

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS TARYBA

SPRENDIMAS DĖL 2023–2029 METŲ KLAIPĖDOS REGIONO FUNKCINĖS ZONOS STRATEGIJOS PATVIRTINIMO

2024 m. gegužės 13 d. Nr. T1-154
Klaipėda

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 15 straipsnio 2 dalies 32 punktu ir 15 straipsnio 4 dalimi ir Tvarios miesto plėtros strategijų ir funkcinių zonų strategijų rengimo ir įgyvendinimo stebėsenos tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2023 m. sausio 19 d. įsakymu Nr. 1V-30 „Dėl Tvarios miesto plėtros strategijų ir funkcinių zonų strategijų rengimo ir įgyvendinimo stebėsenos tvarkos aprašo patvirtinimo“, 53 punktu, Klaipėdos miesto savivaldybės taryba n u s p r e n d ž i a:

1. Patvirtinti 2023–2029 metų Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategiją (pridedama).
2. Pritarti Susitarimo dėl 2023–2029 metų Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategijos įgyvendinimo projektui (pridedama).
3. Įgalioti Klaipėdos miesto savivaldybės merą pasirašyti Susitarimą dėl 2023–2029 metų Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategijos įgyvendinimo.
4. Skelbti šį sprendimą Klaipėdos miesto savivaldybės interneto svetainėje.

Savivaldybės meras

Teikėjas – Savivaldybės meras

Arvydas Vaitkus

Parengė
Projektų skyriaus vyriausioji specialistė

Violeta Pronskuvienė, tel. 39 61 11
2024-05-08

PATVIRTINTA
Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos
2024 m. gegužės 13 d. sprendimu Nr. T1-154

2023–2029 METŲ KLAIPĖDOS REGIONO FUNKCINĖS ZONOS STRATEGIJA

I SKYRIUS TERITORIJA, KURIOJE ĮGYVENDINAMA STRATEGIJA

Klaipėdos regiono funkcinę zoną (toliau – KRFZ) sudaro visos 7 Klaipėdos regiono savivaldybės: Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono, Kretingos rajono, Neringos, Palangos miesto, Skuodo rajono ir Šilutės rajono savivaldybės (toliau – savivaldybės). KRFZ teritorija apima visą Klaipėdos regioną, todėl toliau tekste šie du terminai naudojami kaip lygiaverčiai.

KRFZ teritorijoje gyvena 369 194 gyventojai. Jos plotas užima 5 222 kv. km.

Savivaldybė	Gyventojų skaičius ¹	Teritorijos plotas, km ²²
Klaipėdos miesto savivaldybė	172 031	98
Klaipėdos rajono savivaldybė	74 518	1 323
Kretingos rajono savivaldybė	39 697	989
Neringos savivaldybė	5 358	139
Palangos miesto savivaldybė	19 521	79
Skuodo rajono savivaldybė	16 743	911
Šilutės rajono savivaldybė	41 326	1 683
Iš viso KRFZ:	369 194	5 222

Šaltinis: sudaryta autorių remiantis valstybės įmonės Registrų centro ir Nacionalinės žemės tarnybos prie Aplinkos ministerijos duomenimis

Atlikus KRFZ analizę nustatyti faktiškai egzistuojantys socialiniai-ekonominiai ryšiai (toliau – ryšiai) jos teritorijoje bei identifikuotos prielaidos naujiems ryšiams atsirasti, kurios sudaro palankias sąlygas bendrai KRFZ savivaldybių veiklai vykdant šias savarankiškas savivaldybių funkcijas: keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas bei sąlygų verslo ir turizmo plėtrai ir šios veiklos skatinimui sudarymas.

Egzistuojantys ryšiai ir prielaidos bendro keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimo, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų

¹ Valstybės įmonės Registrų centro 2024 m. sausio 1 d. duomenys.

² Nacionalinės žemės tarnybos prie Aplinkos ministerijos 2023 m. duomenys.

skaičiavimo ir mokėjimo viešajai funkcijai vykdyti:

Viena iš prielaidų bendrai KRFZ savivaldybių veiklai organizuojant keleivių vežimą vietiniais maršrutais bei kuriant integralią viešojo transporto sistemą – regione jau susiformavusi ilgametė praktika šiai bendrai veiklai ir esama institucinė bazė. Ryšiai viešojo transporto organizavimo srityje egzistuoja tarp Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybių. Jau ne vienus metus tarp šių dviejų KRFZ savivaldybių veikia integrali, savivaldybių bendrai valdoma viešojo transporto sistema. Viešojo transporto sistemos organizavimą, maršrutų nustatymą ir tvarkaraščių sudarymą Klaipėdos mieste ir rajone vykdo VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“. 2011 m. kovo 25 d. Klaipėdos rajono ir Klaipėdos miesto savivaldybės pasirašė Bendradarbiavimo sutartį Nr. AS-196 dėl viešojo transporto paslaugų organizavimo. Taip pat Klaipėdos rajono savivaldybė, atsižvelgdama į Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos posėdžio 2022 m. spalio 7 d. protokole Nr. T1-11 numatytą pavedimą, 2022 m. gruodžio 20 d. sudarė sutartį Nr. AS-2381 su VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ dėl priemiestinių teritorijų aptarnavimo. Šiuo metu vykdomi 23 maršrutai į Klaipėdos rajono savivaldybės teritoriją. Numatoma, kad maršrutų skaičius iš Klaipėdos miesto į Klaipėdos rajono savivaldybę tik didės (ateityje planuojama pradėti vykdyti dar 13 maršrutų)³.

Naujų ryšių susiformavimą gali lemti šios prielaidos:

1. Lietuvos automobilių kelių direkcijos 2022 m. duomenimis, kasdieniai kelionių srautai tarp KRFZ savivaldybių yra gana intensyvūs. Centrinė savivaldybė, į kurią susiveda kelionių srautai regione, yra Klaipėdos regiono centras – Klaipėdos miestas. Analizuojant vidutinį metinį paros eismo intensyvumą (VMPEI) krašto keliuose matomos šios tendencijos atskirose KRFZ savivaldybėse:

- Skuodo rajono savivaldybės eismo intensyvumas rodo, kad intensyviausi srautai lieka Klaipėdos regione 169-ojo kelio ruože Skuodas–Salantai (1972 aut./parą). Išsiskaido keliuose Salantai–Kartena (226 kelias, Kretingos rajonas) ir Salantai–Plungė (169 kelias) didesnis intensyvumas stebimas Salantų–Kartenos (1843 aut./parą) kryptimi. 170-ojo kelio ruože Mažeikiai–Skuodas (1960 aut./parą) eismo intensyvumas išvažiuojant iš Skuodo rajono į Mažeikių rajono savivaldybę mažėja (Židikai–Mažeikiai – 1527 aut./parą), tai suponuoja, kad intensyvesnis judėjimas vyksta Skuodo rajono viduje. 218-ojo kelio Kretinga–Skuodas automobilių intensyvumas mažesnis (1459 aut./parą), tačiau šiuo keliu važiuojantys automobiliai lieka regiono teritorijoje ir pravažiuodami Kretingos rajoną pasiekia Klaipėdos miestą.

- Šilutės rajono savivaldybė ribojasi su dviem ne Klaipėdos regionui priklausančiomis savivaldybėmis – Pagėgių rajono ir Šilalės rajono savivaldybėmis. Tačiau eismo srautų skaičiai rodo, kad didžiausias srautas lieka Klaipėdos regione (pagal išvažiavimo iš savivaldybės kelius, eismo srautai pasiskirsto taip: Šilutė–Klaipėda (141 kelias) – 4987 aut./parą, Kaunas–Jurbarkas–Šilutė (per Pagėgių savivaldybę) (141 kelias) – 1675 aut./parą, Šilalė–Šilutė (165 kelias) – 1948 aut./parą).

- Nagrinėjant eismo intensyvumą Palangos miesto, Klaipėdos rajono, Kretingos rajono ir Neringos savivaldybių keliuose, kurie veda į kitas, regionui nepriklausančias, savivaldybes, gauti duomenys rodo, kad eismo intensyvumas yra didžiausias artėjant centro – Klaipėdos miesto – link (1 priedas).

2. KRFZ teritoriją jungia laivybos sezono metu prižiūrimi ir eksploatuojami vidaus vandens keliai (einantys Nemuno ir Minijos bei kitomis upėmis ir Kuršių mariomis). Jais vyksta reguliarus keleivių pervežimas vandens transportu: tai tiek visus metus veikiantis susisiektimas vandens

³ Tvarios Klaipėdos miesto plėtros 2023–2029 metų strategija (patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2023-12-21 sprendimu Nr. T2-353 ir Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2023-12-21 sprendimu Nr. T11-419).

transportu Klaipėdos mieste tarp Klaipėdos miesto žemyninės dalies ir Smiltynės, tiek keleivių pervežimas tarp skirtingų KRFZ savivaldybių komerciniais pagrindais (pavyzdžiui, maršrutas Dreverna–Juodkrantė–Dreverna jungia Klaipėdos rajono ir Neringos savivaldybes; maršrutai Šilutė–Nida–Šilutė, Miniija–Uostadvaris–Nida–Uostadvaris–Miniija ir Ventainė–Nida–Ventainė jungia Šilutės rajono ir Neringos savivaldybes; maršrutas Klaipėda–Juodkrantė–Klaipėda jungia Klaipėdos miesto ir Neringos savivaldybes). Tokiu būdu KRFZ yra susidariusios palankios prielaidos ir ryšiai dėl viešojo reguliaraus susisiekimo vandens transportu atsiradimo.

3. KRFZ savivaldybės, planuodamos gilinti bendradarbiavimą viešojo transporto organizavimo srityje, 2024 m. pasirengė Klaipėdos regiono integruoto viešojo transporto koncepciją⁴.

Jau egzistuojantys ryšiai bei esamos prielaidos sudaro pagrindą formuoti naujiems ryšiams, t. y., kurti bendrą, integralią ir efektyviai veikiančią KRFZ viešojo transporto sistemą.

Prielaidos bendroms sąlygoms verslo ir turizmo plėtrai sudaryti ir šios veiklos skatinimo viešosioms funkcijoms vykdyti:

1. *Įgyvendinant Klaipėdos regiono specializacijos strategiją iki 2030 metų jau egzistuojantis bendros ekonominės veiklos koordinavimo mechanizmas.* KRFZ savivaldybių sutarimas kartu planuoti ir vykdyti Klaipėdos regiono ekonominę plėtrą yra įtvirtintas 2021 metais patvirtintoje Klaipėdos regiono specializacijos strategijoje iki 2030 metų (<https://klaipedaregion.lt/specializacija/>) (toliau – KRSS2030), kuri buvo parengta tiesiogiai įtraukiant Klaipėdos regione veikiančių viešojo, verslo ir švietimo bei mokslo sektorių, t. y., partnerių, atstovus. KRSS2030 yra patvirtinta tiek asociacijos „Klaipėdos regionas“ (toliau – Asociacija) visuotinio narių susirinkimo (2021-06-03 protokolu Nr. P21-04), tiek Klaipėdos regiono plėtros tarybos kolegijos (Klaipėdos regiono plėtros tarybos 2022-01-11 sprendimas Nr. K/S-1 „Dėl pritarimo Klaipėdos regiono specializacijos strategijai iki 2030 metų), o šio dokumento įgyvendinimą koordinuoja Asociacija (pavesta Asociacijos visuotinio narių susirinkimo 2021-06-03 protokolu Nr. P21-04). KRSS2030 įgyvendinimo priežiūrai yra sudaryta nuolat veikianti KRSS2030 įgyvendinimo priežiūros darbo grupė, sudaryta iš visų Klaipėdos regiono savivaldybių atstovų (Asociacijos visuotinio narių susirinkimo 2021-09-10 protokolu Nr. P21-05). Kasmet yra tvirtinamos trimetės KRSS2030 kryptių įgyvendinimo programos bei jų įgyvendinimo ataskaitos. Šioms programoms rengti bei įgyvendinti yra sudarytos nuolatinės darbo grupės (patvirtintos KRSS2030 įgyvendinimo priežiūros darbo grupės 2021-10-13 protokolu Nr. 1), kurių veikloje dalyvauja savivaldybių ir regiono partnerių atstovai.

2. *2012 m. visoms Klaipėdos regiono savivaldybėms bendrai įsteigus Asociaciją, buvo sukurta institucinė bendradarbiavimo turizmo srityje sistema.* Vienas iš pagrindinių jai nustatytų veiklos tikslų yra „sutelkti Asociacijos narių pastangas turizmo srityje, siekiant padidinti Klaipėdos regiono turistų skaičių, formuojant vieningo turistinio regiono įvaizdį ir keliant konkurencingumą šalies ir tarptautiniu mastu, kuriant Klaipėdos regiono turizmo rinkodaros strategiją, koordinuojant bendras savivaldybių veiklas“ bei „teikti Lietuvos Respublikos Seimui, Lietuvos Respublikos Vyriausybei, savivaldybių taryboms ir kitoms institucijoms turizmo verslo ir kitų verslų sąlygų gerinimo, ekonominių, finansinių ir socialinių problemų sprendimų projektus“⁵. Asociacija, vykdydama savo veiklą, KRFZ savivaldybių vardu *de facto* įgyvendina dalį su viešųjų turizmo paslaugų teikimu susijusių veiklų, kurios pagal savo turinį atitinka turizmo informacijos centrų funkcijas, numatytas Lietuvos Respublikos turizmo įstatyme: įgyvendina žinomumo

⁴ <https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-1.pdf>
<https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-skaiciavimai-1.xlsx>

⁵ Asociacijos „Klaipėdos regionas“ įstatatai.

ir patrauklumo didinimo priemonės, skatinančias atvykstantojo (ir vietinio) turizmo plėtrą, užtikrina efektyvią turizmo informacijos sklaidą regiono teritorijoje bei identifikuoja svarbiausius spręstinius turizmo sektoriaus uždavinius regiono lygiu bei kt.

3. *KRFZ teritorijoje koncentruojasi didelio rekreacinio potencialo teritorijos, kurias jungia geografinis bendrumas pakrantės regiono aspektu – Klaipėdos regionas yra vienintelis regionas, besiribojantis su Baltijos jūra.* KRFZ teritorija apima net 2 iš 4 Lietuvos kurortus ir 1 UNESCO vietovę. Atlikus Lietuvos teritorijos bendrojo plano analizę⁶ nustatyta, kad pajūrio ruože koncentruojasi daugiausiai rekreacinių išteklių, todėl Klaipėda, Neringa ir Palanga yra priskiriamos didžiausių turistinių ir rekreacinių potencialą turinčioms vietovėms vietinio ir tarptautinio turizmo požiūriu. Didžiausių potencialą turinčios vietovės pasižymi didžiausia lankytojų objektų sankaupa ir vertintinos kaip kompleksiniai turizmo paslaugų centrai. Prie didelio rekreacinio potencialo priskirtos Klaipėdos ir Šilutės rajonų savivaldybės. Visa tai sukuria prielaidas visoms KRFZ teritorijai – Klaipėdos regionui – priklausančioms savivaldybėms plėtoti ir stiprinti savo turistinių potencialą.

4. *KRFZ teritorijoje veikia susiformavę, prižiūrimi bei bendrai pristatomi regioniniai (ir už regiono ribų išeinantys) turizmo maršrutai.* Nuo 2014 m. vykdoma bendra regiono turizmo išteklių rinkodara, bendru stendu prisistatant tiek nacionalinėse, tiek tarptautinėse turizmo parodose. Nuo 2015 m. KRFZ veikia asociacija „Pamario turizmo klasteris“ (<https://www.pamarioklasteris.lt/lt/apie-mus-2/>), kurios pagrindu susivieniję viešųjų ir privačių turizmo paslaugų teikėjai iš 4 KRFZ savivaldybių (Klaipėdos rajono, Šilutės rajono, Neringos ir Klaipėdos miesto) pristato ir parduoda jungtinius paslaugų paketus Klaipėdos regiono lankytojams. 2017–2019 m. Klaipėdos regionas (atsakinga partnerė regione – Asociacija) įgyvendino tarptautinį turizmo projektą „Baltijos jūros turizmo centras – darnios plėtros struktūra aktyvaus turizmo skatinimui“ (toliau – BSTC projektas), kurio tikslas – populiarinti Baltijos jūros regioną, kaip tvarią turistinę vietovę, pristatant gamtinį ir kultūrinį potencialą bei turizmo galimybes ne sezono metu. BSTC projekte identifikuoti pagrindiniai Klaipėdos regiono turizmo iššūkiai bei sukurti regiono savivaldybės sujungiantys maršrutai („Malonūs nuovargiai“, „Antgamtiniai peizažai“ ir „Migruojančios kultūros“, <https://balticsea.travel/explore/the-baltic-sea/klaipeda-region>), kurie koordinuotai viešinami KRFZ turizmo informacijos centrų interneto svetainėse. KRFZ savivaldybės bendradarbiauja kartu įgyvendindamos ir kitus turizmo maršrutus, jungiančius kelias KRFZ savivaldybes (ar ir kitus regionus, ar šalis) (pvz., 4 dviračių maršrutai aplink Kuršių marias, „Gintaro kelionė“ „Pamario švyturių kelias“, „Pažink Vakarų krantą“ „Kulinarinis kruizas – žuvies kelias“, „Šv. Jokūbo kelias vakarų Lietuvoje“, „Vėtrungių kelias“, „Baltų kelias“ ir kt.).

Egzistuojantys koordinavimo mechanizmai, esama bendradarbiavimo patirtis bei kitos prielaidos naujiems ryšiams atsirasti leis stiprinti ir kurti naujus ekonominius ryšius, paremtus bendru viešųjų paslaugų teikimo organizavimu verslo ir turizmo skatinimo srityse KRFZ teritorijoje.

Teritorijos, kurioje įgyvendinama 2023–2029 m. Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategija (toliau – KRFZ strategija), žemėlapis

⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021-09-29 nutarimas Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“.



II SKYRIUS FUNKCINĖS ZONOS ANALIZĖ

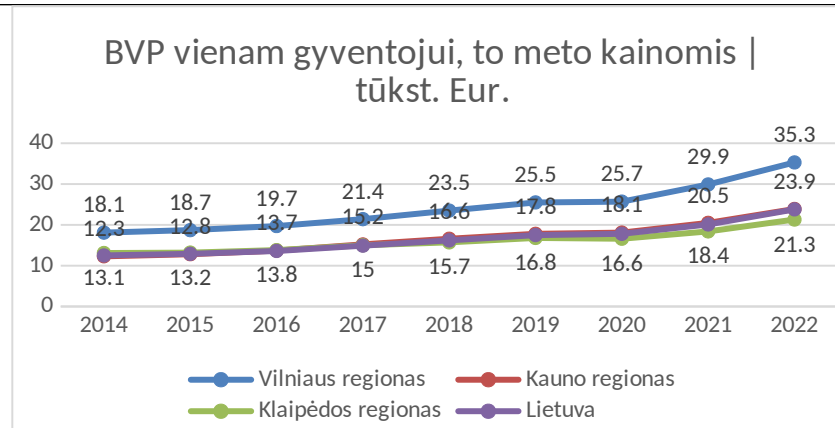
Bendros KRFZ problemos

Įgyvendinant KRFZ strategiją spėjama problema – neišnaudojamas regiono ekonominio augimo potencialas bei nepakankamas regiono ekonominis patrauklumas aukštesnę pridėtinę vertę kuriantiems verslams pritraukti į regioną.

Klaipėdos regionas, lyginant su kitais metropolinius centrus⁷ turinčiais regionais, sugeneruoja mažiausiai bendrojo vidaus produkto (toliau – BVP) vienam gyventojui ir ši tendencija, vertinant retrospektyviai, vidutiniu laikotarpiu tęsiasi ne vienus metus. 2016–2020 m. laikotarpiu vidutinis BVP vienam gyventojų augimo tempas buvo lėčiausias tarp šalies regionų – tik 4,5 proc., kai bendrai šalyje rodiklis augo vidutiniškai po 6,9 proc. kasmet⁸.

⁷ Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane (patvirtintas LR Vyriausybės 2021-09-29 nutarimu Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“)
nurodomi trys metropoliniai centrai: Vilnius, Kaunas ir Klaipėda.

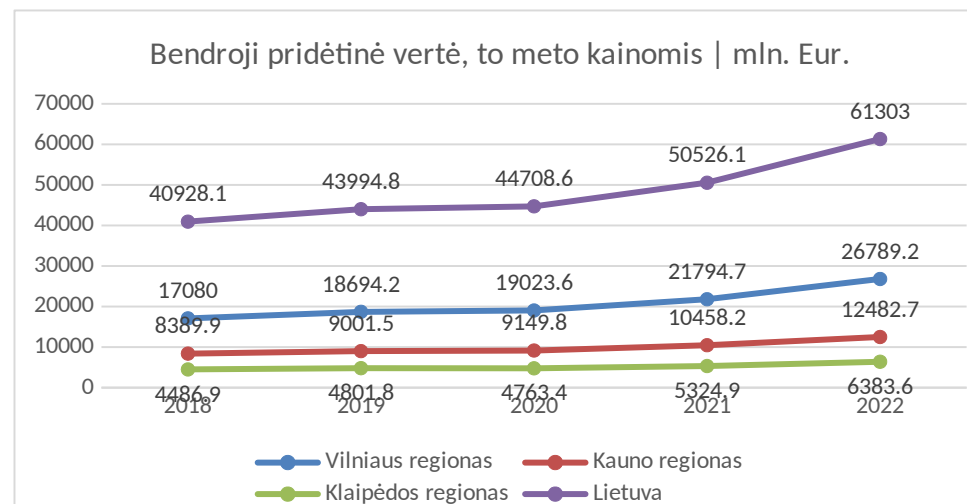
⁸ 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas.



Šaltinis: sudaryta autorių remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis

Valstybės duomenų agentūros duomenimis, didžiausias BVP vienam gyventojui atotrūkis matomas, lyginant Klaipėdos ir Vilniaus regionus. Atotrūkis tarp šių dviejų regionų nuolat auga: 2014 m. atotrūkis tarp jų buvo 5 tūkst. eurų, o 2022 m. jis jau siekė 14 tūkst. eurų. Be to, iki 2015 m. Klaipėdos regionas generavo didesnę BVP vienam žmogui nei Kauno regionas, tačiau 2017 m. Kauno regionas aplenkė Klaipėdos regioną ir nuo to laiko atotrūkis tarp regionų vis auga. 2018 metais Kauno regionas lenkė Klaipėdos regiono BVP 0,9 tūkst. eurų vienam gyventojui, o 2022 m. atotrūkis buvo jau 2,6 tūkst. eurų. Taip pat 2018 m. Klaipėdos regiono BVP nukrito žemiau šalies vidurkio ir lig šiol jo nesiekia.

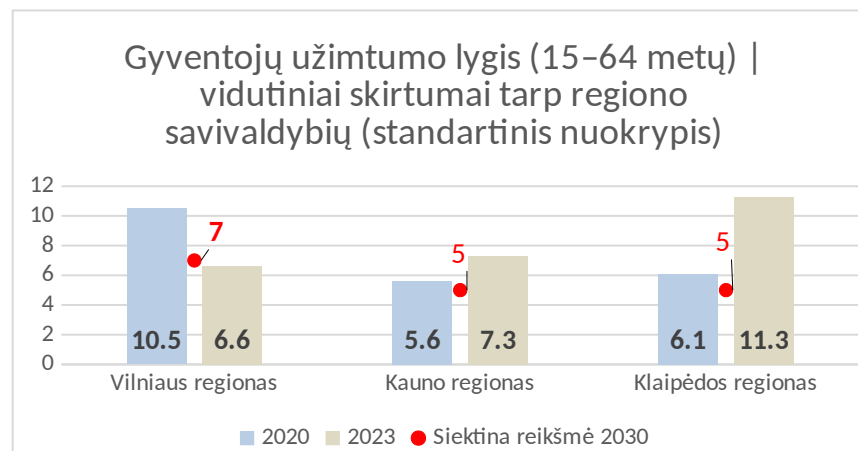
Klaipėdos regione sukuriama bendroji pridėtinė vertė auga lėčiausiai ir jame sukuriama pridėtinė vertė yra mažiausia, lyginant su Vilniaus ir Kauno regionais.



Šaltinis: sudaryta autorių remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis

Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad, bendrai, Klaipėdos regiono ekonominiai rodikliai geresni už vidutinius šalyje tik regiono centre ir netoli jo esančiose teritorijose, o toliau nuo centro esančiose dalyse iš esmės yra identiški mažiau išvystytų regionų rodikliams⁹. Tai iliustruoja materialinių investicijų, tenkančių vienam gyventojui, rodiklis. 2022 m.¹⁰ materialinės investicijos vienam gyventojui KRFZ teritorijoje ne tik nesiekė šalies vidurkio (regiono vidurkis – 4 178 Eur, o šalies vidurkis – 4 393 Eur), bet regionas pasižymi ir didžiuliais netolygumais savo viduje (žymiai nuo kitų regiono savivaldybių ir šalies vidurkio materialinių investicijų pritraukimu atsilieka Skuodo rajono (657 Eur) ir Kretingos rajono (1 846 Eur) savivaldybės).

Paskutiniaisiais keleriais metais KRFZ teritorijoje pastebimai išaugo gyventojų užimtumo vidutiniai skirtumai tarp regiono savivaldybių. Nuo 2020 m. šis rodiklis išaugo 5,2 punkto ir 2023 m. siekia net 11,3 punkto (kai Vilniaus regione, kuris prieš tai išsiskyrė šia problema, rodiklis žymiai sumažėjo)¹¹. Neigiami rodiklio pokyčiai indikuoja, kad KRFZ nesugeneruoja pakankamo ekonominio potencialo.



Šaltinis: sudaryta autorių remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis

Didėjantys Klaipėdos regiono neigiami atotrūkiai nuo kitų metropolinių centrų regionų ir didėjantys vidiniai skirtumai leidžia daryti prielaidą, kad KRFZ ekonomiškai stagnuoja, nepajėgia palaikyti tolygaus ekonominio augimo, lyginant su kitais didžiais šalies regionais, yra pakliuvusi į vidutinių pajamų spąstus ir jai yra būtinos naujos proveržio kryptys, ekonomikos diversifikavimas, ekonominių veiklų įvairovės didinimas, didesnis dėmesys investicijoms pritraukti bei sąlygų tam sukūrimas.

Poreikiai, potencialas, bendros problemų priežastys

1. Tik iš dalies integruota regioninė viešojo transporto sistema. Ši silpnybė (poreikis) yra būdinga visoms KRFZ savivaldybėms.

⁹ 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas.

¹⁰ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

¹¹ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

2024 m. Asociacijos užsakymu parengtoje Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos koncepcijoje¹² buvo identifikuoti iššūkiai, susiję su keleivių (gyventojų ar regiono svečių) pervežimu viešuoju transportu KRFZ teritorijoje, bei iliustruojantys neintegralią Klaipėdos regiono viešojo transporto sistemą: riboti savivaldybių ištekliai viešojo transporto paslaugai organizuoti, žemas viešojo transporto paslaugos planavimo ir valdymo skaitmenizacijos lygis, netolygi viešojo transporto infrastruktūra, žemas alternatyviųjų degalų panaudojimo lygis, netolygi viešojo transporto kokybės vertinimo sistema ir stebėseną bei netolygus informacijos pateikimas gyventojams ir regiono svečiams. Viešojo transporto sistema KRFZ teritorijoje yra išskaidyta, neatitinka regiono gyventojų bei lankytojų poreikių – bendra bilietų sistema, integruoti tvarkaraščiai, maršrutų derinimas įgyvendinamas tik labai mažoje regiono dalyje ir yra labiau lokalus. Viešojo transporto sistema nėra patraukli ar patogi jos esamiems ir potencialiems naudotojams. Dėl poreikių neatitinkančio maršrutų dažnumo, ilgo kelionės laiko, nepatogių tvarkaraščių, nesuderintų persėdimų ir pan. ji neskatina didesnio viešojo transporto naudojimo. Atitinkamai, analizuojant informaciją, susijusią su viešuoju susisiekimu KRFZ teritorijoje, buvo konstatuota, kad vandens transportas regione, nors ir turintis didelį potencialą, nėra integruotas iš esmės, nėra suformuoti reguliarūs vežėjų maršrutai, keleiviams nėra galimybės naudotis elektroninėmis atsiskaitymo priemonėmis ir t. t.

KRFZ teritoriją sudaro tiek Klaipėdos didmiestis ir aplink jį susidariusi urbanistinė aglomeracija, peržengianti savivaldybių teritorijų ribas, tiek nuo regiono centro nutolusios ir (ar) labai retai gyvenamos, ar gamtinių kliūčių ribojamos teritorijos, skirtingos socialinė, kultūrinė aplinka, gyvenimo būdu. Siekiant užtikrinti tolygią KRFZ plėtrą labai svarbu yra spręsti regionines viešojo transporto problemas. Statistiniai duomenys¹³ rodo, kad regione keleivių vežimas kelių transportu (tūkst.) nuo 2018 iki 2022 m. išaugo vos 6 proc., o pačių maršrutų skaičius dar negrįžo į prieš COVID-19 laikotarpį (2019 m. – 469 maršrutai, o 2022 m. – 304 maršrutai). Keleivių vežimas vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutais (tūkst.) Klaipėdos regione nuo 2018 m. iki 2022 m. sumažėjo beveik 79 proc. Per analizuojamus penkerius metus vidutiniškai vienam gyventojui tenkančių kelionių autobusais (vnt.) skaičius sumažėjo 20 proc. Tuo metu individualių lengvųjų automobilių skaičius, tenkantis 1000 gyventojų, nesustoja augti – nuo 2018 iki 2022 m. jis išaugo nuo 436 iki 493 automobilių. Keleivius regione pervežant vidaus vandens keliais, didžiausi srautai formuojasi Smiltynės perkėloje, o likusieji vandens keliai yra palyginti menkai naudojami keleiviniam susisiekimui¹⁴ tiek dėl trūkstamos infrastruktūros, tiek dėl bendro regioninio koordinavimo, bendradarbiavimo trūkumo.

Neintegruota, neefektyvi, nepatogi viešojo transporto sistema ne tik nesukuria sąlygų patogiam gyventojų judėjimui ar kasdieniam žmoniškųjų išteklių judėjimui regiono viduje, bet tai neigiamai veikia ir KRFZ teritorijos investicinę, verslo aplinką bei turistų srautų pritraukimą ir jų pa(si)skirstymą po regioną.

Šiai **silpnybei (poreikiui)** pašalinti bus panaudojama ši **regiono stiprybė (potencialas)** – regione egzistuoja geroji patirtis bendrai organizuojant viešąjį transportą tarp atskirų savivaldybių ir pasirengimas plėtrai.

Jau ne vienus metus tarp Klaipėdos rajono ir Klaipėdos miesto savivaldybių veikia integrali, savivaldybių bendrai valdoma viešojo transporto sistema. Viešojo transporto sistemos organizavimą, maršrutų nustatymą ir tvarkaraščių sudarymą Klaipėdos mieste ir rajone vykdo Klaipėdos miesto

¹² <https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-1.pdf>

<https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-skaiciavimai-1.xlsx>

¹³ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

¹⁴ Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planas.

savivaldybės įsteigta viešoji įstaiga „Klaipėdos keleivinis transportas“. Dar 2011 m. kovo 25 d. Klaipėdos rajono ir Klaipėdos miesto savivaldybės pasirašė Bendradarbiavimo sutartį Nr. AS-196 dėl viešojo transporto paslaugų organizavimo. Taip pat Klaipėdos rajono savivaldybė, atsižvelgdama į Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos posėdžio 2022 m. spalio 7 d. protokole Nr. T1-11 numatytą pavedimą, 2022 m. gruodžio 20 d. sudarė sutartį Nr. AS-2381 su VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ dėl priemiestinių teritorijų aptarnavimo.¹⁵

Asociacijos visuotinio narių susirinkimo bei Klaipėdos regiono plėtros tarybos kolegijos patvirtintoje KRSS2030 ties Paslaugų ekonomikos kryptimi regiono savivaldybės yra suplanavusios įgyvendinti priemones, skirtas užtikrinti patogų regiono pasiekiamumą ir judumą jo viduje (V.1.3. uždavinys). Taip pat KRFZ savivaldybės, planuodamos kurti regiono integruotą viešojo transporto sistemą (toliau – IVTS), 2024 m. kartu parengė Klaipėdos regiono integruoto viešojo transporto koncepciją¹⁶, kurioje buvo identifikuoti kiekvienos savivaldybės poreikiai, pasirengimas jungtis prie IVTS, surinkti aktualūs duomenys, nustatyta galima IVTS organizavimo schema regione ir pan.

Klaipėdos regione yra nuolat prižiūrimi ir eksploatuojami valstybinės reikšmės vidaus vandens keliai (tiek jungiantys KRFZ savivaldybes, tiek jungiantys KRFZ savivaldybes su kitais Lietuvos regionais) ir daugelį metų veikia reguliarus (komercinis) keleivių pervežimas vandens transportu, užtikrinantis susisiekimą tarp atskirų regiono savivaldybių laivybos sezono metu.

2. Netolygus regiono savivaldybių investicinis patrauklumas. Ši silpnybė (poreikis) itin pasireiškia Kretingos rajono ir Skuodo rajono savivaldybėms.

KRFZ teritorijoje materialinės investicijos, tenkančios vienam gyventojui, ne tik nesiekia šalies vidurkio (2022 m.¹⁷ regiono vidurkis buvo 4 178 Eur, o šalies vidurkis – 4 393 Eur), tačiau regionas pasižymi ir didžiuliais netolygumais savo viduje. Žymiai nuo kitų regiono savivaldybių ir šalies vidurkio materialinių investicijų pritraukimu atsilieka Skuodo rajono ir Kretingos rajono savivaldybės. Skuodo rajone materialinės investicijos, tenkančios vienam gyventojui (Eur), nuo 2018 iki 2022 metų paaugo tik 10 Eur – nuo 647 iki 657 Eur – ir yra žymiai mažesnės nei regiono vidurkis. Kretingos rajono savivaldybėje šios investicijos nuo 2018 iki 2022 metų paaugo 10 proc. (nuo 1673 iki 1846 Eur), tačiau vis tiek išliko vienos mažiausių regione bei nesiekiančios regiono vidurkio.

Valstybės duomenų agentūros duomenimis, pridėtinė vertė gamybos sąnaudomis pagal veiklos vykdymo vietą (nefinansinių įmonių), tenkanti vienam dirbančiam asmeniui per metus, šiose dviejose analizuojamose KRFZ savivaldybėse 2018–2022 m. laikotarpiu išliko mažiausia tarp regiono savivaldybių. 2022 m. Klaipėdos regiono vidurkis siekė 31,28 tūkst. Eur. Tuo metu šio rodiklio reikšmė Kretingos rajono savivaldybėje buvo 22,46 tūkst. Eur, o Skuodo rajono savivaldybėje – 14,55 tūkst. Eur. Be to, Skuodo ir Kretingos rajono savivaldybės pasižymi žemiausiu gyventojų verslumo ir verslo konkurencingumo subindeksu šalyje (atitinkamai 0,01 ir 0,03)¹⁸.

Šiai silpnybei (poreikiui) pašalinti bus panaudojama ši regiono stiprybė (potencialas) – palanki regiono geografinė padėtis ekonominei

¹⁵ Tvarios Klaipėdos miesto plėtros 2023–2029 metų strategija (patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2023-12-21 sprendimu Nr. T2-353 ir Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2023-12-21 sprendimu Nr. T11-419).

¹⁶ <https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-1.pdf>
<https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-skaiciavimai-1.xlsx>

¹⁷ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

¹⁸ 2021 m. Gyventojų kokybės indeksas savivaldybėse: <https://lietuvosfinansai.lt/gki/gki-savivaldybese/>.

plėtrai.

Klaipėdos regionas pasižymi logistine prasme patogia geografine padėtimi, dėl kurios jis yra strategiškai patrauklus investicijoms, svarbių strateginių objektų vystymui ir verslo plėtrai. Regionas yra pasiekiamas tiek sausumos, tiek geležinkelio, tiek oro, tiek vandens transportu. Čia įsikūręs Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – labiausiai į šiaurę nutolęs neužšalantis rytinės Baltijos jūros uostas bei veikia tarptautinis Palangos oro uostas, aptarnaujantis skrydžius į Norvegiją (Oslas), Airiją (Dublinas), Daniją (Kopenhaga), Didžiąją Britaniją (Londonas) ir Latviją (Ryga). Klaipėdos regione prasideda geležinkelio linija Klaipėda–Vilnius, kuri yra tarptautinio IXB transporto koridoriaus dalis. Šiuo metu tai yra intensyviausiai naudojama linija, kuria pervežama daugiau kaip 60 proc. geležinkeliu gabenamų krovinių bei apie 40 proc. keleivių srauto šalyje.

KRFZ teritoriją kerta svarbiausias šalies magistralinis kelias A1, jungiantis didžiausius Lietuvos miestus – Vilnių, Kauną ir Klaipėdos regiono centrą Klaipėdos miestą. Valstybinės reikšmės vidaus vandens kelias Klaipėda–Kuršių marios–Nemuno upė–Kaunas yra įtrauktas į Europos svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandens kelių tinklą (E41),¹⁹.

3. Nepakankamas turizmo infrastruktūros pritaikymas lankymui bei į regioną pritraukiama mažai užsienio turistų. Ši silpnybė (poreikis) yra būdinga visoms KRFZ savivaldybėms.

KRFZ teritorija pasižymi gausiais turizmo ir rekreaciniais ištekliais, turimas pakankamas turizmo potencialas, bet jis nėra pakankamai išnaudojamas, jo kuriama pridėtinė vertė nėra aukšta, taip pat yra būtina gerinti turizmo infrastruktūrą, jos pasiekiamumą bei pritaikymą lankymui. VŠĮ „Keliuok Lietuvoje“ 2022 m. atliktas Lietuvos turistinių vietovių infrastruktūros vertinimo tyrimas parodė, kad KRFZ teritorijos turizmo infrastruktūra nėra pakankamai gerai išvystyta, pritaikyta lankymui. Šio tyrimo duomenys rodo, kad nė vienos iš Klaipėdos regiono savivaldybių bendras vertinimo rodiklis nesiekia 4 – maksimalaus galimo vertinimo balo (net apvalinant gautą vertinimo balą). Į I²⁰ savivaldybių grupę patenkančių Klaipėdos miesto, Neringos ir Palangos miesto savivaldybių turizmo infrastruktūros (objektų) bendras vertinimo vidurkis atitinkamai siekia 3,02, 2,83 ir 3,18 balo, į II²¹ savivaldybių grupę patenkančių Klaipėdos rajono ir Kretingos rajono savivaldybių balai atitinkamai yra 2,85 ir 2,77, Šilutės rajono savivaldybės, priskirtos III²² savivaldybių grupei, bendras vertinimo balas yra 2,64, o Skuodo rajono savivaldybės – IV²³ grupės savivaldybės – bendras vertinimo balas yra tik 2,06.

KRFZ savivaldybės susiduria su iššūkiais plėtojant atvykstantąjį turizmą. Didžiąją dalį turizmo dalies regione sudaro vietinis turizmas. 2022 m. duomenimis, užsienio turistų dalis čia siekia tik 13 proc. (palyginti, Lietuvos vidurkis – 30 proc. Vilniaus regiono – 55 proc.). Valstybės duomenų agentūros duomenimis, nakvynių skaičius apgyvendinimo įstaigose KRFZ teritorijoje nuo 2018 iki 2022 m. augo 9 proc., bet šį augimą nulėmė būtent vietos turizmo augimas – vietos turistų nakvynių skaičius per analizuojamus penkerius metus išaugo 24 proc., o užsieniečių nakvynių skaičius sumažėjo net daugiau nei per pusę. Šis kritimas buvo didžiausias tarp visų Lietuvos regionų (NUTS 3). Turizmo sektorius tiek Lietuvoje, tiek Klaipėdos regione stipriai nukentėjo nuo COVID-19 pandemijos ir karo Ukrainoje keliamų pasekmių. Kalbant apie Klaipėdos regioną, tai buvo viena iš esminių

¹⁹ 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas.

²⁰ Savivaldybės, sulaukiančios daugiau nei 50 tūkst. turistų per metus.

²¹ Savivaldybės, sulaukiančios daugiau nei 15 tūkst. turistų per metus.

²² Savivaldybės, sulaukiančios daugiau nei 5 tūkst. turistų per metus.

²³ Savivaldybės, sulaukiančios mažiau nei 5 tūkst. turistų per metus.

priežasčių, nulėmusių didėjančių Klaipėdos regiono atsilikimą nuo kitų didžiųjų Lietuvos miestų regionų: čia nebeliko turistų iš Rusijos bei Baltarusijos, kurie sudarė stabilų turistų srautą regione šalia kitų turistų grupių, tuo metu Baltijos jūros baseino, kuriam pats priklauso, turizmo rinkos galimybės nėra išnaudojamos.

Atitinkamai, VŠĮ „Keliauk Lietuvoje“ ir Lietuvos statistikos departamento duomenys rodo, kad atvykstamasis turizmas sukuria didesnę pridėtinę ekonominę vertę nei vietos turizmas. 2021 m. šalies gyventojai, keliaudami šalies viduje, išleido 87 eurus (ir tai yra išlaidos iš šalies gyventojų turimų piniginių resursų), o užsienio turistai – net beveik 4,5 karto daugiau – 390 eurų²⁴. Taip pat užsienio turistai paprastai praleidžia daugiau laiko vienoje vietovėje nei vietos turistai. Šią problemą KRFZ savivaldybės yra identifikavusios ir 2021 m. patvirtintoje KRSS2030, kurioje įvardijama, kad atvykstamasis turizmas ir pajamos iš jo yra esminis Klaipėdos regiono turizmo sektoriaus plėtros ir ekonominio augimo veiksnys²⁵.

2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros plane²⁶ nurodoma, kad KRFZ teritorijos turizmo sektoriaus paslaugos kuria mažą pridėtinę vertę – daugiausia pajamų yra gaunama iš apgyvendinimo ir maitinimo paslaugų (pvz., apgyvendinimo įstaigų skaičius nuo 2018 iki 2022 m. regione išaugo beveik 15 proc., tačiau jų užimtumas 2022 m. buvo mažesnis už Vilniaus ir Kauno regiono apgyvendinimo įstaigų užimtumą²⁷). Plane akcentuojama, kad turizmo vystymui nepakankamai efektyviai išnaudojamas regione turimas aukštas rekreacinių išteklių, turtingo istorinio ir kultūrinio paveldo potencialas bei dalykinio turizmo potencialas, regiono savivaldybėse trūksta turistams įdomių traukos produktų ir paslaugų, objektai nepritaikyti lankymui, neužtikrinamas kultūros, architektūros paveldo įveiklinimas. Taip pat regione organizuojama nepakankamai bendrų regiono turizmo informacijos ir rinkodaros veiklų, aiškiai nesuformuotas vienintelio šalies jūrinio regiono identitetas.

Šiai **silpnybei (poreikiui)** pašalinti bus panaudojama ši **regiono stiprybė (potencialas)** – regiono turimas turizmo ir rekreacinis potencialas.

KRFZ pasižymi rekreaciniais ir turizmo ištekliais bei savitu kultūros paveldu. KRFZ teritorija apima Klaipėdos krašto ir Vakarų Žemaitijos kultūros paveldo arealus. Tai yra savita Lietuvos dalis, išsiskirianti paveldu, atspindinčiu pajūrio zonos, Mažosios Lietuvos savitumą, įvairių kultūrų įtakas, taip pat pasižyminti unikaliu Baltijos, Kuršių marių bei Kuršių nerijos (kultūriniu) kraštovaizdžiu, kuris yra įrašytas į UNESCO pasaulio paveldo vertybių sąrašą. Regione įsikūrę net 2 kurortai, per jį driekiasi Eurovelo10 dviračių trasa, gausu unikalių saugomų teritorijų (2 nacionaliniai parkai – Žemaitijos nacionalinis parkas ir Kuršių nerijos nacionalinis parkas, 3 regioniniai parkai, daugiau kaip 50 draustinių, taip pat rezervatai ir Natūra 2000 vietovės).

Esamo turistinio ir rekreacinio potencialo panaudojimas yra svarbus regiono savivaldybių bendradarbiavimui turizmo plėtros srityje. KRSS2030 yra išskirta atskira kryptis, skirta bendram veikimui plėtojant būtent darnų jūrinį ir pakrančių turizmą (kryptis „Darnus jūrinis ir pakrančių turizmas“). Be kita ko, šioje strategijoje yra numatyta įkurti Klaipėdos regiono turizmo organizaciją. 2023 m. ES Mėlynosios ekonomikos ataskaitoje pakrančių turizmas nurodomas kaip sukuriantis didžiausią darbo vietų ir sukuriamos pridėtinės vertės dalį ES kuriamoje mėlynojoje ekonomikoje (atitinkamai 51 ir 26 proc.). Be to, Baltijos jūros regione, kuriam priklauso ir Klaipėdos regionas, šis sektorius įvardijamas kaip augantis²⁸.

²⁴ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

²⁵ Klaipėdos regiono specializacijos strategija iki 2030 metų <https://klaipedaregion.lt/specializacija/>.

²⁶ 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas.

²⁷ Valstybės duomenų agentūros duomenys.

²⁸ Šaltinis <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9a345396-f9e9-11ed-a05c-01aa75ed71a1>.

Galimybės ir grėsmės

GALIMYBĖS.

1. Didesnė viešojo transporto sistemos integracija visoje Lietuvoje.

Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano²⁹ trečiajame skirsnyje „Lietuvos regionai 2030“ nurodoma, kad siekiant regionų gyvybingumo, sprendžiant skirtingiems regionams nustatytas problemas, reikia aktyviai naudoti identifikuotą potencialą, įveikinti įvairaus tipo pasyvius išteklius, regionų urbanistinių struktūrų funkcinius ryšius papildyti įvairių modelių partnerystėmis formuojant bendrus tikslus, regionalizuotai vystyti viešąsias paslaugas, susisiekimo ir inžinerines sistemas, sudaryti prielaidas verslo plėtrai. Taip pat Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plane³⁰ yra numatyta 1.2.4.2 priemonė dėl intermodalumo ir funkcinio suderinamumo keleivių vežime užtikrinimo.

Viešojo transporto sistema Lietuvoje palaipsniui darosi integresnė, jau egzistuoja ir gerosios praktikos pavyzdžiai nacionaliniu lygiu, susiję su KRFZ teritorija (pavyzdžiui, valstybės įmonės „Lietuvos geležinkeliai“ bendradarbiavimas su regiono viešojo transporto įmonėmis siūlant tiesiogines keliones traukiniu į Lietuvos pajūrio kurortus perkant vieną integruotą bilietą ir regione persėdant kelionę tęsti specialiais autobusais (ar kitu regione veikiančiu viešuoju ir komerciniu sausumos bei vandens transportu). Taip pat šiuo metu nacionalinėje teisėkūroje planuojami susijusių teisės aktų (tokių kaip Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso ar Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo) aktualūs pakeitimai, aiškiau apibrėšiantys susijusias viešojo susisiekimo funkcijas, harmonizuosiantys lengvatų dydžius skirtingose transporto srityse, sudarysiantys palankesnes sąlygas viešojo transporto integracijai bei pan. tiek šalyje, tiek KRFZ.

2. Inovacijų diegimas verslo sektoriuje bei naujų ekonomikos sričių plėtra.

Inovacijų diegimas verslo sektoriuje bei naujų ekonomikos sričių plėtra sudaro galimybes plėsti ekonomiką, kurti darbo vietas ir pritraukti naujas investicijas. Vykstanti intensyvi mokslinių tyrimų ir eksperimentinė plėtra, automatizacijos, skaitmenizacijos, robotizacijos bei kiti technologiniai procesai tiesiogiai prisideda prie produktyvių ir perspektyvių ekonomikos sričių atsiradimo, prie aukštesnės pridėtinės vertės verslo plėtros, leidžia kurti aukštesnę pridėtinę vertę, generuoti žymiai didesnes pajamas, gerinti bendruosius ekonominius rodiklius bei didinti KRFZ konkurencinį pranašumą.

Didėjant susirūpinimui dėl klimato kaitos bei geopolitinės situacijos sparčiai auga atsinaujinančios energetikos ir jį aptarnaujantis sektorius. Regionai, turintys palankias sąlygas šių energijos šaltinių plėtrai, gali pritraukti investicijas ir tapti tvarios plėtros lyderiais (pvz., Klaipėdos regione planuojamas vėjo jėgainių parko įrengimas jūroje). Siekiant tvariau naudoti turimus išteklius, užtikrinti darnų augimą ir stiprinti regionų atsparumą įvairioms krizėms, Europos Sąjungos lygiu skatinamas žiedinės ekonomikos (įskaitant industrinės simbiozės) vystymas, kartu atveriant naujas galimybes investicijoms ir verslo plėtrai (susijusių priemonių įgyvendinimas yra numatytas ir KRSS2030 ties Bioekonomikos kryptimi (II.1.4 ir II.1.5 uždaviniai).

3. Augantis turizmo paslaugų poreikis.

²⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021-09-29 nutarimas Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“.

³⁰ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. vasario 9 d. įsakymas Nr. 3-86.

Paskutinės pasaulinės tendencijos rodo, kad, vadovaujantis Pasaulio turizmo organizacijos³¹ duomenimis, keliaujančių pasaulyje skaičius auga ir 2023 m., palyginti su 2022 m., jis padidėjo 34 proc. Tarptautinis (atvykstamasis) turizmas siekia 88 proc. prieš COVID-19 pandemiją buvusio rodiklio, o tarptautinio (atvykstamojo) turizmo aktyvumas Europoje (kuri šiuo metu ir yra pagrindinė KRFZ tikslinė rinka plačiaja prasme) siekia net 94 proc. priešpandeminio lygio. Taip pat auga ir turizmo sektoriuje sukuriama pridėtinė vertė. Valstybės duomenų agentūra nurodo, kad Lietuvoje turizmo sektoriuje sukurta pridėtinė vertė 2022 metais, palyginti su 2021-aisiais, augo 49,3 proc., iki 1,3 mlrd. Eur, ir siekė 2,2 proc. šalies bendrosios pridėtinės vertės³².

ES Mėlynosios ekonomikos ataskaitoje³³ akcentuojama, kad ES pakrančių teritorijos yra vienos populiariausių tarp Europos turistų ir turistų, atvykstančių iš kitų kontinentų. Dėl šios priežasties jūrinis ir pakrančių turizmas (kuris yra Klaipėdos regiono pasirinkta turizmo plėtros kryptis) pagal kurią bendrąją pridėtinę vertę ir užimtumo rodiklius yra įvardijamas kaip didžiausias ir augantis mėlynosios ekonomikos sektorius.

GRĖSMĖS

1. Sulėtėjęs šalies ekonomikos augimas dėl tarptautinėje aplinkoje vykstančių procesų.

COVID-19 pandemija bei Ukrainoje vykstantis karas, su tuo susiję pokyčiai tarptautinėje ekonomikos aplinkoje neišvengiamai turi neigiamos įtakos ir Lietuvos ekonomikai. Lietuvos banko³⁴ teikiamos prognozės rodo, kad Lietuvos ūkis jau kurį laiką patiria stiprius sukrėtimus ir Lietuvos ekonomikos augimas keletą metų yra prislokęs. Dėl nepakankamos vidinės ir išorinės paklausos ekonomikos potencialas nėra visiškai panaudojamas, nors gyventojų skaičius yra ūgtelėjęs, kyla gyventojų pajamos. Lietuvoje mažėja privatusis vartojimas, ypač mažėja eksportas, o didėja tik investicijos. Numatoma, kad ekonominė raida artimiausiu metu ir toliau bus vangė.

2. Kylančios ir nestabilios energijos išteklių kainos.

Prasidėjus Rusijos karinei agresijai Ukrainoje kylančios ir nestabilios energijos išteklių kainos sukėlė rimtų problemų verslui ir gyventojams – kilo verslų veiklų sąnaudos, mažėjo įmonių pelningumas, kilo galutinio produkto kainos vartotojams ir kt. Lietuvai esant priklausomai nuo importuojamų energijos išteklių, sunku yra prognozuoti, laiku reaguoti, valdyti ar išvengti energijos išteklių kainų svyravimų (pavyzdžiui, dėl neplanuoto įvykio – Suomijos „Olkiluoto 3“ branduolinio reaktoriaus atsijungimo – 2023 m. lapkričio mėnesį elektros kainos Lietuvoje augo 20,40 proc.³⁵). Tokie energijos išteklių kainų svyravimai gali tiesiogiai atgrasyti investuotojus ir mažinti verslo plėtros galimybes regione, stabdyti darbo vietų kūrimą.

³¹ UNWTO World Tourism Barometer: <https://www.e-unwto.org/toc/wtobarometereng/22/1>.

³² 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planas: <https://klaipedosregionas.lt/tarybos-veikla/regiono-pletra/regiono-petros-planas/>.

³³ Šaltinis <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9a345396-f9e9-11ed-a05c-01aa75ed71a1>.

³⁴ Makroekonominės prognozės. 2023 m. gruodis https://www.lb.lt/uploads/publications/docs/43728_5c60e96dbf0b1babe2ee008e1fa32ad4.pdf.

³⁵ Šaltinis <https://ignitis.lt/lt/naujienos/energetikos-naujienos-2023-gruodis>.

Teritorijos stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių analizė

Problema – neišnaudojamas regiono ekonominio augimo potencialas bei nepakankamas regiono ekonominis patrauklumas aukštesnę pridėtinę vertę kuriantiems verslams pritraukti į regioną.

Silpnybės	Stiprybės
Tik iš dalies integruota regioninė viešojo transporto sistema	Regionė egzistuoja geroji patirtis bendrai organizuojant viešąjį transportą tarp atskirų savivaldybių ir pasirengimas plėtrai
Netolygus regiono savivaldybių investicinis patrauklumas	Palanki regiono geografinė padėtis ekonominei plėtrai
Nepakankamas turizmo infrastruktūros pritaikymas lankymui bei į regioną pritraukiama mažai užsienio turistų	Regiono turimas turizmo ir rekreacinis potencialas
Galimybės	Grėsmės
Didesnė viešojo transporto sistemos integracija visoje Lietuvoje	Sulėtėjęs šalies ekonomikos augimas dėl tarptautinėje aplinkoje vykstančių procesų
Inovacijų diegimas verslo sektoriuje bei naujų ekonomikos sričių plėtra	Kylančios ir nestabilios energijos išteklių kainos
Augantis poreikis turizmo paslaugoms	

Siekiant pašalinti trūkumus ir problemas, dėl kurių KRFZ teritorijos regioninė viešojo transporto sistema nėra visiškai integruota ir negali atliepti esamų poreikių, bus pasinaudojama regione esama gera patirtimi šioje srityje, kadangi atskiros regiono savivaldybės viešąjį transportą bent iš dalies jau organizuoja kartu sutarčių pagrindu. Transporto sistema, viešąjį transportą regione organizuojant integraliai, taps racialesnė, efektyvesnė, bus sukurtos prielaidos didesnėms galimybėms bent kiek kontroliuoti (ar pasiruošti) šandienines ir dar atsirasiančias grėsmes dėl kylančių ir nestabilių energijos išteklių kainų. Didesnės viešojo transporto sistemos integracijos siekimas visoje šalyje sudarys galimybes efektyviau spręsti sistemos diegimo metu galimai kilsiančias problemas.

Tenkinant tolygaus investicijų pritraukimo KRFZ teritorijoje poreikį bus pasinaudojama esama palankia regiono geografine padėtimi ekonominei plėtrai bei patogia regiono logistinė padėtimi. Inovacijų diegimas verslo sektoriuje bei naujų ekonomikos sričių plėtra sudarys palankias sąlygas į KRFZ teritoriją pritraukti aukštesnę pridėtinę vertę kuriančius verslus. Verslo pasaulyje vis atsirandančios naujos technologinės naujovės, sprendimai padės mažinti grėsmes, kurias kelia lėtas šalies ekonomikos augimas dėl tarptautinėje aplinkoje vykstančių procesų bei energijos resursų kainų svyravimai.

Klaipėdos regiono turimas turizmo ir rekreacinis potencialas leis užtikrinti šiuo metu esamus poreikius, susijusius su nepakankamu turizmo infrastruktūros pritaikymu lankymui bei mažu į regioną pritraukiamu užsienio turistų skaičiumi. Esamą grėsmę dėl sulėtėjusio šalies ekonomikos (kas iš esmės gali lemti ir mažesnę vidaus vartojimą, įskaitant ir mažesnę skaičių ir (ar) mažesnes vietas turistų išlaidas) augimo padės valdyti visame pasaulyje augantis poreikis turizmo paslaugoms bei globaliai gerėjantys būtent atvykstamojo turizmo rodikliai.

II SKYRIUS
TIKSLAI IR UŽDAVINIAI IR JŲ VERTINIMO RODIKLIAI

Tikslas (-ai)	Poveikio rodiklis (-iai)	Poveikio rodiklio (-ių) reikšmės			Uždaviniai	Uždavinių rezultato rodikliai	Uždavinių rezultato rodiklių reikšmės		
		Pradinė	Tarpinė	Siekiamą			Pradinė	Tarpinė	Siekiamą
1	2	3	4	5	6	7	7	8	
Padidinti Klaipėdos regiono ekonominę konkurencingumą bei patrauklumą	Gyventojų užimtumo lygis (15–64 metų) Procento vidutiniai skirtumai tarp regiono savivaldybių (standartinis nuokrypis)	11,3 (2023)	10,3 (2025)	7,0 (2029)	Plėtoti integruotą, gyventojų bei verslo poreikius atitinkančią, Klaipėdos regiono viešojo transporto sistemą	R - Bendrai teikiamų viešųjų paslaugų skaičius	0 (2023)	1 (2025)	1 (2029)
						R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0 (2023)	0 (2025)	4 303 440 (2029)
Pridėtinė vertė gamybos sąnaudomis pagal veiklos vykdymo vietą (nefinansinių įmonių), tenkanti vienam dirbančiam asmeniui per metus, tūkst. Eur		28,8 (2022)	30,0 (2025)	31,5 (2029)	Didinti Klaipėdos regiono savivaldybių investicinį potencialą	R - Bendrai teikiamų viešųjų paslaugų skaičius	0 (2023)	1 (2025)	1 (2029)
						R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0 (2023)	0 (2025)	30,75 (2029)
						R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0 (2023)	0 (2025)	6000 (2029)

					Stiprinti Klaipėdos regiono, kaip turistinės vietovės, patrauklumą bei skatinti atvykstantį turizmą	R - Bendrai teikiamų viešųjų paslaugų skaičius	0 (2023)	2 (2025)	2 (2029)
						R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0 (2023)	0 (2025)	883 980 (2029)
						R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0 (2023)	0 (2025)	236,56 (2029)
						R - Dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius	0 (2023)	0 (2025)	100 500 (2029)

Planuojamų 2023-2029 metų Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategijos įgyvendinimo veiksmų planas pateikiamas 2 priede.

**IV SKYRIUS
INTEGRUOTO POŽIŪRIO APRAŠYMAS**

Integruoto požiūrio, kurio laikomasi rengiant ir įgyvendinant Strategiją, aprašymas		
Strategijos atitiktis integruotą požiūrį užtikrinantiems principams	Veiksmams prisidedama prie efektyvesnio dviejų ar daugiau Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatyme nustatytų savivaldybių funkcijų vykdymo.	<p>KRFZ veiksmams bus prisidedama prie šių Vietos savivaldos įstatyme nustatytų savivaldybių funkcijų vykdymo:</p> <p>Uždavinio „Plėtoti integruotą, gyventojų bei verslo poreikius atitinkančią, Klaipėdos regiono viešojo transporto sistemą“ veiksmams prisidedama prie savivaldybių savarankiškos funkcijos „keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas“ efektyvesnio vykdymo (Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 33 punktas). Įgyvendinant ties šiuo KRFZ strategijos uždaviniu suplanuotus veiksmus bus sukurta Klaipėdos regiono ITVS bei pagerinta jos efektyviam funkcionavimui reikalinga infrastruktūra.</p> <p>Uždavinių „Didinti Klaipėdos regiono savivaldybių investicinį potencialą“ ir „Stiprinti Klaipėdos regiono, kaip turistinės vietovės, patrauklumą bei skatinti atvykstanąjį turizmą“ veiksmams prisidedama prie savivaldybių savarankiškos funkcijos „sąlygų verslo ir turizmo plėtrai sudarymas ir šios veiklos skatinimas“ efektyvesnio vykdymo (Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 38 punktas). Ties šiais KRFZ strategijos uždaviniais numatyti veiksmai yra skirti vykdyti bendras regionines veiklas siekiant pritraukti investicijas į regioną, didinti regiono turistinį patrauklumą bei pagerinti esamą ar sukurti naują su šiomis sritimis susijusią infrastruktūrą.</p>
	Iš kiekvienam uždaviniui priskirtų veiksmų visumos naudą gaus tikslinės grupės dviejose ar daugiau tarpusavyje besiribojančiose ir socialiniais ir (ar) ekonominiais ryšiais susijusiose arba potencialiai tokius ryšius galinčiose suformuoti savivaldybėse.	Įgyvendinant veiksmus pagal KRFZ strategijos 1.1 uždavinį „Plėtoti integruotą, gyventojų bei verslo poreikius atitinkančią, Klaipėdos regiono viešojo transporto sistemą“ 6 besiribojančiose regiono savivaldybėse (Klaipėdos rajono, Kretingos rajono, Neringos, Palangos miesto, Skuodo rajono ir Šilutės rajono savivaldybėse) numatoma

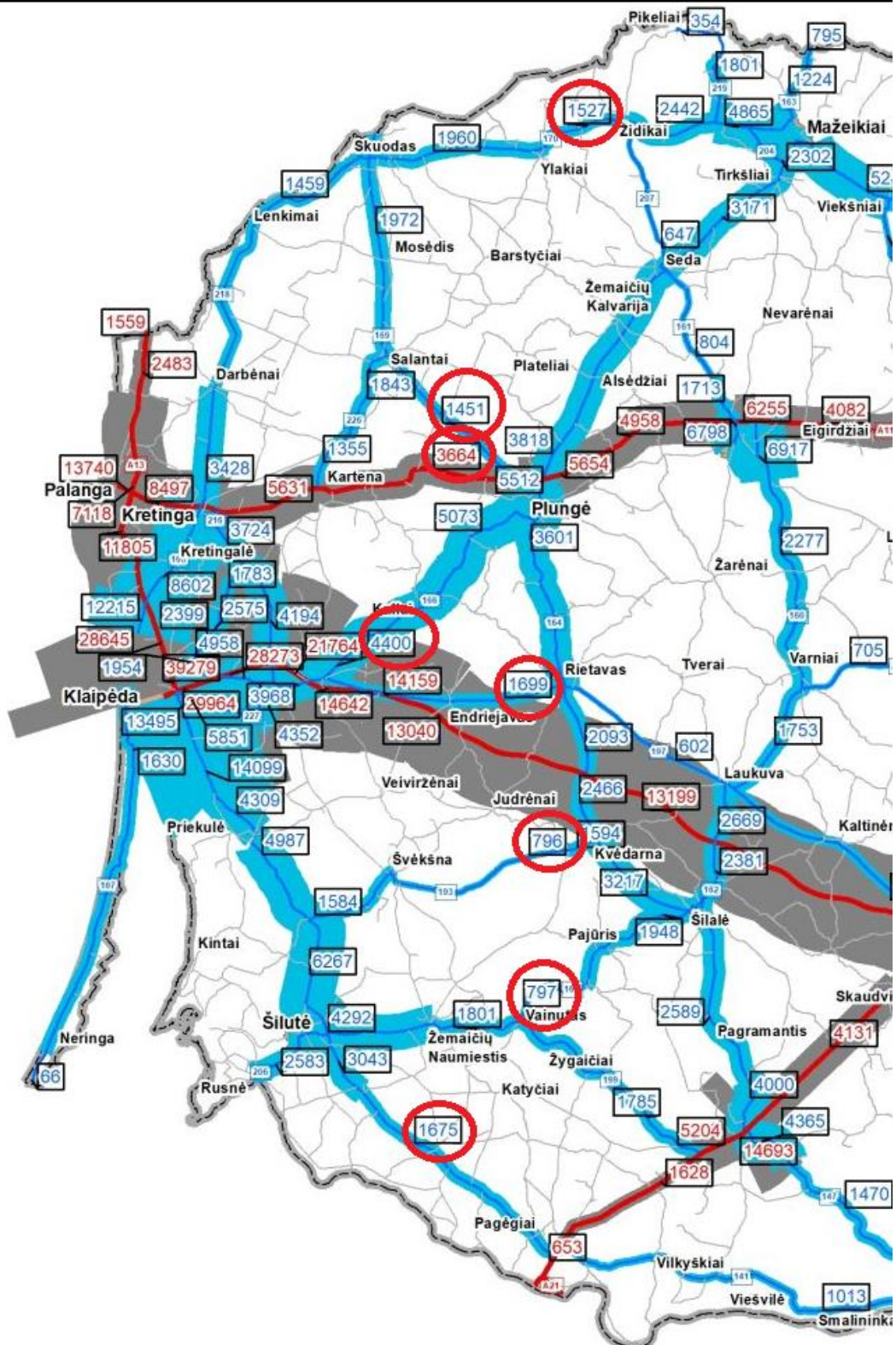
		<p>vykdyti 1.1.2–1.1.7 investicinius veiksmus, kuriais bus gerinama regiono viešojo transporto fizinė ir IT infrastruktūra. Ties šiuo uždaviniu numatytas 1.1.1 neinvesticinis veiksmas (įgyvendina visos 7 Klaipėdos regiono savivaldybės, įskaitant Klaipėdos miesto savivaldybę), kurio įgyvendinimu bus užtikrintas bendras viešojo transporto infrastruktūros naudojimas ir viešųjų paslaugų teikimas vykdant savivaldybių savarankiškąją funkciją – keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas. Įgyvendinus šį uždavinį naudą patirs viso Klaipėdos regiono gyventojai ir Klaipėdos regiono svečiai.</p> <p>Įgyvendinant veiksmus pagal KRFZ strategijos 1.2 uždavinį „Didinti Klaipėdos regiono savivaldybių investicinį potencialą“ 2 besiribojančiose regiono savivaldybėse – Kretingos rajono ir Skuodo rajono savivaldybėse – numatoma vykdyti 1.2.2–1.2.3 investicinius veiksmus, kuriais bus gerinama šių savivaldybių infrastruktūra, skirta pritraukti investicijas. Ties šiuo uždaviniu numatytas 1.2.1 neinvesticinis veiksmas, kuriuo bei panaudojant modernizuotą ir naujai sukurtą infrastruktūrą bus bendrai vykdoma ši savivaldybių savarankiškoji funkcija – sąlygų verslo ir turizmo plėtrai sudarymas ir šios veiklos skatinimas. Įgyvendinus šį uždavinį naudą patirs Kretingos rajono, Skuodo rajono ir viso regiono gyventojai bei mažos ir vidutinės įmonės.</p> <p>Įgyvendinant veiksmus pagal KRFZ strategijos 1.3 uždavinį „Stiprinti Klaipėdos regiono, kaip turistinės vietovės, patrauklumą bei skatinti atvykstamąjį turizmą“ 6 besiribojančiose regiono savivaldybėse (Klaipėdos rajono, Kretingos rajono, Neringos, Palangos miesto, Skuodo rajono ir Šilutės rajono savivaldybėse) numatoma vykdyti 1.3.3–1.3.13 investicinius veiksmus, kurie padės dalyvaujančių savivaldybių kultūros ir gamtos objektus pritaikyti lankymui, taip pagerinant turizmo viešąją infrastruktūrą. Ties šiuo uždaviniu numatyti 2 neinvesticiniai veiksmai (1.3.1 ir 1.3.2), kurių įgyvendinimu bus užtikrintas bendras viešosios turizmo infrastruktūros panaudojimas</p>
--	--	--

		vykdant jungtinę regiono turizmo rinkodarą ir įgyvendinant šią savivaldybių savarankiškąją funkciją: sąlygų verslo ir turizmo plėtrai sudarymas ir šios veiklos skatinimas. Įgyvendinus šį uždavinį naudą patirs visų 7 KRFZ savivaldybių gyventojai, Klaipėdos regiono svečiai bei jame veikiantys privatūs turizmo paslaugų teikėjai.
	Veiksmai įgyvendinami taikant integruotų teritorinių investicijų metodą.	<p>KRFZ veikslių visuma prisideda prie šio ESFIP 5-ojo prioriteto „Piliečiams artimesnė Lietuva“ konkretaus uždavinio: 5.2. Skatinti integruotą ir įtraukią socialinę, ekonominę ir aplinkosaugos plėtrą vietos lygmeniu, puoselėti kultūrą, gamtos paveldą, darnų turizmą ir saugumą kitose nei miestų teritorijose įgyvendinimo.</p> <p>1.3.12. veiksniu „Dviračio tako atkarpos įrengimas nuo privažiuojamojo rajoninio kelio Nr. 2210 iki Preilos g. 10A“ prisidedama prie šio ESFIP 8-ojo prioriteto konkretaus uždavinio: 8.1. Tvarus judumas mieste įgyvendinimo.</p> <p>Įgyvendinant KRFZ strategiją bei esant atitinkamai finansavimo reikalavimams bus siekiama pasinaudoti ir kitų ES finansinių mechanizmų, programų, tokių kaip Interreg Baltic Sea Region, Interreg Latvia–Lithuania, Interreg South Baltic, Horizon Europe ir pan., teikiamomis išorės finansavimo galimybėmis.</p>

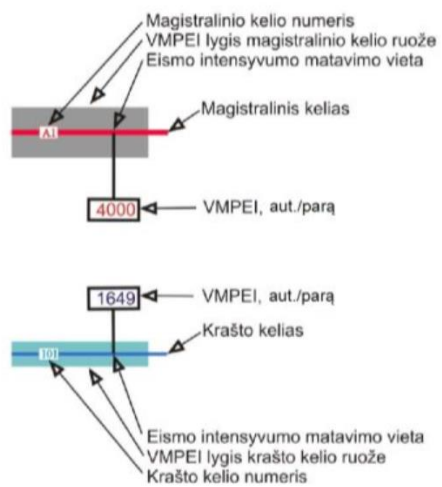
V SKYRIUS
PARTNERIŲ DALYVAVIMAS RENGIANČIŲ IR ĮGYVENDINANT STRATEGIJĄ

Partnerių dalyvavimo rengiant ir įgyvendinant Strategiją aprašymas		
Etapas	Įtraukimo priemonės	Dalyviai
Strategijos rengimas	Konsultacijos su visuomene paskelbiant KRFZ strategijos projektą vietos ir (ar) regioninėje elektroninėje žiniasklaidoje, savivaldybių interneto svetainėse ir (ar) jų paskyrose socialiniuose tinkluose, Klaipėdos regiono	Klaipėdos regiono plėtros taryba, kiti viešojo administravimo subjektai, ekonominiai ir socialiniai partneriai, nevyriausybinės organizacijos ir gyventojai.

	plėtos tarybos interneto svetainėje sudarant visuomenei sąlygas susipažinti su KRFZ strategijos projektu bei pateikti pastabas ir pasiūlymus, paskelbta 2024 m. balandžio 30 d.	
	2024 m. balandžio 17 d. KRFZ strategijos projektas pristatytas KRPT kolegijai. 2024 m. balandžio 29 d. KRFZ strategijos projektas pristatytas KRPT kolegijos partnerių grupei.	Klaipėdos regiono plėtos taryba ir jos partnerių grupė.
Strategijos įgyvendinimas	Metinio pranešimo apie KRFZ strategijos įgyvendinimą parengimas ir jo paskelbimas KRFZ strategiją įgyvendinančių savivaldybių interneto svetainėse ir Klaipėdos regiono plėtos tarybos interneto svetainėje sudarant visuomenei sąlygas susipažinti su pranešimu bei pateikti pastabas ir pasiūlymus: kasmet.	Klaipėdos regiono plėtos taryba, kiti viešojo administravimo subjektai, ekonominiai ir socialiniai partneriai, nevyriausybinės organizacijos ir gyventojai.
	Konsultacijos atliekant esminius KRFZ strategijos pakeitimus sudarant visuomenei sąlygas pateikti pastabas ir pasiūlymus (pagal poreikį).	Klaipėdos regiono plėtos taryba, kiti viešojo administravimo subjektai, ekonominiai ir socialiniai partneriai, nevyriausybinės organizacijos ir gyventojai.



SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI:



Šaltinis: <https://lakd.lt/eismo-intensyvumas?cn-reloaded=1#lg=1&slide=0>.

PLANUOJAMŲ 2023-2029 METŲ KLAIPĖDOS REGIONO FUNKCINĖS ZONOS STRATEGIJOS ĮGYVENDINIMO VEIKSMŲ PLANAS

Eil. Nr.	Planuojamo veiksmo pavadinimas	Planuojamo veiksmo aprašymas	Veiksmo pobūdis (investicinis (I) arba neinvesticinis (NI))	Institucijos (įstaigos) (veiksmo vykdytojo ir partnerių) pavadinimas	Įgyvendinimo terminai (metai ir ketvirčiai)		Veiksmo finansavimo poreikis, eurai				Vertinimo rodikliai			Prisidėjimas prie kitų teritorinių strategijų įgyvendinimo
					pradžia	pabaiga	Bendras lėšų poreikis, eurai	Iš jų:			Rodiklis	Pradinė reikšmė	Reikšmė pabaigoje	
								ES fondų lėšos	Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto bendrojo finansavimo lėšos	Savivaldybės (-ių) biudžeto (-ių) lėšos				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Strategijos tikslas														
Padidinti Klaipėdos regiono ekonominį konkurencingumą bei patrauklumą														
1.1. Strategijos uždavinys														
Plėtoti integruotą, gyventojų bei verslo poreikius atitinkančią, Klaipėdos regiono viešojo transporto sistemą														
1.1.1.	Sąlygų integruotai viešojo transporto sistemai diegti sudarymas Klaipėdos regione	Priimti savivaldybių tarybų sprendimus, įgalinti pasirinktą įstaigą vykdyti perduodamą viešąją funkciją dėl keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimo ir sudaryti sutartį dėl funkcijos vykdymo.	NI	Vykdytojai: Klaipėdos miesto savivaldybė, Klaipėdos rajono savivaldybė, Kretingos rajono savivaldybė, Neringos savivaldybė, Palangos miesto savivaldybė, Skuodo rajono savivaldybė, Šilutės rajono savivaldybė	2024 m. II ketv.	2024 m. IV ketv.	-	-	-	-	P - Sudarytų sutarčių skaičius	0	1	-
											R - Bendrai teikiamų viešųjų paslaugų skaičius	0	1	-
1.1.2.	Integruotos viešojo transporto sistemos diegimas Klaipėdos regione	1) Organizuoti Klaipėdos regiono gyventojų apklausą. 2) Sukurti keleivių informavimo sistemą. 3) Įsigyti įrangą, būtiną tinkamam Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos funkcionavimui. 4) Vykdyti Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos viešinimo veiklas.	I	Vykdytojas: VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ Partneriai: Klaipėdos rajono savivaldybės administracija, Kretingos rajono savivaldybės administracija, Neringos savivaldybės administracija, Palangos miesto savivaldybės administracija, Skuodo rajono savivaldybės administracija, Šilutės rajono savivaldybės administracija	2025 m. IV ketv.	2026 m. IV ketv.	959,330.00	815,430.50	0.00	143,899.50	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0	4000000	-

1.1.3.	Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos funkcionavimui reikalingos infrastruktūros įrengimas Klaipėdos rajone	1) Pastatyti naują autobusų stotį Gargžduose su visa jos funkcija	I	Klaipėdos rajono savivaldybės administracija	2024 m. III ketv.	2026 m. I ketv.	1,325,285.41	1,126,491.90	0.00	198,793.51	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											P - Naujų ar rekonstruotų pastatų, kurių pirminės energijos paklausa yra bent 20 % mažesnė, nei reikalauja energijos beveik nevirtojantis pastatas, plotas, kv. m	0.00	133.90	-
											R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0	11800	-
1.1.4.	Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos funkcionavimui reikalingos infrastruktūros įrengimas Kretingos rajone	1) Pastatyti Kretingos autobusų stoties paviljoną (objekto adresas: Stoties g. 2, Kretinga), jį pritaikant asmenims su negalia bei įrengiant reikalingą informacinę infrastruktūrą. 2) Pritaikyti autobusų stoteles Kretingos rajone asmenims su negalia bei įrengti reikalingą informacinę infrastruktūrą.	I	Kretingos rajono savivaldybės administracija	2025 m. I ketv.	2027 m. IV ketv.	352,941.18	300,000.00	0.0	52,941.18	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0	11640	-
1.1.5.	Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos funkcionavimui reikalingos infrastruktūros įrengimas Skuodo rajone	1) Modernizuoti Skuodo autobusų stotį (objekto adresas: Vilniaus g. 34, Skuodas) ją pritaikant asmenims su negalia, įrengiant dengtą keleivių išlaipinimo peroną, informacinius stendus ir kitą reikalingą infrastruktūrą. 2) Pritaikyti Ylakių, Mosėdžio, Barstyčių ir Lenkimų stoteles asmenims su negalia laikantis universalios dizaino principų bei įrengti reikalingą informacinę infrastruktūrą.	I	Skuodo rajono savivaldybės administracija	2025 m. I ketv.	2027 m. I ketv.	132,600.34	112,010.29	0.00	20,590.05	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0	180000	-
1.1.6.	Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos funkcionavimui reikalingos infrastruktūros įrengimas Šilutės rajono savivaldybėje	Modernizuoti Šilutės rajono savivaldybės autobusų stoteles, jas pritaikant asmenims su negalia ir įrengiant stogines bei informacinę infrastruktūrą.	I	Šilutės rajono savivaldybės administracija	2025 m. III ketv.	2027 m. IV ketv.	235,295.00	200,000.00	0.00	35,295.00	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0	80000	-
1.1.7.	Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos funkcionavimui reikalingos infrastruktūros įrengimas Neringoje	Modernizuoti vidaus vandenų uostą Neringoje (Juodkrantėje), siekiant jį pritaikyti viešųjų vandens transporto paslaugų teikimui (rekonstruojant hidrotechninius įrenginius, atliekant automobilių stovėjimo aikštelės kapitalinį remontą bei pastatant naujus vandens uosto statinius ir transporto paskirties pastatą).	I	Neringos savivaldybės administracija	2024 m. IV ketv.	2027 m. IV ketv.	12,518,096.93	10,640,382.24	0.00	1,877,714.69	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-

											P - Naujų ar rekonstruotų pastatų, kurių pirminės energijos paklausa yra bent 20 % mažesnė, nei reikalauja energijos beveik nevartojantis pastatas, plotas, kv. m	0.00	640.00	-
											R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0	20000	-
							15,523,548.86	13,194,314.93	0.00	2,329,233.93				

1.2. Strategijos uždavinys

Didinti Klaipėdos regiono savivaldybių investicinį potencialą

1.2.1.	Sąlygų bendroms veikloms vykdyti sudarymas regione siekiant pritraukti investicijas	Pavesti regiono savivaldybių bendrai įsteigtam juridiniam vienetai asociacijai „Klaipėdos regionas“ organizuoti bendrą veiklą vykdant sąlygų verslo plėtrai sudarymo ir šios veiklos skatinimo viešąją funkciją ir susijusią regiono rinkodarą bei komunikaciją.	NI	Vykdytojai: Klaipėdos miesto savivaldybė, Klaipėdos rajono savivaldybė, Kretingos rajono savivaldybė, Neringos savivaldybė, Palangos miesto savivaldybė, Skuodo rajono savivaldybė, Šilutės rajono savivaldybė	2024 m. II ketv.	2024 m. IV ketv.	-	-	-	-	P - Bendrą veiklą vykdančių įstaigų skaičius	0	1	-
											R - Bendrai teikiamų viešųjų paslaugų skaičius	0	1	-
1.2.2.	Skuodo rajono verslo ir pramonės zonų kūrimas ir modernizavimas	1) Įrengti ir pritaikyti potencialiems investuotojams 2 sklypus Skuodo miesto Statybininkų g. pramoninėje zonoje (objekto adresas: Statybininkų g. 10 ir Statybininkų g. 15A): įrengti įvažiavimus į sklypus (2 vnt., kiekvieno įvažiavimo ilgis – ~ 80 m), aikštes, skirtas transporto priemonėms (~ 1000 kv. m), teritorijos apšvietimą, inžinerinius tinklus (vandentiekio, buitinių nuotekų, ilgis – ~ 1200 m; paviršinių nuotekų, ilgis – ~ 400 m; elektros energijos tinklus, ilgis – ~ 500 m, ryšių tinklus, ilgis – ~ 1200 m). 2) Įrengti ir pritaikyti potencialiems investuotojams 1 sklypą Mosėdžio miestelio Liepų g. pramoninėje zonoje: įrengti įvažiavimą į sklypą nuo Liepų g. (ilgis – ~ 120 m), aikštelę transporto priemonėms, plotas – ~ 1000 kv. m), vandentiekio (ilgis – ~ 150 m) ir buitinių nuotekų (ilgis – ~ 150 m) tinklus, paviršinių nuotekų tinklus (ilgis – ~ 330 m), elektros energijos (ilgis – ~ 370 m) ir ryšių (ilgis – ~ 250 m) tinklus, teritorijos apšvietimą bei poilsio zoną.	I	Skuodo rajono savivaldybės administracija	2025 m. III ketv.	2028 m. IV ketv.	5,380,500.00	4,573,400.00	0.00	807,100.00	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0.00	8.60	-

1.2.3.	Kretingos miesto pramoninės zonos modernizavimas	1) Įrengti reikalingą infrastruktūrą pramoninėje teritorijoje (objekto adresas: Pasieniečių g. 33, Kretinga): įrengti įvažiavimą į sklypą nuo Tiekėjų gatvės įvažiavimo (ilgis – ~ 50 m, plotis – ~ 12 m) bei įvesti būtinus inžinerinius tinklus (vandentiekio, buitinių nuotekų, paviršinių nuotekų), įrengti elektros energijos bei ryšių tinklus. 2) Rekonstruoti Tiekėjų g. Kretingos mieste (ilgis – ~ 2,730 km) bei įrengti automobilių stovėjimo vietas (plotas – ~ 2 777 kv. m), pėsčiųjų ir dviračių takus (plotas – ~ 6 574 kv. m), viešojo transporto stoteles (8 vnt.), suolus (4 vnt.), šiukliadėžes (12 vnt.), LED šviestuvus (163 vnt.).	I	Kretingos rajono savivaldybės administracija	2024 m. III ketv.	2026 m. II ketv.	2,875,756.72	2,444,393.21	0.00	431,363.51	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0	22.15	-
1.2.4.	Gamybinės ir kūrybinės bendradarbiystės erdvių įrengimas	1) Įrengti bendradarbiystės erdvę – vaisių ir daržovių lofizavimo cechą (objekto adresas: Mosėdžio g. 43, Daukšių k., Skuodo r.). 2) Įrengti bendradarbiystės erdvę, skirtą tautodailininkams (objekto adresas: Mosėdžio mstl., Kęstučio g., Skuodo r.).	I	Skuodo rajono savivaldybės administracija	2024 m. IV ketv.	2026 m. III ketv.	1,000,000.00	850,000.00	0.00	150,000.00	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0	6000	-
							9,256,256.72	7,867,793.21	0.00	1,388,463.51				

1.3. Strategijos uždavinys

Stiprinti Klaipėdos regiono, kaip turistinės vietovės, patrauklumą bei skatinti atvykstantį turizmą

1.3.1.	Sąlygų sudarymas bendram veikimui siekiant didinti Klaipėdos regiono turistinį patrauklumą	Pavesti regiono savivaldybių bendrai įsteigiam juridiniam vienetai asociacijai „Klaipėdos regionas“ organizuoti bendrą veiklą vykdant sąlygų turizmo plėtrai sudarymo ir šios veiklos skatinimo viešąją funkciją.	NI	Vykdytojai: Palangos miesto savivaldybė, Klaipėdos miesto savivaldybė, Klaipėdos rajono savivaldybė, Kretingos rajono savivaldybė, Neringos savivaldybė, Skuodo rajono savivaldybė, Šilutės rajono savivaldybė	2024 m. II ketv.	2024 m. IV ketv.	-	-	-	-	P - Bendrą veiklą vykdančių įstaigų skaičius	0	1	-
											R - Bendrai teikiamų viešųjų paslaugų skaičius	0	1	-
1.3.2.	Sąlygų sudarymas bendram veikimui dėl pakrančių turizmo infrastruktūros panaudojimo jūrinio buriavimo gebėjimų didinimui	Priimti savivaldybių tarybų sprendimus ir sudaryti jungtinės veiklos sutartį dėl pakrančių turizmo infrastruktūros panaudojimo jūrinio buriavimo gebėjimų didinimui.	NI	Vykdytojai: Palangos miesto savivaldybė, Klaipėdos miesto savivaldybė, Klaipėdos rajono savivaldybė	2024 m. III ketv.	2024 m. IV ketv.	-	-	-	-	P - Sudarytų jungtinės veiklos sutarčių skaičius	0	1	-
											R - Bendrai teikiamų viešųjų paslaugų skaičius	0	1	-

1.3.3.	Klaipėdos regiono turistico patrauklumo didinimas	1) Parengti ir įgyvendinti Klaipėdos regiono turizmo rinkodaros ir komunikacijos strategiją. 2) Įdiegti išmaniąsias technologijas, skirtas turizmo viešųjų paslaugų valdymo efektyvumui didinti Klaipėdos regione.	I	Asociacija „Klaipėdos regionas“ Partneriai: Klaipėdos rajono savivaldybės administracija, Kretingos rajono savivaldybės administracija, Neringos savivaldybės administracija, Palangos miesto savivaldybės administracija, Skuodo rajono savivaldybės administracija, Šilutės rajono savivaldybės administracija	2025 m. II ketv.	2027 m. IV ketv.	200,000.00	170,000.00	0.00	30,000.00	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											R - Metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų skaičius	0	883980	-
1.3.4.	Kretingos dvaro ir parko bei Akmenos upės pakrantės pritaikymas lankymui	Pritaikyti lankymui Kretingos dvaro parko (kultūros objektas) ir Akmenos upės (gamtos objektas) Kretingos mieste pakrantę: 1) Įrengti pėsčiųjų taką, sujungiantį Kretingos dvaro parką su Kretingos miesto centrinėje dalyje esančiu Žuvinės tiltu palei Akmenos upės pakrantę. 2) Įrengti apšvietimą dvaro parko teritorijoje (apšviesti parko takus, rūmų fasadą, apžvalgos aikštelę ir krioklį, skulptūras) bei apšviesti įrengtą naują taką nuo Kretingos dvaro parko palei Akmenos upės krantinę. 3) Įrengti pėsčiųjų takus, poilsio zoną ir kitą mažąją infrastruktūrą Akmenos upės pakrantėje.	I	Kretingos rajono savivaldybės administracija	2025 m. I ketv.	2027 m. IV ketv.	5,832,505.00	4,957,629.00	0.00	874,876.00	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											P - Sukurtos arba atkurtos atviros erdvės, kv. m	0	189,799.00	-
											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0	18.98	-
1.3.5.	Švėkšnos sinagogos pritaikymas lankymui	Pritaikyti lankymui Švėkšnos sinagogą (kultūros objektas) (objekto adresas: Liepų a. 12, Švėkšna, Šilutės r.) įrengiant pėsčiųjų taką, apšvietimą, informacinę ir mažąją infrastruktūrą bei sutvarkant aplinką.	I	Šilutės rajono savivaldybės administracija	2025 m. I ketv.	2026 m. II ketv.	117,648.00	100,000.00	0.00	17,648.00	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											P - Sukurtos arba atkurtos atviros erdvės, kv. m	0	906.00	-
											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0	0.09	-

1.3.6.	Šilutės rajono savivaldybės gamtos objektų pritaikymas lankymui	1) Pritaikyti lankymui Šyšos upę (gamtos objektas) Šilutės mieste įrengiant stovyklavietes, paplūdimius, mažosios architektūros elementus, pėsčiųjų takus ir vaikų žaidimo aikšteles. 2) Pritaikyti lankymui Kuršių marių (gamtos objektas) pakrantę Kintuose įrengiant pėsčiųjų taką, mažosios architektūros elementus bei informacinę infrastruktūrą. 3) Pritaikyti lankymui Švėkšnos tvenkinį (gamtos objektas) sutvarkant aplinką, įrengiant pėsčiųjų takus, apšvietimą, mažosios architektūros elementus ir vaikų žaidimo aikštelę. 4) Pritaikyti lankymui Minijos upę ir Karaliaus Vilhelmo kanalą (gamtos ir kultūros objektai) įrengiant stovyklavietes, pontoninius lieptus, slipus ir mažosios architektūros elementus Sakučių ir Lankupių kaimuose. 5) Pritaikyti lankymui Krokų Lankos ežerą (gamtos objektas), įrengiant regyklą Minijos kaime. 6) Pritaikyti lankymui Naikupės upelį (gamtos objektas) įrengiant regyklą Vorusnės kaime.	I	Šilutės rajono savivaldybės administracija	2026 m. I ketv.	2028 m. IV ketv.	3,093,133.77	2,629,163.70	0.00	463,970.07	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											P - Sukurtos arba atkurtos atviros erdvės, kv. m	0	383813.00	-
											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0	44.26	-
1.3.7.	Šilutės Hugo Šojaus dvaro parkų pritaikymas lankymui	Pritaikyti lankymui Hugo Šojaus dvaro parkus (kultūros objektai): 1) Pritaikyti lankymui Hugo Šojaus dvaro parką įrengiant pėsčiųjų takus, mažosios architektūros elementus, informacinę infrastruktūrą bei sutvarkant aplinką. 2) Pritaikyti lankymui Senojo Žibų kaimo Varnamiškio parko dalį sutvarkant aplinką įrengiant pėsčiųjų takus, apšvietimą, mažosios architektūros elementus, sutvarkant aplinką bei pažymint saugotinus medžius.	I	Šilutės rajono savivaldybės administracija	2026 m. I ketv.	2027 m. IV ketv.	852,942.00	725,000.00	0.00	127,942.00	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											P - Sukurtos arba atkurtos atviros erdvės, kv. m	0	88178.00	-
											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0	8.82	-
1.3.8.	Minijos etnoarchitektūriname kaime esančių gamtos ir kultūros objektų pritaikymas lankymui	Pritaikyti lankymui Minijos etnoarchitektūriname kaime esančius gamtos ir kultūros objektus įrengiant pažintinį taką, mažosios architektūros elementus, informacinę infrastruktūrą bei apžvalgos aikštelę.	I	Šilutės rajono savivaldybės administracija	2025 m. I ketv.	2026 m. IV ketv.	705,883.00	600,000.00	0.00	105,883.00	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											P - Sukurtos arba atkurtos atviros erdvės, kv. m	0	563405.00	-
											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0	56.34	-

1.3.9.	Skuodo rajono savivaldybės gamtos ir kultūros objektų pritaikymas lankymui	1) Pritaikyti lankymui Skuodo dvaro sodybos teritoriją (kultūros objektą) įrengiant pėsčiųjų takus, sutvarkant aplinką, įrengiant apšvietimą, informacinę infrastruktūrą ir mažąją architektūrą. 2) Pritaikyti lankymui Skuodo tvenkinį (gamtos objektas) bei Skuodo miesto ir apylinkių žygdų žudynių ir užkasimo vietą (kultūros objektas) įrengiant pėsčiųjų ir dviračių taką (tako ilgis – ~ 1,2 km), sutvarkant aplinką, įrengiant apšvietimą, informacinę infrastruktūrą, mažąją architektūrą, poilsio ir automobilių stovėjimo aikštes.	I	Skuodo rajono savivaldybės administracija	2026 m. I ketv.	2028 m. IV ketv.	3,216,555.07	2,734,046.11	0.00	482,508.96	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											P - Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama, km	0	1.2	-
											P - Sukurtos arba atkurtos atviros erdvės, kv. m	0	35575.00	-
											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0	89.5	-
											R - Dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius	0	8000	-
1.3.10.	Drevernos gamtos ir kultūros objektų pritaikymas lankymui	1) Įrengti Drevernos šliuzo uždorį (objekto adresas: Drevernos upės senvagė, Drevernos k., Priekulės sen., Klaipėdos r.) pritaikant lankymui Drevernos gamtos ir kultūros objektus arvykstant vandens keliu. 2) Įrengti pėsčiųjų taką nuo J. Gižo sodybos prieigų iki Drevernos mažųjų laivų uosto pritaikant lankymui Drevernos kultūros ir gamtos objektus (palei Žvejų g. (KL8403) ir Pamario g. (KL8406)).	I	Klaipėdos rajono savivaldybės administracija	2024 m. IV ketv.	2027 m. IV ketv.	2,201,092.96	1,870,929.01	0.00	330,163.95	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											P - Sukurtos arba atkurtos atviros erdvės, kv. m	0	2327.00	-
											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0	0.23	-
1.3.11.	Pakrančių turizmo infrastruktūros plėtra Šventojoje	Įrengti Šventosios jūrų uoste (objekto adresas: Prieplaukos g. 26, Palanga) pakrančių turizmo vystymui būtiną viešąją turizmo infrastruktūrą (bangolaužius-molus (~ 643 m ilgio pietinis ir ~ 438 m ilgio šiaurinis) su prieplaukomis).	I	Palangos miesto savivaldybės administracija	2025 m. I ketv.	2027 m. IV ketv.	17,067,647.06	14,507,500.00	0.00	2,560,147.06	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											P - Paramą gavusių pakrančių turizmo vietovių skaičius	0	1	-
											P - Sukurtos arba atkurtos atviros erdvės, kv. m	0	79410.00	-

											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0	7.94	-
1.3.12.	Dviračių tako ruožo įrengimas nuo privažiuojamojo rajoninio kelio Nr. 2210 iki Preilos g. 10A	Skatinti keliones dviračiais ir mažinti susisiekimo tinklo trūkumus Neringos savivaldybėje įrengiant dviračių tako ruožą (500 m) nuo privažiuojamojo rajoninio kelio Nr. 2210 iki Preilos g. 10A.	I	Neringos savivaldybė	2025 m. II ketv.	2027 m. IV ketv.	350,000.00	297,500.00	0.00	52,500.00	P - Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama, km	0	0.5	
											R - Dviračiams skirtos infrastruktūros metinis naudotojų skaičius	0	92500	-
1.3.13.	Atmos upės pakrantės pritaikymas lankymui	Pritaikyti Atmos upę (gamtos objektas) lankymui: 1) įrengti Rusnėje krantines (mažųjų laivų, jachtų švartavimuisi), slipą, pėsčiųjų takus, nuotekų šalinimo vietas, geriamojo vandens fontanelius, apšvietimą, automobilių privažiavimo ir sustojimo vietas, dviračių saugojimo vietas, poilsio zonas bei mažąją architektūrą. 2) įrengti Uostadvaryje pėsčiųjų taką, mažosios architektūros elementus, apžvalgos aikštes ir informacinę infrastruktūrą.	I	Šilutės rajono savivaldybės administracija	2025 m. III ketv.	2028 m. IV ketv.	8,716,866.00	7,409,335.60	0.00	1,307,530.40	P - Integruoti teritorinio vystymo projektai	0	1	-
											P - Sukurtos arba atkurtos atviros erdvės, kv. m	0	103951.00	-
											R - Sukurtos arba atkurtos teritorijos, naudojamos ekonominei, rekreacinei ar turizmo paskirčiai, ha	0	10.40	-
							42,354,272.86	36,001,103.42	0.00	6,353,169.44				
						IŠ VISO	67,134,078.44	57,063,211.56	0.00	10,070,866.88				

PRITARTA

Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos

2024 m. gegužės 13 d. sprendimu Nr. T1-154

**SUSITARIMAS
DĖL 2023–2029 METŲ KLAIPĖDOS REGIONO FUNKCINĖS ZONOS
STRATEGIJOS ĮGYVENDINIMO**

2024 m. _____ d.

Klaipėda

Klaipėdos miesto savivaldybė, atstovaujama Klaipėdos miesto savivaldybės mero Arvydo Vaitkaus, veikiančio pagal Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. savivaldybės tarybos sprendimu Nr. ___ „_____“ suteiktą įgaliojimą,

Klaipėdos rajono savivaldybė, atstovaujama Klaipėdos rajono savivaldybės mero Broniaus Markausko, veikiančio pagal Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. savivaldybės tarybos sprendimu Nr. ___ „_____“ suteiktą įgaliojimą,

Kretingos rajono savivaldybė, atstovaujama Kretingos rajono savivaldybės mero Antano Kalniaus, veikiančio pagal Kretingos rajono savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. savivaldybės tarybos sprendimu Nr. ___ „_____“ suteiktą įgaliojimą,

Neringos savivaldybė, atstovaujama Neringos savivaldybės mero Dariaus Jasaičio, veikiančio pagal Neringos savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. savivaldybės tarybos sprendimu Nr. ___ „_____“ suteiktą įgaliojimą,

Palangos miesto savivaldybė, atstovaujama Palangos miesto savivaldybės mero Šarūno Vaitkaus, veikiančio pagal Palangos miesto savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. savivaldybės tarybos sprendimu Nr. ___ „_____“ suteiktą įgaliojimą,

Skuodo rajono savivaldybė, atstovaujama Skuodo rajono savivaldybės mero Stasio Gutauto, veikiančio pagal Skuodo rajono savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. savivaldybės tarybos sprendimu Nr. ___ „_____“ suteiktą įgaliojimą,

Šilutės rajono savivaldybė, atstovaujama Šilutės rajono savivaldybės mero Vytauto Laurinaičio, veikiančio pagal Šilutės rajono savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. savivaldybės tarybos sprendimu Nr. ___ „_____“ suteiktą įgaliojimą,

toliau kartu vadinamos Partneriais, o kiekviena atskirai – Partneriu, vadovaudamosi Tvarios miesto plėtros strategijų ir funkcinių zonų strategijų rengimo ir įgyvendinimo stebėsenos tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2023 m. sausio 19 d. įsakymu Nr. 1V-30 „Dėl Tvarios miesto plėtros strategijų ir funkcinių zonų strategijų rengimo ir įgyvendinimo stebėsenos tvarkos aprašo patvirtinimo“ (toliau – Aprašas), 50 ir 53 punktais ir atsižvelgdamos į Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. sprendimą Nr. ___ „_____“, Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. sprendimą Nr. ___ „_____“, Kretingos rajono savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. sprendimą Nr. ___ „_____“, Neringos savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. sprendimą Nr. ___ „_____“, Palangos miesto savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. sprendimą Nr. ___ „_____“, Skuodo rajono savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. sprendimą Nr. ___ „_____“ ir Šilutės rajono savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės ___ d. sprendimą Nr. ___ „_____“, sudarė šį susitarimą (toliau – Susitarimas) dėl 2023–2029 metų Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategijos (toliau – Strategija), kuri yra neatskiriamas šio susitarimo priedas, įgyvendinimo.

1. Partneriai įsipareigoja:

1.1. Bendrai naudodami savo turtą, kooperuodami darbą, žinias ir organizacinius išteklius, veikti bendrai siekiant įgyvendinti Strategijoje nustatytus uždavinius.

1.2. Užtikrinti ne mažesnę nei 15 proc. nuo visų tinkamų finansuoti išlaidų bendrąjį finansavimą, reikalingą prisidėti prie Strategijos veiksmų įgyvendinimo, taip pat finansuoti išlaidų dalį, kurių nepadengia skiriamo išorės finansavimo lėšos, ir Strategijos veiksmams įgyvendinti būtinas, bet netinkamas finansuoti išlaidas. Šis punktas netaikomas Klaipėdos miesto savivaldybei.

1.3. Įgyvendinti Strategijos įgyvendinimo veiksmų plane numatytus veiksmus (toliau – Strategijos veiksmai).

1.4. Paskirti Klaipėdos regiono plėtros tarybos administraciją atsakingą už Strategijos stebėseną bei Strategijos ir Susitarimo pakeitimų koordinavimą Apraše nurodyta tvarka (toliau – Koordinatorius).

1.5. Pavesti Koordinatoriui vykdyti Strategijos įgyvendinimo stebėseną Apraše nustatyta tvarka: bendradarbiauti su Partneriais, rinkti, vertinti, apibendrinti iš savivaldybių gautą informaciją, teikti informaciją, derinti Strategijos pakeitimus, koordinuoti Strategijos ir Susitarimo pakeitimų bei Strategijos viešinimo veiksmus.

1.6. Teikti informaciją Koordinatoriui bei paskirti kontaktinį asmenį dėl Strategijos ir Susitarimo įgyvendinimo.

1.7. Vykdyti Strategijos ir jos pakeitimų viešinimą Apraše nustatyta tvarka.

2. Strategijos ir Susitarimo pakeitimo tvarka:

2.1. Partneris, inicijuojantis Strategijos pakeitimą, kaip tai apibrėžta Apraše, raštu pateikia Koordinatoriui inicijuojamo pakeitimo pagrindimą ir šiuos dokumentus: Strategijos pakeitimo projektą ir jo lyginamąjį variantą, Susitarimo pakeitimo projektą (taikoma, kai dėl Strategijos pakeitimo turi būti keičiamas Susitarimas) ir jo lyginamąjį variantą.

2.2. Koordinatorius, gavęs pasiūlymą dėl Strategijos pakeitimo, Apraše nustatyta tvarka atlieka Strategijos ir Susitarimo pakeitimo ir su tuo susijusių veiksmus.

3. Visi su šio Susitarimo įgyvendinimu susiję klausimai sprendžiami bendru susitarimu Partnerių atstovų susitikimuose.

4. Susitarimas gali būti keičiamas bendru partnerių susitarimu, pasirašant Susitarimo pakeitimus.

5. Bet koks ginčas, kylantis iš Susitarimo ar su juo susijęs, turi būti sprendžiamas tarpusavio derybomis. Nepavykus ginčų išspręsti derybomis, jie sprendžiami Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka.

6. Susitarimas ir jo pakeitimai įsigalioja nuo paskutinio Partnerio pasirašymo dienos ir galioja iki Strategijos įgyvendinimo pabaigos.

7. Susitarimas sudaromas septyniais (7) egzemplioriais, turinčiais vienodą teisinę galią, – po vieną kiekvienam Partneriui arba vienu elektroniniu dokumentu, pasirašytu kvalifikuotu elektroniniu parašu.

Klaipėdos miesto
savivaldybės meras

(parašas)

Arvydas Vaitkus

(data)

Klaipėdos rajono
savivaldybės meras

(parašas)

Bronius Markauskas

(data)

Kretingos rajono
savivaldybės meras

(parašas)

Antanas Kalnius

(data)

Neringos savivaldybės
meras

(parašas)

Darius Jasaitis

(data)

Palangos miesto
savivaldybės meras

(parašas)

Šarūnas Vaitkus

(data)

Skuodo rajono
savivaldybės meras

(parašas)

Stasys Gutautas

(data)

Šilutės rajono
savivaldybės meras

(parašas)

Vytautas Laurinavičius

(data)

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
PRIE SAVIVALDYBĖS TARYBOS SPRENDIMO PROJEKTO
DĖL 2023–2029 METŲ KLAIPĖDOS REGIONO FUNKCINĖS ZONOS STRATEGIJOS
PATVIRTINIMO

1. Parengto projekto tikslai ir uždaviniai.

Sprendimo tikslas - patvirtinti 2023-2029 metų Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategiją ir įgalioti Savivaldybės merą pasirašyti Susitarimą dėl 2023-2029 metų Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategijos įgyvendinimo.

Klaipėdos regiono funkcinė zona apima visą Klaipėdos regiono teritoriją. 2023-2029 metų Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategiją (toliau – FZ strategija) parengė ir kartu įgyvendins visos septynios Klaipėdos regiono savivaldybės: Klaipėdos miesto savivaldybė, Klaipėdos rajono savivaldybė, Kretingos rajono savivaldybė, Neringos savivaldybė, Palangos miesto savivaldybė, Skuodo rajono savivaldybė ir Šilutės rajono savivaldybė.

Funkcinė zona, kaip numato LR Regioninės plėtros įstatymas, yra dviejų ar daugiau savivaldybių tarybų bendru sutarimu formuojama Lietuvos Respublikos administracinių vienetų ribų nesaistoma vientisa teritorija, pasižyminti esamais ar kuriamais ekonominiais ir (arba) socialiniais ryšiais, skirta viešosioms paslaugoms bendrai teikti ir (arba) esamos ir (ar) būsimos viešosios infrastruktūros objektams bendrai steigti ir (ar) naudoti).

Funkcinių zonų strategijų veiksmai turi prisidėti prie efektyvesnio dviejų ar daugiau Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatyme nustatytų savivaldybių funkcijų vykdymo. FZ strategija prisidės prie šių savivaldybių funkcijų vykdymo:

- Keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas (LR Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 33 punktą).
- Sąlygų verslo ir turizmo plėtrai sudarymas ir šios veiklos skatinimas (LR Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 38 punktą).

2. Projekte aptartų klausimų teisinis reglamentavimas.

FZ strategija parengta ir bus įgyvendinama vadovaujantis Tvarios miesto plėtros strategijų ir funkcinių zonų strategijų rengimo ir įgyvendinimo stebėsenos tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2023 m. sausio 19 d. įsakymu Nr. 1V-30 „Dėl Tvarios miesto plėtros strategijų ir funkcinių zonų strategijų rengimo ir įgyvendinimo stebėsenos tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Šio aprašo 53 punktą numato, kad FZ strategija turi būti patvirtina visų ją planuojančių įgyvendinti savivaldybių tarybų:

„53. Gavus Vidaus reikalų ministerijos išvadą, kad funkcinės zonos strategija atitinka ESFIP 5.2 uždavinio ir Aprašo nuostatas, funkcinės zonos strategiją tvirtina visos ją planuojančios įgyvendinti savivaldybių tarybos ir atitinkamų savivaldybių merai yra įgaliojami pasirašyti Susitarimą.“.

3. Siūlomos naujos teisinio reglamentavimo nuostatos ir laukiami rezultatai.

FZ strategijos veiksmų visuma prisideda prie 2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programos (ESFIP) 5-ojo prioriteto „Piliečiams artimesnė Lietuva“ konkretaus uždavinio: 5.2. Skatinti integruotą ir įtraukią socialinę, ekonominę ir aplinkosaugos plėtrą vietos lygmeniu, puoselėti kultūrą, gamtos paveldą, darnų turizmą ir saugumą kitose nei miestų teritorijose įgyvendinimo.

FZ strategijos tikslas:

- Padidinti Klaipėdos regiono ekonominį konkurencingumą bei patrauklumą.

FZ strategijos uždaviniai:

- Plėtoti integruotą, gyventojų bei verslo poreikius atitinkančią, Klaipėdos regiono viešojo

transporto sistemą.

- Didinti Klaipėdos regiono savivaldybių investicinių potencialą.
- Stiprinti Klaipėdos regiono, kaip turistinės vietovės, patrauklumą bei skatinti atvykstantąjį turizmą.

FZ strategijos tikslo ir rezultatų pasiekimui yra suplanuoti tiek investiciniai, tiek neinvesticiniai veiksmai. Klaipėdos miesto savivaldybė investicinių veiksmų neįgyvendina. Su kiekvienu investiciniu veiksmu turi būti susijęs bent vienas neinvesticinis veiksmas.

Prie FZ strategijos 1 uždavinio „Plėtoti integruotą, gyventojų bei verslo poreikius atitinkančią, regioninę viešojo transporto sistemą“ yra suplanuoti šie veiksmai:

- Sąlygų sudarymas integruotos viešojo transporto sistemos diegimui Klaipėdos regione (neinvesticinis veiksmas) (įgyvendinime dalyvauja visos Klaipėdos regiono savivaldybės). 2024 m. balandžio mėn. buvo parengta Klaipėdos regiono integruoto viešojo transporto sistemos koncepcija (pridedama), skirta Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategijos parengimui bei konsultacijoms dėl integruoto viešojo transporto Klaipėdos regione koncepcijos formavimui. Šiam veiksmui įgyvendinti bus parengta ir teikiama dalyvaujančių savivaldybių taryboms pritarti sutartis, kurioje VŠĮ Klaipėdos keleivinis transportas bus pavesta vykdyti Klaipėdos regiono savivaldybių keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimo funkciją. Šioje sutartyje bus įvardinti Klaipėdos regiono savivaldybių įsipareigojimai dėl paslaugų įkainių, teikimo sąlygų, rizikų prisiėmimo.

Prie FZ 2 uždavinio įgyvendinimo Klaipėdos miesto savivaldybė neprisideda.

FZ strategijos 3 uždaviniui „Stiprinti Klaipėdos regiono, kaip turistinės vietovės, patrauklumą bei skatinti atvykstantąjį turizmą“ yra suplanuoti šie veiksmai:

- Sąlygų sudarymas bendram veikimui siekiant didinti Klaipėdos regiono turistinį patrauklumą (neinvesticinis veiksmas) (įgyvendina visos Klaipėdos regiono savivaldybės)
- Sąlygų sudarymas bendram veikimui dėl pakrančių turizmo infrastruktūros panaudojimo jūrinio buriavimo gebėjimų didinimui (neinvesticinis veiksmas) (įgyvendina Palangos miesto savivaldybė, Klaipėdos miesto savivaldybė, Klaipėdos rajono savivaldybė)
- Klaipėdos regiono turistinio patrauklumo didinimas (įgyvendinime dalyvauja visos Klaipėdos regiono savivaldybės)

Detali informacija apie veiksmų finansines vertes, šaltinius, įgyvendinimo laikotarpį bei siekiamus rodiklius yra pateikta FZ strategijos įgyvendinimo veiksmų plane.

Strategijos įgyvendinimui yra parengtas Susitarimo dėl 2023-2029 metų Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategijos įgyvendinimo projektas, kuriame įvardinti kiekvienos savivaldybės įsipareigojimai, FZ strategijos ir Susitarimo pakeitimo tvarka bei kiti susiję klausimai.

4. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas.

Priėmus tarybos sprendimą, bus sudarytos sąlygos įgyvendinti FZ strategiją bei pritraukti ES fondų Klaipėdos regiono plėtros projektų (Klaipėdos miesto savivaldybei netaikoma) įgyvendinimui. Neigiamas poveikis nenumatomas.

5. Projektui įgyvendinti reikalingas kitų teisės aktų keitimas, naujų teisės aktų priėmimas.

Regiono savivaldybių taryboms priėmus sprendimus dėl FZ strategijos patvirtinimo, Klaipėdos regiono plėtros tarybai bus teikiami pasiūlymai dėl FZ strategijoje suplanuotų veiksmų įtraukimo į 2022-2030 m. Klaipėdos regiono plėtros planą.

6. Biudžeto lėšų poreikis projektui įgyvendinti, lėšų sutaupymo galimybės įgyvendinant projektą, finansavimo šaltiniai.

Klaipėdos miesto savivaldybė prie FZ įgyvendinimo lėšomis neprisideda ir ES lėšų negauna, dalyvauja tik žmogiškaisiais ištekliais, teikia reikalingą informaciją, atlieka organizacinius veiksmus.

Bendras FZ strategijos biudžetas sudaro 67,2 mln. Eur, iš kurių 57,1 mln. Eur sudaro ES fondų

lėšos. FZ strategijos veiksmo finansavimo intensyvumas – 85 proc.

7. Sprendimo projekto rengimo metu atlikti vertinimai ir išvados, konsultavimosi su visuomene metu gauti pasiūlymai ir jų motyvuotas vertinimas.

Atliktas FZ strategijos viešinimas bei konsultavimasis su visuomenei:

- 2024 m. balandžio 17 d. FZ strategijos projektas pristatytas Klaipėdos regiono plėtros tarybos kolegijai.
- 2024 m. balandžio 29 d. FZ strategijos projektas pristatytas Klaipėdos regiono plėtros tarybos kolegijos partnerių grupei.
- 2024 m. balandžio 30 d. FZ strategijos projektas paskelbtas asociacijos „Klaipėdos regionas“ ir Klaipėdos regiono plėtros tarybos internetinėse svetainėse.

8. Kiti sprendimui priimti reikalingi pagrindimai, skaičiavimai ir paaiškinimai.

Papildomo pagrindimo nėra.

PRIDEDAMA. Klaipėdos regiono integruoto viešojo transporto sistemos koncepcija, 44 lapai.

Vyriausioji patarėja, atliekanti
Projektų skyriaus vedėjo funkcijas
(Skyriaus vedėjas)

Sandra Tamašauskienė
(Vardas ir pavardė)

**KLAIPEDA
REGION**

association



**Mobility
Consultants**

MC Mobility Consultants GmbH

Mariahilfer Straße 196/Top 18
A-1150 Wien
office@vienna-mc.com
www.vienna-mc.com

A black and white photograph of a bus at a stop, with a large red semi-transparent overlay on the right side. The bus has a license plate 'EV3931' and a 'No Smoking' sign. The background shows a street with trees and a utility pole.

**KLAIPĖDOS REGIONO INTEGRUOTO VIEŠOJO
TRANSPORTO SISTEMOS KONCEPCIJA**

Data: 2024-04-23

SANTRUMPOS

ES	<i>Europos Sąjunga</i>
FZ	<i>Funkcinė zona</i>
IVTS	<i>Integruota viešojo transporto sistema</i>
KR	<i>Klaipėdos regionas</i>
KRS	<i>Klaipėdos regiono savivaldybės: Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono, Kretingos rajono, Neringos, Palangos miesto, Skuodo rajono, Šilutės rajono savivaldybės</i>
LR	<i>Lietuvos Respublika</i>
VT	<i>Viešasis transportas</i>
VTS	<i>Viešojo transporto sistema</i>
Regioninė pažangos priemonė	<i>Regioninė pažangos priemonė 01-004-07-01-01 (RE) „Paskatinti regionų, funkcinų zonų, savivaldybių ir miestų ekonominį augimą pasitelkiant jų turimus išteklius“</i>
Sutartis	<i>2023 m. lapkričio 28 d. sutartis Nr. S23-6/P23011 „Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos koncepcijos parengimo paslauga“ tarp Uzsakovo ir Tiekėjo</i>
Tiekėjas	<i>MC Mobility Consultants GmbH</i>
Užsakovas	<i>Asociacija „Klaipėdos regionas“</i>
Koncepcija	<i>Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos koncepcija</i>
Projektas	<i>Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos koncepcijos rengimo paslauga</i>

Turinys

Santrumpos.....	2
Paveikslų sąrašas.....	4
Lentelių sąrašas.....	4
1. Įvadas.....	6
1.1. Projekto rengimo poreikis.....	6
1.2. Projekto įgyvendinimo metodologija.....	7
2. Regiono plėtros susisiekimo problemos, jų priežastys bei galimi sprendimo būdai stiprinant VT.....	8
2.1. VT organizavimo gerosios užsienio praktikos analizė.....	8
2.2. Klaipėdos regiono susisiekimo esamos būklės analizė.....	10
2.2.1. Klaipėdos regiono viešojo transporto rodiklių apžvalga.....	11
2.2.2. Klaipėdos regiono viešojo transporto esamos būklės analizė pagal savivaldybes.....	13
2.2.3. Viešojo transporto esamos būklės Klaipėdos regiono savivaldybėse apibendrinimas.....	17
2.3. Siekiamas pokytis.....	18
2.3.1. Tikslinės grupės.....	18
2.4. Viešojo transporto regione problemų detalizavimas.....	21
2.5. Integruoto VT sistemos sprendimai ir apimtis.....	23
2.5.1. VT integracijai reikalingi organizaciniai ir techniniai sprendimai.....	25
2.5.2. Regioninės plėtros finansavimo priemonės apimtį atitinkančios integravimo veiklos.....	26
2.6. Regioninės VT plėtros teisinio reguliavimo prielaidos.....	27
2.6.1. Regioninio VT atitiktis keliamiems nacionaliniams strateginiams tikslams ir norminiams reikalavimams.....	27
2.6.2. Regioninio VT atitiktis nacionalinių teisės aktų nuostatomis.....	28
2.6.3. Regiono savivaldybių bendradarbiavimo teisinis pagrindas.....	29
3. Klaipėdos regiono IVTS įgyvendinimo strategija ir veiksmų planas.....	30
3.1. Siūloma Klaipėdos regiono integruotos sistemos diegimo koncepcija.....	30
3.1.1. Pasirengimo etapas.....	31
3.1.2. VT integracijos įgyvendinimas.....	32

3.1.3.	VT integracijos nuolatinis tobulinimas.....	34
3.2.	Veiksmų planas diegiant integruotą VT sistemą Klaipėdos regione	35
4.	Įgyvendinimui reikalingi finansiniai ištekliai.....	36
4.1.	Reikalingos pradinės investicijos.....	36
4.1.1.	Investicijų poreikis kiekvienai Klaipėdos regiono savivaldybei	37
4.2.	VT integracijos sistemos eksploatacinės išlaidos ir jų skaičiavimo metodika	40
4.3.	VT integracijos sistemos įgyvendinimo atsiperkamumo skaičiavimai	41
4.3.1.	Finansinė nauda.....	41
4.3.2.	Ekonominė nauda	42
4.3.3.	Finansinės ir ekonominės naudų atsiperkamumo skaičiavimų apibendrinimas	42
5.	Išvados.....	44

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1 pav.	Projekto įgyvendinimo schema	7
2 pav.	Klaipėdos regiono susisiekimo schema	11
3 pav.	Klaipėdos regiono integruotos VT sistemos diegimo etapai	31
4 pav.	IVTS organizavimo ir atsakomybių schema.....	33
5 pav.	Integruoto VT sistemos įgyvendinimo etapiškumas.....	44

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 Lentelė.	Klaipėdos regiono socio-ekonominiai ir viešojo transporto rodikliai pagal savivaldybes	11
2 Lentelė.	Tikslinės grupės ir patiriami iššūkiai.....	18
3 Lentelė.	Tikslinės grupės, jų poreikiai ir jų pokytis 5 metų perspektyvoje	20
4 Lentelė.	Siūlomų sprendinių atitiktis horizontaliesiems principams	21
5 Lentelė.	Viešojo transporto problemų detalizavimas regione	22
6 Lentelė.	Klaipėdos regiono viešojo transporto aptarnavimo problemos ir jų galimas ilgalaikis poveikis	22
7 Lentelė.	Viešojo transporto integracijos veiksniai	24
8 Lentelė.	Viešojo transporto integracijos sprendiniai ir jų komponentai.....	25

9 Lentelė. Nacionaliniuose strateginio planavimo dokumentuose bei normose VT paslaugai keliami reikalavimai	27
10 Lentelė. Nacionaliniuose teisės aktuose VT paslaugai keliami reikalavimai	29
11 Lentelė. VT integracijos organizaciniai komponentai.....	32
12 Lentelė. VT integracijos informacinių technologijų komponentai	33
13 Lentelė. VT integracijos techniniai komponentai	34
14 Lentelė. VT integracijos tobulinimo galimybės.....	34
15 Lentelė. Veismų planas diegiant integruotą VT sistemą Klaipėdos regione	35
16 Lentelė. Reikalingos investicijos Klaipėdos regiono savivaldybių VT integracijos bendroms veikloms	37
17 Lentelė. Kiekvienai savivaldybei tenkanti bendrų investicijų dalis	37
18 Lentelė. Techninių priemonių detalizavimas ir jų įkainiai	37
19 Lentelė. Investicijų poreikis Klaipėdos rajono savivaldybei	38
20 Lentelė. Investicijų poreikis Kretingos rajono savivaldybei	38
21 Lentelė. Investicijų poreikis Neringos savivaldybei.....	38
22 Lentelė. Investicijų poreikis Palangos miesto savivaldybei.....	38
23 Lentelė. Investicijų poreikis Skuodo rajono savivaldybei	39
24 Lentelė. Investicijų poreikis Šilutės rajono savivaldybei	39
25 Lentelė. Bendros pradinės investicijos VT integracijos įgyvendinimui.....	39
26 Lentelė. VT integracijos sistemos eksploatacinių išlaidų detalizavimas ir preliminarūs įverčiai	40
27 Lentelė. Kasmetinių išmokų vežėjams kiekvienai Klaipėdos regiono savivaldybei poreikiai.....	41
28 Lentelė. Kasmetinių administracinių sąnaudų mokamų koordinatoriui poreikiai	41
29 Lentelė. Integruoto VT sistemos įgyvendinimo finansinis atsiperkamumas, Eur.....	43

1. ĮVADAS

Remiantis 2023 m. lapkričio 28 d. sutartimi Nr. S23-6/P23011 (toliau – Sutartis), verslo bei inžinerinių konsultacijų įmonė MC Mobility Consultants GmbH (Austrija/Lietuva) atliko Klaipėdos regiono integruotos viešojo transporto sistemos koncepcijos (toliau – Koncepcija) rengimo paslaugą, kurios užsakovas - asociacija „Klaipėdos regionas“ (toliau – Užsakovas).

Klaipėdos regiono integruoto viešojo transporto sistemos koncepcijos rengimo paslauga (toliau – Projektas) skirta surinkti viešąjį transportą apibūdinančius duomenis Klaipėdos regiono savivaldybėse rengiant Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategiją bei suteikti konsultacijas dėl integruoto viešojo transporto Klaipėdos regione koncepcijos formavimo.

Projekto vykdymas buvo suderintas su LR vidaus reikalų ministro įsakymu patvirtintų regioninės pažangos priemonių 01-004-07-01-01 (RE) „Paskatinti regionų, funkcinį zonų, savivaldybių ir miestų ekonominį augimą pasitelkiant jų turimus išteklius“ ir 01-004-07-02-01 (RE) „Pagerinti viešųjų paslaugų prieinamumą, darbo vietų pasiekiamumą ir tam reikalingų išteklių naudojimo efektyvumą“ nuostatomis bei susijusiais dokumentais. Projektas apėmė 7 Klaipėdos regiono savivaldybes: Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono, Kretingos rajono, Neringos, Palangos miesto, Skuodo rajono bei Šilutės rajono.

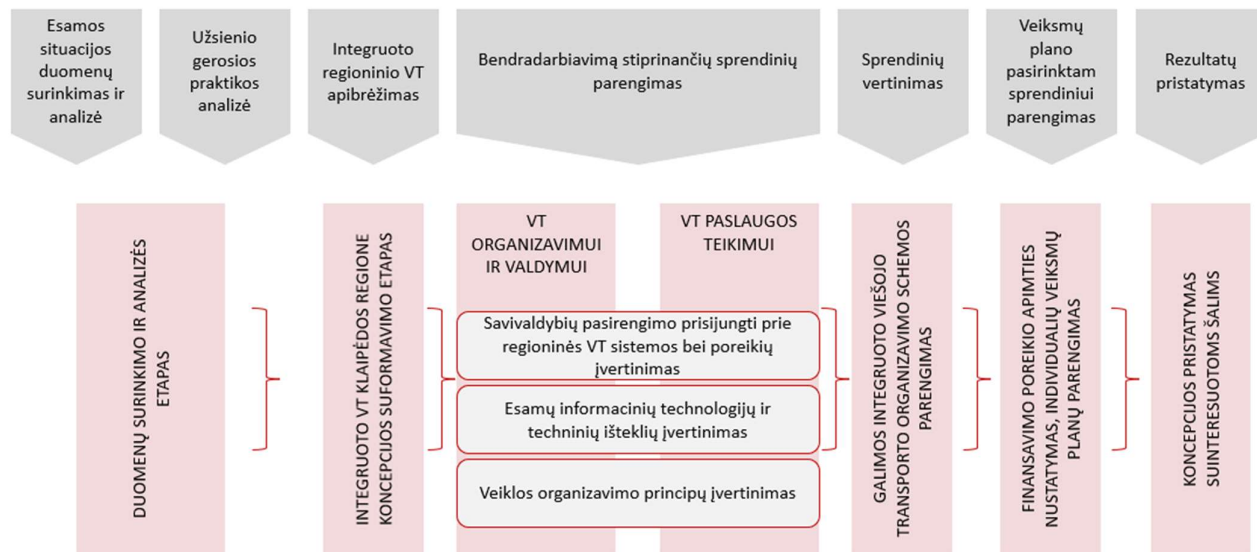
1.1. Projekto rengimo poreikis

2011 m. kovo 28 d. Europos Komisija įtvirtino ES politiką dėl tvaraus judumo, priimdama transporto Baltąją knygą - pagrindinį ES transporto politikos dokumentą. Baltosios knygos vizijoje akcentuojama, kad susisiekimo sistema turi būti ne tik tvari, bet ir konkurencinga. ES transporto politikos kryptys buvo įtrauktos ir į Lietuvos strateginio planavimo dokumentus. Nacionaliniame pažangos plane 2021-2030 m., patvirtintame LR Vyriausybės 2020 m. rugsėjo 9 d. nutarimu Nr. 998 „Dėl 2021-2030 metų Nacionalinio pažangos plano patvirtinimo“ (galiojanti redakcija nuo 2021-10-09), numatyti uždaviniai skirti gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį bei išorinį junglumą, užtikrinti gerą aplinkos kokybę, gamtos išteklių naudojimo darną, saugoti biologinę įvairovę, mažinti klimato kaitos poveikį ir didinti atsparumą jos poveikiui.

2022 m. LR vyriausybei patvirtinus regionų plėtros programą, skirtą sumažinti atotrūkius tarp regionų, savivaldybėms atsivėrė galimybės pasinaudoti finansiniais instrumentais integruoti viešąjį transportą regionuose. Remiantis regioninės pažangos priemonėmis 01-004-07-01-01 (RE) „Paskatinti regionų, funkcinį zonų, savivaldybių ir miestų ekonominį augimą pasitelkiant jų turimus išteklius“ ir 01-004-07-02-01 (RE) „Pagerinti viešųjų paslaugų prieinamumą, darbo vietų pasiekiamumą ir tam reikalingų išteklių naudojimo efektyvumą“ Klaipėdos regiono savivaldybės planuoja teikti projekto įgyvendinimo planą (-us) gauti finansavimą integruoto viešojo transporto Klaipėdos regione sprendimams įgyvendinti.

1.2. Projekto įgyvendinimo metodologija

Projekto tikslas - parengti integruotos Klaipėdos regiono viešojo transporto sistemos koncepciją, kuri numatytų sąlygas efektyviai organizuoti viešąjį transportą, ir pagerinti keleivių patirtį, taip prisidedant prie regiono judumo ir aplinkos kokybės gerinimo.



1 pav. Projekto įgyvendinimo schema

Šaltinis: Sudaryta Tiekėjo

Tikslui pasiekti suformuluoti sekantys uždaviniai:

1. Surinkti duomenis apibūdinančius viešojo transporto veiklą kiekvienoje Klaipėdos regiono savivaldybėje bei įvertinti esamą viešojo transporto infrastruktūros ir teikiamų paslaugų situaciją, viešojo transporto sistemos aptarnavimo lygį ir jos apimtį.
2. Pateikti užsienio gerosios praktikos pavyzdžių organizuojant viešąjį transportą regionuose.
3. Apibrėžti integruoto viešojo transporto regione koncepciją, kurioje siekiama sukurti vientisą ir efektyvią viešojo transporto sistemą, apimančią skirtingas miestų ir savivaldybių teritorijas.
4. Pasiūlyti bei detalizuoti sprendimus stiprinančius savivaldybių bendradarbiavimą užtikrinant viešojo transporto paslaugas Klaipėdos regione.
5. Įvardinti ir apibūdinti regioninės pažangos priemonių finansavimo apimtį atitinkančias veiklas integruoto viešojo transporto paslaugos įgyvendinimui.
6. Įvertinti siūlomų sprendinių įgyvendinimui reikalingus finansinius išteklius, apibūdinti galimų investicijų atsiperkamumą.
7. Parengti veiksmų planą reikalingą integruoto viešojo transporto koncepcijos įgyvendinimo pasiruošiamajam etapui.
8. Suderinus su Užsakovu pristatyti projekto rezultatus Klaipėdos regiono savivaldybėms.

2. REGIONO PLĖTROS SUSISIEKIMO PROBLEMOS, JŲ PRIEŽASTYS BEI GALIMI SPRENDIMO BŪDAI STIPRINANT VT

Vienas iš 2021-2030 m. Nacionaliniame pažangos plane išskiriamų tikslų – tvariai ir subalansuotai vystyti Lietuvos teritoriją ir mažinti regioninę atskirtį. Regionų plėtros programoje pateiktoje problemų analizėje išskiriamos šios Klaipėdos regiono problemos¹:

1. urbanistinės aglomeracijos peržengia savivaldybės teritorijos ribas, atokiau nuo regiono centro, kur gyventojų koncentracija ir teritorijų pasiekiamumas mažėja (pvz., nuo Vilniaus, Kauno, Klaipėdos regionų centro nutolusiose teritorijose viešojo transporto intensyvumas apie tris kartus mažesnis, negu centrinėse šių regionų dalyse), socialinė atskirtis didėja, tampa sunkiau užtikrinti paslaugų prieinamumą;
2. tarp regiono savivaldybių skiriasi viešojo transporto intensyvumas.

Nacionaliniame pažangos plane pastebima², kad „tik 77 proc. gyventojų pasiekiamas nuolatinėms kelionėms į darbą tinkamas viešasis transportas. Tai turi neigiamą poveikį ir daliai gyventojų, ypač priklausančių pažeidžiamoms jų grupėms, kurie negali įsidarbinti, ir miestuose daliai darbdavių, kuriems nepasiekiamą esama ir potencialiai tinkama regioninė darbo rinka”.

Viešojo transporto plėtra yra tiesioginis atsakas į šias problemas, tačiau svarbu pastebėti, kad jos plėtrą riboja veiksniai, tokie kaip netolygus gyventojų tankis savivaldybėse³, senėjimas⁴, nepakankama viešojo transporto paslaugų kokybė⁵. Vienas iš iššūkių sprendimo būdų yra stiprinti savivaldybių bendradarbiavimą užtikrinant viešojo transporto paslaugas². Vienas iš būdų spręsti šiuos iššūkius yra stiprinti savivaldybių bendradarbiavimą, siekiant užtikrinti viešojo transporto paslaugas. Bendradarbiavimas galėtų padėti optimaliai organizuoti viešąsias paslaugas ir išnaudoti kiekvienos vietovės ekonominį vystymosi potencialą, siekiant visapusiškai mažinti regiono plėtros ir užimtumo skirtumus. Glaudesnė viešojo transporto paslaugų integracija regiono savivaldybėse prisidėtų prie efektyvesnio paslaugų teikimo ir ilgalaikėje perspektyvoje prie efektyvesnio išteklių naudojimo, neplečiant esamos sistemos.

2.1. VT organizavimo gerosios užsienio praktikos analizė

Vakarų Midlando grafystės ekonominio potencialo gerinimas per integruotą viešąjį transportą | Kurdami

¹ 2022–2030 m. Regionų plėtros programa

² 2021–2030 metų nacionalinis pažangos planas. https://www.lvzs.lt/images/Programa/l_dalis.pdf

³ Oficialiosios statistikos portalo leidinys Lietuvos gyventojai (2022 m. leidimas) Gyventojų skaičius ir sudėtis. <https://osp.stat.gov.lt/lietuvas-gyventojai-2022/salies-gyventojai/gyventoju-skaicius-ir-sudetis>

⁴ Oficialiosios statistikos portalo leidinys Lietuvos gyventojai (2022 m. leidimas) Gyventojų senėjimas. <https://osp.stat.gov.lt/lietuvas-gyventojai-2022/salies-gyventojai/gyventoju-senejimas>

⁵ Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija Pasirengimas regioninio lygmens viešojo transporto paslaugų organizavimo sistemos sukūrimui. https://2014.esinvesticijos.lt/uploads/main/esproducts/docs/113853_349883a5ca7e3bd810ada9a68dec677b.pdf

integruotą ir subalansuotą viešojo transporto susisiekimo tinklą Vakarų Midlando grafystėje (West Midlands, Didžioji Britanija)⁶ buvo siekiama gerinti vietinių gyventojų mobilumo galimybes, sukurti subalansuotą, mažiau teršiantį susisiekimo sistemą bei skatinti socialinius ir ekonominius tikslus - darbo vietų skaičiaus didinimą, kvalifikuotų specialistų pritraukimo į darbo rinką didinimą, investicijų pritraukimą į regioną ir gyvenimo kokybės gerinimą. Pagrindiniai žingsniai, įgyvendinant projektą, buvo:

- integruotos viešojo transporto sistemos planavimas ir diegimas,
- viešojo transporto planavimo su teritorijų planavimu integravimas,
- atskirų juostų viešajam transportui atskyrimas,
- persėdimų vietų nustatymas ir viešojo transporto infrastruktūros stiprinimas,
- elektroninio bilieto įdiegimas.

Įgyvendinus projektą, viešojo transporto keleivių skaičius 15 metų laikotarpyje išaugo 24 proc., nuo 348 iki 454 milijonų keleivių per metus, ir padėjo sumažinti regiono CO₂ emisijas 2,72 mln. tonų per metus.

Liublianos miesto regiono viešojo transporto integracija | Liublianos miesto regionas (*angl.* Liubliana urban region, Slovėnija)⁷ integruotą transporto plėtros strategiją regiono lygmeniu patvirtino 2018 m. Strategija grindžiama realiais regiono poreikiais, atsižvelgiant į konkrečius ir unikalius regiono gyventojų mobilumo poreikius užtikrinant aukštą gyvenimo kokybę. Pagrindinis dėmesys skirtas asmeninių automobilių naudojimui mažinimui, viešojo transporto skatinimui, taip pat taršos ir triukšmo mažinimui. Pagrindiniai sprendiniai, įgyvendinant aukštos kokybės viešojo transporto projektą Liublianos regione, apėmė:

- pagrindinių ir papildomų maršrutų bendrame tinkle įvedimą;
- greitųjų maršrutų diegimą tinkle (transporto dažnis kas 5 minutes piko metu);
- transportinių centrų diegimą, kurie veikia kaip greitųjų jungčių persėdimo taškai;
- „Statyk ir važiuok“ (*angl.* Park&Ride) centrų diegimą Liublianos priemiesčiuose;
- susisiekimo traukiniais gerinimą, įskaitant traukinių tvarkaraščio suderinimą su miesto transporto tvarkaraščiais, užtikrinant 15 minučių aptarnavimo dažnį piko metu ir 30 minučių kitu metu.
- vieningo regioninio viešojo transporto bilieto įvedimą.

Įgyvendinus viešojo transporto integracijos projektą Liublianos miesto regione, kuris užima 2 555 km², labiausiai nutolusios teritorijos tapo pasiekiamos viešuoju transportu per ilgiausiai 60 minučių, o pats miestas su priemiesčiais - per 30 min. Rezultate, regioninis viešasis transportas tapo gerokai konkurencingesnis privataus automobilio atžvilgiu.

Hamburgo regiono viešojo transporto bendro koordinatoriaus steigimas | Hamburgo transporto regioną sudaro 7 savivaldybės ir miestas. Viso Hamburgo regionas užima 8 616 km² plotą, kurį aptarnauja 29 vežėjai. Įsteigtas

⁶ Levelling Up Growth Prospectus. West Midlands combined Authority. <https://www.wmca.org.uk/documents/levelling-up/west-midlands-levelling-up-prospectus/west-midlands-levelling-up-growth-prospectus/a-plan-to-level-up/>

⁷ Integrated Transport Strategy – a new and innovative strategic document for the LUR. Regional development agency of Liubliana urban region. <https://rralur.si/en/news/integrated-transport-strategy-a-new-and-innovative-strategic-document-for-the-lur/>

bendras regione veikiantis viešojo transporto koordinatorius yra atsakingas už viešojo transporto koordinavimą, maršrutų tinklo planavimą, keleivių srautų tyrimus, viešojo transporto bilietų tarifų nustatymą, kokybės reikalavimų viešajam transportui nustatymą ir rinkos tyrimus visame regione. Iki 1996 m. vežėjų surinktos pajamos už bilietus buvo skirstomos pagal aptarnaujamo maršruto ilgį, nuo 1997 m. – pagal keleivių skaičių maršrute. Šis skaičiavimo metodo pakeitimas turėjo įtakos vežėjų darbo efektyvumui, paslaugų kokybės gerinimui bei sumažino nepelningų maršrutų skaičių. Vertinama, kad per pastaruosius 25 metus Hamburgo regione keleivių kelionių skaičius per metus padidėjo 30 proc., o viešojo transporto maršrutų ilgis padidėjo 44 proc. Pasiteisinus sėkmingam bendro koordinatoriaus steigimui Hamburgo regione, tas pats modelis buvo pradėtas taikyti ir kituose Vokietijos regionuose. Šiuo metu beveik visose Vokietijos regionuose tai tapo pagrindiniu viešojo transporto organizavimo būdu.

Regioninė viešojo transporto politika Švedijoje | Viešojo transporto naudojimas Švedijoje pastaruosius kelis dešimtmečius ženkliai išaugo. 2019 m. viešasis transportas sudarė 19,3 proc. visų kelionių Švedijoje (palyginimui 2000 m. siekė 15,8 proc.). Iš visų motorinių transporto priemonių vykdomų kelionių, viešojo transporto dalis padidėjo nuo 24 proc. 2010 m. iki 32 proc. 2019 m. Kaip viena iš sėkmės priežasčių nurodomas viešojo transporto reorganizavimas į regioninius vienetus aštuntajame dešimtmetyje bei atsakomybės už viešojo transporto organizavimą ir planavimą perkėlimas iš vietos savivaldybių būtent bendroms regioninėms viešojo transporto agentūromis. Kiekvienai Švedijoje regioninei viešojo transporto agentūrai priskirtos šios pagrindinės funkcijos:

- ilgalaiškės tvaraus judumo regione vizijos parengimas ir jos plano įgyvendinimas;
- kelionių poreikių regione identifikavimas;
- viešųjų pirkimų vykdymas ir sutarčių su transporto operatoriais įgyvendinimas;
- bilietų pardavimas ir platinimo organizavimas;
- klientų aptarnavimas, atsakant į regiono gyventojų užklausas ir skundus.

2.2. Klaipėdos regiono susisiekimo esamos būklės analizė

Klaipėdos regioną sudaro Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono, Palangos miesto, Neringos, Kretingos rajono, Skuodo rajono ir Šilutės rajono savivaldybės. Didžiausią pridėtinę vertę regiono ekonomikai sukuria transporto, apdirbamosios pramonės, turizmo bei prekybos sektoriai.

Pagrindinis Klaipėdos regiono privalumas – strategiškai patogi geografinė padėtis. Baltijos jūra, Kuršių marios ir Kuršių nerijos pusiasalis – unikalūs kraštovaizdžio elementai, išskiriantys Klaipėdos regioną iš kitų Lietuvos regionų bei padedantys pritraukti turistų srautus. Klaipėdos regionas yra patraukliausias iš visų šalies regionų atvykstantajam bei vietiniam turizmui vystyti ir yra svarbiausias šalies transporto mazgas jungiantis Vakarus ir Rytus. Regione vystomas jūrų ir vidaus vandenų, geležinkelių, kelių bei oro transportas.

Tarptautiniu mastu, Klaipėdos regionas ribojasi su Latvijos Respublika šiaurėje ir Rusijos Federacijos Kaliningrado (Karaliaučiaus) sritimi pietuose. Klaipėdos regiono schema pateikta 2 paveiksle.

Klaipėdos regionas

-  Autobusų stotis
-  Traukinių stotis
-  Eurovelo dviračių trasa
-  Tarptautinis jūrų uostas
-  Vietinės reikšmės jūrų uostas
-  Oro uostas
-  Atstumai nuo Klaipėdos regiono miestų iki regiono centro

Klaipėda - Gargždai	18 km
Klaipėda - Kretinga	23 km
Klaipėda - Šilutė	53 km
Klaipėda - Skuodas	75 km
Klaipėda - Nida	51 km
Klaipėda - Palanga	26 km



2 pav. Klaipėdos regiono susisiekimo schema

Šaltinis: <https://klaipedaregion.lt>, išversta Tiekėjo

2.2.1. Klaipėdos regiono viešojo transporto rodiklių apžvalga

Pagrindiniai Klaipėdos regiono savivaldybių socio-ekonominiai bei viešojo transporto paslaugų apibūdinantys rodikliai pateikti 1 lentelėje.

1 Lentelė. Klaipėdos regiono socio-ekonominiai ir viešojo transporto rodikliai pagal savivaldybes

Rodiklis	Klaipėdos m. sav.	Klaipėdos rajono sav.	Kretingos raj. sav.	Neringos raj. sav.	Palangos m. sav.	Šilutės raj. sav.	Skuodo raj. sav.
Socio-ekonominiai rodikliai							
Gyventojų sk., 2024 m.	172 031	74 518	39 697	5 358	19 521	41 326	16 743
Gyventojų tankumas**, 1 km ²	1755	56	40	39	247	25	18
Plotas**, km ²	98	1 323	989	139	79	1 683	911
Medianinis gyventojų amžius metų pradžioje**, 2023 m.	43,0	39,0	44,0	46,0	49,0	46,0	50,0
Užimtumo lygis, procentais**, 2022 m.	74,7	78,7	78,0	76,1	72,2	65,0	56,2
Viešojo transporto rodikliai***							

Rodiklis	Klaipėdos m. sav.	Klaipėdos rajono sav.	Kretingos raj. sav.	Neringos raj. sav.	Palangos m. sav.	Šilutės raj. sav.	Skuodo raj. sav.
VT planavimas ir organizavimas	VšĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“	Savivaldybės	Savivaldybė	Savivaldybė	Savivaldybė	Savivaldybė	Savivaldybė
Už VT organizavimą atsakingų etatų sk.	15	0,5	0,4	0,3	0,5	0,5	1
Maršrutų sk.	58	13	43	1	7	28	32
Rida, km	12 374 976,3	1 125 634	1 322 748,8	335 998	613 626,6	800 736	316 872,1
Kelionių sk.	35 127 298	459 102	1 025 469	n. d.****	275 176	291 178	186 679
Transporto priemonių sk.	215	28	26	5	14	35	22
Iš jų elektrinių tr. pr. sk.	/15	/0	/0	/0	/0	/0	/0
Vidutinis tr. pr. amžius	10,5*****	12	17,6	5	4	21,8	11,1
Vežėjų sk.	7	4	1	1	1	1	1
Vežėjo parinkimo būdas	Viešasis konkursas	Mišrus	Vidaus sandoris	Viešasis konkursas	Viešasis konkursas	Vidaus sandoris	Tiesioginė sutartis
Naudojamos informacinės sistemos							
Bilietai	Elektroniniai [mišrūs rajono maršrutuose]	Popieriniai [mišrūs miesto maršrutuose]	Popieriniai	Popieriniai	Popieriniai	Popieriniai	Popieriniai
Kitos ITS	PIKAS sistema, su posistemiais	PIKAS sistema, su posistemiais [Integruotuose maršrutuose]	Nenaudojamos	Nenaudojamos	Nenaudojamos	Nenaudojamos	Nenaudojamos
Finansiniai rodikliai							
Pajamos iš bilietų pardavimo, Eur/m.	8 058 083,99	789 000,00 *****	550 792,80	0	207 288,00	56 496,00	34 167,00
Išlaidos žmogiškiesiems ištekliams, Eur/mėn.	28 640,00	~850,00	704,84	660,00	600,00	837,00	1785,00
Išlaidos vežėjui, Eur/m.	16 098 244,30	672 304,00	1 476 086,40	0	486 144,00	1 050 600,00	827 853,00

Šaltiniai:

* Registrų centro duomenys (nuoroda per internetą:

https://www.registrucentras.lt/bylos/dokumentai/gr/20240101_Gyventoju_skaicius_savivaldybese.pdf.

** Oficialiosios statistikos portalas (nuoroda per internetą: <https://osp.stat.gov.lt/>)

*** Tiekėjo vykdytos apklausos duomenys.

**** Savivaldybė nepateikė duomenų.

***** 2021 m. duomenys. Klaipėdos keleivinis transportas. 2022-2024 metų strateginis veiklos planas.

***** Išlaidos KKT, kuriai deleguotos VT organizavimo funkcijos.

***** Pateikta Klaipėdos rajono savivaldybės ataskaitos vertinimo metu

2.2.2. Klaipėdos regiono viešojo transporto esamos būklės analizė pagal savivaldybes

Paslaugų teikimo metu, t. y. nuo 2023 m. gruodžio mėn. iki 2024 m. vasario mėn., buvo renkami duomenys analizuoti regione esančių savivaldybių viešojo transporto sistemas. Šie duomenys buvo gauti iš savivaldybių paskirtų atsakingų asmenų, kurie kiekvienas užpildė struktūruotas duomenų surinkimo lenteles. Jei nenurodyta kitaip, buvo naudoti naujaisi 2022 m. duomenys.

Klaipėdos miesto savivaldybė | Viešojo transporto esamos būklės analizė

Rodiklis	Rodiklio aprašymas
VT sistemos pagrindiniai rodikliai	Klaipėdos miesto savivaldybės teritoriją aptarnauja 58 VT maršrutai (2023 m.), iš kurių 35 aptarnauja miesto ir 24 priemiesčio teritorijas. Šiais maršrutais pervežta 35 127 298 keleivių per metus. Bendra metinė rida sudaro 12 374 976,28 km. Maršrutų skaičius kinta optimizuojant miesto ir integruojant naujus priemiestinius privežamuosius maršrutus.
VT maršrutų ir tvarkaraščių planavimas	Viešojo transporto organizavimą Klaipėdos miesto savivaldybė pavedė vykdyti VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“, kuri atlieka strateginį viešojo transporto planavimą, maršrutų planavimą, tvarkaraščių sudarymą ir tikrinimą, nagrinėja viešojo transporto infrastruktūros klausimus, analizuoja kelionių duomenis bei prognozuoja kelionių tendencijas.
Žmogiškieji ištekliai	VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ turi 15 darbuotojų, kurie dirba su viešojo transporto sistema. Personalą sudaro vadovai, strateginiai planuotojai, viešojo transporto planuotojas, tvarkaraščių sudarytojai, duomenų analitikai, keleivių užklausas aptarnaujantys specialistai, specialistai atsakingi už inovacijų diegimą, reklamos specialistai, buhalterė ir juristė.
VT bilieto sistema	Elektroninė bilietų sistema RIDANGO, integruota su kelto ir geležinkelio bilietais. Šios sistemos pagalba realiu laiku renkami duomenys apie VT sistemos veikimą, keleivių srautus ir atliekama vežėjų kontrolė.
Vežėjai ir jų transporto priemonių parkas	Klaipėdos miestą ir priemiesčius aptarnauja 7 vežėjai, turintys 215 autobusų, iš kurių 15 yra elektriniai. Vežėjai buvo atrinkti viešų konkursų būdu, kuriuose buvo nustatyti pagrindiniai reikalavimai transporto priemonėms: <ul style="list-style-type: none">• kasos aparatai priemiesčio maršrutams, kur pas vairuotoją įsigyjamo bilieto kaina priklauso nuo nuvažiuojamo atstumo;• elektroninė bilietų sistema su visais jos elementais (borto kompiuteris, skaitytuvai, GPS sekimas);• LED informacinės švieslentės;• kameros stebėjimui transporto priemonėse išorėje ir viduje.
Naudojama programinė įranga	VT maršrutų planavimui, tvarkaraščių sudarymui, vežėjų stebėjimui ir kontrolei bei informacijos pasidalijimui naudojamos programos – „Pikas“, „PikasWWW“, „PikasMobile“ ir „PikasGPS“.
VT bilietų lengvatos	Klaipėdos mieste taikomos papildomos lengvatos, kurios nėra numatytos LR Transporto kodekse: <ul style="list-style-type: none">• 9 mėnesių terminuotas pradinukų bilietas - 10 eurų.• 70+ metų senjorų metinis bilietas - 10 eurų.• Pensininkams iki 70 metų suteikiama 50 proc. nuolaida 180 ir 365 dienų galiojančiam bilietui darbo dienomis.

Klaipėdos rajono savivaldybė | Viešojo transporto esamos būklės analizė

Rodiklis	Rodiklio aprašymas
VT sistemos pagrindiniai rodikliai	Klaipėdos rajono savivaldybė jau pradėjo integruoti savo viešojo transporto sistemą su Klaipėdos miesto savivaldybės sistema. Iš 21 maršrutų, 7 jau veikia kaip bendra Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono sistemos dalis, likusius 13 maršrutų numatoma integruoti artimiausiu metu. Planuojama, kad pilnai integruota VT sistema pradės veikti nuo 2025 m. sausio mėn. Per metus Klaipėdos rajono savivaldybėje iš viso pervežama apie 614 102 keleivių, iš kurių maždaug 60% naudojasi integruotais maršrutais. Pastaruosius 3 metus maršrutų skaičius beveik nekito, o VT bendra nuvažiuota rida: 2021 m. - 801 258,37 km, 2020 m. - 860 765,67 km. 2022 m. - 1 125 633,98 km, iš kurių 34% aptarnaujama integruotais maršrutais.
VT maršrutų ir tvarkaraščių planavimas	Bendru Klaipėdos miesto ir rajono savivaldybių susitarimu VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ perduotas šių funkcijų administravimas: viešojo transporto planavimas, maršrutų trasų nustatymas, tvarkaraščių sudarymas ir tikrinimas, viešojo transporto infrastruktūros klausimų nagrinėjimas, kelionių duomenų analizė ir prognozė. Šios funkcijos skirtos tik integruotiems miesto ir rajono maršrutams. Likusių rajono maršrutų rajone planavimą bei tvarkaraščių sudarymą ir tikrinimą įgyvendina rajono savivaldybės Statybos ir kelių priežiūros skyriaus darbuotojai.
Žmogiškieji ištekliai	Neintegruotų maršrutų rajone planavimui ir organizavimui savivaldybėje skirta 0,5 etato, todėl nėra pakankamai resursų atlikti išsamesnės analizės dėl maršrutų poreikio, keleivių srautų ir tvarkaraščių atitikimo keleivių lūkesčiams.
VT bilieto sistema	Integruotuose su Klaipėdos miestu maršrutuose veikia RIDANGO elektroninė bilietų sistema, kuri yra susieta su keltų ir geležinkelio bilietų sistemomis. Ši elektroninė bilietų sistema renka realiuoju laiku duomenis apie viešojo transporto veiklą, keleivių srautus bei vykdoma vežėjo kontrolė. Likusiuose rajono maršrutuose naudojama elektroninė bilietų sistema ir popieriniai bilietai su galimybe bilietus įsigyti tiek internetu, tiek pas vairuotoją.
Vežėjai ir jų transporto priemonių parkas	Rajono maršrutus aptarnauja vežėjas su kuriuo sudarytas vidaus sandoris, o integruotiems su Klaipėdos miestu maršrutams parinkti 3 vežėjai viešo konkurso būdu. Reikalavimai transporto priemonėms aptarnaujančioms integruotus maršrutus ir rajono maršrutus - skirtingi. Iš viso rajono savivaldybę aptarnauja 28 autobusai, kurių vidutinis amžius - 12 metai. Šiuo metu yra pasirašytos sutartys su vežėjais, kurie iki sekančių metų pradžios perims maršrutų aptarnavimą, kurį anksčiau vykdė vežėjas pagal vidaus sandorį.
Naudojama programinė įranga	Maršrutams, kurie jau yra integruoti su Klaipėdos miestu, naudojamos programos „Pikas“, „PikasWWW“, „PikasMobile“ ir „PikasGPS“ viešojo transporto maršrutų planavimui, tvarkaraščių sudarymui, vežėjų stebėjimui ir kontrolei bei informacijos perdavimui. Kitiems maršrutams organizuoti šios programos nėra naudojamos.
VT bilietų lengvatos	Galioja LR Transporto kodekse numatytos lengvatos, papildomų nėra.

Kretingos rajono savivaldybė | Viešojo transporto esamos būklės analizė

Rodiklis	Rodiklio aprašymas
VT sistemos pagrindiniai rodikliai	Savivaldybės teritoriją aptarnauja 43 VT maršrutai, kuriais 2022 m. pervežta 1 025 469 keleivių, o bendra metinė rida - 1 322 748,79 km. Per pastaruosius 3 metus maršrutų skaičius nekito, o rida 2020 m. sudarė - 1 176 995,68 km, 2021 m. - 1 258 851,15 km.
VT maršrutų ir tvarkaraščių planavimas	VT maršrutus planuoja ir tvarkaraščius sudarinėja savivaldybės Vietinio ūkio ir turto valdymo skyrius. VT maršrutai ir tvarkaraščiai tvirtinami savivaldybės mero potvarkiu.
Žmogiškieji ištekliai	Savivaldybės administracijoje skirta tik 0,4 pilno etato ribotoms VT organizavimo ir planavimo funkcijoms atlikti. Resursai nėra pakankami pilnaverčiai patenkinti keleivių poreikius, VT stebėsenos vykdymui bei VT plėtrai užtikrinti.
VT bilieto sistema	Elektroninė bilietų sistema nėra įdiegta. Naudojami popieriniai bilietai, kurie įsigijami tiesiogiai pas vairuotoją.

Vežėjai ir jų transporto priemonių parkas	Savivaldybę aptarnauja vienas vežėjas, turintis 26 autobusus, kurių vidutinis amžius yra 17,6 metų. Su vežėju savivaldybė sudarius vidaus sandorį, kuriame numatyta, jog vežėjui priklausančiose transporto priemonėse privalo būti įrengti kasos aparatai bei įdiegta GPS sistema.
Naudojama programinė įranga	Nenaudojama
VT bilietų lengvatos	Viešojo transporto paslauga savivaldybėje yra nemokama

Neringos savivaldybė | Viešojo transporto esamos būklės analizė

Rodiklis	Rodiklio aprašymas
VT sistemos pagrindiniai rodikliai	Savivaldybės teritoriją aptarnauja vienas viešojo transporto maršrutas. Pervežamų keleivių skaičius nėra fiksuojamas. Bendra metinė nuvažiuota rida 2022 m. sudarė 335 998 km; 2020 m. - 56 939 km (pandemijos poveikis); 2021 m. - 568 606,66 km.
VT maršrutų ir tvarkaraščių planavimas	Strateginio planavimo, investicijų ir turizmo skyrius atsakingas už viešojo transporto maršrutų ir jų tvarkaraščių planavimą. Tvirtina savivaldybės administracijos direktorius.
Žmogiškieji ištekliai	VT organizavimo, analizės ir kontrolės veikloms skirta 0,3 etato darbo vieneto. Šie resursai pakankami tik esamos sistemos palaikymui. Resursai nėra pakankami pilnaverčiai patenkinti keleivių poreikius, VT stebėsenos vykdymui bei VT plėtrai užtikrinti.
VT bilieto sistema	Elektroninė bilietų sistema nėra įdiegta. Naudojami popieriniai bilietai, kurie įsigijami tiesiogiai pas vairuotoją, internetu, specialiose bilietų platinimo vietose.
Vežėjai ir jų transporto priemonių parkas	Aptarnauja vienas vežėjas, turintis 5 transporto priemones, kurių vidutinis amžius siekia 5 m. Vežėjas atrinktas viešo konkurso būdu. Pagrindiniai reikalavimai transporto priemonei - įrengtas kasos aparatas ir GPS sistema.
Naudojama programinė įranga	Nenaudojama
VT bilietų lengvatos	Galioja LR Transporto kodekse numatytos lengvatos; Papildomai galioja nuolaida Ukrainos piliečiams – 99%.

Palangos miesto savivaldybė | Viešojo transporto esamos būklės analizė

Rodiklis	Rodiklio aprašymas
VT sistemos pagrindiniai rodikliai	Aptarnauja 7 VT maršrutai, iš kurių 6 maršrutai veikia miesto teritorijoje ir 1 yra tarpmiestinis, jungiantis Palangą su Klaipėda. Šiais maršrutais per metus atliekama 275 176 kelionių. Bendra metinė rida siekia 613 626,64 km; 2021 m. - 568 606,66 km; 2020 m. - 651 607,14 km. Pastaruosius 3 metus maršrutų skaičius nekito.
VT maršrutų ir tvarkaraščių planavimas	VT maršrutų planavimą ir jų tvarkaraščių sudarymą vykdo Ūkio ir turto skyrius, tvirtina savivaldybės administracijos direktorius.
Žmogiškieji ištekliai	VT organizavimo, analizės ir kontrolės veikloms skirta 0,5 etato darbo vieneto. Šie resursai pakankami tik esamos sistemos palaikymui. Resursai nėra pakankami pilnaverčiai patenkinti keleivių poreikius, VT stebėsenos vykdymui bei VT plėtrai užtikrinti.
VT bilieto sistema	Elektroninė bilietų sistema nėra įdiegta. Naudojami popieriniai bilietai, kurie įsigijami tiesiogiai pas vairuotoją.
Vežėjai ir jų	Aptarnauja vienas vežėjas, turintis 14 transporto priemones, kurių vidutinis amžius siekia 4 m.

transporto priemonių parkas	Vežėjas atrinktas konkursu. Pagrindiniai reikalavimai transporto priemonei - įrengtas kasos aparatas ir GPS sistema.
Naudojama programinė įranga	Nenaudojama
VT bilietų lengvatos	Galioja LR Transporto kodekse numatytos lengvatos.

Šilutės rajono savivaldybė | Viešojo transporto esamos būklės analizė

Rodiklis	Rodiklio aprašymas
VT sistemos pagrindiniai rodikliai	Aptamauja 28 VT maršrutai, kuriuose per metus pervežama 291 178 keleivių. Bendra metinė rida 2022 m. sudarė 800 736 km; 2021 m. - 673 424 km; 2020 m. - 693 641 km. Pastaruosius trejus 3 maršrutų skaičius ženkliai nekito.
VT maršrutų ir tvarkaraščių planavimas	VT maršrutus ir jų tvarkaraščius planuoja sudaryta darbo grupė, tvirtina savivaldybės administracija.
Žmogiškieji ištekliai	VT organizavimo, analizės ir kontrolės veikloms skirta 0,5 etato darbo vieneto. Šie resursai pakankami tik esamos sistemos palaikymui. Resursai nėra pakankami pilnaverčiai patenkinti keleivių poreikius, VT stebėsenos vykdymui bei VT plėtrai užtikrinti.
VT bilieto sistema	Elektroninė bilietų sistema nėra įdiegta. Naudojami popieriniai bilietai, kurie įsigijami tiesiogiai pas vairuotoją, specialiose bilietų platinimo vietose.
Vežėjai ir jų transporto priemonių parkas	Aptamauja vienas vežėjas, turintis 35 transporto priemones, kurių vidutinis amžius siekia 21,8 m. Vežėjas atrinktas viešo konkurso būdu. Pagrindiniai reikalavimai transporto priemonei - įrengtas kasos aparatas ir GPS sistema. Naujai įsigijamoms transporto priemonėms keliami reikalavimai – įrengtas borto kompiuteris ir vaizdo kameros.
Naudojama programinė įranga	Nenaudojama
VT bilietų lengvatos	Viešojo transporto paslauga savivaldybėje yra nemokama

Skuodo rajono savivaldybė | Viešojo transporto esamos būklės analizė

Rodiklis	Rodiklio aprašymas
VT sistemos pagrindiniai rodikliai	Aptarnauja 32 VT maršrutai, kuriais per metus pervežama 186 679 keleivių. Bendra metinė rida - 316 872,1 km; 2021 m. - 257 917,4 km; 2020 m. - 258 311,6 km. Maršrutų skaičius per pastaruosius 3 metus nekito.
VT maršrutų ir tvarkaraščių planavimas	VT maršrutus planuoja ir tvarkaraščius sudaro Statybos, investicijų ir turto valdymo skyrius. Tvirtinama mero potvarkiu.
Žmogiškieji ištekliai	VT organizavimo, analizės ir kontrolės veikloms skirta 1,0 etato darbo vieneto. Šie resursai pakankami tik esamos sistemos palaikymui. Resursai nėra pakankami pilnaverčiai patenkinti keleivių poreikius, VT stebėsenos vykdymui bei VT plėtrai užtikrinti.
VT bilieto sistema	Elektroninė bilietų sistema nėra įdiegta. Naudojami popieriniai bilietai, kurie įsigijami tiesiogiai

	pas vairuotoją.
Vežėjai ir jų transporto priemonių parkas	Aptarnauja 1 vežėjas, turintis 22 autobusus (2023 m. pabaigoje - 25 autobusai), kurių vidutinis amžius yra 11,1 metai. Su vežėju sudaryta tiesioginė sutartis, kurioje nustatyti pagrindiniai reikalavimai transporto priemonėms – įrengtas kasos aparatas ir GPS sistema.
Naudojama programinė įranga	Nenaudojama
VT bilietų lengvatos	Viešojo transporto paslauga savivaldybėje yra nemokama

2.2.3. Viešojo transporto esamos būklės Klaipėdos regiono savivaldybėse apibendrinimas

2023 m. gruodžio mėn. - 2024 m. sausio mėn. atliktos Klaipėdos regiono savivaldybių apklausos, kurios tikslas buvo įvertinti VT veiklos rodiklius regione, rezultai rodo, jog regiono savivaldybėse VT administravimo lygis skirtingas. Daugumos Klaipėdos regiono savivaldybių VT sistemas administruoja priskirti savivaldybių administracijų skyriai. Šešiose savivaldybėse (išskyrus Klaipėdos miestą) viso bendrai skirta 3,2 etato VT organizavimui. Funkcijos apima tik VT maršrutų tvarkaraščių sudarymą, leidimų vežti keleivius išdavimą, kai kuriose papildomai keleivių užklausų aptarnavimą, taip pat tam tikrų finansinių duomenų rinkimą bei apdorojimą. Aukščiausios VT organizavimo kompetencijos koncentruotos VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“, kurios savininkė Klaipėdos miesto savivaldybė. Įstaigos vykdomos funkcijos susijusios su viešojo transporto organizavimu yra sekančios:

- visų keleivinio transporto rūšių darbo koordinavimas,
- VT sistemos organizavimas,
- maršrutų planavimas ir tvarkaraščių sudarymas,
- VT eismo informacinės sistemos stotelėse ir transporto priemonėse gerinimas ir valdymas,
- VT bilietų gamybos, platinimo ir kontrolės organizavimas,
- keleivių ir vežėjų kontrolė,
- viešųjų konkursų organizavimas,
- pajamų už parduotus bilietus, kompensacijų ir dotacijų kaupimas, nustatyta tvarka atsiskaitymas su vežėjais už atliktą darbą,
- duomenų bazės apie keleivių vežimą mieste kaupimas ir analizė,
- norminių aktų bei dokumentų rengimas,
- leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutais išdavimas,
- investicinių projektų rengimas ir administravimas,
- ekologiškai švarių technologijų diegimas viešajame transporte.

Esamoje situacijoje elektroninės bilietų sistemos veikia Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybėse. Šiose savivaldybėse įdiegta pažangi ir moderni elektroninio bilieto RIDANGO sistema, kuri palaiko galimybę atsiskaityti ir bekontaktėmis mokėjimo kortelėmis. Likusiose savivaldybės naudojami popieriniai VT bilietai, kuriuos galima įsigyti pas vairuotoją. Skaitmeninius VT bilietus galima įsigyti tik trijose regiono savivaldybėse -

Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono (tik tiems maršrutams, kurie integruoti su Klaipėdos miesto viešojo transporto sistema) bei Neringos (VT bilietus galima įsigyti internetu).

Nuo 2019 metų Klaipėdos mieste ir priemiesčiuose keleivių vežimą vykdo 7 vežėjai, kurie atitiko Klaipėdos miesto savivaldybės keliamus reikalavimus, laimėjo viešųjų pirkimų konkursus ir keleivius veža remiantis sutartimis sudarytomis su VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“.

Klaipėdos rajone vežėjai vykdančys keleivių vežimą integruotais su Klaipėdos miestu maršrutais veiklą vykdo pagal sutartis sudarytas viešojo pirkimo būdu, kitus maršrutus aptarnauja vežėja, kurie veikia sudarytų vidaus sandorių pagrindu.

Neringos ir Palangos miesto savivaldybės vežėjus renka viešųjų pirkimų būdu.

Kretingos, Šilutės ir Skuodo rajonų savivaldybės yra sudariusios vidaus sandorius su vežėjais ir tokiu būdu nesudaromos konkurencingos rinkos sąlygos.

2.3. Siekiamas pokytis

2.3.1. Tikslinės grupės

Klaipėdos regiono viešojo transporto integracijos tikslinės grupės ir jų iššūkiai apibendrinami 2 lentelėje.

2 Lentelė. Tikslinės grupės ir patiriami iššūkiai

Tikslinė grupė	Tikslinės grupės problemos	Poveikis tikslinei grupei	
		Teigiamas	Neigiamas
Tiesiogiai veikiamos sprendžiant problemą			
Regiono savivaldybių gyventojai	<p>Netolygus viešojo transporto paslaugų prieinamumas;</p> <p>Ribotas viešojo transporto informacijos prieinamumas, ypač specialiųjų poreikių turintiems asmenims;</p> <p>Netolygi viešojo transporto paslaugų kokybė.</p>	<p>Lengviau pasiekiamos darbo vietos;</p> <p>Lengviau pasiekiamos pirmo būtinumo paslaugos;</p> <p>Mažesnė gyventojų, kurie nesinaudoja individualiu transportu atskirtis.</p>	<p>Mažesnis pasitenkinimas gyvenimo kokybe;</p> <p>Socialinė atskirtis (Saif et al., 2019)⁸;</p> <p>Prarastas laikas, kuris sugaištamas naudojantis neefektyviai suplanuota viešojo transporto sistema (Olsson et al., 2021)⁹;</p> <p>Ribotos judumo galimybės pasiekti darbo vietas, reikiamas paslaugas (Olsson et al., 2021);</p> <p>Didesnės namų ūkio išlaidos transportui, pvz. būtinybė turėti automobilį;</p>

⁸ Saif, M. A., Zefreh, M. M., & Torok, A. (2019). Public Transport Accessibility: A Literature Review. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 47(1), 36–43. <https://doi.org/10.3311/PPTR.12072>

⁹ Olsson, L. E., Friman, M., & Lättman, K. (2021). Accessibility Barriers and Perceived Accessibility: Implications for Public Transport. *Urban Science* 2021, Vol. 5, Page 63, 5(3), 63. <https://doi.org/10.3390/URBANSCI5030063>

Tikslinė grupė	Tikslinės grupės problemos	Poveikis tikslinei grupei
		Nesuderintos lengvatos ir atskiri bilietai persėdant (Bocarejo S. & Oviedo H., 2012) ¹⁰ .
Regiono svečiai ir turistai	<p>Netolygus viešojo transporto paslaugų prieinamumas;</p> <p>Ribotas viešojo transporto informacijos prieinamumas, ypač specialiųjų poreikių turintiems asmenims;</p> <p>Netolygi viešojo transporto paslaugų kokybė.</p>	<p>Lengviau pasiekiami traukos objektai regione;</p> <p>Aiškiai pateikiama ir suprantama informacija apie regiono VT sistemą.</p> <p>Ribotas pageidaujamų turizmo objektų pasiekiamumas (Le-Klähn & Hall, 2015)¹¹;</p> <p>Ribotos galimybės rinktis darnius judumo būdus;</p> <p>Papildomos išlaidos transporto paslaugoms (Albalate & Bel, 2010)¹²;</p> <p>Sudėtingas kelionės planavimas, ypač specialiųjų poreikių turintiems asmenims (Le-Klähn et al., 2015)¹³.</p>
Regiono savivaldybių administracijos	<p>Riboti finansiniai ir žmogiškieji ištekliai viešojo transporto organizavimo paslaugai;</p> <p>Netaliepti įsipareigojimai klimato kaitos poveikio mažinimui, įskaitant nacionalinius įsipareigojimus numatytus LR alternatyviųjų degalų įstatyme.</p>	<p>Galimybė optimaliau panaudoti finansinius, techninius ir žmogiškuosius išteklius, sklandžiau įgyvendinti VT infrastruktūros projektus ir efektyviau teikti viešojo transporto paslaugas;</p> <p>VT paslaugų regiono teritorijoje standartizavimas, kuris užtikrintų sklandų judėjimą viešuoju transportu tarp skirtingų savivaldybių, pagerintų paslaugų kokybę ir sustiprintų viešojo transporto patrauklumą keleiviams.</p> <p>Kadangi kiekviena savivaldybė atlieka tą pačią funkciją užtikrinti viešojo transporto paslaugą, kiekviena savivaldybė turi skirti žmogiškuosius išteklius planavimui, pirkimų vykdymui, stebėsenai ir kitoms funkcijoms. Atsakomybės gali būti mažos apimties (pvz. tik dalis etato), todėl gali būti sudėtinga pritraukti kvalifikuotus specialistus, užtikrinti esamų specialistų kvalifikacijos kėlimą, efektyvų darbo atlikimą.</p> <p>Savivaldybėse įgyvendinamos politikos kryptys turi prisidėti prie nacionalinių tikslų siekimo. Vienas iš šių tikslų yra poveikio klimato kaitai mažinimas, ypač per darnų judumą, alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje. Svarbu pastebėti,</p>

¹⁰ Bocarejo S., J. P., & Oviedo H., D. R. (2012). Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments. *Journal of Transport Geography*, 24, 142–154. <https://doi.org/10.1016/J.JTRANGEO.2011.12.004>

¹¹ Le-Klähn, D. T., & Hall, C. M. (2015). Tourist use of public transport at destinations – a review. *Current Issues in Tourism*, 18(8), 785–803. <https://doi.org/10.1080/13683500.2014.948812>

¹² Albalate, D., & Bel, G. (2010). Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. *Tourism Management*, 31(3), 425–433. <https://doi.org/10.1016/J.TOURMAN.2009.04.011>

¹³ Le-Klähn, D. T., Roosen, J., Gerike, R., & Hall, C. M. (2015). Factors affecting tourists' public transport use and areas visited at destinations. *Tourism Geographies*, 17(5), 738–757. <https://doi.org/10.1080/14616688.2015.1084527>

Tikslinė grupė	Tikslinės grupės problemos	Poveikis tikslinei grupei
		kad darnaus judumo priemonės gali būti itin brangios įdiegti ir neprieinamos atskiroms savivaldybėms (plačiau Darnaus judumo ir inovacijų susisiekimo sektoriuje skatinamojo finansavimo poreikio išankstinis (ex-ante) vertinimas).
Netiesiogiai veikiamos sprendžiant problemą		
Regione viešojo transporto paslaugas teikiantys vežėjai	Kryptingos politikos trūkumas ir aiškumas dėl investicijų į transporto paslaugų žalinimą	Vidinių sandorių arba viešųjų pirkimų tvarka įsigyjamos keleivių pervežimo paslaugos. Šių paslaugų tiekėjai tiesiogiai veikiami keliamų reikalavimų bei viešojo transporto paslaugos organizavimo principų. Griežtėjantys kokybės ir/ar aplinkosaugos reikalavimai skatina tiekėjus atnaujinti transporto priemonių parką, tikslingai planuoti verslo plėtrą.

3 lentelėje apibendrinamas galimas tikslinių grupių poreikių pokytis penkerių metų perspektyvoje.

3 Lentelė. Tikslinės grupės, jų poreikiai ir jų pokytis 5 metų perspektyvoje

Tikslinė grupė	Tikslinės grupės poreikiai	Tikslinės grupės poreikių pokytis 5 metų perspektyvoje
Regiono savivaldybių gyventojai	Prieinamos (ekonomiškai, fiziškai, pagal specialiuosius poreikius) viešojo transporto paslaugos; Pakankamas viešojo transporto dažnis; Maršrutai užtikrinantys susisiekimą su svarbiausiais regiono centrais ir traukos taškais.	Kokybiškos viešojo transporto paslaugos poreikis nemažėja, ypač visuomenei senstant. Toliau vykstant viešųjų paslaugų pertvarkai ir centralizavimui, gali atsirasti dar didesnis poreikis gyventojams pasiekti būtinas aptarnavimo paslaugas pvz., sveikatos paslaugas.
Regiono svečiai ir turistai	Maršrutai užtikrinantys susisiekimą su svarbiausiais regiono centrais ir traukos taškais įvairiu dienos metu; Suderinti vietinio ir tarp miestinio susisiekimo tvarkaraščiai; Viešojo transporto sistemos informacijos aiškumas (maršrutai, bilietai, tvarkaraščiai).	Vidinio turizmo skatinimas ir palaikymas išlieka aktualus, Klaipėdos regionas ir dabar susilaukia daug lankytojų, susiduria su individualaus transporto srutų neigiamu poveikiu. Viešojo transporto patrauklumui nesikeičiant ar mažėjant, lankytojai, turintys tokią galimybę, pasirinks keliauti automobiliu, o kiti lankytojai gali pasirinkti kitas kelionės kryptis.
Regiono savivaldybių administracijos	Viešojo transporto paslaugos užtikrinimas turimais fiziniais ir finansiniais ištekliais; Viešojo transporto paslaugą koordinuojančių darbuotojų laiko efektyvus panaudojimas bei kompetencijų ugdymas; Informacija viešojo transporto paslaugų tiekėjų kokybei stebėti ir vertinti.	Specialistų trūkumas gali apsunkinti specialistų keitimą, papildomų specialistų pritraukimą, būtinų kompetencijų prieinamumą. Riboti ištekliai gali užtikrinti tik esamos paslaugos palaikymą, tačiau yra nepakankami pokyčiams suplanuoti ir įgyvendinti.
Regione viešojo transporto paslaugas teikiantys vežėjai	Aiškūs aptarnaujamų maršrutų paskirstymas; Aiškūs ir objektyviai pamatuojami veiklos	Nesikeičiant reikalavimams, vežėjai nemotyvuojami įgyvendinti pokyčius ir kelti paslaugų kokybę.

Tikslinė grupė	Tikslinės grupės poreikiai	Tikslinės grupės poreikių pokytis 5 metų perspektyvoje
	rodikliai.	Taip pat nesant aiškios, bendros politikos dėl poveikio aplinkai mažinimo, vežėjai nebus motyvuoti investuoti į brangesnes alternatyvius degalus varomas priemonės.

Klaipėdos regiono viešojo transporto integracija taip pat gali prisidėti prie horizontaliųjų principų įgyvendinimo. Galimas poveikis apibendrinamas 4 lentelėje.

4 Lentelė. Siūlomų sprendinių atitiktis horizontaliesiems principams

Eil. Nr.	Horizontalusis principas	Atitiktis
1.	Darnaus vystymosi, įskaitant reikšmingos žalos nedarymo	Viešojo transporto plėtra yra viena iš priemonių užtikrinti darnaus judumo galimybes gyventojams bei mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų, įskaitant CO ₂ išmetimą. Viešojo transporto plėtra prisideda sudarant galimybes nutolusių teritorijų gyventojams pasiekti darbo vietas, įsitraukti į ekonomines ir socialines veiklas, taip palaikant vietinės ekonomikos vystymąsi.
2.	Lygių galimybių (ypač moterų ekonominio įgalinimo)	Viešuoju transportu Lietuvoje naudojasi daugiau moterų nei vyrų, taip pat vyresnio amžiaus žmonės, socialiai pažeidžiamos grupės. Efektyvesnės viešojo transporto paslaugos suteikia šioms socialinėms grupėms galimybes savarankiškai judėti regione, įsitraukti į ekonomines ir socialines veiklas.
3.	Nediskriminavimo (dėl lyties, rasės, tautybės, pilietybės, kalbos, kilmės, socialinės padėties, tikėjimo, įsitikinimų ar pažiūrų, amžiaus, lytinės orientacijos, etninės priklausomybės, religijos, negalios (judėjimo, regos, klausos ir kt.) ar kt.), įskaitant prieinamumo visiems (paslaugų, infrastruktūros, fizinės ar e. aplinkos sprendimai, informacijos prieinamumo ir pan.) užtikrinimą	<ul style="list-style-type: none"> • Keleivių informavimo priemonės (pritaikytas tinklalapis); • Informacija apie pritaikytas VT transporto priemones specialiesiems poreikiams; • Pritaikytos specialiesiems poreikiams transporto priemonės bei VT stotelių infrastruktūra; • Papildomos priemonės specialiųjų poreikių turintiems asmenims (pvz. Transporto balsas).
4.	Inovatyvumo (kūrybingumo)	Diegiami pažangūs techniniai sprendimai, kuriais naudodamiesi viešojo transporto paslaugą organizuojantys darbuotojai gali įgyti naujus įgūdžius, aktualią kvalifikaciją; Sukuriamą galimybę kaupti duomenis, kurie gali būti analizuojami kurti inovatyviems sprendimams.

2.4. Viešojo transporto regione problemų detalizavimas

Atlikus viešojo transporto būklės analizę ir surinkus reikalingus duomenis apie viešąjį transportą savivaldybėse, buvo identifikuotos regiono viešojo transporto problemos, kurios apibendrinamos 5 lentelėje.

5 Lentelė. Viešojo transporto problemų detalizavimas regione

Riboti ištekliai VT paslaugos organizavimui	Atskirose savivaldybėse trūksta išteklių skirti pakankamai dėmesio viešojo transporto planavimui, tvarkaraščių ir maršrutų atnaujinimui. Sunku užtikrinti visų būtinų specialistų kompetencijų prieinamumą.
Žemas VT paslaugos planavimo ir valdymo skaitmenizacijos lygis	Daugumoje savivaldybių nėra įdiegta specializuota VT valdymo programinė įranga, nevykdoma skaitmeninė duomenų kaupimo praktika.
Netolygi VT infrastruktūra	Skirtingose savivaldybėse reikšmingai skiriasi viešojo transporto aptarnavimo rodikliai.
Žema VT kokybės vertinimo sistema ir stebėseną	Informacija apie viešojo transporto rodiklius ir paslaugų kokybę nėra sistemingai renkama ir stebima, todėl sunku atlikti nuoseklų paslaugos vykdymo vertinimą, kontroliuoti vežėjus ir gerinti paslaugos kokybę.
Skurdus informacijos gyventojams ir regiono svečiams pateikimas	Keleiviams neprieinama skaitmenizuota vienoje vietoje esanti nuosekli informacija apie VT - trūksta tiek realaus laiko, tiek statinės informacijos apie VT maršrutus, tvarkaraščius ir stotelių vietas.

Galimas poveikis viešojo transporto paslaugos organizavimui Klaipėdos regione apibendrintas 6 lentelėje.

6 Lentelė. Klaipėdos regiono viešojo transporto aptarnavimo problemos ir jų galimas ilgalaikis poveikis

Riboti ištekliai VT paslaugos organizavimui	Užtikrinti kokybišką paslaugų teikimą, įgyvendinti naujoves ir tobulinimus bei operatyviai atsižvelgti į viešojo transporto naudotojų poreikius sudėtinga dėl nepakankamo tinkamų kompetencijų specialistų pritraukimo, kuo ilgainiui gali sumažėti viešojo transporto paslaugų efektyvumas ir konkurencingumas.
Žemas VT paslaugos planavimo ir valdymo skaitmenizacijos lygis	Dėl naujausių pažangių technologijų panaudojimo trūkumo gali nukentėti VT paslaugos efektyvumas, patrauklumas ir patogumas. Sunkiau stebėti ir valdyti keleivių srautus, vykdyti vežėjų kontrolę, o tai mažina galimybes tobulinti VT paslaugas, atitinkančias gyventojų poreikius bei aplinkosaugos standartus.
Netolygi VT infrastruktūra, žemas alternatyviųjų degalų panaudojimo lygis	Koordinuoti ir planuoti investicijas, ypač į alternatyviųjų degalų infrastruktūrą ir transporto priemones, užtikrinant VT parko atnaujinimą, VT stotelių ir kitos infrastruktūros vienodą kokybės lygio užtikrinimą ir priežiūrą, yra sudėtinga. Tokia situacija kelia riziką, kad gali būti nepasiekti nacionaliniai įsipareigojimai mažinant

klimato kaitą bei gali būti pažeistos įstatymų numatytos VT paslaugų teikimo savivaldybių gyventojams, įskaitant ir turinčius specialiųjų poreikių, nuostatos.

Nepakankama VT kokybės vertinimo sistema ir stebėseną

Kokybiški, nuolat renkami ir struktūruoti duomenys yra būtini norint priimti sprendimus ir tobulinti esamą VT sistemą, pavyzdžiui, tobulinti maršrutų tinklą, tikslinti VT tvarkaraščius, nustatyti neefektyvius VT sistemos elementus. Jei nėra nustatyta bendra kokybės vizija ir konkretūs rodikliai, tai gali sukelti sunkumus sudarant efektyvų veiksmų planą ir vertinant investicijų poreikį bei atliekant tobulinimus.

Nepakankamas informacijos pateikimas gyventojams ir regiono svečiams

VT informacijos aiškumas ir patikimumas yra labai svarbūs, ypač kai nėra užtikrinami dažni VT tvarkaraščiai. Nepakankama informacija apie VT gali skatinti visuomenę rinktis asmeninį automobilį, o klaidinanti ar trūkstanti informacija gali kelti abejones dėl VT sistemos patikimumo. Rezultate regiono gyventojai ir svečiai gali ieškoti alternatyvių kelionių variantų arba visai nebandyti pasiekti svarbių vietų ir/ar paslaugų regione. Tai gali turėti neigiamą įtaką VT naudojimui ir regiono gyvenimo kokybei.

2022–2030 m. Regionų plėtros programoje pabrėžiama, jog stiprinant savivaldybių bendradarbiavimą sudaroma galimybė efektyviau teikti viešojo transporto paslaugas, o iššūkių sprendimams įgyvendinti rekomenduojama pasitelkti esamus regiono savivaldybių išteklius. Rekomenduojama Klaipėdos regione identifikuotas viešojo transporto problemas taip pat spręsti taikant pažangias priemones bei išnaudoti jau turimus išteklius. Vienas iš gerųjų praktikos pavyzdžių, skirtų įveikti ribotų išteklių iššūkį viešojo transporto srityje, yra viešojo transporto paslaugų integracija.

Toliau šioje ataskaitoje Klaipėdos regiono viešojo transporto problemų konkretūs sprendimai parengti remiantis esamos situacijos, gerosios praktikos analizės ir rinkoje prieinamų viešojo transporto informacinių sistemų bei techninių komponentų analize. Tolimesniuose skyriuose apibrėžti bendradarbiavimo būdai ir priemonės, kurie galėtų prisidėti prie identifikuotų regiono problemų sprendimo.

2.5. Integruoto VT sistemos sprendimai ir apimtis

Integruoto viešojo transporto tikslas - stiprinti bendradarbiavimą tarp savivaldybių, siekiant užtikrinti regiono gyventojams ir svečiams prieinamą ir nuolatinę viešojo transporto paslaugą. Siūlomas sprendimas yra įgyvendinti integruotą viešojo transporto sistemą, kuri leistų naudotis viešuoju transportu regione nepriklausomai nuo savivaldybių administracinių ribų. Siekiant įgyventi integruotą viešojo transporto sistemą, būtina įvertinti veiksnius, kurie pateikti 7 lentelėje.

7 Lentelė. Viešojo transporto integracijos veiksniai

Bendras VT maršrutų tinklas	Maršrutų dubliavimosi tarp skirtingų regiono savivaldybių eliminavimas bei efektyvaus bendro VT maršrutų tinklo, apimančio visą Klaipėdos regioną kūrimas, užtikrinant patogų susisiekimą tarp skirtingų regiono savivaldybių.
Bendra VT bilieto sistema	Vieningos bilieto sistemos diegimas, užtikrinant skirtingų savivaldybių keleiviams lengvai persėsti tarp skirtingų transporto priemonių ir/ar maršrutų nepriklausomai nuo savivaldybės. Tai skatintų regiono gyventojus dažniau rinktis viešąjį transportą bei optimizuotų viešojo transporto kelionių planavimą.
Vieninga keleivių informavimo sistema	Vieningos keleivių informavimo sistemos, kurioje būtų pateikiama aktuali informacija apie Klaipėdos regiono viešojo transporto maršrutus, tvarkaraščius, kelionės planavimo įrankius, esamas VT stoteles, transporto vėlavimus ir kt., sukūrimas. Tokiu būdu keleiviams užtikrinamas vieningos bendros ir teisingos informacijos prieinamumas bei pasitikėjimo paslauga skatinimas.
Pagrindinių maršrutų persėdimo stotys (angl. Transport hub)	Viešojo transporto stotelių tinklo optimizavimas formuojant pagrindinių maršrutų persėdimo stotis bei patogių sąsajų keleiviams sudarymas saugiai ir patogiai palikti savo individualias transporto priemones „Statyk ir važiuok“ aikštelėse tęsiant kelionę viešuoju transportu.
Integracija su kitomis transporto rūšimis	Palankių sąlygų alternatyviems transporto sprendimams sudarymas ir skatinimas, įtraukiant aplinkai draugiškas transporto priemones, tokias kaip dviračiai, elektriniai paspirtukai, automobilių dalijimosi sistemos, traukiniai.

Atsižvelgiant į skirtingų regiono savivaldybių, jų gyventojų ir svečių poreikius, išvardinti 7 lentelėje viešojo transporto integracijos veiksniai turės teigiamą įtaką Klaipėdos regiono plėtrai. Užtikrinant aukštą viešojo transporto paslaugų kokybę ir patrauklumą regiono gyventojams ir svečiams bei integruojant aplinkai draugiškus transporto sprendimus į bendrą transporto sistemą, skatinamas gyventojų atsisakymas asmeninių automobilių naudojimo. Tokiu būdu prisidedama prie darnaus judumo koncepcijos įgyvendinimo visame regione. Šį tikslą galima pasiekti:

1. technine integracija. Tai bendra informacinė sistema, jungianti įvairius techninius komponentus tokius kaip įvairūs davikliai, bilietų komposteriai, transporto priemonių buvimo vietos fiksavimo ir perdavimo sprendimai, ryšio įrenginiai. Transporto priemonėse įdiegiamos tarpusavyje suderinamos IT sistemos, leidžiančios mainytis duomenimis. Rezultate keleiviai gali naudotis vienu bendru įrankiu planuoti ir apmokėti už VT kelionę regione nepriklausomai nuo savivaldybės;
2. organizacine integracija. Tai bendras organizacinis modelis bei aiškus atsakomybių pasidalijimas tarp viešojo transporto organizavimo dalyvaujančių subjektų. Viešojo transporto maršrutų planavimas,

tvarkaraščių sudarymas ir jų derinimas perleidžiamas vienam bendram koordinatoriui.

2.5.1. VT integracijai reikalingi organizaciniai ir techniniai sprendimai

8 lentelėje pateikiami sprendimai, komponentai ir veiklos, kurios turėtų būti įgyvendintos, norint sukurti integruotą viešojo transporto sistemą.

8 Lentelė. Viešojo transporto integracijos sprendiniai ir jų komponentai

Integracijos tipas	Integracijai reikalingi sprendiniai ir/ar komponentai	Paskirtis ir/ar atliekamos funkcijos
Techninė integracija – VT integracijai reikalinga informacinė sistema bei jos techniniai komponentai	Elektroninio bilieto sistema; Įrankiai VT paslaugą organizuojantiems specialistams; Duomenų kaupimo, apdorojimo ir analizės komponentai; Internetinis tinklapis VT kelionės planavimui; Vėlesniuose etapuose gali būti įgyvendinama: <ul style="list-style-type: none"> judumo kaip paslaugos platforma (angl. Mobility as a Service arba MaaS); transporto pagal pareikalavimą platforma (angl. demand responsive transport arba DRT, on-demand transport arba ODT). 	VT maršrutų planavimas; VT maršrutų tvarkaraščių sudarymas; VT transporto priemonių priskyrimas; Vairuotojų darbo grafikų sudarymas ir priskyrimas; VT paslaugos kokybės rodiklių stebėseną.
	Techniniai komponentai	Vieningo bilieto regione sistema; VT paslaugos realaus laiko informacija; VT kelionės planavimas.
	Vėlesniuose etapuose gali būti įgyvendinama: <ul style="list-style-type: none"> Infrastruktūriniai komponentai 	Infrastruktūra VT integracijai su kitomis transporto rūšimis (stovėjimo aikštelės, dviračių stovai, paspirtukų stovėjimo vietos ir kt.); Bendras vizualinis identitetas VT stotelėse, ant transporto priemonių, persėdimo terminaluose, švieslentėse.
Organizacinė integracija	Maršrutų tinklo integracija	Maršrutų tinklo integracijos tikslas - užtikrinti, kad regiono keleiviai galėtų atlikti keliones efektyviai, taupydami laiką ir pinigus. Bendrame regiono VT tinkle būtų sumažintas maršrutų dubliavimas, taip pat siūloma įgyvendinti hierarchinę VT maršrutų sistemą – pagrindiniai ir privežamieji maršrutai. Papildomai planuojami transporto persėdimo taškai tarp skirtingų savivaldybių maršrutų.
	VT tvarkaraščių integracija	VT tvarkaraščių integracijos tikslas - maksimaliai sumažinti transporto priemonės laukimo ir persėdimo laiką keleiviams. Šis komponentas apima regioninių maršrutų, einančių per kelias savivaldybes, tvarkaraščių derinimą, sklandų persėdimą ir regioninių ir vietinių maršrutų tvarkaraščių suderinimą.
	Vieninga bendra bilieto sistema,	Bendro elektroninio bilieto diegimas regione yra geriausia priemonė bilietų sistemos integracijai.

Integracijos tipas	Integracijai reikalingi sprendiniai ir/ar komponentai	Paskirtis ir/ar atliekamos funkcijos
	įskaitant tarifus	Tai įgalina informacijos apie VT rinkimą, tame tarpe ir pajamų gautų už VT bilietus paskirstymą skirtingoms savivaldybėms. Regiono integruotuose maršrutuose galiotų tarpusavyje bendrai savivaldybių sutartas bilieto tarifas bei taikomos lengvatos.
	Informacijos apie VT prieinamumas	Sukurti vieną centralizuotą interneto svetainę, kurioje būtų pateikta viskas, ko reikia norint suplanuoti VT kelionę Klaipėdos regione. Tokiu būdu būtų suteikta galimybė keleiviams visą reikiamą informaciją rasti vienoje vietoje. Tai apimtų visų savivaldybių viešojo transporto duomenis.
	Atsakomybių pasiskirstymas tarp integruoto VT sistemos dalyvių	Integruotos VT sistemos efektyvumas sietinas su tinkamu atsakomybių ir pavaldumo pasiskirstymu tarp jos dalyvių. Tai svarbu siekiant sklandžiai koordinuoti veiklą ir užtikrinti sistemos veiksmingumą bei patikimumą. Be to, būtina užtikrinti efektyvią keleivių ir vežėjų kontrolę, siekiant išlaikyti aukštą paslaugų kokybę ir klientų pasitikėjimą. Taip pat svarbu regiono savivaldybėms apibrėžti atsakomybes, kaip toliau bus vykdomas integruoto VT finansavimas, susiję viešieji pirkimai bei kaip paskirstomos pajamos gautos už VT bilietus.

2.5.2. Regioninės plėtros finansavimo priemonės apimtį atitinkančios integravimo veiklos

Atsižvelgiant į regioninės plėtros finansavimo priemonę bei galimas finansuoti veiklas, siūloma nusimatyti šias priemones, siekiant įgyvendinti viešojo transporto integraciją Klaipėdos regione:

1. Klaipėdos regiono gyventojų apklausos organizavimo paslaugos. Siekiant įvertinti Klaipėdos regiono gyventojų poreikius ir identifikuoti esamų viešojo transporto paslaugų kokybinius ir kiekybinius rodiklius. Tai suteiktų gilesnį ir išsamesnį supratimą apie esamą viešojo transporto sistemą regione ir galimas tobulinimo kryptis, leistų geriau prisitaikyti prie vietinių gyventojų poreikių ir efektyviai planuoti tolesnę viešojo transporto plėtrą.
2. Bendro elektroninio bilieto regione diegimas. Siekiant užtikrinti vieningą sistemą Klaipėdos regiono teritorijoje nepriklausomai nuo savivaldybės. Tokiu būdu keleiviams užtikrinama galimybė greitai ir patogiai įsigyti VT bilietus galiojančius visoje regiono teritorijoje, o bendram VT organizatoriui regione kontroliuoti atliekamą paslaugą ir kaupti reikiamus VT organizavimui ir planavimui duomenis.
3. Programinės įrangos viešojo transporto planavimui ir organizavimui diegimas. Siekiant efektyviai valdyti ir planuoti viešojo transporto sistemą regione bei maksimaliai efektyviai naudoti turimus išteklius. Numatomi pagrindiniai tokios programinės įrangos funkcionalumai: maršrutų planavimas, tvarkaraščių sudarymas, transporto priemonių realaus laiko stebėjimas, duomenų apie viešojo transporto veiklą rinkimas.
4. Bendros regione keleivių informavimo platformos sukūrimas. Siekiant sudaryti galimybę keleiviams lengvai, aiškiai ir suprantamai pasiekti aktualią informaciją bei susiplanuoti kelionę Klaipėdos regiono teritorijoje. Naujai sukurtoje platformoje - internetiniame tinklalapyje būtų pateikiama aktuali informacija

apie regione esamus viešojo transporto maršrutus, jų tvarkaraščius, kaip ir kur įsigyti viešojo transporto bilietus, viešojo transporto eismo realaus laiko informacija.

5. Viešojo transporto pritaikymo regos negalią turintiems keleiviams sprendimo diegimas. Siekiant mažinti specialių poreikių turinčių žmonių atskirtį. „Transporto balsas“ sistemos įrangos diegimas į VT stoteles ir transporto priemonės leistų viešojo transporto paslauga naudotis ir žmonėms turintiems regėjimo negalią.
6. Viešinio paslaugos. Siekiant informuoti regiono gyventojus ir potencialius svečius apie įdiegtą VT integraciją Klaipėdos regione. Informacija apie įgyvendinamą projektą numatoma viešinti VT stotelėse, transporto priemonėse, naujienų portaluose bei regiono savivaldybių internetiniuose tinklalapiuose.

2.6. Regioninės VT plėtros teisinio reguliavimo prielaidos

Bendros politikos formavimas regione sudaro sąlygas kurti bendrus sprendimus užtikrinant sklandžią veiklą bei išskiriant regiono specifiką, tuo pačiu leidžia nustatyti bendrą regiono viešojo transporto strategiją. Šiam tikslui įgyvendinti būtina turėti visų Klaipėdos regiono savivaldybių integruotą požiūrį. Toliau šiame skyriuje pateikiama viešojo transporto plėtrą veikianti teisinė reguliacinė aplinka.

2.6.1. Regioninio VT atitiktis keliamiems nacionaliniams strateginiams tikslams ir norminiams reikalavimams

9 lentelėje apibendrintai pateikiami nacionaliniuose teisės aktuose keliami viešojo transporto paslaugos organizavimui keliami reikalavimai, kurie gali turėti įtakos viešojo transporto integracijos įgyvendinimui Klaipėdos regione.

9 Lentelė. Nacionaliniuose strateginio planavimo dokumentuose bei normose VT paslaugai keliami reikalavimai

Eil. Nr.	Normos ir strateginiai dokumentai	Nuostatos	Atitiktis
1.	Urbanizuotų teritorijų planavimo normos	Nurodyti minimalūs urbanizuotų teritorijų VT planavimo rodikliai. 62 straipsnis skelbia, kad „Minimalūs 61 punkto nurodyti reikalavimai netaikomi urbanizuotose teritorijose, kurias aptarnauja priemiesčio (rajono), tarpmieštinio ar pratęsto gretimo miesto vidaus maršrutai“. Tai rodo, kad šios planavimo normos taikomos tik integruojamų savivaldybių miestams.	Klaipėdos mieste VT paslaugos atitinka Urbanizuotų teritorijų susisiekimo planavimo normas. Kituose miestuose VT paslaugos atitikimas šioms normoms detaliam nebuvo nagrinėtas.
2.	Lietuvos plėtros iki 2050 m. strategija	Numatyti strateginiai tikslai viešojo transporto rodikliams: <ul style="list-style-type: none"> • didžiuosiuose miestuose (Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai, Panevėžys) – 30 proc. kelionių turėtų būti atliekama VT. • mažesniuose miestuose ir kurortuose – 14 proc. kelionių turėtų būti atliekama VT. 	Klaipėdos mieste kelionių dalis tenkanti kelionėms VT darbo dienomis siekia 29 proc. (2017 m.). Duomenys regione rinkti tik Palangos miesto ir Neringos savivaldybėse, kur procentinė kelionių dalis tenkanti kelionėms VT atitinkamai siekia 4 proc. (2016 m.) ir 15 proc. (2017 m.).

Eil. Nr.	Normos ir strateginiai dokumentai	Nuostatos	Atitiktis
3.	2021–2030 m. Nacionalinis pažangos planas	<p>Numatyti strateginiai tikslai VT rodikliams:</p> <ul style="list-style-type: none"> • keleivių, pervežtų vietinio (miesto ar priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutais, skaičius, tenkantis vienam regiono gyventojui per metus – 147 (2030 m.) • gyventojų, kuriems sudaryta galimybė naudotis VT tinkamu laiku, dalis 2030 m. – 90 proc. 	Klaipėdos regiono (be Neringos sav.) keleivių pervežtų miesto ir priemiestiniais reguliaraus susisiekimo maršrutais vienam gyventojui per metus rodiklis siekia – 95. Gyventojų, kuriems sudaryta galimybė naudotis VT, informacija savivaldybėse nerenkama.
4.	Alternatyvių degalų įstatymas	Nuo 2026 m. visi per viešuosius pirkimus įsigijami lengvieji automobiliai ir autobusai turės būti netaršūs, o iki 2029 m. visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas, įskaitant taksi bei pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų transporto priemonės turės būti pritaikytas naudoti alternatyviuosius degalus.	Klaipėdos miesto savivaldybėje VT maršrutus aptarnauja 15 vnt. elektrinių transporto priemonių. Kitose regiono savivaldybėse alternatyviu kuru varomų transporto priemonių pervežančių keleivius nėra.

2.6.2. Regioninio VT atitiktis nacionalinių teisės aktų nuostatomis

Nacionaliniai teisės aktai reglamentuojantys viešojo transporto paslaugą:

1. LR Vietos savivaldos įstatymas.
2. LR Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas.
3. LR Transporto veiklos pagrindų įstatymas.
4. LR Kelių transporto kodeksas.
5. LR Transporto lengvatų įstatymas.
6. LR Viešojo administravimo įstatymas.
7. Vyriausybės nutarimas dėl kelių transporto veiklos licencijavimo.
8. Vyriausybės nutarimas dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo.
9. Vyriausybės nutarimas dėl Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo įgyvendinimo.
10. Vyriausybės nutarimas dėl Reikalavimų gatvėms ir keliams, kuriais vyksta reguliarusis keleivinio transporto eismas, patvirtinimo.
11. Vyriausybės nutarimas dėl Vežėjų (operatorių) parinkimo viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos aprašo.
12. Vyriausybės nutarimas dėl Nuostolių, patirtų vykdant keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarkos aprašo.
13. Susisiekimo ministro įsakymas dėl Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatų patvirtinimo.
14. Susisiekimo ministro įsakymas dėl Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo.

15. Susisiekimo ministro įsakymas dėl Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo

10 lentelėje apibendrinamos svarbiausios teisės aktų nuostatos, vertinant galimybes integruoti viešojo transporto paslaugų teikimą.

10 Lentelė. Nacionaliniuose teisės aktuose VT paslaugai keliami reikalavimai

Eil. Nr.	Teisės aktas	Nuostatos	Atitiktis
1.	LR Vietos savivaldos įstatymas	<p>6 straipsnyje nurodoma, kad į savarankiškas Konstitucijos ir įstatymų nustatytas (priskirtas) savivaldybių funkcijas įeina keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo ir kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas.</p> <p>15 str. 2 skirsnis numato, kad išskirtinė savivaldybės tarybos atsakomybė yra nustatyti kainas ir tarifus už atlyginamąsias viešąsias paslaugas, kurias teikia savivaldybės valdomos įmonės, biudžetinės ir viešosios įstaigos (kurių savininkė yra savivaldybė).</p> <p>5 str. 4 skirsnis numato, kad savivaldybė gali perduoti administracines ir viešąsias paslaugas kitai savivaldybei abipusiu savivaldybių tarybų sutarimu pagal atskirą sutartį.</p>	<p>Savivaldybės gali perleisti VT planavimo, organizavimo ir panašias funkcijas įgaliotam viešojo administravimo subjektui. Savivaldybė nustato maršruto poreikį ir pageidaujamą jo aptarnavimo lygį remiantis institucijos, kuriai deleguota VT planavimo funkcija, analize. VT vežėjo parinkimas galimas keliais būdais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bendro susitarimo tarp savivaldybių pagrindu perleidžiant viešų konkursų organizavimą bendram subjektui, atsakingam už VT organizavimą ir planavimą regione, • pasirašant trišalę vidaus sandorio sutartį tarp savivaldybės, vežėjo ir bendro subjekto, atsakingo už VT organizavimą ir planavimą regione.
2.	LR Kelių transporto kodeksas	<p>Reglamentuoja keleivių vežimą transporto priemonėmis. Šio kodekso 18 str. numatoma, kad savivaldybė arba jos atstovaujamoji institucija turi patvirtinti detalizuotas keleivių vežimo ir organizavimo taisykles savo teritorijoje.</p> <p>Savivaldybės vykdomoji institucija arba jos įgaliotas viešojo administravimo subjektas, tvirtindami vietinio susisiekimo maršrutus, atsižvelgia į visuomenės interesus, poreikius ir paslaugų patogumą.</p>	<p>Savivaldybė nustato maršruto poreikį ir pageidaujamą jo aptarnavimo lygį remiantis institucijos, kuriai deleguota VT planavimo funkcija, analize.</p> <p>Detalizuotos keleivių vežimo ir organizavimo taisyklės regione turi būti bendros ir suderintos tarp atskirų savivaldybių.</p> <p>Integruota VT sistema regione apima vietinio (miesto) susisiekimo maršrutus ir vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutus. Šių maršrutų trasas, reisų tvarkaraščius tvirtina savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotas viešojo administravimo subjektas.</p>

2.6.3. Regiono savivaldybių bendradarbiavimo teisinis pagrindas

Kuriant bendro susitarimo sąlygas tarp regiono savivaldybių, būtina atsižvelgti į esamus teisinius ribojimus. Vadovaujantis LR vidaus reikalų ministerijos raštu, bendrai įstaigai, kuri būtų atsakinga už VT organizavimą ir planavimą regione, suteikiami viešojo administravimo įgaliojimai, o viešosios paslaugos (šiuo atveju – keleivių vežimo reguliaraus susisiekimo maršrutais) ji pati neteikia, todėl viešosios paslaugos teikėjas nėra parenkamas. Nei LR viešojo administravimo įstatymas, nei kiti teisės aktai nenustato jokių atvejų, kai viešojo administravimo įgaliojimai gali būti suteikiami konkurso ar kitos konkurencingos procedūros būdu. Visais atvejais viešojo administravimo įgaliojimai yra suteikiami teisės aktu, o sprendimą dėl konkrečios viešosios įstaigos, kuriai

suteikiami viešojo administravimo įgaliojimai, priima pati savivaldybės taryba. Šio rašto pagrindu, daroma išvada, jog kuriant Klaipėdos regiono vieningą VT organizavimo sistemą, keleivių vežimas gali būti organizuojamas abipusiais savivaldybių tarybų sutarimais sutarčių pagrindu. Toliau rašte labai aiškiai išdėstyta galima taikyti integruoto VT sistemos regione organizacinio modelio įgyvendinimo seka:

1. Savivaldybių tarybos, kurios siūlo perduoti viešojo administravimo įgaliojimus, priima sprendimus kuriais nurodoma perduodama viešųjų paslaugų funkcija (keleivių vežimo vietinio susiekimo maršrutais organizavimas), su ja susiję viešojo administravimo įgaliojimai (priimtų teisės aktų ir administracinių sprendimų įgyvendinimo ir laikymosi priežiūra bei viešųjų paslaugų teikimo administravimas) ir savivaldybė, kuriai siūloma vykdyti šią funkciją. Tuo pačiu sprendimu, savivaldybės institucija įgaliojama sudaryti sutartį dėl funkcijos (ar jos dalies) vykdymo su savivaldybės, kuriai siūloma vykdyti šią funkciją, įgaliota įstaiga.
2. Savivaldybės taryba kuriai siūloma vykdyti perduodamą viešųjų paslaugų funkciją (ar jos dalį), savo sprendimu pritaria šiam siūlymui (ar kelių savivaldybių tarybų pasiūlymams) ir įgalioja konkrečią įstaigą vykdyti perduodamą funkciją ir sudaryti sutartį dėl funkcijos vykdymo su kitos savivaldybės (-ių) institucija.
3. Savivaldybių tarybų įgalios institucijos ir įstaigos, vadovaudamosi savivaldybių tarybų sprendimais, sudaro sutartį dėl viešosios paslaugos funkcijos vykdymo ir atsiskaitymo už prisiimančiai funkcijos vykdymą savivaldybei atsirandančias papildomas išlaidas.

Atkreiptinas dėmesys, kad minėta sutartis dėl viešosios paslaugos funkcijos vykdymo (keleivių vežimo vietinio susiekimo maršrutais organizavimo) neapims keleivių vežimo (viešosios paslaugos teikimo). Todėl sprendimai dėl viešųjų paslaugų teikėjo parinkimo ir atitinkamos sutartys dėl viešųjų paslaugų teikimo sudaromos atskirai, teisės aktų nustatyta tvarka.

Taip pat siekiant integruoti viešojo transporto paslaugas Klaipėdos regiono savivaldybėse būtina papildomai pasirašyti susitarimą tarp visų dalyvaujančių savivaldybių, kuriame būtų numatyta kelionės atliekamos viešuoju transportu tarifo nustatymo metodika ir kaina, taikomos lengvatos ir kompensacijų apskaičiavimo principai. Tarifų ir pajamų pasidalijimo apskaičiavimui galima remtis sėkminga patirtimi įgyvendinta integruojant VT maršrutus Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybėse, kur pajamos ir pervežimo išlaidos apskaičiuojamos, atsižvelgus į keleivių bilietų aktyvumą konkrečioje savivaldybėje.

3. KLAIPĖDOS REGIONO IVTS ĮGYVENDINIMO STRATEGIJA IR VEIKSMŲ PLANAS

3.1. Siūloma Klaipėdos regiono integruotos sistemos diegimo koncepcija

Klaipėdos regiono VT integracijos diegimo planas siūlomas įgyvendinti šiais etapais:

- pasiregimo etape identifikuojamos ir įgyvendinamos pradinės veiklos, sudarančios pagrindą VT integracijai regione,
- įgyvendinimo etape realizuojamos VT integracijos veiklos regione,

- nuolatinio tobulinimo etape siekiama gerinti VT paslaugas regione, tobulinant procesus ir diegiant papildomus sprendimus.



3 pav. Klaipėdos regiono integruotos VT sistemos diegimo etapai

Šaltinis: Sudaryta Tiekėjo

3.1.1. Pasirengimo etapas

Klaipėdos regiono viešojo transporto integracijai įgyvendinti numatoma pasinaudoti finansavimo šaltiniais, kurie galimi pagal regioninės pažangos priemonių 01-004-07-01-01 (RE) „Paskatinti regionų, funkcinį zonų, savivaldybių ir miestų ekonominį augimą pasitelkiant jų turimus išteklius“ ir 01-004-07-02-01 (RE) „Pagerinti viešųjų paslaugų prieinamumą, darbo vietų pasiekiamumą ir tam reikalingų išteklių naudojimo efektyvumą“ finansavimo gaires. Šioms gairėms atitikti, prieš teikiant paraišką, būtina atlikti šiuos veiksmus:

1. Turėti patvirtintą funkcinės zonos strategiją, kurioje integruoto VT sistema yra viena iš numatytų regiono vystymosi krypčių. Klaipėdos regiono savivaldybėmis pasirašyti susitarimą dėl strategijos įgyvendinimo.
2. Klaipėdos regiono savivaldybėmis pasirašyti susitarimą dėl integruoto VT Klaipėdos regione įgyvendinimo, kuriame būtų:
 - pritarta integruoti VT į bendrą regioninį tinklą;
 - apibrėžtas organizacinis VT integracijos modelis perduoti viešojo administravimo įgaliojimus;
 - apibrėžta tvarka dėl VT bilietų gamybos ir platinimo;
 - pritarta bendro elektroninio bilieto sistemos diegimui, prisijungiant prie jau veikiančios Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybės elektroninio bilieto sistemos;
 - apibrėžtos ir patvirtintos VT bilietų rūšys regione;
 - apibrėžti tarifai, paslaugų finansavimo ir pasidalinimo tvarka;
 - apibrėžta VT kelionės kainodara, skaičiavimo metodika, lengvatos ir kompensacijų apskaičiavimo metodika;
 - apibrėžta keleivių ir vežėjų kontrolės tvarka.

Parėžtina, jog rengiant regiono funkcinės zonos strategiją, kiekvienam konkrečiam veiksmui, kuriant funkcinę zoną, privalo būti paskirtas bendras koordinorius. Šis koordinorius gali būti savivaldybės administracija, bendra įstaiga, veikianti keliose savivaldybėse, arba institucija, kurią deleguoja viena iš savivaldybių. Tai atliepia ir LR Vidaus reikalų ministerijos išdėstytas nuostatas rašte dėl viešojo administravimo įgaliojimų perdavimo bei

konkrečių viešųjų paslaugų funkcijos (ar jos dalies) pavedimo konkrečiai savivaldybei, kuri yra įgaliota sudaryti sutartį dėl funkcijos (ar jos dalies) vykdymo su įgaliota institucija. Papildant tai kas išdėstyta aukščiau, siūloma regiono savivaldybių įgaliotai institucijai, kuri bus atsakinga už bendrą VT organizavimą ir planavimą regione pavesti šias konkrečias funkcijas:

- analizuoti ir organizuoti VT paslaugas regione, atsižvelgiant į savivaldybių išreikštus poreikius bei teikti savivaldybėms analizes, pagal kurias jos galėtų priimti sprendimus dėl VT paslaugų tobulinimo;
- planuoti VT maršrutus ir sudaryti jų tvarkaraščius;
- koordinuoti bendro elektroninio bilieto diegimą bei vykdyti šios sistemos priežiūrą;
- kontroliuoti keleivius ir vežėjus. Įdiegus bendrą elektroninį bilietą regione, kiekvienoje transporto priemonėje bus įdiegti borto kompiuteriai, leisiantys realiu laiku kontroliuoti vežėjus. Tokiu būdu įgaliota institucija, atsakinga už VT organizavimą ir planavimą regione bei turinti priėjimą prie elektroninio bilieto sistemos, galės vykdyti vežėjų kontrolę. Tose savivaldybėse, kuriose VT paslauga nemokama, keleivių kontrolė nevykdoma.

Remiantis Klaipėdos regiono savivaldybių dabartine patirtimi, didžiausią patirtį integruojant viešąjį transportą ir aukščiausias kompetencijas VT planavime ir organizavime turi VŠĮ Klaipėdos keleivinis transportas. Todėl savivaldybėms rekomenduojama apsvarstyti perduoti VT planavimą ir organizavimą regione būtent šiai įstaigai.

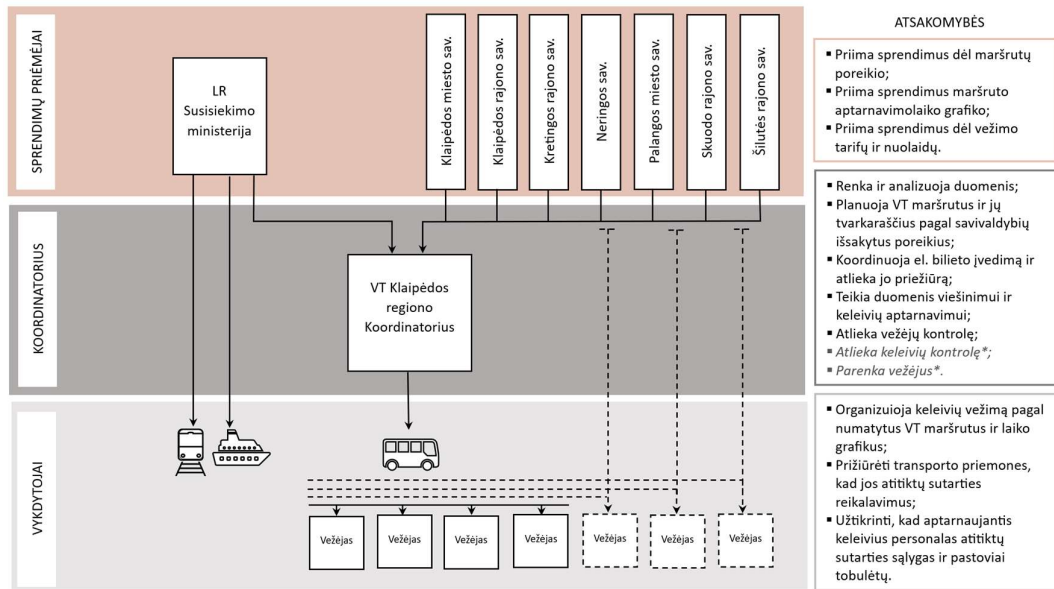
3.1.2. VT integracijos įgyvendinimas

Šio etapo metu diegiami numatyti VT integracijos organizaciniai, informacinių technologijų ir techniniai komponentai. Kiekvieno komponento detalus įgyvendinimo aprašymas pateiktas 11 lentelėje.

11 Lentelė. VT integracijos organizaciniai komponentai

Organizaciniai komponentai		
1.	<p>Vadovaujantis bendru sutarimu KR savivaldybės deleguoja VT paslaugos administravimo funkcijas įgaliotai institucijai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • VT maršrutų planavimas ir tvarkaraščių sudarymas, • bendro elektroninio bilieto diegimo koordinavimas ir sistemos priežiūros vykdymas, • vežėjų kontrolė, • keleivių kontrolė. 	<p>Atsižvelgiant į susitarimą tarp savivaldybių, įgaliota institucija renka ir analizuoja viešojo transporto duomenis Klaipėdos regione ir siūlo savivaldybėms keisti viešojo transporto maršrutus ir/ar jų tvarkaraščius. Galutinis sprendimas dėl maršrutų ir/ar tvarkaraščių tvirtinimo bei keitimų išlieka savivaldybėms.</p> <p>Vežėjų kontrolė yra vykdoma remiantis surinktais duomenimis iš transporto priemonėse įdiegto įrenginio, kuris taip pat būtinas elektroninės bilietų sistemos veikimui palaikyti. Remiantis susitarimu tarp savivaldybių ir vežėjo, numatomos baudos už paslaugų nekokybišką teikimą.</p> <p>Vežėjų atrankos procedūros išlieka nepakitusios nuo dabartinės situacijos – lieka galioti sudarytos tarp savivaldybių ir vežėjų sutartys. Papildomai atsiranda galimybė naujus vežėjus parinkti pasirašant trišalius vidaus susitarimus tarp savivaldybės, įgaliotos įstaigos ir vežėjo. Tokiu atveju įgaliota institucija organizuoja viešąjį konkursą keleivių vežimui reguliariais maršrutais, atsižvelgdama į savivaldybės pateiktus reikalavimus.</p>
2.	Regiono gyventojų apklausa	<p>VT maršrutinio tinklo optimizavimui bei integruotų VT maršrutų tinklo sudarymui regione būtina atsižvelgti į regiono gyventojų poreikius ir identifikuoti jų paslaugų lygio vertinimą. Suorganizuota ir įvykdyta regiono gyventojų tikslinė apklausa leis įvertinti esamų VT paslaugų kokybės rodiklius bei apklausos rezultatų pagrindu galima bus priimti</p>

		sprendimus dėl galimų VT sistemos tobulinimo krypčių.
3.	VT integracijos regione viešinimas	Naujos integruoto viešojo transporto sistemos regione pristatymas viešai suteiktų regiono gyventojams ir potencialiems keleiviams informaciją apie naujas VT paslaugos galimybes, bendrą bilietą, jo veikimo principus, integruotus maršrutus ir kt. Viešinimas turėtų būti organizuojamas VT stotelėse, viešojo transporto priemonėse, naujienų portaluose ir visų regiono savivaldybių interneto tinklalapiuose.



4 pav. IVTS organizavimo ir atsakomybių schema

Šaltinis: Sudaryta Tiekėjo

4 paveiksle pateikta IVTS organizavimo ir atsakomybių pasiskirstymo tarp KR savivaldybių, įgaliotos institucijos ir vežėjų schema. Savivaldybės delegavusios VT administravimo funkcijas lieka atsakingos už VT paslaugos aptarnavimo lygį ir strateginius sprendimus. Žvaigždute pažymėtos funkcijos - keleivių kontrolė, vežėjų parinkimas - gali būti neperduotos įgaliotai įstaigai, priklausomai nuo pasirašyto bendro susitarimo.

12 Lentelė. VT integracijos informacinių technologijų komponentai

Informacinių technologijų komponentai		
1.	Bendro elektroninio bilieto diegimas	Priklausomai nuo pasirinktos konkrečios elektroninio bilieto sistemos galimybių, savivaldybės gali būti prijungiamos atskirų sistemos paskyrų pagrindu arba diegiant savarankiškus, su centrine sistema integruotus modulius.
2.	Programinės įrangos VT organizavimui ir planavimui diegimas	Parengiamos techninės specifikacijos VT organizavimo ir planavimo programinei įrangai įsigyti. Priklausomai nuo pasirinktos konkrečios sistemos funkcionalumų, VT maršrutų planavimo ir tvarkaraščių sudarymo funkcijas gali atlikti ir elektroninio bilieto sistemos įrankiai. Pabrėžtina, jog VT maršrutų planavimui ir tvarkaraščių sudarymui gali būti šiuo metu naudojamos VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ programinės įrangos „Pikas“ ir „PikasGPS“ arba lygiavertės. Pikas – įrankis, skirtas VT maršrutų eismo tvarkaraščių sudarymui ir koordinavimui, tvarkaraščių VT eismo dispečeriams, operatoriams, vairuotojams ir VT stotelėms suformavimui. PikasGPS – įrankis, naudojamas VT eismo

		tvarkaraščių duomenų baze bei iš VT transporto priemonių gautomis GPS koordinatėmis, vykdo VT eismo stebėjimą. Tokiu būdu stebimas VT transporto priemonių judėjimas realiuoju laiku, vykdoma darbo apskaita ir renkami statistiniai su VT susiję duomenys. Šie duomenys toliau specialistų yra apdorojami siekiant tobulinti VT sistemos planavimą ir keleivių aptarnavimo kokybę, taip pat gerinant VT eismo reguliarumą.
3.	Informacijos apie VT eismą regione keleiviams viešinimas	Informacijos apie VT eismą keleiviams viešinimui gali būti šiuo metu naudojamos VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“ programinės įrangos „Pikas“ sudėtinės dalys arba lygiavertės. PikasWWW – programos Pikas sudėtinė dalis, skirta miesto ir priemiesčio VT eismo tvarkaraščių (planinių ir realaus laiko) pateikimui internete adresu www.stops.lt/klaipeda . PikasMobile – programos Pikas sudėtinė dalis, pritaikyta mobiliems telefonams, ir skirta miesto ir priemiesčio VT maršrutų eismo tvarkaraščių (planinių ir realaus laiko) pateikimui keleiviams adresu m.stops.lt/klaipeda . Užtikrinus reikiamą duomenų struktūrą (<i>angl.</i> General Transit Feed Specification, trumpai vadinamu GTFS formatu) bei VT judėjimo realiu laiku informaciją, papildomai duomenys gali būti perduodami į Google Maps platformą ar kitas.
4.	Dedikuoto internetinio tinklalapio sukūrimas	Regioniniame internetiniame tinklalapyje teikiami VT maršrutų, jų tvarkaraščių, bilietų įsigijimo vietų informacija, taip pat realaus laiko VT eismo duomenys, kelionių planavimo įrankis. Tai padės regiono gyventojams ir svečiams lengvai ir aiškiai gauti aktualią informaciją bei pagerins patirtį planuojant keliones VT.

13 Lentelė. VT integracijos techniniai komponentai

Techniniai komponentai		
1.	Elektroninio bilieto sistemos įrangos rinkinių, skirtų transporto priemonėms, įsigijimas ir montavimas	Transporto priemonių įrangos rinkinys, skirtas palaikyti elektroninio bilieto sistemos funkcionalumą ir realaus laiko informacijos perdavimą, vienai transporto priemonei apima šiuos komponentus: borto kompiuteris (1 vnt.); vairuotojo planšetė (1 vnt.); komposteris (1 vnt.); įranga duomenų perdavimui, pvz., maršrutizatorius (1 vnt.); bankinių kortelių modulis (1 vnt.).
2.	Kitų įrangos rinkinių, skirtų transporto priemonėms, įsigijimas ir montavimas	Vienos transporto priemonės įrangos rinkinys apima vidaus ir išorės kameras, įrašymo įrenginį bei vidines ir išores švieslentes. Ateityje siūloma šiuos įrangos rinkinius įtraukti kaip reikalavimus į naujai parenkamų vežėjų sutartis.
3.	„Transporto balsas“ įrangos įsigijimas ir montavimas	„Transporto balsas“ įrangos komplektai skirti transporto priemonėms ir VT stotelėms su tikslu suteikti VT paslaugą prieinamą regėjimo negalią turintiems asmenims.

3.1.3. VT integracijos nuolatinis tobulinimas

Įgyvendinus VT integraciją Klaipėdos regione 14 lentelėje pateikiamos rekomenduojamos priemonės sistemos tobulinimui.

14 Lentelė. VT integracijos tobulinimo galimybės

Informacinių technologijų sprendiniai		
1.	MaaS platformos diegimas (<i>angl.</i> Mobility as a Service, MaaS)	MaaS (<i>angl.</i> Mobility as a Service) arba Mobilumo kaip paslaugos konceptas siekia integruoti įvairias transporto paslaugas į vieną patogią ir naudotojui draugišką mobilumo platformą ar mobilią programėlę. Platforma leidžia vartotojams planuoti, sumokėti už keliones, naudodant įvairias transporto rūšis, pvz., viešąjį transportą, taksį, paspirtukus, nuomos automobilius, dviračius ir kt. Pagrindinė MaaS idėja yra pakeisti tradicinį individualų transporto naudojimą integruota paslauga, kuri leidžia vartotojams lengvai naudotis skirtingomis transporto galimybėmis pagal poreikius ir

		aplinkybes. MaaS platformos dažnai naudoja skaitmenines technologijas ir duomenų analizę, kad optimizuotų kelionės planavimą ir teiktų vartotojams asmeniškai pritaikytas paslaugas.
2.	VT pagal pareikalavimą paslaugos teikimas (<i>angl.</i> On-demand transport, ODT)	„On-demand“ transportas (liet. „pagal pareikalavimą“) yra viešojo transporto paslaugų teikimo modelis, kai keleiviai gali užsisakyti transporto paslaugą pagal savo poreikius, o ne naudotis esamu VT maršrutiniu tinklu. Tai leidžia keleiviams naudotis transportu, kai jo reikia. Pagal pareikalavimą paslaugos gali būti teikiamos pasinaudojant įvairias priemones, pvz., per mobiliąsias programėles arba interneto platformas, kur keleiviai gali užsisakyti transporto priemonę pagal savo dabartinę vietą ir pageidaujama kelionės paskirtį. Tai dažnai naudinga tose regionų vietovėse, kurių nedengia esamas VT maršrutinio tinklas arba kai keleivių srautai yra labai nepastovūs, maži.
Infrastruktūriniai sprendiniai		
3.	VT stotelių standartizavimas	Vadovaujantis bendru standartu visose regiono VT stotelėse užtikrinama būtina ir keleiviams patogi infrastruktūra: stoginė, suolelis, stulpas su kelio ženklu, tvarkaraštis, informacinė lentelė, apšvietimas, pagal atskirą poreikį – švieslentė, ekranas.
4.	Bendras VT vizualinis identitetas	Kuriamas vizualinis identitetas regioniniam viešajam transportui, tai yra jo atpažįstamumo elementai - ženklai, kurie naudojami ant transporto priemonių, informacinėje medžiagoje keleiviams ir pan.
5.	Integracija su kitomis transporto rūšimis	Stovėjimo aikštelių „Statyk ir važiuok“ įrengimas bei VT stotelių plėtra integruojant bomotoriui transportui skirtą infrastruktūrą: dviračių stovai, stovėjimo vietos paspirtukams.
Rinkodaros sprendiniai		
6.	VT, kaip patrauklios judumo alternatyvos, skatinimas	Siūloma taikyti įvairias priemones viešinimui: organizuoti reklamines kampanijas, kuriose būtų pabrėžiami VT privalumai ir skatinami alternatyvūs judumo būdai; aktyviai naudojant socialinius tinklus skleisti informaciją apie VT skatinant gyventojus naudotis šia judumo alternatyva; organizuoti edukacines programas ir seminarus apie alternatyvius judumo būdus, VT privalumus ir aplinkos apsaugos svarbą; organizuoti bendruomenės susitikimus ir aptarti galimybes skatinti VT bei kitus alternatyvius judumo būdus ir pan.

3.2. Veiksmų planas diegiant integruotą VT sistemą Klaipėdos regione

15 lentelėje pateiktas išsamus veiksmų planas, skirtas įgyvendinti integruotą viešojo transporto sistemą Klaipėdos regiono savivaldybėse.

15 Lentelė. Veiksmų planas diegiant integruotą VT sistemą Klaipėdos regione

Eil. Nr.	Veiksmas	Atsakinga institucija	Terminas
Pasirengimo etapas			
1.	Parengti ir patvirtinti Klaipėdos regiono funkcinės zonos strategiją	Asociacija „Klaipėdos regionas“	2024 m. II ketv.
2.	[sigyti papildomų teisinių ekspertinių konsultacijas [pagal poreikį]]		2024 m. IV ketv.

Eil. Nr.	Veiksmas	Atsakinga institucija	Terminas
3.	Priimti savivaldybės tarybos sprendimą perduoti viešojo administravimo įgaliojimus Klaipėdos miesto savivaldybei bei įpareigoti savivaldybę sudaryti sutartį dėl funkcijos vykdymo su įgaliota įstaiga - VŠĮ Klaipėdos kelevinis transportas	KR savivaldybės administracijos	2024 m. IV ketv.
4.	Įgaliotos savivaldybės tarybai priimti sprendimą pritarti KR savivaldybių tarybų siūlymams ir įgalioti VŠĮ Klaipėdos kelevinis transportas vykdyti perduodamą funkciją	Klaipėdos miesto savivaldybės administracija	2024 m. IV ketv.
5.	Sudaryti sutartis su KR savivaldybėmis dėl viešosios paslaugos administravimo funkcijos vykdymo ir atsiskaitymo	VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“	2024 m. IV ketv.
6.	Papildyti galiojančias su vežėjais sutartis papildomais susitarimais dėl VT paslaugų kokybinių parametrų užtikrinimo bei papildomų įsipareigojimų	KR savivaldybės administracijos	2024 m. IV ketv.
7.	Parengti ir pateikti paraišką gauti finansavimą numatytoms VT integracijai regione įgyvendinti priemonėms	VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“	2025 m. I ketv.
Projekto „Integruotos VT sistemos diegimas Klaipėdos regione“ įgyvendinimo veiklos			
8.	Gavus finansavimą pasirašyti finansavimo sutartį dėl VT integracijos priemonių	VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“	2025 m. IV kevirt.
9.	Įsigyti ir įdiegti elektroninio bilieto sistemos ir realaus laiko informacijos perdavimo įrangą, skirtą transporto priemonėms, kurios aptarnaus integruotus VT maršrutus regione	VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“	2026 m. II kevirt.
10.	Įsigyti ir įdiegti papildomą įrangą transporto priemonėse, kurios aptarnaus integruotus VT maršrutus regione	VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“	2026 m. II kevirt.
11.	Įsigyti ir įgyvendinti Klaipėdos regiono gyventojų apklausos organizavimo paslaugas	VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“	2026 m. II kevirt.
12.	Įgyvendinti keleivių informavimo sistemos internetinio tinklapio sukūrimą	VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“	2026 m. II kevirt.
13.	Įsigyti ir įgyvendinti VT integracijos Klaipėdos regione viešinimo paslaugas	VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“	2026 m. III kevirt.

4. ĮGYVENDINIMUI REIKALINGI FINANSINIAI IŠTEKLIAI

4.1. Reikalingos pradinės investicijos

Toliau tekste detalai aprašomos reikalingos pradinės investicijos norint sėkmingai įgyvendinti VT integraciją Klaipėdos regione. Aprašytų veiklų ir priemonių finansavimui gauti yra numatoma pasinaudoti Regioninės pažangos priemonių 01-004-07-01-01 (RE) „Paskatinti regionų, funkcinį zonų, savivaldybių ir miestų ekonominį augimą pasitelkiant jų turimus išteklius“ ir 01-004-07-02-01 (RE) „Pagerinti viešųjų paslaugų prieinamumą, darbo vietų pasiekiamumą ir tam reikalingų išteklių naudojimo efektyvumą“ finansavimo instrumentais. Svarbu paminėti, jog reikalingų investicijų poreikis skaičiuojamas visoms Klaipėdos regiono savivaldybėms, išskyrus Klaipėdos miesto savivaldybę.

16 Lentelė. Reikalingos investicijos Klaipėdos regiono savivaldybių VT integracijos bendroms veikloms

Veiklos pavadinimas	Investicijų poreikis, Eur
1. Bendros veiklos	
1.1. Regiono gyventojų apklausos organizavimo paslaugos. Preliminarus respondentų skaičius 2 500, su 2 proc. tyrimų rezultatų paklaida bei 95 proc. patikimumu	25 000,00
1.2. Keleivių informavimo sistemos internetinio tinklapio sukūrimo paslaugos	15 000,00
1.3. VT integracijos Klaipėdos regione viešinimo paslaugos	30 000,00
VISO:	70 000,00

Bendroms veikloms reikalingų investicijų dalis kiekvienai savivaldybei proporcingai priskiriama pagal gyventojų sk. Konkrečiai kiekvienai savivaldybei bendrų investicijų tenkanti dalis pateikta 17 lentelėje.

17 Lentelė. Kiekvienai savivaldybei tenkanti bendrų investicijų dalis

Savivaldybė	Gyventojų sk. (2024 m. RC duomenys)	Proc.	Bendrų investicijų dalis, Eur
Klaipėdos rajono	74 518	37,80	26 456,59
Kretingos rajono	39 697	20,13	14 093,87
Neringos	5 358	2,72	1 902,28
Palangos miesto	19 521	9,90	6 930,66
Šilutės rajono	41 326	20,96	14 672,23
Skuodo rajono	16 743	8,49	5 944,37
VISO:	197 163	100,00	70 000,00

4.1.1. Investicijų poreikis kiekvienai Klaipėdos regiono savivaldybei

18 lentelėje pateikiami planuojamų įsigyti techninių priemonių aprašymai ir vieneto įkainiai. Atkreiptinas dėmesys, kad vertinant numatomų diegti priemonių poreikis ir kiekiai buvo atskirai derinami su savivaldybių administracijų specialistais.

18 Lentelė. Techninių priemonių detalizavimas ir jų įkainiai

Priemonės aprašymas	Priemonės įkainis, Eur
1. E-bilieto įranga. Įrangos komplektą vienai transporto priemonei sudaro: borto kompiuteris (1 vnt.); vairuotojo planšetė (1 vnt.); komposteris (1 vnt.) maršrutizatorius duomenų perdavimui (1 vnt.). Veikimo laikotarpis 8 -10 metų.	2 800,00
2. Vaizdo įrašymo įranga. Įrangos komplektą vienai transporto priemonei sudaro: vidinės ir išorinės kameros (2 vnt.), įrašymo įrenginys (1 vnt.).	650,00
3. Keleivių informavimo įranga. Įrangos komplektą vienai transporto priemonei sudaro: vidinė (1 vnt.) ir išorinė švieslentės (3 vnt.).	6 000,00
4. „Transporto balsas“ įranga vienai transporto priemonei ir VT stotelei, skirta regos negalią turintiems keleiviams.	60,00

Pastaba: įkainiai nurodyti Eur, be PVM.

Investicijų poreikis Klaipėdos rajono savivaldybėje | Pradinių investicijų poreikį integruotai VT sistemai Klaipėdos rajono savivaldybei sudaro priskirta bendrų investicijų dalis bei papildoma techninė įranga. Detali informacija pateikta 19 lentelėje.

19 Lentelė. Investicijų poreikis Klaipėdos rajono savivaldybei

Priemonės aprašymas	Rodiklis kuriuo remtasi		Poreikis, Eur
	Pavadinimas	Reikšmė	
Tenkanti bendrų investicijų dalis			26 456,59
E-bilieto įranga	VT priemonių skaičius	28	sąnaudos įtrauktos į vežėjo parinkimo konkursą
Vaizdo įrašymo įranga			
Keleivių informavimo įranga			
„Transporto balsas“ įranga			
VISO:			27 656,59

* - „Transporto balsas“ įranga suplanuota diegti 20 vnt. VT stotelėse

Investicijų poreikis Kretingos rajono savivaldybėje | Pradinių investicijų poreikį integruotai VT sistemai Kretingos rajono savivaldybei sudaro priskirta bendrų investicijų dalis bei papildoma techninė įranga. Detali informacija pateikta 20 lentelėje.

20 Lentelė. Investicijų poreikis Kretingos rajono savivaldybei

Priemonės aprašymas	Rodiklis kuriuo remtasi		Poreikis, Eur
	Pavadinimas	Reikšmė	
Tenkanti bendrų investicijų dalis			14 093,87
E-bilieto įranga	VT priemonių skaičius	26	72 800,00
Vaizdo įrašymo įranga			16 900,00
Keleivių informavimo įranga			156 000,00
„Transporto balsas“ įranga			1 920,00*
VISO:			261 713,87

* - „Transporto balsas“ įranga suplanuota diegti 6 vnt. VT stotelėse ir 26 vnt. VT transporto priemonėse.

Investicijų poreikis Neringos savivaldybėje | Pradinių investicijų poreikį integruotai VT sistemai Klaipėdos regione Neringos savivaldybei sudaro priskirta bendrų investicijų dalis bei papildoma įranga. Detali informacija pateikta 21 lentelėje.

21 Lentelė. Investicijų poreikis Neringos savivaldybei

Priemonės aprašymas	Rodiklis kuriuo remtasi		Poreikis, Eur
	Pavadinimas	Reikšmė	
Tenkanti bendrų investicijų dalis			1 902,28
E-bilieto įranga	VT priemonių skaičius	5	14 000,00
Vaizdo įrašymo įranga			3 250,00
Keleivių informavimo įranga			30 000,00
„Transporto balsas“ įranga			600,00*
VISO:			49 752,28

* - „Transporto balsas“ įranga suplanuota diegti 5 vnt. VT stotelėse ir 5 vnt. VT transporto priemonėse.

Investicijų poreikis Palangos miesto savivaldybėje | Pradinių investicijų poreikį integruotai VT sistemai Palangos miesto savivaldybei sudaro priskirta bendrų investicijų dalis bei papildoma techninė įranga. Detali informacija pateikta 22 lentelėje.

22 Lentelė. Investicijų poreikis Palangos miesto savivaldybei

Priemonės aprašymas	Rodiklis kuriuo remtasi		Poreikis, Eur
	Pavadinimas	Reikšmė	
Tenkanti bendrų investicijų dalis			6 930,66
E-bilieto įranga	VT priemonių skaičius	14	39 200,00
Vaizdo įrašymo įranga			0,00
Keleivių informavimo įranga			21 000,00

„Transporto balsas“ įranga		4 980,00*
	VISO:	72 110,66

* - „Transporto balsas“ įranga suplanuota diegti 69 vnt. VT stotelėse ir 14 vnt. VT transporto priemonėse.

Investicijų poreikis Skuodo rajono savivaldybėje | Pradinių investicijų poreikį integruotai VT sistemai Skuodo rajono savivaldybei sudaro priskirta bendrų investicijų dalis bei papildoma techninė įranga. Detali informacija pateikta 23 lentelėje.

23 Lentelė. Investicijų poreikis Skuodo rajono savivaldybei

Priemonės aprašymas	Rodiklis kuriuo remtasi		Poreikis, Eur
	Pavadinimas	Reikšmė	
Tenkanti bendrų investicijų dalis			5 944,37
E-bilieto įranga	VT priemonių skaičius	22	61 600,00
Vaizdo įrašymo įranga			14 300,00
Keleivių informavimo įranga			132 000,00
„Transporto balsas“ įranga			7 320,00*
			VISO:

* - „Transporto balsas“ įranga suplanuota diegti 100 vnt. VT stotelėse ir 22 vnt. VT transporto priemonėse.

Investicijų poreikis Šilutės rajono savivaldybėje | Pradinių investicijų poreikį integruotai VT sistemai Šilutės rajono savivaldybei sudaro priskirta bendrų investicijų dalis bei papildoma techninė įranga. Detali informacija pateikta 24 lentelėje.

24 Lentelė. Investicijų poreikis Šilutės rajono savivaldybei

Priemonės aprašymas	Rodiklis kuriuo remtasi		Poreikis, Eur
	Pavadinimas	Reikšmė	
Tenkanti bendrų investicijų dalis			14 672,23
E-bilieto įranga	VT priemonių skaičius	35	98 000,00
Vaizdo įrašymo įranga			0,00
Keleivių informavimo įranga			210 000,00
„Transporto balsas“ įranga			4 260,00*
			VISO:

* - „Transporto balsas“ įranga suplanuota diegti 36 vnt. VT stotelėse ir 35 vnt. VT transporto priemonėse.

Bendras pradinių investicijų poreikis | Bendros pradinės investicijos VT integracijos įgyvendinimui Klaipėdos regione pateiktos 25 lentelėje.

25 Lentelė. Bendros pradinės investicijos VT integracijos įgyvendinimui

Priemonės aprašymas	Poreikis, Eur
1. Bendros veiklos	
1.1. Regiono gyventojų apklausos organizavimo paslaugos	25 000,00
1.2. Keleivių informavimo sistemos internetinio tinklapio sukūrimo paslaugos	15 000,00
1.3. VT integracijos Klaipėdos regione viešinimo paslaugos	30 000,00
	VISO:
	70 000,00
2. Priemonės pagal poreikį	
2.1. E-bilieto įranga	285 600,00
2.2. Vaizdo įrašymo įranga	34 450,00
2.3. Keleivių informavimo įranga	549 000,00
2.4. „Transporto balsas“ įranga	20 280,00
	VISO:
	889 330,00
	VISO (1+2):
	959 330,00

4.2. VT integracijos sistemos eksploatacinės išlaidos ir jų skaičiavimo metodika

Eksploatacinės išlaidos yra sąnaudos, kurias Klaipėdos regiono savivaldybės patirs po VT integracijos įgyvendinimo, vykdant kasdienės veiklos operacijas bei palaikant įdiegtą techninę įrangą. Vertinant galimas sąnaudas integruoto VT sistemos palaikymui Klaipėdos regione vadovautasi VšĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“ pateikta informacija, kurių įverčiai aprašyti 26 lentelėje.

26 Lentelė. VT integracijos sistemos eksploatacinių išlaidų detalizavimas ir preliminarūs įverčiai

Eil. Nr.	Eksploatacinių išlaidų detalizavimas	Įvertis, Eur be PVM
1.	Pagrindines sąnaudas sudarys vežėjui mokama kaina už nuvažiuotus kilometrus. Skaičiavimams atlikti pasirinkta vidutinė rinkos kaina už vieną kilometrą.	1,70
2.	E-bilieto sistemos priežiūros (veikimo užtikrinimas, prieinamumas, plėtra ir kt.) sąnaudos. Įvertis skaičiuotas remiantis Klaipėdos miesto esamos sistemos priežiūros sutartimi.	75,00 / 1 tr.pr. / mėn.
3.	Bankinių kortelių modulio veikimas. Įvertis skaičiuotas remiantis Klaipėdos miesto esamos sistemos priežiūros sutartimi.	53,00 / 1 tr.pr. / mėn.
4.	Ryšio sąnaudos – telemetrija. Skaičiavimuose taikoma vidutinė kaina remiantis Klaipėdos miesto patirtimi.	2,50 / 1 SIM kortelė / 1 tr.pr. / mėn.
5.	Darbo užmokesčio sąnaudos. Įgaliojimai institucijai (pvz. VšĮ Klaipėdos kelevinis transportas) papildomai numatyti žmogiškieji išteklių, kurie sudarytų: 5.1. VT sistemos planavimas - maršrutų trasų planavimas, VT infrastruktūros klausimų nagrinėjimas, VT kelionių duomenų analizė ir prognozė; 5.2. Tvarkaraščių sudarymas – tvarkaraščių užduočių ruošimas, tikrinimas, informacijos ruošimas, eismo schemų ruošimas; 5.3. Strateginis planavimas – ataskaitų, techninių specifikacijų vežėjų parinkimo konkursui ruošimas, finansinis planavimas, teritorijų planavimo dokumentų analizė, pasiūlymų ruošimas; 5.4. Ekonominiai skaičiavimai – ataskaitos apie VT rezultatus, kompensacijų už transporto lengvatas paskaičiavimai, biudžeto planavimas; 5.5. Keleivių užklausų aptarnavimas, bendravimas su vežėjais – eismo duomenų (ridos vykdymo) analizė, keleivių užklausų nagrinėjimas ir atsakymų rengimas; 5.6. Įrangos priežiūra, duomenų apdorojimas ir rinkimas – įrangos transporto priemonėse instaliavimas, diegimas ir priežiūra (remontas, keitimas), pirminis kelionių duomenų apdorojimas, vaizdo kamerų įrašų apdorojimas ir atsakymų pagal užklausas ruošimas (keleivių skundai, eismo sąlygų įvertinimas, eismo įvykiai, policijos užklausos ir pan.), informacijos stotelėse talpinimas, keitimas ir priežiūra. 5.7. Apskaita – buhalterijos vedimas, sąskaitų, balansų, finansinių rinkinių rengimas; 5.8. Juridiniai klausimai – sutarčių sudarymas, kontrolė, viešieji prikimai, personalo klausimų tvarkymas.	Skaičiuojama kiekvienai savivaldybei atskirai atsižvelgiant į individualią apimtį.
6.	Sąnaudos darbo vietos išlaikymui – administracinių patalpų išlaikymas.	Skaičiuojama proporcingai pagal darbuotojų etatų sk.
7.	Tvarkaraščių sudarymas, monitoringas viešinimas. Programų PIKAS, m.stops.lt, Vintra, Google Maps ir kt. priežiūros ir palaikymo sąnaudos. Nustatant įkainį vadovautasi Klaipėdos miesto patirtimi.	8,00 / 1 tr.pr. / mėn.
8.	Transporto išlaidos numatomos transporto priemonių nuomai ir kuro sąnaudoms, kurios būtinos transporto priemonių eksploatavimui, prižiūrint įrangą bei aptarnaujant VT stoteles.	Skaičiuojamos atsižvelgiant į savivaldybės atstumą nuo Klaipėdos m. ir VT sistemos apimtį
9.	Bilietų laikmenų gamybos, platinimo, keleivių kontrolės sąnaudos skaičiuojamos atsižvelgiant į keleivių skaičių ir aptarnaujančių transporto priemonių skaičių. Savivaldybėse, kuriose yra nemokama VT paslauga, numatyta, kad 10 % transporto priemonių parko bus pritaikyta šioms išlaidoms, kadangi šios transporto priemonės	Paskaičiuojamos atsižvelgiant į VT sistemos apimtį.

aptarnaus maršrutus, kertančius dvi ar daugiau savivaldybių.

VT integracijos Klaipėdos regione metu savivaldybės jungsis prie esamos Klaipėdos miesto VT sistemos, todėl Klaipėdos miesto savivaldybei tenkančių sąnaudų dalis į tolimesnius skaičiavimus neįtraukiama.

27 Lentelė. Kasmetinių išmokų vežėjams kiekvienai Klaipėdos regiono savivaldybei poreikiai

Sąnaudos	Savivaldybė	Klaipėdos raj. sav.	Kretingos raj. sav.	Neringos sav.	Palangos m. sav.	Škuodo raj. sav.	Šilutės raj. sav.
Keleivių vežimo sąnaudos							
Metinės sąnaudos keleivių vežimui		1 578 861	2 248 673	571 197	1 043 165	538 683	1 361 251

28 Lentelė. Kasmetinių administracinių sąnaudų mokamų koordinatoriui poreikiai

Sąnaudos	Savivaldybė	Klaipėdos raj. sav.	Kretingos raj. sav.	Neringos sav.	Palangos m. sav.	Škuodo raj. sav.	Šilutės raj. sav.
VT sistemos palaikymo, priežiūros, eksploatacijos sąnaudos							
E bilieto sistema		23 400	23 400	4 500	12 600	19 800	31 500
Tvarkaraščių sudarymas ir monitoringas		7 350	8 237	720	2 150	3 168	5 376
Ryšio sąnaudos (telemetrija)		1 905	1 905	150	420	660	1 050
Transporto išlaidos		10 795	26 984	3 427	6 259	5 387	16 335
Darbo užmokestis		66 249	87 698	17 136	33 381	20 470	47 644
Darbo vietos išlaikymas		7 894	11 243	2 856	5 216	2 693	6 806
Bilietai laikmenų gamybos, platinimo, keleivių kontrolės sąnaudos							
Bilietai kontrolė		6 315	2 249	5 712	15 647	539	1 361
Bilietai pardavimas (agentavimas už platinimą)		31 577	2 249	17 136	31 295	539	1 361
Apmokėjimas bankine kortele		16 536	1 654	3 180	8 904	1 399	2 226
VISO:		172 021	165 619	54 817	115 872	54 655	113 659

4.3. VT integracijos sistemos įgyvendinimo atsiperkamumo skaičiavimai

VT integracijos sistemos atsiperkamumas apskaičiuojamas remiantis e-bilieto diegimo naudos analize ir vertinamas tiek finansiniu, tiek socio-ekonominiu aspektais. Kadangi finansinis atsiperkamumas viešojo sektoriaus projektuose dažnai būna labai žemas arba netgi neigiamas, papildomai vertinama socio-ekonominė nauda, kuri paprastai yra ženkliai didesnė. Šiuo konkrečiu atveju numatoma, kad įsigyta ir įdiegta e-bilieto sistemos techninė bei programinė įranga bus naudojama 10 metų laikotarpiui. Rezultate, atsiperkamumo skaičiavimai atlikti 10 metų laikotarpiui. Skaičiavimai parodė, kad integruota viešojo transporto sistema suteiks reikšmingą socialinę-ekonominę naudą Klaipėdos regiono gyventojams.

4.3.1. Finansinė nauda

Vertinama, jog esminė finansinė nauda atsiras dėl esamų VT maršrutų optimizavimo, gautų papildomų pajamų dėl tikslesnės keleivių apskaitos ir dėl padidėjusio keleivių srauto. Prognozuojama, kad Klaipėdos mieste dėl e-bilieto sistemos patogumo ir tolesnės jo plėtros keleivių skaičius kasmet didės 0,5 proc. Kitose savivaldybėse, kur dar neįdiegta e-bilieto sistema, potencialus keleivių skaičiaus didėjimas planuojamas kiek didesnis - 1 proc. per metus nuo 2024 m. iki 2027 m., o nuo 2028 m. kasmet po 2 proc. Finansinė nauda šiuo atveju

apskaičiuojama kaip gautų pajamų skirtumas vertinant esamą situaciją ir situaciją po keleivių skaičiaus padidėjimo. Svarbu pažymėti, kad šis rodiklis nėra įtrauktas tose savivaldybėse, kur VT paslauga yra teikiama neatlygintinai.

4.3.2. Ekonominė nauda

Socialinė ekonominė analizė apsiriboja regioninio poveikio vertinimu. Vertinama inetgruoto VT sistemos įgyvendinimo įtaka visuomenei. Šis išorinio poveikio vertinimas – VT integracijos įgyvendinimo sukurtų rezultatų (naudos/žalos) nustatymas. Pagrindinė vertinimo taisyklė – atsižvelgti į visas socialines įtakos aplinkybes, kurios turi tiesioginį poveikį projekto tikslinėms grupėms ir kitoms išorinės aplinkos grupėms. Poveikio komponentai nustatomi vadovaujantis „Metodikos ir modelio, skirto įvertinti investicijų, finansuojamų ES struktūrinių fondų ir Lietuvos nacionalinio biudžeto lėšomis, socialinį - ekonominį poveikį, sukūrimas“ metodika ir joje nustatytais įverčiais. VT integracijos Klaipėdos regione atveju yra vertinamos šios reikšmingiausios naudos - laiko sutaupymai, kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai ir anglies dioksido emisijos sumažėjimas. Poveikio komponentai nustatyti vadovaujantis minėta metodika:

Laiko sutaupymai | Prognozuojami dėl VT bilietų, perkamų iš vairuotojo, skaičiaus sumažėjimo. Metų eigoje iš vairuotojų įsigyjama apie 3,63 mln. vienkartinį popierinių bilietų. Apskaičiuota, kad vidutinis vieno bilieto įsigijimo laikas siekia apie 30-40 sekundžių. Perkant bilietus iš vairuotojo, kelionės laikas pailgėja, sumažėja eismo saugumas ir tai sukelia nepatogumus tiek vairuotojui, tiek kitiems keleiviams. Įdiegus e-bilieto sistemą, numatoma, kad popierinių bilietų skaičius nuolat mažės, o ekonominė nauda bus pasiekama per keleivių laiko sutaupymą, atsisakant popierinių VT bilietų. Tikimasi, kad popierinių bilietų pardavimai kasmet mažės 10 -15 proc.

Transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymai | Vertinama, kad dalis gyventojų iš automobilių persės į viešąjį transportą. Daroma prielaida, kad vienam automobiliui tenka 1,44 asmenys. Vidutinis VT kelionės atstumas – nuo 6 iki 20 km (priklausomai nuo savivaldybės). Konversijos koeficientų įverčių lentelėje nustatyta, kad kelių transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų sutaupymo (lengvojo automobilio) reikšmė vienam kilometrui yra 0,34 Eur. Skaičiavimuose daroma prielaida, kad bent 70% keleivių srauto padidėjimo sudarys keleiviai persėdę iš individualaus transporto.

Anglies dioksido emisijos sumažėjimas | Įtaka šiam rodikliui numatoma dėl sumažėjusio lengvųjų automobilių naudojimo regione. Remiantis statistika transporto priemonių parko vidutinis išmetamas CO₂ kiekis siekia 150 g CO₂ / km. Konversijos koeficientų lentelėje nustatyta, kad nuo 2024 m. anglies dioksido kaip šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos sumažėjimas (centrinė vertė) vienai tonai yra 194 Eur. Vėlesniais prognoziniu laikotarpiu metais ši vertė didėja pagal konversijos koeficientų lentelėje nurodytas reikšmes. Šiame etape nevertintas VT transporto priemonių išmetamas CO₂ kiekis ir jo galimas sumažėjimas.

4.3.3. Finansinės ir ekonominės naudų atsiperkamumo skaičiavimų apibendrinimas

29 lentelėje pateikta Klaipėdos regiono savivaldybių pradinės investicijos, eksploatacinės išlaidos ir prognozuojama nauda. Nauda apskaičiuojama kaip santykis tarp atliktų investicijų ir sistemos palaikymo išlaidų per 10 metų laikotarpį ir gautos finansinės bei socialinės-ekonominės naudos. Atsižvelgus į 10 metų laikotarpį,

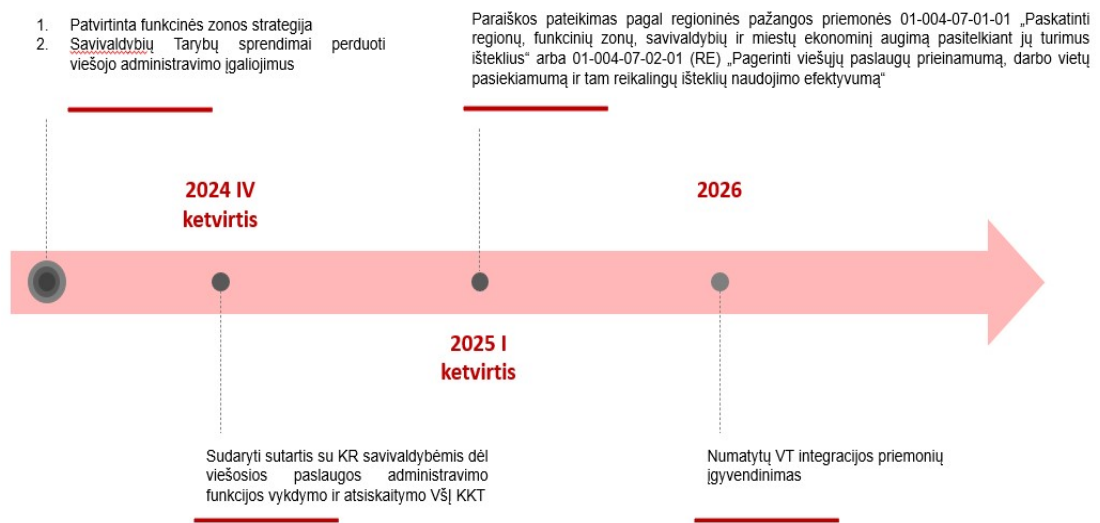
vertinama, jog gauta nauda yra didesnė už pradines investicijas ir išlaidas integruoto VT sistemos palaikymui.

29 Lentelė. Integruoto VT sistemos įgyvendinimo finansinis atsiperkamumas, Eur

	Klaipėdos m. sav.	Klaipėdos raj. sav.	Kretingos raj. sav.	Neringos sav.	Palangos m. sav.	Šilutės raj. sav.	Skuodo raj. sav.
Investicijos	-	-27 656,59	-261 713,87	-49 752,28	-72 110,66	-326 932,23	-221 164,37
Sąnaudos per 10 m.	-16 320 390,00	-1 720 210,00	-1 656 190,00	-548 170,00	-1 158 720,00	-1 136 590,00	-546 550,00
Finansinė nauda per 10 m	29 687 909,81	1 228 089,38	674 601,88	519 885,24	1 421 815,42	680 625,60	269 341,50
Ekonominė nauda per 10 m	12 822 478,59	2 418 342,84	4 281 792,91	475 219,78	875 593,58	892 162,71	574 523,16
Balansas	-	-27 656,59	-261 713,87	-49 752,28	-72 110,66	-326 932,23	-221 164,37

5. IŠVADOS

1. Netolygus VT paslaugų prieinamumas, ribotas VT informacijos prieinamumas, ypač specialiųjų poreikių turintiems asmenims ir netolygi VT paslaugų kokybė Klaipėdos regiono savivaldybėse - pagrindinės problemos kurias galėtų išspręsti integruota VT sistema. Integruoto VT sistema regione galėtų išspręsti ir savivaldybių iššūkius susijusius su ribotais finansiniais ir žmogiškaisiais ištekliais bei susijusius su įsipareigojimais kovoti su klimato kaitos poveikiu, įskaitant nacionalinius įsipareigojimus, numatytus LR alternatyviųjų degalų įstatyme.
2. Integruoto VT sistemos įgyvendinimo regione siūloma siekti keliais komponentais: organizacine, informacinių technologijų ir technine integracijomis.
3. Integruoto VT sistemos įgyvendinimą Klaipėdos regione siūloma vykdyti keliais etapais: pasirengimo, projekto įgyvendinimo ir nuolatinio tobulinimo.



5 pav. Integruoto VT sistemos įgyvendinimo etapiškumas

Šaltinis: Sudaryta Tiekėjo

4. Bendros pradinės investicijos įgyvendinti integruoto VT sistemą Klaipėdos regione sudarys 959 330,00 Eur. Rezultate metinis konsoliduotųjų viešųjų paslaugų vartotojų rodiklis 2029 m. sudarys apie 4 milijonus naujų VT kelionių.

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Projektų skyriaus Vyriausioji specialistė Violeta Pronskuvienė
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL 2023–2029 METŲ KLAIPĖDOS REGIONO FUNKCINĖS ZONOS STRATEGIJOS PATVIRTINIMO
Dokumento registracijos data ir numeris	2024-05-13, T1-154
Adresatas	–
Dokumentą vizavo.	Transporto skyriaus Skyriaus vedėjas Rimantas Mockus
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-10 14:22:54
Dokumentą vizavo.	Teisės skyriaus Vyresnioji patarėja Julija Paulikienė
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-10 14:25:06
Dokumentą vizavo.	Bendrojo skyriaus Vyriausioji specialistė Birutė Radavičienė
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-10 14:28:06
Dokumentą vizavo.	Projektų skyriaus L. e. p. skyriaus vedėja Sandra Tamašauskienė
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-10 14:34:24
Dokumentą vizavo.	Strateginio planavimo skyriaus Skyriaus vedėja Indrė Butenienė
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-10 14:48:38
Dokumentą vizavo.	Vicemerai Algirdas Kamarauskas
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-10 15:10:06
Dokumentą vizavo.	Ekonominės plėtros grupės Grupės vadovė Jūratė Sokolova
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-13 07:38:50
Dokumentą vizavo.	Teisės skyriaus Skyriaus vedėjas Andrius Kačalinas
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-13 10:13:37
Dokumentą vizavo.	Savivaldybės administracijos direktorius Andrius Žukas
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-13 11:22:52
Dokumentą pasirašė	Meras Arvydas Vaitkus
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-13 14:45:08
Dokumentą tvirtino	Tarybos posėdžių sekretorė Julija Veresova
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-13 14:52:45
Registratorius	Tarybos sekretoriato skyriaus Vyriausioji specialistė Virginija Palaimienė
Veiksmo atlikimo data ir laikas	2024-05-13 15:16:01
Dokumento nuorašo atspausdinimo data ir jį atspausdinęs darbuotojas	2024-05-13 atspausdino Tarybos sekretoriato skyriaus Vyriausioji specialistė Virginija Palaimienė

Nuorašas tikras
Klaipėdos miesto savivaldybė
2024-05-13