės teikiamos paskatos ir subsidijos, skirtos elektromobilių ir jų įkrovimo infrastruktūros plėtrai, gali padėti sumažinti finansinę naštą verslui. Lietuvoje vairuotojai įvairiais būdais skatinami pereiti prie ekologiškesnių transporto priemonių. Vienas iš jų – elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimas. Įkrovimo stotelės jau įrengtos ne tik prie valstybinės reikšmės kelių, bet ir populiariausiose miestų vietose, siekiant paskatinti platesnį elektra varomų transporto priemonių naudojimą. Pavyzdžiui, Lietuva planuoja iki 2030 m. išplėsti viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių skaičių iki 6 tūkst.

Ne mažiau svarbus ir bendradarbiavimas su viešuoju sektoriumi, ypač su savivaldybėmis ir kitomis viešojo sektoriaus institucijomis. Tai leidžia verslui prisidėti prie infrastruktūros kūrimo. Lietuvoje šiuo metu veikia daugiau nei 1 tūkst. viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų, o iki 2030 m. planuojama šį skaičių padidinti net septynis kartus. Verslas gali dirbti kartu su savivaldybėmis, kurdamas elektromobilių įkrovimo stoteles ir dviračių takus, taip prisidedamas prie tvaraus judumo plėtos, kartu ir prie sveikesnės gyvensenos.

Svarbu paminėti, kad verslas taip pat gali kurti inovatyvias paslaugas, tokias kaip dalijimosi transporto priemonėmis platformos arba „mobilumo kaip paslaugos“ (MaaS) sprendimai. Šios paslaugos leidžia vartotojams pasirinkti geriausią transporto variantą pagal savo poreikius ir gali prisidėti prie efektyvesnio transporto naudojimo. Pavyzdžiui, Lietuvoje jau yra iniciatyvų, skatinančių dalijimąsi elektromobiliais, o tai padeda sumažinti transporto priemonių skaičių gatvėse, mažina taršą ir prisideda prie kultūrinių pokyčių, kurie skatina bendrystę.

Pilietinis sektorius taip pat atlieka svarbų vaidmenį diegiant mobilumo inovacijas. Pirmiausia jis gali organizuoti viešinimo kampanijas, skirtas visuomenei apie tvaraus judumo naudą informuoti. Tai padėtų didinti visuomenės sąmoningumą ir skatinti aktyvų dalyvavimą. Tokios iniciatyvos gali apimti seminarus, mokymus ir viešas diskusijas, kuriose būtų nagrinėjami tvaraus transporto privalumai, pavyzdžiui, mažesnė tarša, geresnė oro kokybė ir sveikesnis gyvenimo būdas. Lietuvoje jau vykdomos įvairios iniciatyvos, pavyzdžiui, „Žaliasis judumas“, kurios skatina žmones rinktis ekologiškesnius transporto būdus, tokius kaip dviračiai ar viešasis transportas. Taip pat geras pavyzdys yra Sveikatos apsaugos ir Aplinkos ministerijų kartu su Turto banku organizuota iniciatyva „Laiptynės 2024“. Jos metu valstybės tarnautojai visą mėnesį varžėsi, kurios institucijos atstovai nueis daugiausia žingsnių. Ši kasmetinė akcija atkreipia dėmesį, kaip paprastai galima rūpintis savo sveikata, taupyti energiją ir tausoti aplinką. Tokios kampanijos padeda didinti visuomenės sąmoningumą ir skatina aktyvų dalyvavimą bei sveiką gyvenseną.

Bendruomenių iniciatyvos yra dar vienas būdas prisidėti prie mobilumo inovacijų. Skatindamas vietos projektus, tokius kaip dviračių takų plėtra ar viešojo transporto gerinimas, pilietinis sektorius gali padėti kurti tvaresnę aplinką. Pavyzdžiui, bendruomenių organizacijos gali inicijuoti projektus, skirtus dviračių takų plėtrai arba viešojo transporto maršrutų optimizavimui. Tokie projektai ne tik pagerina infrastruktūrą, bet ir skatina gyventojus rinktis ekologiškesnius transporto variantus. Pavyzdžiui, 2023 m. tyrimo duomenimis, 4,3 proc. Vilniaus miesto gyventojų kasdienėms kelionėms rinkosi dviračius, tai buvo beveik 3 proc. daugiau, lyginant su 2016 m., kai buvo pradėta plėtoti dviračių takų tinklo infrastruktūra (JUDU – Susisiekimo paslaugos, 2024). Prognozuojama, kad dviračių srautas Vilniuje iki 2030 m. pagal Vilniaus darnaus judumo mieste planą turėtų sudaryti net 7,5 proc. visų kelionių mieste (Vilniaus miesto savivaldybė, 2018). Nuosekliai plėtojama infrastruktūra prisideda prie naujų draugiškesnių aplinkai gyventojų įpročių formavimo.

Ne mažiau svarbu, kad pilietinis sektorius gali aktyviai dalyvauti politiniuose procesuose, kai formuojama politika dėl mobilumo inovacijų. Tai apima bendradarbiavimą su vyriausybe siekiant užtikrinti, kad politikos sprendimai atitiktų visuomenės interesus. Ir pilietinės organizacijos, ir individualūs piliečiai gali teikti pasiūlymus dėl įstatymų projektų ar strategijų, kurios skatintų tvarų judumą ir inovacijas transporto sektoriuje. Lietuvoje matome pavyzdžių, kai nevyriausybinių organizacijų sėkmingai įsitraukia į diskusijas dėl miestų planavimo ir transporto politikos.

Skatinant pilietinio, verslo ir viešojo sektorių bendradarbiavimą, galima pasiekti reikšmingų pokyčių tiek aplinkosaugos, tiek socialinės gerovės srityse. Mobilumo inovacijos ne tik prisideda prie ekonomikos augimo, bet ir užtikrina geresnę gyvenimo kokybę visiems visuomenės nariams.

Nors privataus ir nevyriausybinių sektorių dalyvavimas mobilumo inovacijose yra svarbus, jie taip pat susiduria su iššūkiais. Finansavimo trūkumas ir teisiniai apribojimai gali apsunkinti naujų sprendimų diegimą. Vis dėlto šie iššūkiai suteikia ir galimybių: bendradarbiaujant galima rasti kūrybiškus sprendimus ir pasiekti geresnių rezultatų.

4. Paskirtinės mokslinių tyrimų programos kūrimo ir įgyvendinimo gairės

Šioje galimybių studijos dalyje pateikiamos potencialiai kuriamos paskirtinės mokslinių tyrimų programos kūrimo ir įgyvendinimo gairės. Vertinimas apima programos priemones, projektų tipus, laukiamą produkciją, galimus programos įgyvendinimo etapus bei programos valdymo ir administravimo mechanizmus. Taip pat pateikiami preliminarūs programos kaštų skaičiavimai ir nagrinėjamos galimos strateginių tikslų pasiekimo, mokslinės, socialinės ir ekonominės naudos.

4.1. Galimos priemonės, projektų tipai, paraiškų teikimo kvietimai ir programos valdymas

Lietuvos mokslo tarybos paskirtinių programų rengimo ir įgyvendinimo tvarkos apraše apibrėžiant paskirtinę programą nurodoma, kad ja „sprendžiama Lietuvos valstybei ir visuomenei svarbi problema, darysianti poveikį šalies ir (ar) mokslo raidai, ir kurios tikslai gali apimti naujų mokslo žinių ir intelektualinių produktų, naujos mokslinių tyrimų infrastruktūros sukūrimą, tyrėjų kompetencijos didinimą, mokslo ir verslo, taip pat tarptautinio bendradarbiavimo stiprinimą“ (Lietuvos mokslo taryba, 2023). Socialinių inovacijų mobilumo srityje tyrimams atlikti ir sprendimams kurti tokios programos įgyvendinimas būtų esmingai svarbus indėlis, leidžiantis pasiekti konkretų progresą ir įtraukti įvairius šio proceso dalininkus iš viešojo ir privataus sektoriaus, ypač įgalinant mokslininkus ir tyrėjus prisidėti prie konkrečių pokyčių sprendžiant regionų plėtros, transporto paslaugų prieinamumo ir darnaus judumo problemas. Tai atitiktų Lietuvos strateginių dokumentų – Devynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos (Lietuvos Respublikos Seimas, 2024), 2022–2030 metų susisiekimo plėtros programos (Lietuvos Respublikos Vyriausybė, 2022a), 2022–2030 metų regionų plėtros programos (Lietuvos Respublikos Vyriausybė, 2022b) – nuostatas.

Galimos programos priemonės, projektų tipai. Įgyvendinant paskirtines programas apskritai gali būti taikomos įvairios priemonės, nukreiptos į mokslinius tyrimus (mokslininkų grupės plėtotų didelio poveikio ir kartu aukšto rizikingumo mokslinius tyrimus, tyrėjai įsitrauktų į taikomuosius mokslinius tyrimus) ir jų rezultatų sklaidą (pavyzdžiui, dalyvavimas tarptautinėse konferencijose, jų organizavimas), tyrėjų kompetencijas ir karjerą (tyrėjai taptų nepriklausomi, tęstų mokslinę karjerą, plėtodami naujas ir pažangias idėjas), jaunųjų specialistų rengimą (studentai įsitrauktų į taikomuosius mokslinius tyrimus ir bendras veiklas su Lietuvos ir užsienio šalių tyrėjais), tarptautinio bendradarbiavimo plėtrą (Lietuvos ir užsienio tyrėjų stažuotės užsienio šalių ir Lietuvos mokslo ar verslo institucijose, podoktorantūros stažuotojų pritraukimas) (Lietuvos mokslo taryba, 2023).

Atsižvelgiant į taikomųjų rezultatų ir jų testavimo bei diegimo praktikoje poreikį, *rekomenduojama, kad socialinių inovacijų mobilumo srityje paskirtinė programa remtųsi mokslinių tyrimų finansavimo priemone*. Programoje turėtų būti akcentuojami taikomieji moksliniai tyrimai, atskirą dėmesį skiriant rezultatų pritaikymo ir komercializavimo potencialui.

Socialinių inovacijų mobilumo srityje problematika iš esmės yra kompleksinė ir daugiakryptė, todėl ir patys projektai turėtų būti tarpdisciplininiai (atliepiantys tiek technologinę, tiek socialinę dimensijas). Projektų įgyvendintojų komandose tikslinga turėti atstovus iš tikslinių grupių – viešojo ir privataus sektorių organizacijų, turinčių įdiegti socialines inovacijas tam tikruose regionuose ar vietovėse. Todėl paskirtinės programos vykdytojų aprašo specialiuose reikalavimuose būtina nurodyti tarpdiscipliniškumo ir tarpsektorinio bendradarbiavimo (tarp viešojo, privataus ir nevyriausybinių sektorių) poreikį. Remiantis besiformuojančia mokslinių tyrimų praktika galima teigti, kad *socialinių inovacijų mobilumo srityje paskirtinė programa turėtų remtis tarpdisciplininiais bei tarpsektorinio bendradarbiavimo projektais*. Tarpdiscipliniškumas šiuo atveju reikštų, kad tokios programos projekto veiklas vykdo įvairių mokslo krypčių ar sričių mokslininkai.

Siekiant įtvirtinti tarpdisciplininį bendradarbiavimą, pagrindinis programos finansuojamo *projekto vadovas turėtų būti humanitarinių ir socialinių mokslų* atstovas, tačiau kartu su pagrindiniu vadovu tokios programos projekto paraišką taip pat turėtų teikti *vadovas, atstovaujantis gamtos ir technologijos mokslams*.

Pagrindinėmis projektų paraiškas teikiančiomis institucijomis galėtų būti aukštojo mokslo institucijos. Skelbiant kvietimą gali būti nustatyti specialieji reikalavimai atskiroms paskirtinės programos priemonėms įgyvendinti (Lietuvos mokslo taryba, 2023). Siekiant užtikrinti tarpsektorinį bendradarbiavimą, programoje turėtų būti įtvirtinti keli specialieji reikalavimai:

- privaloma sąlyga: įgyvendinant projektą turi dalyvauti bent vienas partneris iš privataus ir (arba) nevyriausybinių sektorių;
- privaloma sąlyga: įgyvendinant projektą turi dalyvauti viešojo sektoriaus organizacija (savivaldybė ar pan.).

Jei būtų rengiama paskirtinė programa, svarbu numatyti **prioritetines savivaldybes**. Rekomenduojame, kad jų atranka būtų pagrįsta savivaldybių gyvenimo kokybės indeksu, ypač viešosios infrastruktūros, gyvenamosios aplinkos kokybės ir saugumo subindeksu. Taip pat svarbu atsižvelgti į kelių tinklo tankumą, kuris sąlygoja pasiekiamumą ir mobilumą, rečiau apgyvendintas teritorijas, asmenų, turinčių negalią, skaičių, mokyklinio amžiaus vaikų ir vyresnio amžiaus žmonių skaičius, vykstančią depopuliaciją ir aukštesnį nedarbo lygį savivaldybėse. Atsižvelgdami į naujausius duomenis ir vadovaudamiesi nurodytais kriterijais, iš dabartinės situacijos perspektyvos siūlome prioritetinėmis laikyti šias savivaldybes: Akmenės r. sav., Anykščių r. sav., Ignalinos r. sav., Joniškio r. sav., Jurbarko r. sav., Kaišiadorių r. sav., Kalvarijos r. sav., Kelmės r. sav., Kupiškio r. sav., Lazdijų r. sav., Mažeikių r. sav., Molėtų r. sav., Pakruojo r. sav., Radviliškio r. sav., Rokiškio r. sav., Skuodo r. sav., Telšių r. sav., Ukmergės r. sav., Varėnos r. sav., Vilkaviškio r. sav., Zarasų r. sav., Šakių r. sav., Šalčininkų r. sav., Šilalės r. sav., Šilutės r. sav., Švenčionių r. sav. Rengdami projektų paraiškas, pareiškėjai turėtų aiškiai įvardyti ir pagrįsti konkrečioje savivaldybėje ar rajone egzistuojančias su mobilumu susijusias problemas, socialinių inovacijų poreikį mobilumo srityje, taip pat numatyti, kokį poveikį ir naudą projektas sukurs savivaldybei ar platesniam regionui.

Pasiūlytos savivaldybės žymi tas teritorijas, kuriose šiuo metu egzistuoja didesnis poreikis priimti sprendimus, susijusius su mobilumu ir socialinėmis inovacijomis. Tai jokių būdu nereiškia, kad kitos savivaldybės neturėtų galimybės dalyvauti. Taip pat nėra objektyvaus pagrindo riboti tyrėjų, privačių ar nevyriausybinių organizacijų iš neprioritetinių savivaldybių dalyvavimą. Priešingai – dažnai socialinės inovacijos gimsta ten, kur jau egzistuoja stiprus įdirbis, patirtis ir potencialas plėtoti bei skleisti sprendimus į kitas teritorijas. Ypač svarbu atkreipti dėmesį į inovacijų sklaidą – užtikrinti, kad inovatyvūs sprendimai galėtų būti pritaikomi ir kituose regionuose. Be to, pabrėžiame, kad mokslininkų dalyvavimui teritoriniai prioritetai (prioritetinės savivaldybės) neturėtų būti taikomi, siekiant maksimaliai skatinti mokslo pažangą ir inovacijų kūrimą visos šalies mastu.

Socialinių inovacijų mobilumo srityje projektų tematikų prioritetai. Siekiant didesnės naudos Lietuvos visuomenei ir užtikrinant darnią įvairių šalies teritorijų raidą, rengiant paskirtinę programą verta apgalvoti projektų tematikų prioritetus. Socialinių inovacijų mobilumo srityje projektų tematikų prioritetai turėtų būti nustatomi pagal laikotarpio, kada jie bus įgyvendinami, realius poreikius. Nuo 2020 m. Lietuva ir daugelis pasaulio šalių (tarp jų ES valstybės) išgyveno ypač didelius ir staigius pokyčius, tai rodo, kad prioritetų nustatymas gali būti tik sąlyginis. Realiai įgyvendinant vieną ar kitą programą, tikslinga aktualizuoti anksčiau nustatytus prioritetus pagal realius to laikotarpio socialinius bei ekonominius pokyčius (poreikius).

Pagal dabartines sąlygas (2025 m. balandžio mėn.) tikslinga numatyti 2 tematikų prioritetų pjūvius.

1. Horizontalūs prioritetai. Socialinių inovacijų mobilumo srityje projektai turėtų būti pagrįsti šiais iš ES ir nacionalinių strategijų kylančiais prioritetais:

- a) Europos žaliasis kursas, tvarumas, atsinaujinantys energijos ištekliai;
- b) žaliojo (darnaus) judumo planų įgyvendinimas;

c) socialinė pažeidžiamų gyventojų grupių (žmonių su negalia, ilgalaikių bedarbių, jaunimo ar pan.) įtrauktis (socialinė integracija) ir viešųjų paslaugų poreikio tenkinimas, žmogaus teisių užtikrinimas.

2. Vertikalūs prioritetai. Socialinių inovacijų mobilumo srityje projektai turėtų būti susiję su bent viena iš šių taikymo sričių (turinio prioritetai):

a) švietimas ir jaunimo laisvalaikis;

b) viešojo transporto optimizavimas (paslaugos kokybės ir prieinamumo kontekste, o ne tik ekonominio efektyvumo);

c) socialinės transporto paslaugos (pavyzdžiui, socialinis taksi Vilniuje, Klaipėdoje, Lazdijų rajono partitis ir pan.);

d) socialinių ir kultūros paslaugų prieinamumas, vietos bendruomenės aktyvinimas, sveikatos paslaugų mobilumas (raiono viduje ir už jo ribų);

e) informacinių technologijų paslaugos mažinant teritorinę ir socialinę atskirtį (ypač mažiau apgyvendintų teritorijų);

f) vietos bendruomenės ir socialinių partnerių aktyvinimas.

Laukiama projektų produkcija. Paskirtinės programos įgyvendinimo vertinimo kriterijai glaudžiai susiję su laukiama produkcija. Paskirtinės programos projektų produkcija turėtų apimti įvairius rezultatus. Programos projektų pamatinė produkcija, duodanti pagrindą kitoms rezultatų rūšims, – tai mokslinis žinojimas, kuris pristatomas mokslinių publikacijų, leidinių, konferencijų žodinių ar stendinių pranešimų bei kitais įprastais mokslinės produkcijos pateikimo būdais. Svarbu pabrėžti, kad svarbios ne tik mokslinės, bet ir praktinės konferencijos ar renginiai, kurių metu susitinka tyrėjai ir kitų sektorių atstovai ir kurios paspartina inovacijų perdavimą. Vis dėlto projektai negalėtų apsiriboti vien tik moksline produkcija, nes egzistuoja stiprus mokslinių žinių pritaikymo poreikis. Socialinių inovacijų mobilumo srityje paskirtinės programos laukiama produkcija turėtų įtraukti ir sprendimų (prototipų) sukūrimą, testavimą konkrečiame regione ar vietovėje bei vertinimą. Būtinuoju rezultatu taip pat reikėtų numatyti politikos trumpraščius, rekomendacijas, taikomąsias ataskaitas. Itin svarbus rezultatas – suformuotos naujos tarpsektorinės partnerystės. Jos turėtų ilgalaikį poveikį, besitęsiantį net ir pasibaigus finansuojamiems projektams. Ilgalaikį akademinį poveikį užtikrintų ir atviros prieigos tyrimų duomenų rinkiniai, atverti per mokslinių tyrimų duomenų archyvus (pavyzdžiui, LiDA). Taigi svarbūs rodikliai apimtų ir atitinkamo techninio parengimo lygio produktų skaičių, ir partnerysčių tarp viešojo ir privataus sektoriaus organizacijų sutarčių skaičių, ir kurtų bei atvertų elektroninių duomenų rinkinių skaičių, pan. Kaip papildomas rezultatas, galėtų būti tai, kad tarpdisciplininės tyrėjų grupės mokslinių tyrimų pagrindu pasiūlo inovatyvias studentų baigiamųjų darbų temas, parengiami baigiamieji darbai.

Įgyvendinimo etapai. Programą įgyvendinti būtų galima pradėti 2026 m. Per trejų metų laikotarpį galėtų būti organizuojami šeši kvietimai teikti projektų paraiškas – po du kvietimus kasmet. Toks kvietimų dažnumas leistų užtikrinti reguliarią programos įgyvendinimo tempą ir sudarytų sąlygas įvairių etapų projektams prisijungti prie programos (žr. 4 lentelę).

Projektų trukmė galėtų būti iki 24 mėnesių, taip suteikiant galimybę tiek trumpesniems taikomojo pobūdžio tyrimams, tiek šiek tiek ilgesnio laikotarpio kompleksinėms iniciatyvoms. Toks trukmės modelis leistų pasiekti pirmuosius rezultatus dar programos galiojimo metu ir skatintų nuoseklių rezultatų pritaikumą praktikoje.

4 lentelė. Rekomenduojamas kvietimų ir projektų įgyvendinimo grafikas

Kvietimas	Metai	Projektų pradžia	Projektų pabaiga
1 kvietimas	2026 m. I pusm.	2026 m. II pusm.	2028 m. I pusm.
2 kvietimas	2026 m. II pusm.	2027 m. I pusm.	2028 m. II pusm.
3 kvietimas	2027 m. I pusm.	2027 m. II pusm.	2029 m. I pusm.
4 kvietimas	2027 m. II pusm.	2028 m. I pusm.	2029 m. II pusm.
5 kvietimas	2028 m. I pusm.	2028 m. II pusm.	2030 m. I pusm.
6 kvietimas	2028 m. II pusm.	2029 m. I pusm.	2030 m. II pusm.

Įgyvendinimo etapai taip pat turėtų apimti paraiškų ekspertinį vertinimą ir atranką, projektų stebėseną bei periodinį vertinimą. Po kiekvieno kvietimo būtų atliekamas paraiškų vertinimas pagal nustatytus kokybės ir aktualumo kriterijus. Taip pat turėtų būti numatyti galutiniai projektų vertinimai, siekiant užtikrinti, kad programos tikslai būtų pasiekti efektyviai ir laiku. Programos vertinimas galėtų būti planuojamas 2030 m.

Programos administravimas ir priežiūra. Programą administruotų LMT pirmininko nurodytas atsakingas padalinys, bet gali būti pasitelkiamas ne vienas skyrius, t. y. paskiriamas programos administravimą koordinuojantis ir konkrečias programos priemones administruojantys skyriai. Programos įgyvendinimą koordinuojantis skyrius parengtų programos priemonių įgyvendinimo LMT planą, kurį tvirtintų LMT pirmininkas. Jis taip pat gali patvirtinti programos priežiūros grupę, sudarytą iš mokslininkų, praktikų ir (ar) viešojo sektoriaus atstovų, kuri veikia pagal LMT pirmininko patvirtintą darbo reglamentą (Lietuvos mokslo taryba, 2023).

4.2. Finansavimo poreikiai ir tipinė projekto biudžeto struktūra

Programai įgyvendinti taikomųjų mokslinių tyrimų projektų konkursams siūloma skirti 2,4 mln. eurų bendrą finansavimo sumą. Planuojama, kad vienam projektui būtų skiriama iki 200 tūkst. eurų, o bendrai būtų finansuota 12 projektų. Tokia apimtis sudarytų sąlygas į programos veiklas įtraukti apie 40 mokslininkų, ne mažiau kaip 12 savivaldybių ar kitų viešojo sektoriaus organizacijų bei bent 12 privataus sektoriaus ir (ar) nevyriausybinę organizacijų partnerių. Platus dalyvių spektras užtikrintų tarpsektorinį bendradarbiavimą ir sustiprintų socialinių inovacijų mobilumo srityje plėtros potencialą.

Atsižvelgiant į vyraujančią socialinių inovacijų mobilumo srityje specifiką, kuri reikalauja glaudaus įvairių sektorių bendradarbiavimo, įgyvendinant paskirtinės programos projektus siūloma numatyti galimybę iki 35 proc. visų projekto išlaidų skirti ne aukštojo mokslo institucijoms – projekto partnerių – veikloms finansuoti. Toks sprendimas yra svarbus, nes taikomųjų mokslinių tyrimų rezultatai neretai reikalauja papildomų veiklų, skirtų rezultatų sklaidai, pritaikymui praktikoje, techninio parengimo lygio kėlimui ar bandomųjų sprendimų testavimui. Prasmingiausia, kad jas įgyvendintų socialinių inovacijų recipientai: viešojo sektoriaus institucijos, privatūs subjektai arba nevyriausybinių organizacijų. Be to, siekiant užtikrinti lankstumą ir atsižvelgti į naujai atsirandančius poreikius, kurių negalima buvo numatyti paraiškų teikimo metu, papildomas finansavimas galėtų būti skiriamas specialiomis sąlygomis, numatant tokių veiklų, kaip tyrimų komercializavimas, prototipų kūrimas ar sprendimų bandymas, reikalavimus.

Vieno projekto preliminarus biudžetas galėtų būti iki 200 000 eurų, iš jų iki 70 000 eurų galėtų būti skiriama ne aukštojo mokslo institucijoms – projekto partnerių (viešojo ir privataus sektorių ar nevyriausybinių organizacijų) veikloms finansuoti. Likusi tiesioginių išlaidų dalis būtų paskirstyta mokslininkų darbo užmokesčiui ir socialinio draudimo įmokoms (~60 000 eurų) bei prekėms ir paslaugoms, susijusioms su mokslinių

tyrimų vykdymu (~40 000 eurų). Netiesioginėms projekto išlaidoms – administravimo ir valdymo sąnaudoms – būtų skiriama iki 30 000 eurų. Tokia biudžeto struktūra užtikrintų, kad tiek mokslinė, tiek taikomoji projekto dalys būtų tinkamai finansuojamos, sudarant sąlygas efektyviam tarpsektoriniam bendradarbiavimui ir socialinių inovacijų mobilumo srityje rezultatų įgyvendinimui praktikoje.

4.3. Potencialios naudos ir vertės

Lietuvoje socialinių inovacijų mobilumo srityje vykdomi taikomieji moksliniai tyrimai, paremti tarpsektoriniu ir tarpdisciplininio bendradarbiavimu, atskleidžia reikšmingą mokslinį, socialinį ir ekonominį potencialą, kuris gali būti svarbus siekiant strateginių šalies tikslų. Lietuvos Respublikos Seimo 2023 m. gruodžio 23 d. nutarimu Nr. XIV-2466 patvirtinta Valstybės pažangos strategija „Lietuvos ateities vizija „LIETUVA 2050“, kurioje akcentuojama technologijų raida, kaip keičianti galios pobūdį, numatant, kad ateityje vis daugiau politinės ir ekonominės įtakos turės technologijų kūrėjai ir valdytojai – tiek privačios bendrovės ar platformos, tiek valstybės, naudojančios lūžio technologijas (*Dėl Valstybės pažangos strategijos „Lietuvos ateities vizija „Lietuva 2050“ patvirtinimo*, n. d.). Svarbu pabrėžti, kad lūžio technologiją gali sukurti ir mažos mokslininkų grupės, tačiau technologijai išplėtoti reikia daugelio mokslininkų pastangų bei didelių valstybės ir privataus sektoriaus investicijų. Šie pokyčiai rodo būtinybę ir Lietuvoje kryptingai vystyti mokslinį, technologinį ir kūrybinį potencialą, plėtoti nacionalinę mokslo, technologijų ir inovacijų ekosistemą. Siekiant užtikrinti technologinių inovacijų sėkmę ir jų poveikį visuomenei, būtina kartu stiprinti ir socialines inovacijas, kurios užtikrina naujų sprendimų socialinį priimtinumą, skatina socialinę įtrauktį ir tvarų vystymąsi. Tad visos inovacijos, įskaitant inovacijas mobilumo srityje, plėtojamos palaikant socialinių ir technologinių sprendimų dermę, stiprina tvarią Lietuvos raidą.

Socialinių inovacijų taikymas mobilumo srityje, mažinant regioninę atskirtį, yra tiesiogiai susijęs su Lietuvos strateginiais tikslais, numatytais 19-osios Vyriausybės programoje, ir prisideda prie darnaus regioninio vystymosi bei gyventojų socialinės gerovės stiprinimo. Inovatyvių mobilumo modelių taikymas ne tik užtikrins efektyvesnį viešųjų paslaugų prieinamumą, bet ir sudarys platesnes ekonomines bei socialines galimybes regionuose. Tai atliepia šiuos 19-osios Vyriausybės programos punktus (Lietuvos Respublikos Seimas, 2024):

- Regioninės plėtros ir savivaldos stiprinimas (12 ir 509 punktai) bus įgyvendinamas pasitelkiant pažangius mobilumo sprendimus, paremtus inovatyviomis technologijomis, kurios sudarys prielaidas tolygesniam investicijų pasiskirstymui regionuose. Socialiai inovatyvių transporto sprendimų integracija su viešosiomis paslaugomis leis regionų plėtros taryboms ir savivaldos institucijoms įgyti daugiau strateginių įrankių, skirtų vietos transporto sistemų planavimui ir efektyviam valdymui. Tokiu būdu bus užtikrintas tvaresnis teritorijų vystymasis, optimizuotas viešųjų paslaugų prieinamumas ir sudarytos palankesnės sąlygos socialinei bei ekonominei regionų plėtrai.
- Viešojo transporto plėtra ir efektyvus regioninis susisiekimas (553, 554 ir 570 punktai) galėtų būti grindžiami socialinių inovacijų mobilumo srityje taikymu, leidžiančiu regionų gyventojams optimizuoti kelionių planavimą bei užtikrinti patogesnę ir greitesnę sveikatos, švietimo įstaigų ir darbo vietų pasiekiamumą didesniuose miestuose. Papildomai darnaus judumo strategijos įgyvendinimas skatintų aplinkai draugiškus susisiekimo būdus, taip prisidedant prie tvarios regionų infrastruktūros plėtros ir ilgalaikės klimato kaitos švelninimo politikos įgyvendinimo.
- Sveikatos ir socialinių paslaugų prieinamumo gerinimas (147 ir 569 punktai) tiesiogiai koreliuoja su socialinių inovacijų mobilumo sprendimų diegimu, siekiant užtikrinti vyresnio amžiaus asmenų, žmonių su negalia ir kitų pažeidžiamų visuomenės grupių galimybes laisvai ir patogiai pasiekti sveikatos priežiūros bei socialines paslaugas. Pavėžėjimo paslaugų sistemos modernizavimas ir skaitmeninių technologijų integracija į transporto paslaugų valdymą sudarytų sąlygas individualizuotoms ir poreikius atitinkančioms judumo galimybėms.

- Tinkamų gyvenimo sąlygų kaimo vietovėse gerinimas (764 punktas) glaudžiai siejasi su socialinių inovacijų mobilumo srityje plėtra, kuri užtikrins patogų ir prieinamą susisiekimą jauniems ūkininkams bei jų šeimoms. Socialinių inovacijų pagrindu paremtos transporto sistemos kūrimas prisidės prie kaimo gyvybingumo didinimo, skatindamas ekonominį aktyvumą, darbo vietų kūrimą ir demografinį stabilumą regionuose.

Socialiniu aspektu mobilumo inovacijos gerina eismo saugumą, didina gyventojų mobilumą ir socialinę integraciją, prisideda prie žalesnės ekonomikos ir aplinkosaugos. Autonominės transporto priemonės ir išmanieji eismo valdymo sprendimai padeda optimizuoti transporto srautus ir gerina periferinėse vietovėse gyvenančių žmonių bei pažeidžiamiausių riboto mobilumo asmenų susisiekimą, taip iš esmės didinama gyventojų gyvenimo kokybė. Naujos iniciatyvos mobilumo srityje, tokios kaip autonominiai autobusai, taip pat užtikrina didesnę judumo laisvę asmenims, turintiems negalią, jaunoms šeimoms, auginančioms vaikus, ir vyresnio amžiaus žmonėms. Modernizuotas viešasis transportas ir dalijimosi ekonomika mažina gyventojų transporto išlaidas bei socialinę atskirtį, taip pat ženkliai prisideda prie aplinkosauginių problemų sprendimo ir klimato kaitos švelninimo bei prisitaikymo.

Ekonominiu požiūriu mobilumo inovacijų plėtra sukuria aukštos pridėtinės vertės darbo vietas aukštą pridėtinę vertę kuriančiuose sektoriuose. Inovacijos pritraukia tiek užsienio, tiek vietines investicijas, o auganti startuolių ekosistema stiprina Lietuvos kaip inovacijų centro pozicijas tarptautiniu mastu. Investicijos į transporto skaitmenizaciją užtikrina veiklos kaštų optimizavimą ir mobilumo paslaugų kokybę, tai neabejotinai turi ženklų įtaką ekonomikos augimui. Išmanūs maršrutų planavimo algoritmai, dalijimosi platformos padeda efektyviau valdyti tiekimo grandines ir mažinti CO₂ emisijas. Moksliniai tyrimai mobilumo inovacijų srityje plečia turimas mobilumo ir transporto inovacijų žinias bei padeda rasti kitokius naujų žinių pritaikymo būdų.

Mobilumo inovacijų įteisinimas tiesiogiai prisideda prie Lietuvos strateginių tikslų įgyvendinimo. Šios iniciatyvos dera su 2022–2030 m. ekonomikos transformacijos ir konkurencingumo plėtros programa (Lietuvos Respublikos Vyriausybė, 2022a), kurioje siekiama skatinti aukštos pridėtinės vertės ekonomikos augimą, mokslinių tyrimų ir eksperimentinę plėtrą bei inovacijas versle. Darnaus judumo plėtra atitinka ES žaliojo kurso tikslus, užtikrinančius CO₂ emisijų mažinimą. Transporto skaitmenizacija ir pažangūs sprendimai prisideda prie Lietuvos ekonomikos transformacijos strategijos. Atsižvelgiant į visus šiuos aspektus, mobilumo ir transporto inovacijų kūrimas Lietuvoje yra esminis žingsnis kuriant pažangią, žalią ir aplinkai draugišką, ekonomiškai tvarią mobilumo sistemą. Sėkmingas šių inovacijų įgyvendinimas gali tapti svarbiu Lietuvos augimo ir konkurencingumo šaltiniu ateityje.

Įvertinant Lietuvoje ir pasaulyje vykdomų mokslinių tyrimų praktikas, susijusias su socialinių inovacijų mobilumo srityje kontekstais, svarbiausiu moksliniu rezultatu būtų galima laikyti naujų žinių kūrimą. Akiivaizdus socialinių inovacijų mobilumo srityje poreikis suponuoja, kad artimiausioje perspektyvoje būtų kuriami, tvariai diegiami ir įgyvendinami nauji modeliai, užtikrinantys socialinį teisingumą ir padedantys įveikti galimas socialinio netolygumo problemas. Vertingu moksliniu rezultatu galėtų tapti moksliai pagrįstos socialinių inovacijų diegimo mobilumo srityje metodologijos sukūrimas, kuris leistų objektyviai įvertinti ir pamatuoti minėtų inovacijų diegimo veiksmingumą ir efektyvumą. Tai galėtų prisidėti ir prie fundamentinių tyrimų plėtros. Kaip atskiras mokslinis rezultatas, galėtų būti tarpdisciplininių tyrimų metodologijos stiprinimas, prisidedantis prie sėkmingo mokslo ir praktikos bendradarbiavimo sprendžiant visuomenines problemas.

Atskiras laukiamas mokslinis rezultatas galėtų būti mokslinės infrastruktūros stiprinimas, atliekant mokslinius tyrimus socialinių inovacijų mobilumo srityje, – universitetai ir mokslinių tyrimų centrai stiprintų tarpusavio bendradarbiavimą, siekdami spręsti konkrečias su mobilumo reiškiniais susijusias problemas; natūraliai prasidėtų mokslinio potencialo integracija; būtų revizuojamos ir prireikus koreguojamos egzistuojančios (arba kuriamos pagal poreikį naujos) studijų programos, orientuotos į socialinių inovacijų diegimą ne tik mobilumo, bet ir kitose aktualiose srityse.

Svarbu ir tai, kad socialinės inovacijos mobilumo srityje skatina akademinio bei viešojo, privataus ir nevyriausybinių sektorių bendradarbiavimą, tarpdisciplininius tyrimus, apimančius inžineriją, informaci-

nes technologijas, socialinius mokslus, ekonomiką ir aplinkosaugą. Mokslo institucijos, tarp jų universitetai ir tyrimų institutai, toliau turėtų daugiau moksliniais tyrimais grįstų paskatų bendradarbiauti su viešuoju, privačiu ir nevyriausybinio sektoriais. Bendri mokslo ir verslo projektai padeda stiprinti šalies mokslo ir inovacijų ekosistemą. Pažymėtina ir tai, kad MTEP veikloms vystyti ypatingas dėmesys skirtas ir įgyvendinant 2021–2027 m. Europos Sąjungos fondų investicijų programą, patvirtintą 2022 m. rugpjūčio 3 d. Europos Komisijos sprendimu Nr. C(2022) 5742, kurioje numatoma „plėtoti ir stiprinti mokslinių tyrimų ir inovacinius pajėgumus ir diegti pažangiąsias technologijas“ siekiant konkurencingesnės ir pažangesnės Europos (Europos Komisija, 2022).

Išvados

Parengus galimybių studiją nustatyta, kad analizuota problema yra aktuali ir reikšminga, o Lietuvoje egzistuoja tinkamos prielaidos ją spręsti. Galimybių studijoje identifikuotos tinkamiausios problemos sprendimo priemonės, pasiūlytas optimalus įgyvendinimo laikotarpis, būtinos lėšos ir pateikta kita reikšminga informacija.

Atlikus socialinių inovacijų mobilumo srityje situacijos analizę Lietuvoje nustatyta, kad dėl gyventojų tankumo ir koncentracijos pokyčių bei netolygaus kelių tinklo ir paslaugų sistemos formuojasi sudėtingos regioninės atskirties formos. Šie skirtumai gilina socialinės ir ekonominės nelygybės riziką tiek tarp regionų, tiek regionų viduje, todėl būtina ieškoti inovatyvių, socialiai orientuotų sprendimų, kurie padėtų užtikrinti ne tik fizinį pasiekiamumą, bet ir socialinį teisingumą.

Socialinių inovacijų sąvoka dažniausiai siejama su asmenų ir bendruomenių gerovės didinimu. Jo mis siekiama kurti sprendimus, atliepiančius realius bendruomenių poreikius, todėl mobilumo kontekste technologiniai sprendimai turi būti derinami su socialiniam kontekstui pritaikytomis iniciatyvomis. Technologinių inovacijų poveikis išlieka ribotas be socialiai orientuoto taikymo, o socialinės inovacijos, apimančios teisinės, politinės, ekonominės ir organizacinės naujoves, tampa esminiu veiksniu užtikrinant tiek techninių sprendimų tvarumą, tiek socialinį atsakingumą.

ES teisės aktai ir strateginės iniciatyvos skatina socialinių inovacijų plėtrą, prisidedant prie darnaus ir įtraukaus transporto sistemos vystymo, užtikrinant visų piliečių mobilumo galimybes, mažinant atskirtį regionuose ir siekiant klimato neutralumo tikslų. Be to, Lietuvos strateginiai prioritetai numato palankias prielaidas diegti socialines inovacijas darnaus mobilumo srityje.

Kadangi viešojo transporto organizavimas yra savarankiškoji savivaldybių funkcija, socialinių inovacijų diegimas mobilumo srityje yra neatsiejamas nuo aktyvaus tyrėjų bendradarbiavimo su savivaldybėmis. Socialinių inovacijų išbandymo sėkmę lems savivaldybių pasirengimas ir apsisprendimas dalyvauti projektuose bei atvirumas priimti socialinių inovacijų sąlygotus pokyčius viešojo transporto sistemos planavimo ir valdymo procesuose.

Socialinių inovacijų taikymo mobilumo srityje tyrimai pasauliniu mastu yra palyginti nauji – jų aktualumas išryškėjo tik per pastaruosius kelis dešimtmečius. Formuojasi tarpdisciplininė tyrimų tradicija, apimanči sociologijos, edukologijos, verslo, vadybos, inžinerijos ir kitų mokslų perspektyvas, o inovacijų poveikio vertinimas, socialinio teisingumo užtikrinimas ir bendradarbiavimo modelių kūrimas tampa pagrindinėmis tyrimų kryptimis. Kartu plėtojama praktika nacionaliniu lygmeniu skirti specializuotą finansavimą socialinių inovacijų tyrimams, siekiant skatinti diegti inovacijas visuomenės problemoms spręsti.

Lietuvoje socialinių inovacijų mobilumo srityje tyrimų kol kas itin trūksta. Nors egzistuoja tam tikra kompetencijų bazė aukštojo mokslo institucijose ir yra atlikta pavienių tyrimų bendresnėmis socialinių inovacijų temomis, kompleksinių tarpdisciplininių tyrimų dar nėra. Ši situacija rodo, kad būtina kryptingai

stiprinti tyrimų plėtrą, skatinti metodologinių pagrindų kūrimą ir sukurti finansines paskatas, leidžiančias plėtoti ilgalaikius, tarpsektoriniu bendradarbiavimu grįstus tyrimus šioje srityje.

Lietuvoje jau formuojasi tarpsektorinio bendradarbiavimo praktikos, kurios jungia akademinį, viešąjį, privatųjį ir nevyriausybinių sektorių sprendžiant mobilumo ir socialinės įtraukties iššūkius. Socialinių inovacijų kūrimas mobilumo srityje tampa vis labiau pripažįstama priemone siekiant mažinti teritorinę atskirtį ir gerinti gyventojų paslaugų pasiekiamumą. Esamos iniciatyvos rodo, kad mokslo institucijų, viešojo administravimo, verslo įmonių ir nevyriausybinių organizacijų bendri veiksmai leidžia kurti tvaresnius ir labiau į gyventojų poreikius orientuotus sprendimus, o šias bendradarbiavimo praktikas būtina toliau tirti ir plėtoti.

Įvertinus situacijos stiprybes, silpnybes, grėsmes ir galimybes pažymėtina, kad Lietuvoje egzistuoja reikšmingas socialinių inovacijų mobilumo srityje plėtros potencialas, ypač jei kryptingai būtų išnaudojamos turimos stiprybės. Aiškėja, kad šalyje jau egzistuoja mokslo institucijų kompetencijų bazė, tarpsektoriniam bendradarbiavimui palanki teisinė aplinka, viešojo ir privataus sektorių partnerystės patirtis bei aktyvios pilietinės iniciatyvos, kurios gali tapti sistemingo inovacijų vystymo pagrindu. Tuo pat metu, siekiant įveikti identifikuotas silpnybes – fragmentiškus tyrimus, koordinavimo stoką, nevienodą reguliavimą ar nepakankamą paslaugų prieinamumą nutolusiose teritorijose ir kt., būtina tikslingai nukreipti pastangas į tarpdisciplininių tyrimų plėtrą, institucinės aplinkos stiprinimą ir nacionalinių finansavimo mechanizmų kūrimą. Sujungus šiuos pajėgumus su ES teikiamomis galimybėmis ir augančiu regioninės politikos aktualumu, galima užtikrinti kryptingą socialinėmis inovacijomis paremtą pažangą ir tvarų atsaką į socialinius bei teritorinius iššūkius.

Lietuva turi svarų pagrindą plėtoti socialines inovacijas mobilumo srityje – šalyje veikia mokslinių tyrimų institucijos, turinčios tarpusavyje papildančių kompetencijų bei patirties vykdyti tarpdisciplininius tyrimus. Esamas mokslinis potencialas, orientuotas į socialinius, technologinius ir urbanistinius aspektus, sudaro prielaidas plėtoti holistinį požiūrį į transporto ir mobilumo iššūkius. Tarpinstitucinis ir tarpdisciplininis bendradarbiavimas kartu su stipriu dėmesiu tarptautiškumui ir metodologinei kokybei leidžia kurti aukštos pridėtinės vertės sprendimus, prisidedančius prie tvaraus judumo ir socialinės įtraukties stiprinimo Lietuvoje.

Viešasis sektorius Lietuvoje gali reikšmingai prisidėti prie socialinių inovacijų mobilumo srityje kūrimo ir diegimo, ypač regioniniu lygmeniu. Nors spartūs socialiniai ir ekonominiai pokyčiai regionuose kelia iššūkių, nacionaliniu ir savivaldybių lygmenimis jau veikia pakankamai išplėtotą institucijų sistema, turinti projekcinio valdymo patirties ir gebanti koordinuoti tarpžinybinį bendradarbiavimą. Metropolizacijos procesų kaita po COVID-19 pandemijos išryškino naujus regionų poreikius ir galimybes, tam reikalingas viešojo sektoriaus kompetencijų stiprinimas. Tikslingas programinis požiūris, paremtas bendradarbiavimu su mokslu, galėtų ne tik prisidėti prie socialinių inovacijų plėtros, bet ir tapti sėkmingu mokslo ir politikos integracijos regioninėje politikoje pavyzdžiu.

Lietuvoje egzistuoja reikšmingos prielaidos privačiam ir nevyriausybiniam sektoriams įsitraukti į socialinių inovacijų mobilumo srityje kūrimo ir įgyvendinimo procesą. Abu sektoriai pasižymi lankstumu, gebėjimu greitai prisitaikyti prie technologinių pokyčių ir vartotojų poreikių, o verslas jau aktyviai dalyvauja diegiant pažangias transporto paslaugas, tokias kaip elektromobilių dalijimosi platformos ar „mobilumas kaip paslauga“ sprendimai. Vyriausybės teikiamos subsidijos, investicijos kuriant įkrovimo infrastruktūrą ir paramos mechanizmai verslui bei gyventojams rodo, kad viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimas gali būti produktyvus, jei remiasi ilgalaikiu planavimu ir tvarumo principais. Nevyriausybinių sektorių, ypač pilietinės iniciatyvos, taip pat jau prisideda prie naujų paslaugų kūrimo (pavyzdžiui, socialinis taksi), sąmoningumo didinimo ir viešosios politikos formavimo. Nepaisant iššūkių, tokių kaip finansavimo stoka ar teisinio reguliavimo nelankstumas, tarpsektorinis bendradarbiavimas atveria galimybes kurti socialiai atsakingas, įtraukiasias ir aplinkai draugiškas mobilumo inovacijas.

Atsižvelgiant į poreikį kurti, testuoti ir diegti taikomuosius sprendimus praktikoje, paskirtinė programa socialinių inovacijų mobilumo srityje turėtų būti grindžiama mokslinių tyrimų finansavimo priemone, orientuota į tarpdisciplininius ir tarpsektorinius mokslinių tyrimų projektus. Svarbu užtikrinti, kad projektus bendrai vykdytų humanitarinių, socialinių bei gamtos ir technologijos mokslų atstovai, bendradarbiaudami su viešojo, privataus ir nevyriausybinių sektorių organizacijomis. Projektų tematikos turėtų būti aktualizuo-

jamos pagal laikotarpio socialinius ir ekonominius poreikius, o prioritetas teikiamas savivaldybėms, kuriose šios inovacijos turėtų didžiausią poveikį. Laukiamas programos rezultatas apimtų ne tik mokslinę produkciją, bet ir praktinius sprendimus, politikos rekomendacijas, naujas partnerystes, atvirus duomenų rinkinius bei studentų įtrauktį. Programą įgyvendinti siūloma pradėti 2026 m., organizuojant šešis kvietimus per trejus metus, o projektų trukmę numatyti iki 24 mėnesių. Programos valdymui tiktų taikyti LMT patvirtintas tyrimų administravimo praktikas ir taisykles. Programai įgyvendinti siūloma taikomųjų mokslinių tyrimų projektų konkursams skirti 2,4 mln. eurų bendrą finansavimo sumą.

Paskirtinė programa, skirta socialinėms inovacijoms mobilumo srityje, turėtų ne tik reikšmingą mokslinę vertę, bet ir praktinę naudą – ji prisidėtų prie kryptingo nacionalinių strateginių tikslų, tokių kaip socialinė įtrauktis, tvarus judumas ir regioninė sanglauda, įgyvendinimo. Svarbiausiu moksliniu rezultatu socialinių inovacijų mobilumo srityje laikytinas naujų žinių, modelių ir metodologijų kūrimas, užtikrinant tvarių sprendimų diegimą ir socialinį teisingumą, taip pat stiprinant tarpdisciplininius tyrimus ir mokslo bei praktikos bendradarbiavimą. Be to, socialinių inovacijų mobilumo srityje tyrimai skatintų mokslo institucijų bendradarbiavimą su viešuoju, privačiu ir nevyriausybinio sektoriais, prisidėtų prie mokslo ir inovacijų ekosistemos stiprinimo bei strateginių šalies raidos tikslų įgyvendinimo.

Rekomendacija

Atsižvelgdama į atliktos galimybių studijos rezultatus, ekspertų grupė rekomenduoja rengti paskirtinę mokslinių tyrimų programą, skirtą socialinių inovacijų mobilumo srityje tyrimams Lietuvoje vykdyti.

Paskirtinė programa sudarytų prielaidas kurti naujas tarpdisciplinines mokslo žinias ir intelektualius produktus, taip pat skatintų mokslo, viešojo, privataus ir nevyriausybinių sektorių bendradarbiavimą, užtikrinant mokslinių tyrimų poveikį praktiniams sprendimams mobilumo srityje.

Cituotų šaltinių sąrašas

- Baranauskienė, I. (2021). Vaikų, turinčių negalią, diskriminacijos raiška Lietuvos sveikatos priežiūros sistemoje. *Specialusis ugdymas / Special Education*, 1(42). <https://doi.org/10.21277/se.v1i42.593>
- Baranauskienė, V., & Burneika, D. (2022). Demographic changes and migration in LAU 2 regions of Lithuania in 2001-2018. *Folia Geographica*, XIX, 59–69. <https://doi.org/10.22364/fg.19.6>
- Baranauskienė, V., Burneika, D., & Kriaučiūnas, E. (2024). Immigration to rural communities – attitudes from inside. *Przegląd Geograficzny*, 96(2), 175–192. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2024.2.2>
- Barton, H., & Grant, M. (2006). A health map for the local human habitat. *The Journal of the Royal Society for the Promotion of Health*, 126(6), 252–253. <https://doi.org/10.1177/1466424006070466>
- Biesta, G. J. J. (2016). *The beautiful risk of education*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315635866>
- Bitinas, B. (2013). *Rinktiniai edukologiniai raštai* (Vol. 1). Vilnius: Edukologija. <https://hdl.handle.net/20.500.12259/97354>
- Bridges, D. (2016). *Philosophy in Educational Research: Epistemology, Ethics, Politics and Quality* (1st ed. 2017 edition). Springer.
- Burneika, D., Ubarevičienė, R., Valatka, V., Baranauskaitė, A., Pociūtė-Sereikienė, G., Daugirdas, V., & Krupickaitė, D. (2017). *Lietuvos metropoliniai regionai. Gyventojų erdvinė diferenciacija XXI a. pradžioje*. Lietuvos socialinių tyrimų centras.
- Butler, L., Yigitcanlar, T., & Paz, A. (2020). Smart urban mobility innovations: a comprehensive review and evaluation. *IEEE Access*, 8, 196034–196049. <https://doi.org/10.1109/ACCESS.2020.3034596>
- Butzin, A., Davis, A., Domanski, D., Dhondt, S., Howaldt, J., Kaletka, C., Kesselring, A., Kopp, R., Millard, J., Oeij, P., Rehfeld, D., Schaper-Rinkel, P., Schwartz, M., Scopetta, A., Wagner-Luptacik, P., & Weber, M. (2014). *Theoretical approaches to social innovation – A critical literature review*. <https://resolver.tno.nl/uuid:b03c046f-54f4-46e7-91ff-155cdc2acff1>
- Butzin, A., Rabadjieva, M., & Emmert, S. (2017). *Final Report: Social Innovation in Mobility and Transport* (Deliverable 8.4; p. 38). SI-DRIVE. Social Innovation: Driving Force of Social Change. <https://cordis.europa.eu/project/id/612870/reporting>
- Christenko, A. (2024). *The Impact of Exogenous Shocks on the Labour Markets, Job Mobility, and Job Displacement* [Daktaro disertacija]. ISM Vadybos ir ekonomikos universitetas.
- Cohen, B., & Kietzmann, J. (2014). Ride On! Mobility business models for the sharing economy. *Organization & Environment*, 27(3), 279–296. <https://doi.org/10.1177/1086026614546199>
- Dambrauskaitė, E. (2022). Nematomas mobilumas ir įkaskdienintos technologijos. Josvainių miestelio atvejis. *Res Humanitariae*, 29, 129–148. <https://doi.org/10.15181/rh.v28i0.2401>
- Delafield, J., & Mukherjee, M. (2016). Organization spotlight: cultivating changemakers: social innovation at the heart of education. *Childhood Education*, 92(2), 155–157. <https://doi.org/10.1080/00094056.2016.1150757>
- Dėl Valstybės pažangos strategijos „Lietuvos ateities vizija „Lietuva 2050“ patvirtinimo*. (n. d.). Retrieved April 14, 2025, from <https://www.infolex.lt/ta/915698>
- Donati, L., & Wigren-Kristoferson, C. (2023). A legitimacy approach to social innovation initiatives at universities. *Science and Public Policy*, 50(2), 194–205. <https://doi.org/10.1093/scipol/scac066>
- Edquist, C. (2001). The systems of innovation approach and innovation policy: an account of the state of the art. *National Systems of Innovation, Institutions and Public Policies*. DRUID Conference, Aalborg, June 12–15, 2001, Linkping. <https://bibalex.org/baifa/en/resources/document/454312>
- European Commission. (2025). *Mobility and transport*. European Commission. https://transport.ec.europa.eu/index_en
- European Commission Bureau of European Policy Advisers. (2014). *Social innovation: a decade of changes: a BEPA report*. Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2796/27161>
- European Commission. Directorate General for Employment, Social Affairs and Inclusion. (2015). *Social policy innovation: meeting the social needs of citizens*. Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2767/59875>

European Commission Directorate-General for Mobility and Transport. (2019, March). *Transport in the European Union: Current Trends and Issues*. European Commission. https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/transport-european-union-current-trends-and-issues-2019-03-13_en

Europos Komisija. (2022, August 3). *EK sprendimas, kuriuo patvirtinama programa „2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programa“ CCI 2021LT16FFPR001*. <https://2014.esinvesticijos.lt/lt/dokumentai/ek-sprendimas-kuriuo-patvirtinama-programa-2021-2027-metu-europos-sajungos-fundu-investiciju-programa>

Europos socialinė chartija, 096T001CHARRG961197. (2001). (Pataisyta.) <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.E9D707A8677E>

Froning, P., & Stotten, R. (2024). Shaping territorial agri-food systems through social innovations: The example of Valposchiavo, Switzerland. *Italian Review of Agricultural Economics*, 79(1), 33–46. Scopus. <https://doi.org/10.36253/real4833>

Gyventojų ir būstų surašymas 2021. (2025, March 21). https://atviri-duomenys.stat.gov.lt/datasets/c1e5a-88591d644adbbfd5d3f4b60f171_0/explore?location=55.119919,23.891662,7.18

Grynja, A., Gruzevskis, B., & Lazutka, R. (2023). The impact of social policy on the level of employment in the Lithuanian labor market. *Studia Societatis Universitatis Pomeraniae*, 7, 75–92. <https://doi.org/10.15290/sup.2023.07.05>

Gruzevskis, B., & Šabanovas, S. (2017). Lithuanian border regions – development of the periphery. *Advances in European Borderlands Studies*, pp. 259–278. Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG. doi.org/10.5771/9783845276892-259

Hirsch, J., Yow, R., & Wu, Y.-C. S. (2023). Teaching students to collaborate with communities: expanding engineering education to create a sustainable future. *Engineering Studies*, 15(1), 30–49. <https://doi.org/10.1080/19378629.2023.2176767>

International Transport Forum. (2020). *Reforming Public Transport Planning and Delivery*. OECD. <https://doi.org/10.1787/6c2f1869-en>

International Transport Forum. (2021). *Connecting Remote Communities: Summary and Conclusions*. OECD. <https://doi.org/10.1787/a259ab33-en>

Ipinaiye, O., & Olaniyan, F. (2023). An exploratory study of local social innovation initiatives for sustainable poverty reduction in Nigeria. *Sustainable Development*, 31(4), 2222–2239. <https://doi.org/10.1002/sd.2502>

JUDU – Susisiekimo paslaugos. (2024, August 13). *Daugiau nei 160 km dviračių trasų tinklas Vilniuje plečiasi: kokių pokyčių tikėtis dar šiemet*. JUDU – Susisiekimo paslaugos. <https://judu.lt/daugiau-nei-160-km-dviracių-trasų-tinklas-vilniuje-plečiasi-kokių-pokyčių-tikėtis-dar-siemet/>

Klaipėdos miesto savivaldybė. (2018, September 13). *Klaipėdos miesto darnaus judumo planas*. <https://www.klaipeda.lt/lt/teritoriju-planavimas/urbanistinio-planavimo-programa/klaipedos-miesto-darnaus-judumo-planas/3611>

Kriaučiūnas, E., Burneika, D., Ubarevičienė, R., & Baranauskienė, V. (2024). *Lietuvos kaimiškoji periferija: raida ir perspektyvos migracijų kontekste*. LSMC. <https://lstc.lt/wp-content/uploads/2025/04/Lietuvos-kaimiskoji-periferija-2024a.pdf>

Laura Icela, G.-P., María Soledad, R.-M., & Juan Antonio, E.-G. (2023). Education 4.0 Maturity Models for Society 5.0: Systematic literature review. *Cogent Business & Management*, 10(3), 2256095. <https://doi.org/10.1080/23311975.2023.2256095>

León, M., & Maestripieri, L. (2022). Presentation. Who Benefits from childcare expansion? Equal opportunities, social investment and social innovation in early years education and care. *Papers. Revista de Sociologia*, 107(3), e3124. <https://doi.org/10.5565/rev/papers.3124>

Lietuvos mokslo taryba. (2023, July 20). *Isakymas „Dėl Lietuvos mokslo tarybos paskirtinių programų rengimo ir įgyvendinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“*, Nr. V-405. <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/4401642026fc11ee9de9e7e0fd363afc>

Lietuvos Respublikos Seimas. (2000, July 20). Lietuvos Respublikos regioninės plėtros įstatymas. *Valstybės žinios*, 2000-08-04, Nr. 66-1987. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.106367/kqnRjtKzQg>

Lietuvos Respublikos Seimas. (2024, December 12). *XV-54 „Dėl Devynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“* (2024-12-12 Nr. 2024-22047). Lietuvos Respublikos Seimas. <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/0b418d-c0b89811ef88c08519262548c4>

Lietuvos Respublikos Seimas. (2025, January 1). *Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymas* (Nr. 0941010IS-TA000I-533). Lietuvos Respublikos Seimas. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.5884/asr>

Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija. (2018, December 12). Įsakymas „Dėl Užimtumo didinimo programos, skirtos užimtumo skatinimo ir motyvavimo paslaugų nedirbantiems ir socialinę paramą gaunantiems asmenims modeliui įgyvendinti, rengimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. TAR. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/c49f9610fe4d11e89b04a534c5aaf5ce?jfwid=>

Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija. (2023, September 25). Įsakymas „Dėl Asmens su negalia dalyvumo užtikrinimo 2024–2026 metų veiksmų plano patvirtinimo“, A1-622. TAR, 2023-09-25, Nr. 18629. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/304069f15bda11ee8e3cc6ee348ebf6d?jfwid=bkaxmu9s>

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. (2012, January 27). Įsakymas „Dėl Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių patvirtinimo“, Nr. 3-80. *Teisės aktų registras*. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.417902>

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. (2021, June 1). *Memorandumas dėl transporto priemonių ir transporto fizinės ir informacinės struktūros pritaikymo individualių poreikių turintiems žmonėms*. https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Veikla/Memorandumas_pasira%C5%A1ytas_2021-06-01.pdf

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. (2022, December 29). *Transporto sektoriaus pritaikymo individualių pagalbos poreikių turintiems asmenims priemonių planas*. <https://sumin.lrv.lt/public/canonical/1722864799/11093/%-C4%AEsakymas%20ir%20planas.pdf>

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. (2024, June 7). „Dėl Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių patvirtinimo“, įsakymo Nr. 3-80 pakeitimas Nr. 3-203. *Teisės aktų registras*. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.417902/cmatqNVQna>

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. (2025, April 1). *Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas*. Suvestinė redakcija nuo 2025-04-01. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.2971/mwRIKasfGR>

Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerija. (2019, February 6). Įsakymas „Dėl Mokslo krypčių ir Meno krypčių klasifikatorių patvirtinimo“. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/064e79a22a4f11e9a505bd13c24940c9/asr>

Lietuvos Respublikos Vyriausybė. (2019, June 19). *Nutarimas dėl bazinių paslaugų šeimai paketo patvirtinimo*. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/901a2bf698ce11e9aab6d8dd69c6da66?jfwid=-vvhezq7f>

Lietuvos Respublikos Vyriausybė. (2022a, March 16). „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos patvirtinimo“ (2022-03-21 Nr. 2022-05038). Lietuvos Respublikos Vyriausybė. <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/cdd2de60a8f711ec8d9390588bf2de65>

Lietuvos Respublikos Vyriausybė. (2022b, June 29). *Dėl 2022–2030 metų regionų plėtros programos patvirtinimo*. Lietuvos Respublikos Vyriausybė. <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/89286de0fbc511ec8fa7d02a65c371ad>

Manos, R. C., Kanter, J. W., & Busch, A. M. (2010). A critical review of assessment strategies to measure the behavioral activation model of depression. *Clinical Psychology Review*, 30(5), 547–561. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2010.03.008>

McBeth, C. H. (2018). Social innovation in higher education: the emergence and evolution of Social Impact Centers. In *ProQuest LLC*. ProQuest LLC.

McLeod, S., Schapper, J. H. M., Curtis, C., & Graham, G. (2019). Conceptualizing freight generation for transport and land use planning: A review and synthesis of the literature. *Transport Policy*, 74, 24–34. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.007>

Milotay, N., & Liva, G. (n. d.). *Fostering social innovation in the European Union* (Briefing PE 595.885). European Parliament. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595885/EPRS_BRI\(2017\)595885_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595885/EPRS_BRI(2017)595885_EN.pdf)

Modernisation Fund. (n. d.). *Modernisation Fund*. Retrieved April 27, 2025, from <https://modernisationfund.eu/documents-2/>

Nacionalinė regioninės plėtros taryba. (2017). *Lietuvos regioninės politikos baltoji knyga darniai ir tvariai plėtrai 2017–2030*. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija. https://vrm.lrv.lt/uploads/vrm/documents/files/LT_versija/Naujienos/Regionines_politikos_baltoji_knyga_20171215.pdf

Nacionalinė regioninės plėtros taryba, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija. (n. d.). Retrieved April 27, 2025, from <https://vrm.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/regionu-pletra/nacionaline-regionines-pletros-taryba/>

OECD. (2020). *Improving Transport Planning for Accessible Cities*. OECD. <https://doi.org/10.1787/fcb2eae0-en>

OECD. (2021). *Building local ecosystems for social innovation: a methodological framework* (OECD Local Economic and Employment Development (LEED). Working Papers, 2021/06; OECD Local Economic and Employment Development (LEED) Working Papers, Vol. 2021/06). OECD. <https://doi.org/10.1787/bef867cd-en>

OECD. (2022a). *Current challenges to social mobility and equality of opportunity* (OECD Papers on Well-Being and Inequalities 10; OECD Papers on Well-Being and Inequalities, Vol. 10). <https://doi.org/10.1787/a749ffbb-en>

OECD. (2022b, October 6). *Recommendation of the Council on the Social and Solidarity Economy and Social Innovation*. OECD Legal Instruments. <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0472>

OECD. (2023). *Government at a Glance 2023*. OECD. <https://doi.org/10.1787/3d5c5d31-en>

OECD. (2024a). *Assessing the framework conditions for social innovation in rural areas* (OECD Local Economic and Employment Development (LEED) Working Papers 2024/04; OECD Local Economic and Employment Development (LEED) Working Papers, Vol. 2024/04). <https://doi.org/10.1787/74367d76-en>

OECD. (2024b). *Geographic inequalities in accessibility of essential services* (OECD Social, Employment and Migration Working Papers 307; OECD Social, Employment and Migration Working Papers, Vol. 307). <https://doi.org/10.1787/12bab9fb-en>

OECD. (2024c). *Getting to Services in Towns and Villages: Preparing Regions for Demographic Change*. OECD. <https://doi.org/10.1787/df1e9b88-en>

OECD & Eurostat. (2019). *Oslo vadovas 2018: Duomenų apie inovacijas rinkimo, teikimo ir naudojimo gairės. Ketvirtasis leidimas. Mokslinės, technologinės ir inovacinės veiklos vertinimas*. OECD. <https://doi.org/10.1787/a6ccbad3-lt>

OECD & International Transport Forum. (2024). *Sustainable Accessibility for All*. OECD. <https://doi.org/10.1787/5c91857c-en>

Pociūtė-Sereikienė, G., Baranauskienė, V., & Daugirdas, V. (2019). Spatial exclusion in Lithuania: Peripheries as “losers”, metropolitan areas as “winners”. *Przegląd Geograficzny*, 91(2), 5–19. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2019.2.1>

Portales, L. (2019). Alignment of Social Innovation with Sustainable Development Goals. In *Social Innovation and Social Entrepreneurship* (pp. 193–204). Springer International Publishing. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-13456-3_13

Projektai. (n. d.). Socialinis taksi. Retrieved April 27, 2025, from <https://socialinistaksi.lt/projektai>

Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund, 231 OJ L (2021). <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1058/oj/eng>

Regulation (EU) 2021/1060 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 Laying down Common Provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund Plus, the Cohesion Fund, the Just Transition Fund and the European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund and Financial Rules for Those and for the Asylum, Migration and Integration Fund, the Internal Security Fund and the Instrument for Financial Support for Border Management and Visa Policy, Pub. L. No. 30.6.2021, 231 OJ L (2021). <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj/eng>

Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network and Repealing Decision No 661/2010/EU Text with EEA Relevance, 348 OJ L (2013). <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj/eng>

Renukappa, S., Suresh, S., Abdalla, W., Shetty, N., Yabbati, N., & Hiremath, R. (2022). Evaluation of smart village strategies and challenges. *Smart and Sustainable Built Environment*, 13(6), 1386–1407. <https://doi.org/10.1108/SAS-BE-03-2022-0060>

Rogge, K. S., Stadler, M., De Geus, T., Hielscher, S., Wittmayer, J., Broich, A., Kotler, A., Mischkowski, N., Stasik, A., Ranville, A., & Vernay, A.-L. (2023). Fit for social innovation? Policy reflections for EU energy and climate policy making. *Oxford Open Energy*, 2, oia010. <https://doi.org/10.1093/ooenergy/oia010>

Roose, A., Reinsoo, K., Oja, A., & Varžinskas, V. (2012). Underdog or bulldog: Introducing biogas technologies in Estonia. *Clean Technologies and Environmental Policy*, 14(6), 1085–1093. <https://doi.org/10.1007/s10098-012-0513-2>

Schimpf, C., & Castellani, B. (2024). Approachable modeling and smart methods: a new methods field of study. *International Journal of Social Research Methodology*, 27(1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/13645579.2022.2111817>

Statybos sektoriaus vystymo agentūra. (2025). *Lietuvos geoerdvinių duomenų rinkinys GDR250 000* [Dataset]. www.geoportal.lt. www.geoportal.lt

Sustainable and Smart Mobility Strategy – Putting European Transport on Track for the Future, 52020DC0789, European Commission COM/2020/789 (2020). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A-52020DC0789>

Tao, Y., Tan, R. K. J., Wohlfarth, M., Ahumuza, E., Aribodor, O. B., Cruz, J. R. B., Fajardo, M. S., Magista, M., Marley, G., Mier-Alpaño, J. D., Ogwaluonye, U. C., Paipilla, K. A., Scott, C. P., Ulitin, A., Chen, E., Wu, D., Awor, P., Tang, W., Labarda, M., & Tucker, J. D. (2024). Social innovation in health training to engage researchers in resource-limited settings: process description and evaluation. *Health Promotion International*, 39(2), daae025. <https://doi.org/10.1093/heapro/daae025>

Telešienė, A., Balžekienė, A., Budžytė, A., Zolubienė, E., & Vilčinskas, V. (2025). *Data of the Project "Social Solutions to the Climate Crisis: Behavioral Profiles and Targeted Communication", November 2022 (unified data set)* [Dataset]. Lithuanian Data Archive for SSH (LiDA). <https://lida.dataverse.lt/dataset.xhtml?persistentId=hdl:21.12137/KP4JZL>

Terminų bankas. (n. d., a). *Judumas*. Retrieved April 14, 2025, from <https://terminai.vlkk.lt/paieska?search=judumas&limit=15>

Terminų bankas. (n. d., b). *Mobilumas*. Retrieved April 14, 2025, from <https://terminai.vlkk.lt/paieska?search=mobilumas&limit=15>

The New EU Urban Mobility Framework, 52021DC0811, European Commission COM/2021/811 (2021). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0811&qid=1644666550402>

Tödtling, F., & Trippl, M. (2005). One size fits all? *Research Policy*, 34(8), 1203–1219. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2005.01.018>

Together towards Competitive and Resource-Efficient Urban Mobility, 52013DC0913, European Commission COM/2013/0913 (2013). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52013DC0913>

UITP Europe. (2024, February). *Local public transport in the EU. Public transport sector priorities for the legislative term 2024-2029*. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2024/02/UITP-EU-Political-priorities.pdf>

United Nations. (2015). *Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. United Nations. <https://sdgs.un.org/goals>

Valstybės duomenų agentūra. (2025). *Gyventojai ir socialinė statistika* [Dataset]. Rodiklių duomenų bazė – Oficialiosios statistikos portalas. <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize#/>

Vencius, T. (2024). *Ilgą laiką nedirbančių ir socialinę paramą gaunančių asmenų socialinio mobilumo veiksniai Lietuvoje* [Daktaro disertacija]. Lietuvos socialinių mokslų centras.

Vidickienė, D. (2024). Territorial Servitization as a Challenge to Reorganizing the Rural Development of the Industrial Era. In D. Vidickienė, R. Lankauskienė, R. Melnikienė, Ž. Gedminaitė-Raudonė, & V. Simonaitytė (Eds.), *Rural Transformation through Servitization: A Qualitative Structure Approach* (pp. 201–217). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-031-47186-5_7

Vilniaus miesto savivaldybė. (2018, December 19). *Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo planas*. <https://drive.google.com/file/d/1t9xSEd6hsz4LDmMjklK-Ifql5BNgTDU6/view>

Viluckienė, J. (2011). [Daktaro disertacija]. Vilniaus universitetas.

Vitkauskaitė-Ramanauskienė, J. (2024). *Tvaraus judumo skatinimo intervencinio modelio sociologinis įvertinimas* [Daktaro disertacija]. Kauno technologijos universitetas.

Wahyudi, T. N., Ulfatun, T., Mustofa, R. H., & Sari, D. E. (2023). Peer-Review Statements. In R. H. Mustofa, T. N. Wahyudi, T. Ulfatun, & D. E. Sari (Eds.), *Proceedings of the 2nd International Conference on Education Innovation and Social Science (ICEISS 2023)* (Vol. 815, pp. 1–3). Atlantis Press SARL. https://doi.org/10.2991/978-2-38476-190-6_1

Wigboldus, S. (2016). *Ten types of social innovation – a brief discussion paper*. <https://edepot.wur.nl/407981>

Winter, K., Neeson, L., Sweet, D., Smith, A., Millen, S., & Connolly, P. (2021). Social innovation and social work: a case study of the early intervention support service. *The British Journal of Social Work*, 51(8), 2872–2891. <https://doi.org/10.1093/bjsw/bcaa125>

World Bank. (2020). *Transport*. World Bank. <https://www.worldbank.org/en/topic/transport>

1 priedas

Dokumentai, reglamentuojantys socialinių inovacijų taikymą mobilumo srityje

Aspektas	Dokumento lygis	Dokumentai
Socialinės inovacijos	Pasaulinis	OECD. (2021). Building local ecosystems for social innovation. A methodological framework. https://www.oecd.org/en/publications/building-local-ecosystems-for-social-innovation_bef867cd-en.html OECD. (2024). Assessing the framework conditions for social innovation in rural areas. https://www.oecd.org/en/publications/assessing-the-framework-conditions-for-social-innovation-in-rural-areas_74367d76-en.html OECD. (2022). Recommendation of the Council on the Social and Solidarity Economy and Social Innovation. https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0472%20
	Europos Sąjungos	European Parliament. (2017). Fostering social innovation in the European Union. Briefing, January, 2017. https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595885/EPRS_BRI(2017)595885_EN.pdf European Commission. (2015). Social policy innovations. Meeting the social needs of citizens, European Commission, Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion, Unit D.1. https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=13691&langId=en Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund. Current consolidated version: 01/03/2024. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02021R1058-20240301 Europos socialinė chartija. Nr. 096T001CHARRG961197, 2001-08-01. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.E9D707A8677E
	Nacionalinis	Lietuvos Respublikos užimtumo įstatymas. 2016 m. birželio 21 d. Nr. XII-2470. Galiojanti suvestinė redakcija nuo 2025-01-01 iki 2025-12-31. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/422c8b5042b811e6a8ae9e1795984391/asr Lietuvos Respublikos Seimo 2023 m. gruodžio 23 d. nutarimas Nr. XIV-2466 „Dėl Valstybės pažangos strategijos „Lietuvos ateities vizija „Lietuva 2050“ patvirtinimo“. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/a8b03ef0a55511ee8172b53a675305ab Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. rugsėjo 9 d. nutarimas Nr. 998 „Dėl 2021–2030 metų nacionalinio pažangos plano patvirtinimo“. Galiojanti suvestinė redakcija 2024-11-09. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/d492e050f7dd11eaa12ad7c04a383ca0/asr Lietuvos Respublikos Seimo 2024 m. gruodžio 12 d. nutarimas Nr. XV-54 „Dėl Devynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/0b418dc0b89811ef88c08519262548c4 Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. lapkričio 10 d. nutarimas Nr. 929 „Dėl 2021–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerijos įtraukios darbo rinkos plėtros programos patvirtinimo“. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/2333b210438311ec992fe4cdfceb5666 2021–2030 m. įtraukios darbo rinkos plėtros programa – analizė. https://socmin.lrv.lt/uploads/socmin/documents/files/administracine-informacija/Pletros%20programos/%C4%AEtraukios%20dr%20pp/IDR%20PP_aprasymas(1).pdf PEnCIL. (2022). Socialinių inovacijų ekosistema Lietuvoje. Tyrimo ataskaita. Pan European Social Innovation Lab. https://www.esf.lt/data/public/uploads/2023/10/socialiniu-inovaciju-ekosistemos-zemelapis_pencil.pdf PEnCIL. (2021–2023). Viešosios paramos socialinėms inovacijoms vertinimas. Rekomendacijos, kaip gerinti viešosios politikos sprendimus dėl socialinių inovacijų ir jų veiksmingumo. Tyrimo ataskaita. Pan European Social Innovation Lab. https://www.esf.lt/data/public/uploads/2023/10/viesosios-politikos-priemones-rekomendacijos-si-skatinti_pencil.pdf

Mobilumas	Pasaulinis	OECD. (2022). Current challenges to social mobility and equality of opportunity. https://www.oecd.org/en/publications/current-challenges-to-social-mobility-and-equality-of-opportunity_a749ffbb-en.html OECD. (2023). Mobility. In Government at a Glance 2023, Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/90e8b0a6-en OECD/ITF. (2024). Sustainable Accessibility for All. ITF Research Reports. Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/5c91857c-en.
	Europos Sąjungos	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future, COM/2020/789 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789 Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The New EU Urban Mobility Framework. COM/2021/811 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0811&qid=1644666550402 Regulation – 1315/2013 – EN - EUR-Lex. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU Text with EEA relevance. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315 European Commission. (2019). Transport in the European Union. Current Trends and Issues. https://www.amt-autoridade.pt/media/1934/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf UITP Europe. (2024). Local public transport in the EU. Public transport sector priorities for the legislative term 2024-2029. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2024/02/UITP-EU-Political-priorities.pdf
	Nacionalinis	2021–2027 m. ES fondų investicijų programa. 2024-04-08, Nr. C(2024)2390. https://2021.esinvesticijos.lt/uploads/documents/docs/2024-11/16e290220092c4f2a38a61eec228bf5329a2f76597ae0ad1a6f98b0b37f85419.docx Apie 2021–2027 m. ES fondų investicijų programą. (2024). https://www.esinvesticijos.lt/apie-programas/2021-2027-m-es-fondu-investiciju-programa/apie-2021-2027-m-es-fondu-investiciju-programa Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. kovo 16 d. nutarimas Nr. 245 „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos patvirtinimo“. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/cdd2de60a8f711ec8d9390588bf2de65 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Susisiekimo plėtros programa. https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2022-03-15%2BSM%2BPP%2Bprojektas_(priedas).docx.pdf Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. liepos 31 d. nutarimas Nr. 612 „Dėl 2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programos ir ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano „Naujos kartos Lietuva“ Lietuvai skirtų lėšų paskirstymo“. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/389e8c702fa811ee9de9e7e0fd363afc Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. rugsėjo 20 d. nutarimas Nr. 741 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo programos patvirtinimo“. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/6f52b7d0590311ee81b8b446907f594f Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2015 m. rugsėjo 14 d. įsakymas Nr. 1V-722 „Dėl Utenos regiono integruotos teritorijų vystymo programos patvirtinimo“. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/c02fcd005b6911e589fccd6fa118e11c. Su vėlesniais pakeitimais https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/16642a8061a711eebc77e58877a83c4e Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. rugsėjo 9 d. įsakymas Nr. 3-432 „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“ aprašo patvirtinimo“. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/dc356020301711edb4cae1b158f98ea5

	Nacionalinis	Su vėlesniais pakeitimais: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/2d96f821d4c111efa5ddd96c482819f5 Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2024 m. liepos 11 d. įsakymas Nr. D1-236 „Dėl Lietuvos perėjimo prie žiedinės ekonomikos iki 2035 metų gairių įgyvendinimo stebėsenos“. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/ceeab6f03f5a11efbdaea558de59136c
Paslaugų prieinamumas regionuose	Pasaulinis	Almeida, V., et al. (2024). Geographic inequalities in accessibility of essential services. OECD Social, Employment and Migration Working Papers, No. 307, Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/12bab9fb-en OECD. (2024). Getting to Services in Towns and Villages: Preparing Regions for Demographic Change. OECD Rural Studies. Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/df1e9b88-en OECD. (2023). Public Employment and Management 2023: Towards a More Flexible Public Service. Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/5b378e11-en
	Europos Sąjungos	Regulation (EU) 2021/1060 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 laying down common provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund Plus, the Cohesion Fund, the Just Transition Fund and the European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund and financial rules for those and for the Asylum, Migration and Integration Fund, the Internal Security Fund and the Instrument for Financial Support for Border Management and Visa Policy. Current consolidated version: 30/06/2024. https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund, PE/48/2021/INIT. Current consolidated version: 01/03/2024. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32021R1058
	Nacionalinis	Lietuvos Respublikos regioninės plėtros įstatymas. 2000 m. liepos 20 d. Nr. VIII-1889. Galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024-01-01 iki 2025-01-14. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.106367/asr Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. birželio 29 d. nutarimas Nr. 713 „Dėl 2022–2030 metų regionų plėtros programos patvirtinimo“. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/89286de0fbc511ec8fa7d02a65c371ad Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2015 m. birželio 18 d. įsakymas Nr. 1V-498 „Dėl 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 5 prioriteto „Aplinkosauga, gamtos išteklių darnus naudojimas ir prisitaikymas prie klimato kaitos“ ir 7 prioriteto „Kokybiško užimtumo ir dalyvavimo darbo rinkoje skatinimas“ priemonių valstybės projektų atrankos tvarkos aprašo patvirtinimo“. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/0978fc92920011e98a8298567570d63 Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2023 m. balandžio 7 d. įsakymas Nr. 1V-199 „Dėl Regioninės pažangos priemonės 01-004-07-02-01 (RE) „Pagerinti viešųjų paslaugų prieinamumą, darbo vietų pasiekiamumą ir tam reikalingų išteklių naudojimo efektyvumą“ finansavimo gairių patvirtinimo“. Galiojanti suvestinė redakcija 2024-07-03. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/2b6bc720d53511ed9978886e85107ab2/asr Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija, UAB „Factus dominus“. (2021). Paslaugų šeimoms prieinamumo analizė. Lietuvos šeimų apklausos tyrimo ataskaita. https://socmin.lrv.lt/uploads/socmin/documents/files/pdf/%C5%A0eim%C5%B3_ATASKATA_galutin%C4%97.pdf Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija. (2024). Trumpraštis „Skurdo ir nelygybės prognozės 2024 m.“. https://socmin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/tyrimai/ministerijos-atlikti-tyrimai/ Demografinių tyrimų ir ekspertizių centras. (2023). 65 metų ir vyresni asmenys Lietuvos savivaldybėse 2030 ir 2035 metais. Demografinių prognostinių scenarijų studija. Tyrimo ataskaita. https://socmin.lrv.lt/uploads/socmin/documents/files/ivairus/tyrimai/dtec_galutine_ataskaita_0110.pdf

Savivaldybės viešojo transporto paslaugos	Pasaulinis	OECD. (2020). Improving Transport Planning for Accessible Cities. OECD Urban Studies, Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/fcb2eae0-en ITF. (2020). Reforming Public Transport Planning and Delivery. ITF Research Reports. Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/6c2f1869-en ITF (2020). Connecting Remote Communities: Summary and Conclusions. ITF Research Reports. Paris: OECD Publishing. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/connecting-remote-communities.pdf
	Europos Sąjungos	Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The New EU Urban Mobility Framework, COM/2021/811 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021DC0811 Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Together towards competitive and resource-efficient urban mobility /* COM/2013/0913 final */. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52013DC0913
	Nacionalinis	Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas. 1991 m. spalio 8 d. Nr. I-1863. Galiojanti suvestinė redakcija 2022-11-01. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.2971/asr Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymas. 1994 m. liepos 7 d. Nr. I-533. Galiojanti suvestinė redakcija 2025-01-01. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.5884/asr Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymas. 1999 m. birželio 17 d. Nr. VIII-1234. Galiojanti suvestinė redakcija 2024-01-01. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.83679/asr Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2023 m. balandžio 14 d. įsakymas Nr. 3-192 „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairių patvirtinimo“. Galiojanti suvestinė redakcija 2024-08-10. https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/e6a7db50dacb11ed9978886e85107ab2/asr Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2024 m. lapkričio 18 d. įsakymas Nr. 1V-680 „Dėl Savivaldybių funkcijų priskyrimo savarankiškosioms ar valstybinėms (valstybės perduotoms savivaldybėms) funkcijoms vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/ebf1c510a5ec11efaae6a4c601761171?jfwid=17tig19t1l STRATA. (2023). Viešųjų paslaugų perdavimo nevyriausybiniam sektoriui galimybių vertinimas. https://strata.gov.lt/wp-content/uploads/2024/01/6.NVO-ataskaita.pdf



Vilnius, 2025