



LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS KONTROLĖ

VALSTYBINIO AUDITO ATASKAITA

VALSTYBINĖS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS 2002–2004 METŲ PROGRAMOS VYKDYMO VERTINIMAS

2004 m. gegužės 14 d. Nr. 2020-1

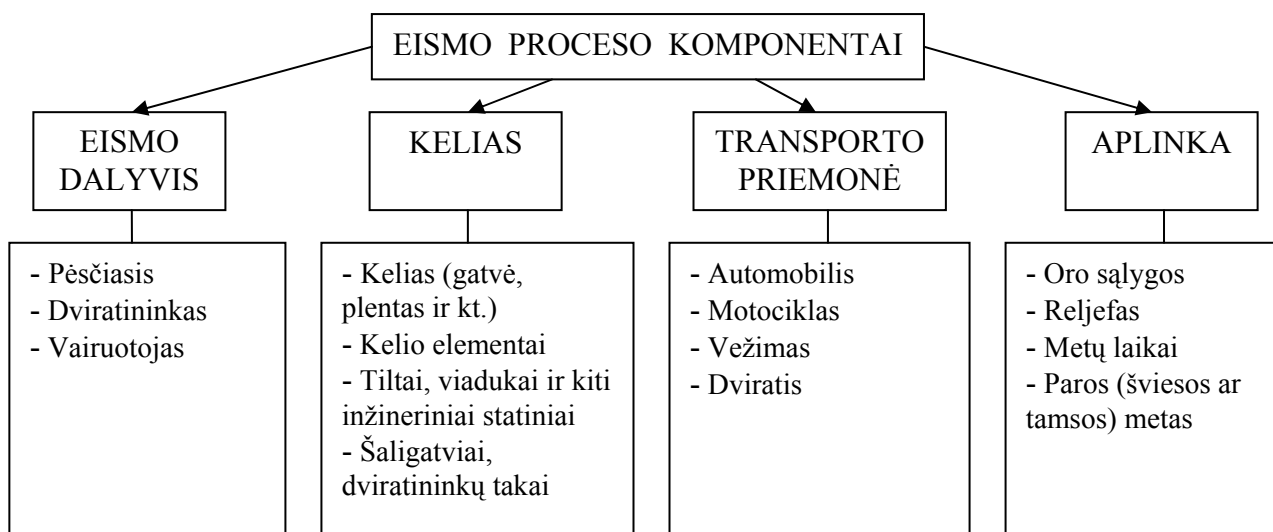
Vilnius

IŽANGA

Lietuvos Respublikos Vyriausybė savo veiklos 2001–2004 metų programoje išipareigojo užtikrinti žmonių gyvybės, sveikatos saugumą bei skirti prioritetinį dėmesį investicijoms į žmogų. Viena iš žmogaus apsaugos priemonių yra saugaus eismo automobilių keliais užtikrinimas.

Saugus eismas – tai eismo būklė, atspindinti jo dalyvių apsaugą nuo kelių eismo įvykių ir jų pasekmių, o saugaus eismo užtikrinimas – tai veikla, kuria siekiama užkirsti kelią eismo įvykiams ir sušvelninti pasekmes.

Saugaus eismo užtikrinimui ir eismo įvykių pasekmių sušvelninimui būtina, kad valstybės atsakingos institucijos užtikrintų efektyvią eismo automobilių keliais sistemą.



1 pav. Saugaus eismo proceso komponentai (veiksniai), turintys įtakos automobilių eismui

Europos šalių transporto ministrai, tarp kurių buvo ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Z. Balčytis, 2003 metais priėmė Veronos deklaraciją, kurioje numatė iki 2010 m. dvigubai sumažinti eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių. Pastaraisiais metais Lietuvoje kiekvieną dieną automobilių avarijose žūsta vidutiniškai du žmonės. Tad saugus eismas Lietuvoje tampa prioritetine sritimi. Tačiau Lietuvos Respublikos Vyriausybės ilgalaikės raidos strategijoje¹ ši sritis nenumatyta kaip prioritetinga.

Kadangi saugaus eismo užtikrinimas ypač svarbus visuomenei ir 2003 metais padidėjo žuvusiųjų skaičius autoavarijose, Valstybės kontrolės 2004-01-26 pavedimu Nr. 2020-1 Veiklos audito 2-ojo departamento vyriausiasis valstybinis auditorius M. Milčiūnas, vyresnieji valstybiniai auditoriai D. Balčėtienė ir A. Borisevičius Susisiekimo ministerijoje atliko veiklos auditą, kurio tikslas – Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002–2004 metų programos vykdymo vertinimas.

SUBJEKTO VEIKLOS APLINKA

Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme² nustatyta, kad valstybės politiką saugaus eismo užtikrinimo srityje formuoja Vyriausybė. Šios politikos įgyvendinimą kontroliuoja Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtinta Saugaus eismo komisija (toliau – Komisija)³. Komisijos sudėtis – susisiekimo ministras (Komisijos pirmininkas), susisiekimo viceministras (Komisijos pirmininko pavaduotojas), Finansų, Sveikatos apsaugos, Vidaus reikalų, Švietimo ir mokslo ministerijų sekretoriai, Policijos departamento prie Vidaus reikalų ministerijos vyriausiasis komisaras policijos generalinio komisaro pavaduotojas, Lietuvos vairuotojų sąjungos prezidentas ir Lietuvos savivaldybių asociacijos valdybos narys.

Audito subjektu mes pasirinkome Lietuvos Respublikos susisiekimo ministeriją, kadangi susisiekimo ministras ir viceministras patvirtinti Komisijos pirmininku ir pavaduotoju, o Susisiekimo ministerijos Saugaus eismo departamento direktorius paskirtas komisijos sekretoriumi. Taip pat motyvu pasirinkti audito subjektu Susisiekimo ministeriją įvardintume ir tai, kad vienas iš Susisiekimo ministerijos uždavinių yra formuoti visų rūšių transporto saugaus eismo politiką. Be to, Susisiekimo ministerijos Saugaus eismo departamento vienas iš uždavinių yra formuoti bei įgyvendinti saugaus eismo keliais politiką.

¹ - 2002-06-12 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 853 „Dėl Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikės strategijos“.

² - 2000-10-12 Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas Nr. VIII-2043.

³ - 2001-02-05 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr.137 „Dėl saugaus eismo komisijos sudarymo ir jos nuostatų patvirtinimo“.

Kaip minėta, Susisiekimo ministerija yra pagrindinė Lietuvos Respublikos institucija, formuojanti ir įgyvendinanti Lietuvos transporto ir ryšių politiką, koordinuojanti visų kitų institucijų veiklą šioje srityje. Ministerijos misija – sukurti transporto sistemą, atitinkančią Europos Sąjungos (ES) transporto politikos pagrindinius principus, tikslus ir kriterijus; rekonstruoti ir modernizuoti transporto infrastruktūrą, svarbiausias magistrales integruoti į transeuropinius tinklus; sudaryti sąlygas transporto plėtrai, skaidriai konkurencijai, kuri pagrįsta tais pačiais principais kaip ir ES.

Vienas iš Susisiekimo ministerijos strateginių tikslų yra užtikrinti priemonių, didinančių eismo saugumą, įgyvendinimą ir mažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.

Pastebėjimas:

Svarbiausi Susisiekimo ministerijos Eismo saugumo skyriaus ir Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos Eismo saugumo skyriaus uždaviniai iš esmės sutampa, t. y. šiems abiem skyriams keliami vienodi uždaviniai – formuoti ir įgyvendinti valstybės saugaus eismo kelių transporto politiką.

AUDITO PROCESAS

Audito objektas

Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2002-07-08 patvirtino Valstybinę saugaus eismo automobilių keliais 2002–2004 metų programą¹ (toliau – Programa) ir šios programos įgyvendinimo priemonių planą bei pavadė Komisijai koordinuoti Programos ir jos priemonių plano įgyvendinimą.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintuose Komisijos nuostatuose nurodyta, kad Komisija kontroliuoja valstybės politikos saugaus eismo užtikrinimo srityje įgyvendinimą.

Šios Programos tikslas – siekti, kad autoavarijose žūtų ir nukentėtų vis mažiau žmonių.

Audito problema

Pagrindine šio audito problema pasirinkome Programos įgyvendinimo vertinimą rezultatyvumo požiūriu.

Audito mastas

Audituojamas laikotarpis – 2002 ir 2003 metai. Duomenų palyginimui naudojamos 2001 metų statistika.

Audito darbo metodai ir procedūros

Audito vertinimo kriterijumi pasirinkome Programos rezultatyvumą, t. y. Programos tikslo įgyvendinimą – 2002 metais žūvančiųjų autoavarijose skaičiaus sumažinimą 4 %, 2003 metais – 5 % (palyginti su 2001 m. duomenimis).

¹ - 2002-07-08 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 1077 „Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002-2004 metų programos patvirtinimo“.

Audito metu lyginome atskirų laikotarpių duomenis, kalbėjomės su audituojamos srities atsakingais darbuotojais, nagrinėjome Programos sudarymo ir vykdymo dokumentus.

Atlikdami šį auditą, darėme prielaidą, kad visi auditui pateikti dokumentai yra išsamūs ir galutiniai, o dokumentų kopijos tiksliai atitinka originalus.

Šioje ataskaitoje naudojamos sąvokos:

Eismas – procesas, atsirandantis judant žmonėms ir kroviniams keliais transporto priemonėmis arba be jų kelių ribose.

Eismo dalyvis – asmuo, dalyvaujantis kelių eisme (vairuotojas, pėsčiasis, keleivis, dviratininkas).

Kelias – tai inžinierinis statinys, skirtas transporto priemonių bei pėsčiųjų eismui. Kelią sudaro sankasa, važiuojamoji dalis, kelkraščiai, skiriamoji juosta, kelio grioviai, sankryžos, autobusų sustojimo aikštelės, pėsčiųjų ir dviračių takai, kelio statiniai, eismo reguliavimo priemonės.

Kelių priežiūros ir plėtros programa – Biudžeto sandaros įstatymo nustatyta tvarka tvirtinama specialioji programa (toliau – KPP Programa).

Priemonė – užsibrėžto uždavinio įgyvendinimo būdas (sprendinys), kuriam naudojami žmonių, finansiniai ir materialiniai ištekliai.

Programa – veiklos, skirtos institucijos misijai ir strateginiams tikslams įgyvendinti, plano dalis, kurioje nustatyti tikslai, uždaviniai, jų įgyvendinimo vertinimo kriterijai, priemonės (projektai), numatytos lėšos ir laukiamas šios programos įgyvendinimo poveikis visuomenei.

Programos įgyvendinimo rezultatas – nauda (arba žala), kurią įgyvendinus programą, patiria tiesioginiai programos naudos gavėjai.

Strateginis planavimas – strateginio valdymo procesas, kurio metu nustatomos veiklos kryptys ir būdai, kaip efektyviausiai panaudoti turimus ir planuojamus gauti finansinius, materialinius bei darbo išteklius numatytiems tikslams pasiekti, realizavimą, taip pat veiklos stebėseną ir atsiskaitymas už rezultatus.

Tarpinstitucinė programa – kelių institucijų vykdomų priemonių (projektų) visuma nustatytiems tikslams pasiekti.

Transporto priemonė – bet kuri savaeigė kelių transporto priemonė ir kroviniams gabenti skirtos priekabos bei puspriekabės, išskyrus bėgines transporto priemones ir transporto priemones, turinčias mažesnę kaip 50 cm³ variklio cilindrų darbinį tūrį.

Transporto priemonių bendrojo lavinimo mokykloms 2002 m. Programa „Geltonasis autobusas“ – programa, kurios nuostata garantuoti saugų kaimo vaikų pavėžėjimą į mokyklą bei Lietuvos Respublikos specialiojo ugdymo nuostata specialiujų poreikių asmenų pavėžėjimas į švietimo įstaigas.

Valstybinė traumatizmo profilaktikos 2000–2010 metų programa – programa, kurioje numatytas priemonių įgyvendinimas – įvykių profilaktikos arba aktyviosios saugos priemonės, neleidžiančios įvykti eismo nelaimei ar kitam atsitikimui, galinčiam sukelti pavojų žmonių sveikatai ir gyvybei; žalos žmonių sveikatai mažinimo priemonės, užtikrinančios, kad nebūtų kūno sužalojimų ar kitokio pakenkimo ir dėl žmonių klaidų nemirtų ar sunkiai nesusižalotų kiti; mirties ir invalidumo profilaktikos priemonės – gelbėjimo darbai, neatidėliotinos pagalbos suteikimas nukentėjusiems, specializuotas gydymas ir rehabilitacija.

AUDITO REZULTATAI

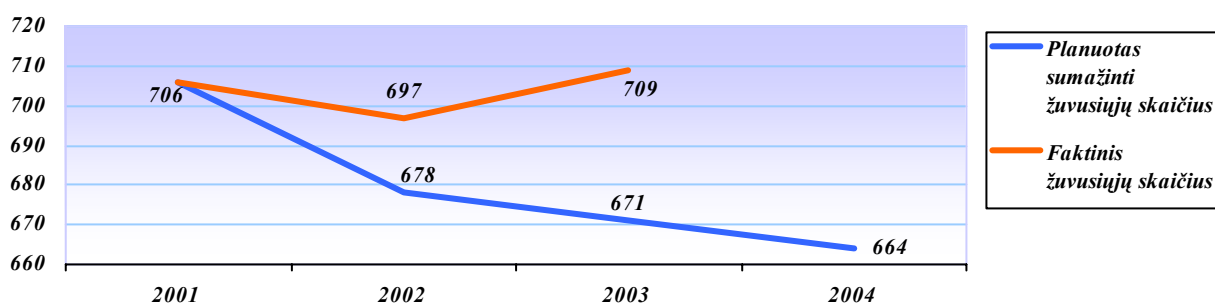
1. SAUGAUS EISMO BŪKLĖS ANALIZĖ

Valstybinės kelių eismo saugumo konferencijos, vykusios 2000 metų gegužės mėnesį, metu buvo detaliam aptarta, kad žuvusiųjų skaičius Lietuvos keliuose 2004–2005 metais neturėtų viršyti 500 per metus, tai leistų pasiekti kitų Europos šalių lygį. 2000 metais Lietuvos keliuose žuvo 641 žmonės.

Kaip minėta, Programos tikslas yra siekti, kad autoavarijose žūtų ir nukentėtų vis mažiau žmonių. Per 2002–2004 metus numatyta, kad galima būtų siekti tokių rezultatų: 2002 metais žūvančiųjų skaičių sumažinti 4 %, 2003 metais – 5 %, 2004 metais – 6 %.

Mūsų nuomone, Programos tikslas apibrėžtas nekonkrečiai, t. y. žodis „siekti“ nenusako užsibrėžto tikslo rezultato (žodis „siekti“ nėra adekvatus žodžiui „pasiekti“).

Programos tikslo 2002 ir 2003 metais buvo siekiama, tačiau šiuo laikotarpiu numatytų rezultatų nepasiekta.



2 pav. Siekto sumažinimo ir faktiškai žuvusių skaičiaus palyginimas

Išnagrinėjus 2 pav. pateiktus duomenis, kyla klausimas, kas turėjo įtakos tokiai situacijai susidaryti?

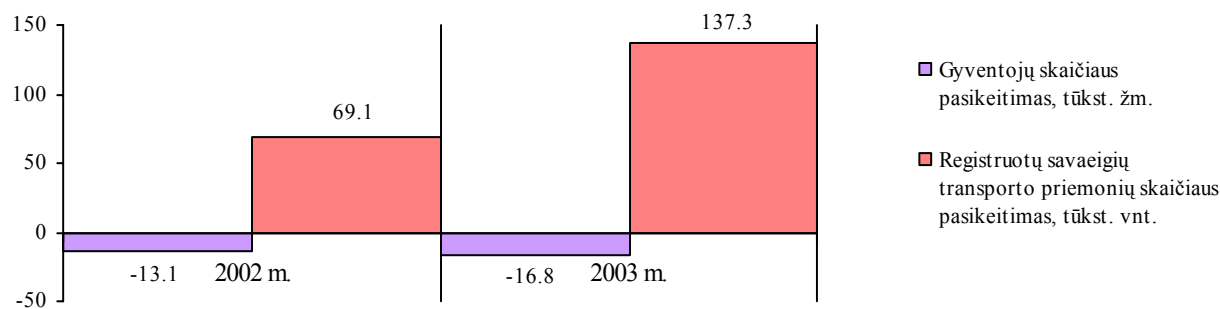
Kad atsakytume į šį klausimą, pirmiausia mes analizavome, kaip 2002–2003 metais Lietuvoje keitėsi gyventojų ir registruotų savaeigių transporto priemonių skaičius, kiek įvyko eismo įvykių, kiek juose buvo sužeistų bei žuvusių eismo dalyvių, koks eismo intensyvumas, kiek

užfiksuojama eismo taisyklių pažeidimų, kokius nuostolius dėl eismo įvykiuose prarastų gyvybių patyrė valstybė (visuomenė).

1 lentelė.

Eismo įvykių, sužeistųjų ir žuvusiųjų juose skaičius, Respublikos gyventojų ir registruotų savaeigių transporto priemonių skaičius bei eismo intensyvumas 2001–2003 metais

Kriterijai	2001 m.	2002 m.	2003 m.	Pokyčiai, %	
				2001-2002 m.	2001-2003 m.
Eismo įvykių skaičius, vnt.	5 972	6 090	5 958	+2	-0,2
Žuvusiųjų skaičius, vnt.	706	697	709	-1,3	+0,4
Sužeistųjų skaičius, vnt.	7 103	7 427	7 257	+4,6	+2,2
Valstybės nuostoliai dėl prarastų gyvybių, mln. Lt	706	697	709	-1,3	+0,4
<i>Respublikos gyventojų skaičius, vnt.</i>	<i>3 475 600</i>	<i>3 462 500</i>	<i>3 445 700</i>	-0,4	-0,9
<i>Registruotų savaeigių transporto priemonių skaičius, vnt.</i>	<i>1 301 212</i>	<i>1 370 350</i>	<i>1 507 672</i>	+5,3	+15,9
<i>Eismo intensyvumas, automobiliai per parą, vnt.</i>	<i>7 572</i>	<i>7 866</i>	<i>8 035</i>	+3,88	+6,11
<i>Užfiksuota eismo taisyklių pažeidimų, vnt..</i>	<i>333 298</i>	<i>312 011</i>	<i>303 562</i>	-6,4	-8,9



3 pav. Gyventojų skaičiaus ir registruotų savaeigių transporto priemonių pasikeitimo 2002 ir 2003 metais rezultatas

Lietuvoje 2003 metais sumažėjo gyventojų skaičius, padidėjo registruotų savaeigių transporto priemonių skaičius ir eismo intensyvumas. Nors eismo įvykių skaičius beveik nepasikeitė, nežymiai padidėjo eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius. Šie faktai rodo, kad nelaimės tampa vis skaudesnės, jų pasekmės – didėjantis prarastų gyvybių skaičius bei augantys valstybės finansiniai nuostoliai. 2001–2003 metų laikotarpiu visuomenė prarado virš 2 mlrd. Lt (autoavarijoje prarastos žmogaus gyvybės kaina Lietuvoje vertinama apie 1 mln. Lt).

Pažymėtina, kad 2003 m. rugsėjo–gruodžio mėn. didžiuosiuose Lietuvos miestuose, palyginti su tuo pačiu 2002 m. laikotarpiu, žuvusiųjų skaičius sumažėjo 12,2 %. Tam galėjo turėti įtakos 2003 m. įgyvendinta Programos 1-oji priemonė (nuo 2003-09-01 įsigaliojo Kelių eismo taisyklės ir jų reikalavimas – gyvenvietėse visoms transporto priemonėms važiuoti ne didesniu kaip 50 km/h greičiu).

Audito metu palyginome žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių, tenkantį vienam milijonui gyventojų ir vienam milijonui registruotų transporto priemonių.

2 lentelė.

Eismo įvykių, žuvusiųjų ir sužeistųjų juose skaičius, tenkantis vienam milijonui gyventojų ir vienam milijonui registruotų transporto priemonių

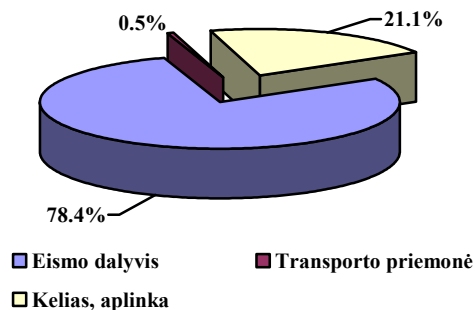
Statistiniai duomenys	2001 m.	2002 m.	2003 m.	Pokyčiai, %	
				2001-2002 m.	2001-2003 m.
Eismo įvykių kiekis per metus 1 mln. gyventojų	1715	1752	1729	+2.16	+0.82
Žuvusiųjų kiekis per metus 1 mln. gyventojų	203	201	206	-0.99	+1.48
Sužeistųjų kiekis per metus 1 mln. gyventojų	2048	2136	2106	+4.30	+2.83
Eismo įvykių kiekis per metus 1 mln. transporto priemonių	4590	4444	3952	-3.18	-13.90
Žuvusiųjų kiekis per metus 1 mln. transporto priemonių	543	509	470	-6.26	-13.44
Sužeistųjų kiekis per metus 1 mln. transporto priemonių	5459	5420	4813	-0.71	-11.83

Apibendrinę 2 lentelėje pateiktus duomenis, galime teigti, kad nepaisant automobilizacijos lygio augimo, pastebimas žuvusiųjų skaičiaus, tenkančio 1 mln. transporto priemonių, mažėjimas, o mažėjantis Lietuvos gyventojų skaičius nemažina žuvusiųjų keliuose skaičiaus, tenkančio 1 mln. gyventojų.

Palyginimui pateikiame vidutinius žuvusiųjų skaičius vienam milijonui gyventojų Europos Sąjungos šalyse: 2001 m. – 103, 2002 m. – 100, 2003 m. prognozė – 95. Šie skaičiai rodo, kad Lietuvoje autoavarijose žūsta apie 2 kartus daugiau eismo dalyvių negu Europos Sąjungos šalyse (šalys Europos sąjungos narės iki 2004-05-01).

2002–2003 metų nelaimingų įvykių, kuriuose žuvo žmonės, statistika rodo, kad pagrindinis eismo įvykių kaltininkas yra žmogus – kaip eismo dalyvis: vairuotojas, dviratininkas, pėsčiasis. Pagrindinius saugaus eismo sistemos veiksnius, dėl kurių 2003 metais žuvo eismo dalyviai, pateikiame 4 pav.

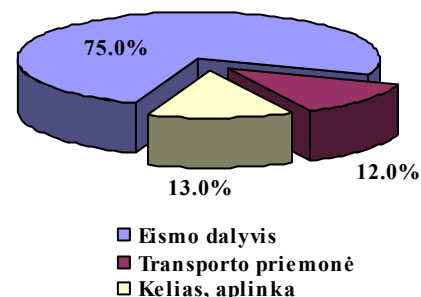
Eismo taisyklių nesilaikymas, transporto vairavimas esant neblaiviems, eismo dalyvių lengvabūdiškumas, neatidumas gatvėse bei keliuose – pagrindinės eismo įvykių ir žmonių mirčių priežastys. Faktinių įvykių statistika rodo, kad kelių ir gatvių bei transporto priemonių būklė turi vis mažesnę įtaką žuvusiųjų skaičiaus augimui, o žuvusiųjų skaičius dėl žmogaus, kaip eismo dalyvio kaltės, didėja. Tai galima būtų sieti su neefektyviai organizuojama eismo dalyvių kontrole, ką



4 pav. Saugaus eismo sistemos veiksniai, dėl kurių kaltės 2003 metais žuvo eismo dalyviai

patvirtina ir Europos transporto ministrų konferencijos parengta ataskaita CEMT/CS/SR(2003)I apie saugaus eismo Lietuvos automobilių keliuose įvertinimą. Lietuvoje 2002 ir 2003 m. palyginti su 2001 m. sumažėjo eismo taisyklių pažeidimų užfiksavimas atitinkamai 6,4 % ir 8,9 %.

Programoje daugiausiai (75 %) priemonių numatyta būtent eismo dalyviui, jo švietėjiškai, auklėjamajai veiklai (5 pav.). Nepaisant to, arba šių priemonių nepakanka, arba parinktos priemonės nėra pačios tinkamiausios. Norime atkreipti dėmesį, kad sudarant Programos įgyvendinimo priemonių planą, ne visoms Programos priemonėms buvo atliktas ekonominis įvertinimas saugaus eismo požiūriu, todėl yra rizika, kad suplanuotos vykdyti priemonės nėra pačios efektyviausios ir galinčios duoti geriausią rezultatą.



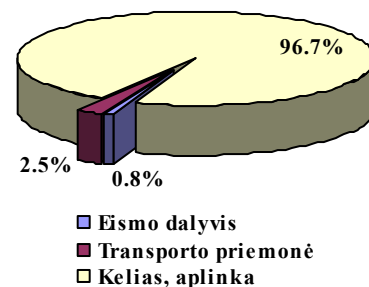
5 pav. Programos priemonių pasiskirstymas pagal saugaus eismo sistemos veiksnius

Audito metu išnagrinėjome, kiek ir kokia dalimi 2002 ir 2003 m. buvo skirta lėšų Programos priemonių vykdymui, jas paskirstant pagal saugaus eismo sistemos komponentus. Vidutiniškai 96,7 % lėšų buvo skirta kelių, gatvių statybai ir priežiūrai, o eismo dalyvio auklėjimui ir švietėjiškai veiklai – 0,8 % (6 pav.).

Šie skaičiai rodo, kad didžioji Programos priemonių įgyvendinimui skiriamų lėšų dalis nukreipta automobilių kelių inžinerinių priemonių gerinimui, o ne pagrindinių eismo įvykių kaltininkų švietimui ir auklėjimui bei eismo dalyvių kontrolės sistemos stiprinimui.

Programos III dalyje „Saugų eismą veikiančių sudedamųjų dalių sandara“ nurodyta, kad saugaus eismo sistemos veiksnius (sudedamąsias dalis) galima veikti atitinkamai teisinėmis, administracinėmis, inžinerinėmis, švietėjiškomis priemonėmis ir mokslo tiriamaisiais darbais. Visų šių sudedamųjų dalių įtaka saugiam eismui yra vienodai svarbi ir tiesiogiai priklauso nuo šalies ekonomikos, skiriamų lėšų, gyventojų kultūros ir gyvenimo lygio.

Norėtume atkreipti dėmesį į tai, Susisiekimo ministerijos atsakingi darbuotojai teikia informaciją spaudai apie autoįvykius, jų priežastis, tačiau apie Programos priemonių vykdymą, įgyvendinimą bei rezultatus visuomenė nėra pakankamai informuojama.



6 pav. 2002-2003 metais skirtų lėšų saugaus eismo programos priemonių vykdymui pasiskirstymas pagal saugaus eismo sistemos veiksnius

IŠVADOS

1. Programoje numatyta, kad per 2002–2004 metus būtų galima siekti tokių rezultatų: 2002 metais žuvusiųjų skaičių sumažinti 4 %, 2003 metais – 5 %, 2004 metais – 6 %. Faktiškai 2002 m. žuvusiųjų sumažėjo 1,3 %, o 2003 m. 0,4 % išaugo. Tai rodo, kad šiuo laikotarpiu numatytų rezultatų nepasiekta. Eismo įvykiai tampa vis skaudesni, jų pasekmės – didėjantis žuvusiųjų skaičius bei dėl šių priežasčių augantys valstybės finansiniai nuostoliai. Dėl eismo įvykiuose prarastų gyvybių 2001–2003 metų laikotarpiu visuomenė prarado virš 2 mlrd. Lt. Tam įtakos galėjo turėti augantis Lietuvoje eismo intensyvumas bei sumažėjęs eismo taisyklių pažeidimų užfiksavimas.
2. Dauguma Programos priemonių nėra pakankamai pagrįstos ar ekonomiškai įvertintos saugaus eismo požiūriu, todėl yra rizika, kad suplanuotos vykdyti priemonės nėra pačios efektyviausios ir galinčios duoti geriausią rezultatą.
3. Programoje pagrindinės lėšos numatytos kelių inžinerinėms bei techninėms priemonėms įgyvendinti (apie 96,7 %), o eismo dalyvių auklėjamajai bei švietėjiškajai veiklai – vos 0,8 %. Tuo tarpu Lietuvos keliuose daugiausiai žmonių žūsta dėl eismo dalyvių (žmonių) kaltės. Šis faktas rodo, kad daugiau dėmesio turi būti skirta švietėjiškai, auklėjamajai eismo dalyvių veiklai bei eismo dalyvių kontrolės sistemai stiprinti.
4. Susisiekimo ministerijos atsakingi darbuotojai skelbia informaciją apie eismo įvykius, jų priežastis, tačiau apie numatytas Programos priemones, jų vykdymą, įgyvendinimą bei rezultatus visuomenė nėra pakankamai informuojama. Programos vykdymas galėtų būti rezultatyvesnis, jei būtų didesnis viešumas.

2. PROGRAMOS ĮGYVENDINIMO VERTINIMAS

2.1. Programos koordinavimo vertinimas

Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2002–2004 metų programa – tai programa, kurios įgyvendinimui numatytas priemones vykdo kelios institucijos: Susisiekimo ministerija, Vidaus reikalų ministerija, Švietimo ir mokslo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija (KPP Programa), Sveikatos apsaugos ministerija, Valstybinė kelių transporto inspekcija bei kitos institucijos. Ši Programa atitinka tarpinstitucinės programos sąvoką, t. y. saugaus eismo automobilių keliais priemonių įgyvendinime dalyvauja kelios institucijos, ir ji patvirtinta Vyriausybės. Tačiau Susisiekimo ministerijos programų, tikslų, uždavinių bei priemonių klasifikatoriuje šios Programos, nei kaip tarpinstitucinės programos, nei kaip institucinės programos nėra, taip pat nėra jai patvirtintos išlaidų sąmatos. Todėl neaišku, koks šios Programos statusas.

Institucijų programos skirstomos į institucines ir tarpinstitucines programas. Lėšos institucinėms programoms vykdyti numatomos vienam asignavimų valdytojui, todėl mūsų audituojama Programa nepriskirtina institucinei Programai. Tarpinstitucinėms programoms keliamas uždavinys – per nustatytą laikotarpį pasiekti ir įvertinti atitinkamo tikslo įgyvendinimo rezultatai. Šias nuostatas atitinka minėtos Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002–2004 metų programos nuostatos.

Pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintos Strateginio planavimo metodikos¹ 37 punkto nurodymus, tarpinstitucinės programos rengimą ir įgyvendinimą koordinuoja Vyriausybės įgaliota institucija. Ši institucija turi pildyti formą „Informacija apie tarpinstitucinės programos vykdymo koordinavimą“. Taip pat, pagal minėtos Strateginio planavimo metodikos nuostatas, tarpinstitucinėje programoje dalyvaujanti institucija pildo formą „Informacija apie dalyvavimą tarpinstitucinėje programoje“.

Mūsų audituojamos programos koordinatorius yra Saugaus eismo komisija, kurios pirmininkas organizuoja Komisijos darbą ir atsako už jos veiklą. Komisijos posėdžiai vyksta nuo 2001 metų – kasmet po du kartus. Komisiją ūkiškai ir techniškai aptarnauja Susisiekimo ministerija. Kadangi ši programa nėra įvardinta kaip tarpinstitucinė programa, Komisija, kaip Programos koordinatorius, nepildo minėtos formos „Informacija apie tarpinstitucinės programos vykdymo koordinavimą“, taip pat Programos įgyvendinime dalyvaujanti institucija (Susisiekimo ministerija) nepildo formos „Informacija apie dalyvavimą tarpinstitucinėje programoje“.

Pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 4 straipsnio 5 dalies nuostatą bei pagal Komisijos nuostatų 4.2. p. reikalavimą, Komisija turi atsiskaityti Vyriausybei apie saugaus eismo valstybės politikos vykdymą. Tačiau norminiuose dokumentuose nenurodyta, kokia turi būti šio atsiskaitymo forma, todėl sunku įvertinti, ar Susisiekimo ministro 2004-01-12 raštas Nr. 2-15-102 „Dėl Susisiekimo ministerijos 2004–2006 metų strateginio veiklos plano pristatymo“, kuriame Vyriausybė informuojama apie 2003 metais nepasiektą Programoje užsibrėžtą tikslą, gali būti traktuojamas kaip minėtas Komisijos atsiskaitymas Vyriausybei.

Priežastimi, kodėl nepasiektas Programos tikslas, Susisiekimo ministras minėtame rašte įvardino tai, kad dalis priemonių, numatytų avaringumui mažinti, įsigaliojo tik nuo 2003 metų balandžio bei rugsėjo mėn. Tai rodo, kad nustatyto tikslo įgyvendinimui galėjo būti parinkti ne patys efektyviausi saugaus eismo užtikrinimo būdai arba užsibrėžtas tikslas bei jam pasiekti nustatytos priemonės nepakankamai pagrįstos analizėmis.

Viena iš priežasčių, kodėl nepasiektas Programos tikslas, galėjo būti ir tai, kad nebuvo vykdomas Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 4 str. 3 d. 7 p. nurodymas sudaryti specialias

¹ - 2002-06-06 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 827 „Dėl strateginio planavimo metodikos patvirtinimo“.

ekspertų grupės eismo įvykių, sukėlusių itin sunkias pasekmes, priežastims nustatyti. Tokių priežasčių nagrinėjimas taip pat padėtų įvertinti prioritetinių saugaus eismo krypčių eiliškumą.

Programos trečioje dalyje teigiama, kad „saugaus eismo problemos turi būti sprendžiamos visais valstybės lygiais – Lietuvos Respublikos Seimo, Vyriausybės, savivaldybių institucijų, ūkio subjektų, visų eismo dalyvių, – užtikrinant glaudų šių institucijų bendradarbiavimą“.

Audito metu domėjomės, kaip koordinuojama saugaus eismo užtikrinimo veikla savivaldybėse. Analizei pasirinkome Kauno miesto, Kauno bei Ukmergės rajonų savivaldybes, kuriose avaringumo rodikliai vieni didžiausių šalyje. Šiose savivaldybėse yra patvirtintos saugaus eismo komisijos, bet jų veiklą reglamentuojančiuose nuostatuose (išskyrus Ukmergės rajono savivaldybę, apskritai neturinčią patvirtintų tokios komisijos nuostatų ar darbo reglamento), nėra nustatytos atskaitomybės bei atsakomybės tvarkos. Minėtų komisijų veikla daugiau apsiriboja inžineriniu gatvių bei kelių gerinimo problemų sprendimu, finansuojamu iš KPP Programos lėšų.

Komisijos nuostatų III dalyje nurodytos teisės: gauti iš valstybinio administravimo ir savivaldybių administravimo subjektų informaciją bei teiktinus pasiūlymus, susijusius su Programoje numatytų priemonių įgyvendinimu. Susisiekimo ministerija 2003 m. nusiuntė 6 raštus apskričių viršininkų administracijoms ir savivaldybėms dėl pasiūlymų teikimo, kai kurių Programos priemonių įgyvendinimo, dėl informacijos pateikimo, dėl dalyvavimo seminare „Kelio ženklų matomumas mieste ir užmiestyje bei jų įtaka saugiam eismui“ ir avaringumo duomenų paskelbimo internetiniame puslapyje.

Mūsų nuomone, tam, kad Programos priemonės būtų efektyviau realizuojamos, reikalinga nustatyti konkrečią atskaitomybę ir atsakomybę visuose institucijų lygiuose. Nuolatinis atsiskaitymas, ataskaitos už atliktą darbą įpareigotų atsakingas institucijas derinti veiksmus ir priimti atsakomybę už priemonių vykdymą ir jų rezultatus.

Užtikrinti sėkmingą Programos priemonių vykdymą galėtų padėti atitinkamas koordinavimas, kuris garantuotų dalyvaujančių institucijų bei Programos koordinatoriaus bendradarbiavimą.

Audito metu siekdami išsiaiškinti, kaip buvo įgyvendintos ir finansuotos 2002–2003 metų priemonės, mes kreipėmės į atsakingas už šių priemonių vykdymą institucijas. Ataskaitos 2.3., 2.4 dalyse pateikiama gautos informacijos analizė.

2.2. Prioritetinių saugaus eismo krypčių vertinimas

Vienas iš Komisijai pavestų uždavinių – nustatyti prioritetines eismo saugumo kryptis ir priemones. Vyriausybės patvirtintoje Programoje, siekiant iki 2005 metų numatytų tikslų (sumažinti žuvusiųjų ir nukentėjusių autoavarijose skaičių), pasiūlytos prioritetinės kryptys saugiam eismui

užtikrinti. Pagal minėto Vyriausybės nutarimo Nr. 1077 penkto skyriaus nuostata, šios kryptys numatytos, atsižvelgiant į svarbiausias Lietuvos kelių transporto avaringumo priežastis bei veiksnius.

Pasiūlytos šios saugaus eismo užtikrinimo prioritetinės kryptys:

- saugaus eismo teisinės bazės tobulinimas,
- bendros saugaus eismo keliais valstybinio reguliavimo sistemos tobulinimas,
- eismo dalyvių mokymas ir švietimas,
- saugaus eismo svarbos aiškinimas ir propagavimas visuomenei,
- visuomeninio transporto plėtra,
- eismo kontrolės tobulinimas,
- eismo sąlygų keliuose gerinimas,
- transporto priemonių techninės būklės priežiūra ir platesnis saugumo priemonių naudojimas,
- medicinos pagalbos ir gelbėjimo tarnybų darbo gerinimas,
- kelių transporto priemonių vairuotojų, saugaus eismo specialistų rengimo ir kvalifikacijos tobulinimas,
- mokslinių tyrimų vykdymas ir bendradarbiavimas su tarptautinėmis organizacijomis kelių eismo saugumo srityje.

Prioritetai – tai pirmenybė reikšmės ir laiko atžvilgiu bei eiliškumas, kuriuo vykdomi arba prižiūrimi uždaviniai, procesai, operacijos, skiriami resursai (sąvoka apibrėžta Tarptautinių žodžių žodyne).

Programos įgyvendinimo priemonės siūlė institucijos, dalyvaujančios Programos vykdyme.

Mūsų nuomone, patvirtintos prioritetinės kryptys apima visą saugaus eismo automobilių keliais sampratą, o nustatant prioritetus eiliškumo atžvilgiu, jie turėtų būti pagrįsti tyrimais, skaičiavimais. Planuojant saugaus eismo Programos įgyvendinimo priemones, būtų tikslinga pirmenybę teikti toms priemonėms, kurios padėtų efektyviausiai siekti tikslo. Tam reikalinga pagrįsta poreikių (priemonių) analizė, paremta išlaidų ir naudos (išvengta autoavarijose žuvusiųjų) santykiu. Prioritetai gali būti nustatomi tam tikram laikotarpiui, atsižvelgiant į nustatytas autoavarijų priežastis. Atsižvelgiant į ataskaitos 1 dalyje pateiktus duomenis, patvirtinančius, jog 2002–2003 metais dėl eismo dalyvių kaltės vidutiniškai žuvo apie 78 % visų eismo įvykiuose žuvusiųjų, galima daryti išvadą, kad šiuo metu svarbesnis dėmesys turi būti skiriamas eismo dalyviui.

Laikantis pasiūlytų prioritetinių saugaus eismo kryptų eiliškumo, pirmenybė teikiama teisinės bazės, saugaus eismo keliais valstybinio reguliavimo sistemos tobulinimui, bei eismo dalyvio švietimui. Tačiau mūsų audituojamoje Saugaus eismo programoje daugumoje šių priemonių

įgyvendinimui nėra nurodytas finansavimas. Todėl kyla klausimas, kaip gali būti vykdomos priemonės, kurios nėra finansuojamos. Priemonių įgyvendinimas susijęs su darbo, finansiniais ir materialiniais ištekliais. Be to, Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 4 str. 4 dalyje nurodyta, kad Programoje turi būti numatytos ne tik priemonės saugiam eismui gerinti, jų įvykdymo terminai, bet ir finansavimas. Tokių priemonių, kurioms nenurodytas finansavimas, audituojamoje Programoje yra 39 iš 54. Todėl mes negalime nustatyti tokių priemonių vykdymo rezultatyvumo.

Mūsų nuomone, sunku įvertinti toliau išvardintų priemonių finansavimą ir įgyvendinimą, pavyzdžiui:

- skatinti steigti vairuotojų medicininio ir psichologinio tyrimo centrus,
- skatinti saugaus eismo mokyklų ir centrų kūrimąsi,
- skatinti moksleivius dalyvauti tarptautinėse varžybose,
- skatinti dėvėti drabužius su šviesą atspindinčiomis medžiagomis ir kt.

Šios priemonės nėra konkrečios ir neaišku, kaip jos turi būti vykdomos. Mes negalime įvertinti šių priemonių įgyvendinimo veiksmų, kadangi neaiškūs vertinimo kriterijai, nežinomos realios išlaidos ir realus laukiamas rezultatas.

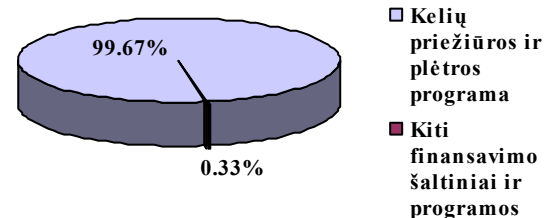
2.3. Programos finansavimo ir atsakomybės už Programos priemonių vykdymą vertinimas

Sėkmingo Programos vykdymo būtina sąlyga – tinkamas finansavimas.

Kaip minėta, šiai valstybinei Programai nėra patvirtintos išlaidų sąmatos. Programos finansavimas vykdomas iš valstybės biudžeto asignavimų, skirtų kitai valstybinei programai (KPP Programa) bei atitinkamoms institucijoms skirtų biudžetinių asignavimų.

Programoje 2002–2003 metų laikotarpiu buvo numatyta diegti 54 priemonės, kurių vykdymui 2002 m. faktiškai buvo panaudota 220,1 mln. Lt ir 2003 m. – 248,3 mln. Lt.

Atitinkamai 99,98 % ir 99,35 % Programos priemonių vykdymui panaudotų lėšų 2002–2003 m. buvo skiriama iš KPP Programos, kurios asignavimų valdytoju paskirta Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, t. y. valstybinės Programos pagrindas yra specialiojoje KPP Programoje.



7 pav. Vidutinis 2002-2003 m. finansavimo šaltinių pasiskirstymas

Išnagrinėję patvirtintas saugaus eismo priemones, kurios buvo finansuojamos iš KPP Programos, norėtume atkreipti dėmesį į tai:

- Programos įgyvendinimo priemonių plano 37 priemonei „Užtikrinti kelių priežiūrą“ numatyta 90 % visų Programos lėšų, finansuojamų iš KPP Programos. Kelių priežiūros funkcija yra patvirtinta tos pačios KPP Programos finansavimo sąmatoje, ir visa šios sąmatos eilutės suma (2003 m.) atkelta į Saugaus eismo Programos priemonių (37 priemonė) finansavimo eilutę, t. y. ta pati funkcija (priemonė) atkartojama ta pačia suma (223 870 tūkst. Lt) dviejose programose.
- KPP Programos finansavimo sąmatoje yra eilutė vykdyti Saugaus eismo užtikrinimo programoms ir jų priemonėms, kurių įgyvendinimui 2003 metais buvo planuota skirti 5 500 tūkst. Lt arba 0,6 % visos KPP Programos lėšų. Faktinis šios sąmatos eilutės įvykdymas – 5 278,4 tūkst. Lt. Didžiausia šių lėšų dalis (89 %) panaudota inžinierinėms saugaus eismo gerinimo priemonėms valstybinės reikšmės keliuose: kelių ženkliniai atšvaitais, pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimas, papildomų eismo juostų įrengimas, šaligatvių įrengimas ir kt. Norime pažymėti, kad nėra reglamentuotų aiškių ribų, apibrėžiančių, kokie konkrečiai darbai ir paslaugos priskiriami saugiam eismui užtikrinti, o kokie priklauso kelio sudėties sąvokai, t. y. darbai, kurie atliekami tiesiant, ar rekonstruojant kelius. KPP Programos sąmatoje dviračių (bevariklio transporto) takams įrengti ir prižiūrėti yra patvirtinta atskira finansavimo eilutė.

Kaip minėta, kai kurios Programos priemonės atkartoja kitos programos (KPP Programa) priemones. Audito metu, išnagrinėję KPP, „Geltonasis autobusas“ ir Valstybinėje traumatizmo profilaktikos 2000–2010 metų programas, nustatėme, kad 20 Programos įgyvendinimo priemonių, arba 37 %, atkartoja šiose programose numatytas priemones:

- KPP Programos finansavimo sąmatoje numatytos priemonės atkartoja 15 Programos priemonių (Nr. 16, 17, 18, 20, 22, 23, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 45, 53, 54);
- Programos „Geltonasis autobusas“ – 1 Programos priemonę (Nr. 3);
- Valstybinėje traumatizmo profilaktikos 2000-2010 metų programos – 5 Programos priemones (Nr. 12, 15, 21, 34, 42).

Pagal gautą informaciją iš dalyvaujančių Programoje institucijų, mes sudarėme Programos priemonių finansavimo suvestinę:

Programos priemonių finansavimo suvestinė

Institucija / Programa	Skyrė lėšų 2002 m.		Skyrė lėšų 2003 m.	
	Tūkst. Lt	%	Tūkst. Lt	%
Švietimo ir mokslo ministerija	10.001	0.005	18	0.007
Susisiekimo ministerija	0	0	0	0
Sveikatos apsaugos ministerija	0	0	6	0.002
Vidaus reikalų ministerija	0	0	2	0.0008
Kelių priežiūros ir plėtros programa, kurios asignavimų valdytoja yra Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos	220064.337	99.98	246709.063	99.35
Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie VRM	41.647	0.019	1583.145	0.638
Iš viso:	220115.985	100	248318.208	100

Programoje dalyvaujančių ministerijų biudžetinio finansavimo sąmatos atskiroje eilutėje nėra numatytas saugaus eismo finansavimas. Atskiros institucijos turėtų vykdyti priemones pagal nusistatytus aiškius tikslus bei lėšas šiam tikslui įgyvendinti. Nei Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, nei Vyriausybės patvirtinta Programa nereglamentuoja, kokia dalis minėtų institucijų lėšų turėtų būti skiriama Programos finansavimui, t. y. saugaus eismo užtikrinimui.

Nagrinėdami Programoje dalyvaujančių institucijų priemonių finansavimą 2002–2003 m., nustatėme, kad:

- Programos priemonių vykdymui faktiškai panaudota 2002 m. 6 %, o 2003 m. 12 % daugiau lėšų negu numatyta.
- vienai (52-ai) priemonei buvo skirta lėšų, nors jos finansavimas Programoje nebuvo numatytas.

Programos priemonių finansavimas tiesiogiai susijęs su atsakomybe už Programos vykdymo rezultatus.

Išnagrinėję Programos priemonių planą, pastebėjome, kad nėra tiesioginės atsakomybės, t. y. už vienos priemonės vykdymą atsakingos kelios institucijos. Pateikiame su tuo susijusius pavyzdžius:

- Programos 16 priemonės vykdymui 2002 m. numatyta įsisavinti 70 tūkst. Lt, 2003 m. 80 tūkst. Lt, taip pat numatyta, kad šios sumos turi būti skirtos iš Švietimo ir mokslo ministerijos, Vidaus reikalų ministerijos ir KPP Programos lėšų. Atsakingais vykdytojais paskirtos keturios institucijos, bet nenurodyta konkrečiai, kiek lėšų turi skirti kiekviena institucija šiai priemonei.
- Programos 17, 18, 19, 20, 23 ir 48 priemonėse numatytos lėšų sumos, nurodytos dvi, trys ar keturios atsakingos už priemonių įdiegimą institucijos, bet nenurodytas tikslus finansavimas konkrečiai pagal kiekvieną vykdytoją.

- Programos 42, 45 ir 48 priemonių finansavimo šaltiniu buvo numatyta KPP Programa, tačiau Programoje Lietuvos automobilių kelių direkcija, kaip atsakinga institucija už šių priemonių vykdymą, neįtraukta.
- Programos 10-oji (atsakinga Sveikatos apsaugos ministerija), 12-oji (atsakinga Švietimo ir mokslo ministerija), 44-oji (atsakingos Sveikatos apsaugos ir Vidaus reikalų ministerijos) ir 46-oji (atsakinga Sveikatos apsaugos ministerija) priemonės 2002 ir 2003 metais buvo neįgyvendintos.

2.4. Programos uždaviniai ir jų vertinimo kriterijai

Strateginio planavimo metodikoje nurodyta, kad programą turi sudaryti tikslai, uždaviniai, priemonės (prioritetai), uždavinių įgyvendinimo vertinimo kriterijai ir lėšos.

Mūsų audituojamos Programos tikslams įgyvendinti nėra suformuluotų uždavinių ir jų vertinimo kriterijų.

Tam, kad būtų galima įvertinti programos uždavinių vykdymą, Strateginio planavimo metodikos 42 p. nurodyta, kad suformuluojami uždavinių įgyvendinimo vertinimo kriterijai. Jie suteikia informaciją apie programos įgyvendinimo rezultatus. Vertinimo kriterijai turi būti skelbiami, ir už juos turi būti atsiskaitoma, jie turi būti stebimi ir naudojami priimant sprendimus. Pagal šiuos kriterijus vertinami programų vykdymo rezultatai.

Toliau pateikiame pavyzdžius priemonių, kurių įvykdymas kelia abejonių, t. y. ar priemonės vykdymas yra pakankamas, kad būtų pasiektas norimas rezultatas:

- 9 Programos priemonė – „Siekti, kad savivaldybėse efektyviau dirbtų saugaus eismo komisijos“; už priemonės vykdymą atsakinga Vidaus reikalų ministerija, kuri priemonių vykdymo ataskaitoje nurodė, jog „policijos komisariatų veiklos patikrinimų metu siekiama susitikti su saugaus eismo komisijų vadovais bei nariais ir aptarti aktualius klausimus. 2003 m. įvyko susitikimai su Kauno, Marijampolės, Utenos r. savivaldybių saugaus eismo komisijų atstovais (*pastebėjimas – Lietuvoje iš viso yra 60 savivaldybių.*) Jų metu aptarti komisijos veiklos rezultatai, trūkumai, eismo organizavimo problemos, saugaus eismo situacija minėtose savivaldybėse“.
- 27 Programos priemonė – „Aprūpinti policiją patruliniais automobiliais, kompiuteriais, eismo kontrolės, stebėjimo ir kitomis šiuolaikinėmis technikos priemonėmis“. Faktiškai nupirkti ir Lietuvos policijos eskortavimo rinktinei perduoti 8 patruliniai BMW markės automobiliai.

IŠVADOS

1. Susisiekimo ministerijos programų, tikslų, uždavinių bei priemonių klasifikatoriuje Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002–2004 metų Programos nei kaip institucinės, nei kaip tarpinstitucinės programos nėra, ir jai nėra patvirtintos išlaidų sąmatos. Todėl neaišku, koks šios Programos statusas. Faktiškai ši Programa atitinka tarpinstitucinės programos reikalavimus.
2. Pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 4 straipsnio 5 dalies nuostatą bei pagal Komisijos nuostatų 4.2. p. nurodymą, Komisija turi atsiskaityti Vyriausybei apie saugaus eismo valstybės politikos vykdymą. Tačiau norminiuose dokumentuose nėra nurodyta, kokia turi būti šio atsiskaitymo forma, todėl sunku įvertinti, ar Susisiekimo ministro 2004-01-12 raštas Nr. 2-15-102 „Dėl Susisiekimo ministerijos 2004–2006 metų strateginio veiklos plano pristatymo“, kuriame informuota Vyriausybė, kad 2003 metais nepavyko pasiekti Programoje užsibrėžto tikslo, gali būti traktuojamas kaip minėtas Komisijos atsiskaitymas Vyriausybei.
3. Nėra pakankamai ir aiškiai reglamentuota atskaitomybė bei atsakomybė už Programos vykdymą visuose institucijų lygiuose. Todėl yra rizika, kad institucijos, vykdančios Programos plano priemones, gali išvengti atsakomybės už rezultatus.
4. Trisdešimt devynioms, arba 72 %, Programos priemonių nenumatytas finansavimas. Todėl negalime nustatyti tokių priemonių įgyvendinimo rezultato arba vykdymo naudos. Programos kiekvienos priemonės finansavimas yra būtina sąlyga, kuri užtikrintų įgyvendinimo atskaitomybę ir atsakomybę.
5. Programos 10, 12, 44 ir 46 priemonės (atsakingos Sveikatos apsaugos, Švietimo ir mokslo, Vidaus reikalų ministerijos) 2002 ir 2003 metais nebuvo įgyvendintos, ir tai galėjo turėti įtakos Programos tikslo siekimui.
6. Nėra nustatyta aiškių ribų, kurios apibrėžtų, kokie konkrečiai darbai ir paslaugos priskiriami saugiam eismui užtikrinti, o kokie priklauso kelio sudėties sąvokai. Iš KPP Programos, kurios asignavimų valdytoju paskirta Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, 2002–2003 metais buvo skirta daugiau, kaip 99 % Programos priemonių vykdymui numatytų lėšų (t. y. – Programa programoje).
7. Dvidešimt Programos įgyvendinimo priemonių (arba 37 % jų bendro skaičiaus) atkartoja kitose programose numatytas priemones (funkcijas).
8. Programoje dalyvaujančių institucijų biudžetinio finansavimo sąmatų atskiroje eilutėje nenumatytas saugaus eismo finansavimas. Nei Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme, nei Vyriausybės nutarimu patvirtintoje saugaus eismo Programoje

nereglamentuota, kokia dalis minėtų institucijų lėšų turėtų būti skiriama Programos finansavimui. Tai galėjo turėti įtakos Programos priemonių neįvykdymui.

9. Kai kuriais atvejais už Programos vienos priemonės vykdymą atsakingos kelios institucijos, ir visoms institucijoms numatyta bendra lėšų suma, nekonkretizuotas kiekvienos institucijos finansavimas. Tai rodo, kad nėra aiškios atsakomybės už Programos priemonių vykdymą.
10. Programos tikslams įgyvendinti nėra suformuluotų uždavinių ir jų vertinimo kriterijų, todėl negalima gauti ir įvertinti informacijos apie Programos įgyvendinimo rezultatus.

REKOMENDACIJOS

1. Įvardinti kelių inžinierines bei technines priemones, kurios būtų susijusios su saugiu eismu.
2. Paruošti naują saugaus eismo automobilių keliais programą.
3. Nustatyti naujos Programos statusą pagal galiojančius teisės aktus.
4. Numatyti Programos uždavinius ir jų vertinimo kriterijus.
5. Nustatyti Komisijos atsiskaitymo Vyriausybei būdą.
6. Reglamentuoti atskaitomybę ir atsakomybę Komisijai už Programos vykdymą visuose institucijų lygiuose.
7. Numatyti finansavimą pagal kiekvieną asignavimų valdytoją bei pagal kiekvieną priemonę.
8. Neplanuoti priemonių, esančių kitose programose.

Veiklos audito 2-ojo departamento

direktorė

Zita Valatkienė

vyriausiasis valstybinis auditorius

Mindaugas Milčiūnas

Susipažinau

Susisiekimo ministras

Zigmantas Balčytis