

VAKARŲ KRANTAS

REGIONINĖ GALIMYBIŲ STUDIJA



MOKSLAS • EKONOMIKA • SĄNGLAUDA



EUROPOS SĄJUNGA
EUROPOS SOCIALINIS FONDAS

Kuriame Lietuvos ateitį



Gargždai



Klaipėda



Kretinga



Neringa



Palanga



Skuodas



Šilutė

VAKARŲ KRANTAS

REGIONINĖ GALIMYBIŲ STUDIJA





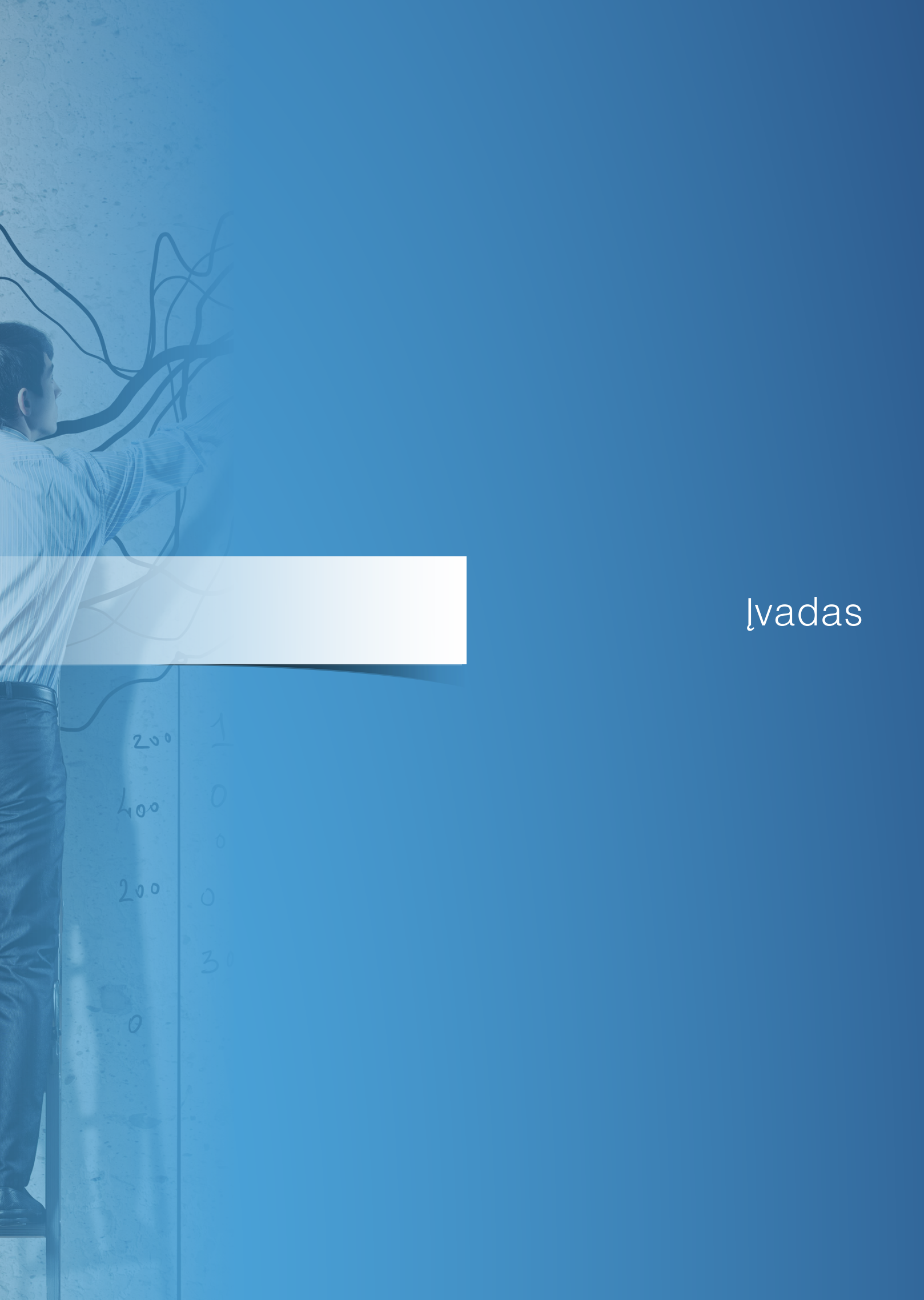


Turinys

Įvadas	5
Santrauka	9
Esamos būklės analizė	15
Aplinkos analizė	17
Geografinė, ekonominė ir socialinė demografinė padėtis	17
Turizmo sektoriaus padėtis	19
Esamų plotų panaudojimas	21
Transporto vystymasis	23
Transporto sektoriaus situacijos vertinimas - gyventojų nuomonės tyrimas	23
Transporto sektoriaus situacijos vertinimas - turistų nuomonės tyrimas	25
Transporto srautų taršos tyrimai	26
Geležinkelių transportas	27
Oro transportas	28
Keltų transportas	29
Vidaus vandenų transportas	29
Dviračių transportas	30
Kelių transportas	31
Susisiekimas viešuoju kelių transportu	32
Ekologinio transporto diegimo galimybės Klaipėdos regione	33
Pagrindinės išvados ir problematika	34
Kurortinės teritorijos	41
Perspektyvinių sprendinių analizė	45
Vizija	49
Vizijos įgyvendinimo seka	60
Sprendinių planas	63
Išvados	93







lvadas



Regioninė galimybių studija parengta pagal projektą „Regioninė galimybių studija „VAKARŲ KRANTAS“ (sutrumpinimas - Vakarų krantas)“, projekto Nr. VP1-4.2-VRM-02-R-33-001. Projektą įgyvendina Klaipėdos regiono savivaldybės, pagrindinis partneris - Šilutės rajono savivaldybės administracija. Projektas yra finansuojamas Lietuvos valstybės, Klaipėdos regiono savivaldybių ir Europos socialinio fondo lėšomis pagal 2007-2013 m. Žmoniškųjų išteklių plėtros veiksmų programos 4 prioriteto „Administracinių gebėjimų stiprinimas ir viešojo administravimo efektyvumo didinimas“ įgyvendinimo priemonę VP1-4.2-VRM-02-R „Regioninės plėtros tobulinimas, regionų plėtros planai ir savivaldybių (ilgalaikiai / trumpalaikiai) strateginiai veiklos planai“.

Regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“ siekiama įvertinti Klaipėdos regiono transporto sistemą ir parengti optimizavimo koncepciją. Studijoje buvo įgyvendintos šios veiklos:

- ✓ analizuojamos bevariklio, lengvojo, viešojo ir vandens transporto tendencijos, išryškinama atitinkamų transporto rūšių ir jų sąveikos problematika;
- ✓ formuojama Klaipėdos regiono transporto sistemos optimizavimo vizija, nustatomi vizijos pasiekimo strateginiai matmenys - tikslai, uždaviniai, alternatyvos;
- ✓ formuojama tikslingų ir ekonomiškai pagrįstų sprendinių visuma;
- ✓ sudaromas detalus sprendinių įgyvendinimo planas, apimantis finansinių išteklių poreikį, prioritetinių veiksmų apibrėžimą, už atitinkamų veiksmų įgyvendinimą atsakingas institucijas, sprendinių įgyvendinimo pasiekimo rodiklius.

Rengiant regioninę transporto sektoriaus galimybių studiją, svarbu analizuoti ir turizmo kontekstą, kadangi transportas turi įtakos šio sektoriaus vystymui. Akcentuojama, kad:

- ✓ transportas - svarbus įrankis planuojant turizmo maršrutus ir susijusias paslaugas bei produktus, infrastruktūrą;
- ✓ tinkamai pasirinktos transporto rūšys ir priemonės suteikia turizmo vietai išskirtinumą, patrauklumą, įvairovę;
- ✓ nuo transporto sistemos ir jos infrastruktūros būklės bei kokybės iš dalies priklauso vietovės lankytinų objektų patrauklumas, turintis įtakos turizmo rodikliams ir plėtrai.

Regioninę galimybių studiją sudaro šios pagrindinės dalys:

1. Įvadas.
2. Santrauka.
3. Aplinkos analizė (ekonominės, demografinės ir kitų aplinkos veiksnių, turinčių įtakos regioninės galimybių studijos kontekstui, skirtingų transporto rūšių Klaipėdos regione analizė). Apibrėžtos pagrindinės vystymo tendencijos, pateikiamos išvados ir problematika.
4. Perspektyvinių sprendinių analizė. Pateikiama galiojančių, skirtingo lygio strateginiuose dokumentuose įtvirtintų, su transportu ir turizmu susijusių sprendinių bei priemonių analizė.





5. Vizija. Pateikiama Klaipėdos regiono bevariklio, lengvojo, viešojo ir vandens transporto sistemos optimizavimo vizija. Suderinus su Klaipėdos regiono savivaldybėmis, vizija apibrėžiama 2020 m. ir 2030 m.
6. Sprendinių planas. Išanalizuoti vizijos įgyvendinimo alternatyvūs sprendiniai. Sprendiniai svarstyti ir suderinti Klaipėdos regiono savivaldybėse. Suformuotas galutinių rekomenduojamų įgyvendinti sprendinių planas, nurodant atsakingas institucijas, įgyvendinimo laikotarpį, lėšų poreikį ir kt.
7. Išvados. Regioninės galimybių studijos rengėjų-ekspertų ir savivaldybių atstovų diskusijų metu išskirti pagrindiniai sprendiniai sureitinguoti ir jų įgyvendinimas nurodytas prioriteto tvarka.
8. Priedai.

Rengiant regioninę galimybių studiją, laikytasi šių pagrindinių principų:

- ✓ Partnerystė. Visos regioninės galimybių studijos dalys raštu derinamos su Klaipėdos regiono savivaldybėmis, strateginiai regioninės galimybių studijos matmenys formuojami dalyvaujant, teikiant pastabas, diskutuojant visoms Klaipėdos regiono savivaldybėms.
- ✓ Suderinamumas su savivaldybių strateginio planavimo dokumentais. Atsižvelgiama į Klaipėdos regioną sudarančių savivaldybių pagrindinių strateginių (bendrųjų, specialiųjų, detaliųjų planų, strateginių plėtros ir veiklos planų bei pan.) dokumentų nuostatas, susijusias su transporto ir turizmo vystymu.
- ✓ Pagrįstumas. Visi regioninės galimybių studijos sprendiniai formuojami atsižvelgiant į teigiamus pasaulio ir Lietuvos praktikos pavyzdžius, naujausių technologijų transporto srityje panaudojimą, įvertinus Klaipėdos regiono galimybes ir pasirengimą įgyvendinti šiuos sprendinius.
- ✓ Realumas. Regioninės galimybių studijos rengėjai siūlo sprendinius, kuriuos tikslinga ir įmanoma įgyvendinti įvertinus laiko, finansinius ir žmogiškuosius išteklius.
- ✓ Viešumas. Siekiant visuomenę įtraukti į svarstymus ir sulaukti pasiūlymų, regioninės galimybių studijos rengimo metu įgyvendintos viešinimo priemonės. Publikuoti straipsniai Klaipėdos regiono ir jį sudarančių savivaldybių laikraščiuose ir / ar dienraščiuose, informaciniai pranešimai Klaipėdos regiono savivaldybių interneto svetainėse, atskirų regioninės galimybių studijos dalių pristatymai savivaldybėse (įtraukiant suinteresuotus asmenis ir jų grupes). Regioninės galimybių studijos rezultatai ir išvados pristatyti baigiamojo renginio metu. Specialiai šiam projektui buvo sukurta ir nuolat atnaujinama interneto svetainė www.vakarukrantas.lt.

Šios regioninės galimybių studijos pasiūlymai bus naudojami atnaujinant Klaipėdos regiono plėtros planą bei formuojant ir / ar koreguojant regioną sudarančių savivaldybių strateginius dokumentus.







Santrauka



„Vakarų krantas“ - regioninė sektorinė galimybių studija, apimanti Klaipėdos regiono bevariklio, lengvojo, viešojo ir vandens transporto sistemos optimizavimo ir plėtros koncepciją. Šios regioninės galimybių studijos geografinė aprėptis - Klaipėdos regionas ir jį sudarančios 7 savivaldybės: Klaipėdos ir Palangos miestų, Kretingos, Šilutės, Klaipėdos ir Skuodo rajonų, Neringos savivaldybės. Rengiant regioninės galimybių studijos pasiūlymus, buvo aktyviai bendradarbiauta su visomis Klaipėdos regiono savivaldybėmis. Sektoriniu požiūriu regioninė galimybių studija apima transporto sektorių ir turizmą.

Regioninės galimybių studijos **tikslas** - parengti tikslingą ir ekonomiškai pagrįstą Klaipėdos regiono bevariklio, lengvojo, viešojo ir vandens transporto sistemos optimizavimo ir plėtros koncepciją.

Regioninės galimybių studijos **uždaviniai**:

- ✓ identifikuoti pagrindinius optimizavimo ir plėtros elementus bei jų sąsajas;
- ✓ nustatyti optimizavimo ir plėtros elementų vystymo koncepciją ir prioritetus;
- ✓ pasiūlyti koncepcijos įgyvendinimo planą.

Siekiant tinkamai įgyvendinti regioninės galimybių studijos uždavinius ir susijusias veiklas, buvo atlikti šie svarbūs tyrimai ir analizės:

- ✓ Klaipėdos regiono transporto rūšių analizė. Analizėje identifikuotos ekologinio transporto plėtros galimybės, pateiktos išvados. Išanalizuotos skirtingos susisiekimo rūšys - susisiekimas geležinkeliu, oru, dviračiais, vidaus vandenimis - ir autotransporto - viešojo, individualių automobilių ir krovininio autotransporto - srutai. Taip pat atlikti susiję autotransporto taršos tyrimai;
- ✓ Šilutės rajono savivaldybės Šilutės, Rusnės ir Kintų seniūnijų, Klaipėdos m. Melnragės, Girulių, Smiltynės gyvenviečių, Klaipėdos rajono savivaldybės Priekulės, Kretingalės seniūnijų, Skuodo rajono savivaldybės Mosėdžio seniūnijos kurortinės teritorijos statuso gavimo galimybių analizė (įskaitant veiksmų planą);
- ✓ sociologiniai tyrimai: gyventojų ir turistų nuomonės tyrimai;
- ✓ Klaipėdos regiono savivaldybių strateginių dokumentų analizė.

Tyrimų duomenys leido identifikuoti šias Klaipėdos regiono transporto ir susisiekimo problemas:

- ✓ tiek gyventojas, tiek turistas susisiekimui dažniausiai pasirenka automobilį, o ne viešąjį transportą;
- ✓ skirtingos transporto rūšys nėra pakankamai suderintos tarpusavyje, todėl gyventojams, o ypač turistams, nesukurtos sąlygos regionu keliauti greitai, komfortiškai ir sąlyginai pigiai. Veikianti transporto sistema taip pat nesudaro galimybių laisvai ir be didesnių sunkumų susisiekti viešuoju transportu;
- ✓ rekreacinių teritorijų pasiekiamumo (ekologiškesniu transportu) problema;
- ✓ dviračių transporto infrastruktūra nėra išvystyta, sistema nėra vientisa ir integruota;
- ✓ mažas tiesioginis pasiekiamumas iš užsienio oro ir jūrų transportu;
- ✓ neišnaudotas vidaus vandens transporto tinklo potencialas.

Klaipėdos regionas „iš išorės“ pasiekiamas 4 pagrindiniais susisiekimo ir turizmo „koridoriais“: šiaurės (nuo Latvijos pusės pajūriu), pietų (iš Rusijos Federacijos Kaliningrado srities pusės), rytų (Šiaulių-Telšių-Plungės kryptis) ir pietryčių (vidurio ir pietų Lietuvos kryptis per Šilutės rajoną). Didelė dalis šių „koridorių“ srautų dalyvių - individualiais automobiliais keliaujantys gyventojai ir turistai, todėl šiuose „koridoriuose“ susidaro didelė oro tarša, autoįvykių skaičius yra santykinai didesnis nei kitose atkarpose, todėl šiose teritorijose poreikis nuolat atnaujinti ir plėtoti kelių infrastruktūrą yra didesnis.





Sprendžiant minėtas problemas, tikslinga transporto optimizavimo politiką planuoti tokiomis kryptimis:

- ✓ mažinti individualių automobilių srautus regiono viduje;
- ✓ mažinti naudojimąsi individualiais automobiliais;
- ✓ skatinti naudojimąsi ekologiškesnėmis transporto priemonėmis;
- ✓ sudaryti sąlygas turizmo ir susisiekimo plėtrai ne tik Pajūrio įtakos zonoje.

Atsižvelgiant į šias kryptis, buvo apibrėžta Klaipėdos regiono bevariklio, lengvojo, viešojo ir vandens transporto sistemos optimizavimo vizija:

Klaipėdos regionas - Lietuvos kraštas, kuriame naudojamas ekologiškas transportas. Čia sudarytos palankiausios sąlygos ekologiškam transportui vystyti:

- ✓ vyksta tinkamas, savalaikis ir nuoseklus planavimas;
- ✓ vykdomas numatytų sprendinių įgyvendinimas ir kontrolė;
- ✓ dalies sprendinių įgyvendinimui pritraukiamas privatus kapitalas, vykdomos privačios iniciatyvos.

Formuojant priemones, kurių įgyvendinimas leistų nuosekliai siekti vizijos, buvo išlaikyta tokia seka:

1. suformuotas alternatyvių sprendinių sąrašas;
2. sąrašas išanalizuotas atliekant daugiakriterinę analizę, kurioje sudarytas rekomenduojamų ir nerekomenduojamų įgyvendinti sprendinių sąrašas;
3. siūlomi įgyvendinti sprendiniai pristatyti ir aptarti savivaldybėse;
4. sprendiniai patikslinti pagal gautas pastabas ir rekomendacijas;
5. suformuotas galutinis sprendinių sąrašas;
6. galutiniai sprendiniai suderinti su atsakingais savivaldybių atstovais (transporto, planavimo ir plėtros, turizmo specialistais, autobusų parkų atstovais ir kt.);
7. sprendiniai sureitinguoti pagal svarbą regioniniame kontekste, išskiriant aukšto, vidutinio ir žemo prioriteto sprendinius;
8. suformuotas siūlomų įgyvendinti sprendinių sąrašas, kuriuo galima vadovautis plečiant Klaipėdos regiono plėtros planą ir atnaujinant savivaldybių strateginius plėtros planus.

Vizijai įgyvendinti numatyti šie prioritetiniai tikslai:

- ✓ **Tikslas 1.** Padidinti vidaus vandenų panaudojimą susisiekimo ir turizmo reikmėms.
- ✓ **Tikslas 2.** Optimizuoti kelių transportą ir užtikrinti jo ekologizaciją.
- ✓ **Tikslas 3.** Gerinti susisiekimo dviračiais sąlygas ir sukurti naujas galimybes susisiekimui dviračiais.
- ✓ **Tikslas 4.** Sukurti palankesnes sąlygas susisiekimui ne savivaldybių kompetencijos transporto rūšimis.
- ✓ **Tikslas 5.** Užtikrinti tinkamą transporto sistemos planavimą, optimizavimą, naudojimą, stebėseną ir kontrolę.
- ✓ **Tikslas 6.** Turizmo skatinimas ir susijusios infrastruktūros plėtra, panaudojant skirtingas transporto rūšis.





Igyvendinant transporto sistemos optimizavimo viziją ir strateginius tikslus, siūloma įgyvendinti šiuos pagrindinius sprendinius:

- ✓ „Park and Ride“ (lietuviškas atitikmuo „parkuok lengvąjį automobilį ir važiuok viešuoju transportu“) sistemos diegimas.

Tikslas - sumažinti naudojimąsi individualiais lengvaisiais automobiliais ir paskatinti naudojimąsi viešuoju transportu. Siūloma įrengti 16 „Park and Ride“ aikštelių arba sudaryti sąlygas jas įrengti verslo iniciatyva.
- ✓ „Bike and Ride“ (lietuviškas atitikmuo „palik dviratį ir važiuok viešuoju transportu“) sistemos diegimas.

Tikslas - padidinti kelionių dviračiu atstumą, sumažinti individualių lengvųjų automobilių naudojimą ir paskatinti naudojimąsi viešuoju transportu. Siūloma įrengti 28 „Bike and Ride“ aikštes arba sudaryti sąlygas jas įrengti verslo iniciatyva.
- ✓ Regioninės dviračių nuomos punktų (DNP) sistemos sukūrimas.

Tikslas - paskatinti gyventojų ir svečių naudojimąsi dviračiais, sukurti patogų susisiekimą dviračiais panaudojant ir kitas transporto rūšis. Siūloma įrengti 26 DNP punktus (arba sudaryti sąlygas juos įrengti verslo iniciatyva) ir juos bendru rinkodaros ženklu sujungti į vieną bendrą veikiančią sistemą (kiek įmanoma panaudojant esamus smulkius dviračių nuomos punktus).
- ✓ Dviračių infrastruktūros plėtra (dviračių takų, dviračių saugojimo galimybių plėtojimas) ir panaudojimo skatinimas (dviračių laikiklių įrengimas viešajame transporte).

Tikslas - sukurti palankias ir patogias judėjimo dviračiais sąlygas.
- ✓ Elektra varomų transporto priemonių naudojimo skatinimas.

Tikslas - paskatinti ekologiškesnių transporto rūšių panaudojimą: elektrobuses naudojimą viešajame transporte ir elektromobilių nuomos punktų sistemos sukūrimą. Siūloma įsigyti ir pradėti naudoti apie 67 elektra varomus viešojo transporto autobusus, įrengti 6 elektrobuses greitojo įkrovimo aikštes bei 21 elektromobilių nuomos punktų tašką (arba sudaryti sąlygas juos įrengti verslo iniciatyva).
- ✓ Danės upės, Karaliaus Vilhelmo (Klaipėdos) kanalo, Nemuno deltos, Kuršių marių ir Baltijos jūros panaudojimas susisiekimui ir rekreacijai, Minijos upės maršruto plėtra.

Tikslas - panaudoti susisiekimui vidaus vandens kelius, poilsiui bei rekreacijai - esamus vandens išteklius. Siūloma įrengti trūkstantus farvaterius bei praplėsti esamą uostų, uostelių ir prieplaukų tinklą - iš viso apie 20 objektų.
- ✓ Paplūdimių ir maudyklų infrastruktūros plėtra.

Tikslas - pagerinti poilsio prie vandens telkinių sąlygas, praplečiant paplūdimių ir maudyklų infrastruktūrą turistinių maršrutų prieigos zonose (maždaug 6-7 km nuo pagrindinių regioninių turizmo maršrutų). Siūloma praplėsti apie 27 objektų (ir jų grupių) infrastruktūrą.
- ✓ Turizmo skatinimas.

Tikslas - paskatinti turizmą, integruojant skirtingas transporto rūšis ir priemones. Siūloma įrengti / praplėsti apie 19 turizmo maršrutų, keliaujant dviračiais, viešuoju kelių ir geležinkelių transportu bei keltais.
- ✓ Teigiamo judumo principų populiarinimas.

Tikslas - informuoti visuomenę apie teigiamo judumo principus, paskatinti jų siekti, t. y. pakeisti gyventojų keliavimo įpročius, skatinant naudotis ekologiškesnėmis transporto priemonėmis.
- ✓ Tinkamas Klaipėdos regiono transporto sistemos planavimas, sprendinių įgyvendinimas ir stebėseną.





Igyvendinant numatytus sprendinius, svarbu atkreipti dėmesį į šiuos aspektus:

1. Regioniškumas. Siūlomi sprendiniai apima visam regionui svarbias priemones, todėl ne visos savivaldybių priemonės ar atskirų savivaldybių strateginiuose ir planavimo dokumentuose numatytos priemonės šiame dokumente yra vertinamos. Regionui siūlomos suformuoti sistemos (pvz., „Bike and Ride“, „Park and Ride“) taškai turėtų būti įkuriami panašiu laikotarpiu, laikantis tų pačių taisyklių ir principų. Rekomenduojama, kad tokių sprendinių įgyvendinimo koordinavimą ir kontrolę perimtų visų Klaipėdos regiono savivaldybių paskirta institucija;
2. Įgyvendinimo laikotarpis ir suteiktas prioritetas. Atsižvelgus į techninius, finansinius, organizacinius ir kitus savivaldybių pajėgumus, studijoje yra nurodomi laikotarpiai per kuriuos sprendiniai turėtų būti įgyvendinti. Galutinius sprendimus dėl sprendinių įgyvendinimo laikotarpio priima Klaipėdos regiono savivaldybės. Pagal suteiktą aukštą prioritetą, sprendinius rekomenduojama įgyvendinti 2014-2020 m. laikotarpiu. Vidutinio prioriteto sprendinius rekomenduojama svarstyti apie 2018 m. (planuojant 2020-2030 m. sprendinių įgyvendinimo laikotarpį) arba savivaldybių iniciatyva įgyvendinti anksčiau, t.y. kartu su sprendiniais, kurių įgyvendinimui suteiktas aukštas prioritetas. Žemu prioritetu pažymėtus sprendinius rekomenduojama svarstyti atskirai po 2020-2025 m;
3. Verslo pritraukimas. Kai kurie sprendiniai nepatenka į savivaldybių ar regiono kompetencijų ir atsakomybių ribas, todėl jų įgyvendinimui labai svarbios verslo iniciatyvos;
4. Vizijos vaidmuo. Savivaldybės, formuodamos lokalius transporto ir turizmo plėtros veiksmus, turėtų atsižvelgti į vieningai apibrėžtą viziją (net jei formuojami sprendiniai neįeina į šios regioninės galimybių studijos pasiūlymus);
5. Kontrolė. Atsižvelgiant į apibrėžtą viziją, svarbu nurodyti siekiamybes ir jų tinkamai laikytis. Regioninės regioninės galimybių studijos „Vakarų kranto“ atveju rekomenduojama nuolat stebėti šiuos rodiklius:
 - turistų Klaipėdos regione statistiką (turizmo informacijos centrų lankytojų duomenis, apgyvendinimo įstaigose apgyvendintų svečių skaičių ir trukmę, turizmo paslaugas teikiančių įstaigų sezoniškumą);
 - Klaipėdos regiono gyventojų kelionių kasdieniais reikalais įpročius. Klaipėdos regiono mastu tokie tyrimai nebuvo atlikti, todėl siekiamybė neapibrėžiama. Žemiau esančioje lentelėje pateikiami kai kurių miestų duomenys, kurie vėliau turėtų būti renkami ir Klaipėdos regiono mastu:

Kelionių susisiekimo sistemoje dalis (kelionės iš namų į darbą)	Mato vienetas	Klaipėdos m. (Lietuva)	Vilnius (Lietuva)	Amsterdamas (Nyderlandai)
Pėsčiomis	Proc.	6,8 (2012)	36 (2011)	4 (2010)
Dviračiu	Proc.	1,3 (2012)	0 (2011)	38 (2010)
Viešuoju transportu	Proc.	43,5 (2012)	26 (2011)	30 (2010)
Individualiu automobiliu	Proc.	48,0 (2012)	38 (2011)	28 (2010)







Esamos būklės analizė



Siekiant identifikuoti Klaipėdos regione esančias bevariklio, lengvojo, viešojo ir vandens transporto rūšis, srautus, jiems įtakos turinčius veiksnius ir aplinkos elementus bei nustatyti pagrindines problemas, parengta esamos būklės analizė. Atliekant šią analizę buvo paruošti atskiri dokumentai ir jų priedai, detaliam apibūdinantys Klaipėdos regiono esamos būklės situaciją pagal nustatytus kriterijus. Parengtos atskirų teminių sričių analizės taip pat leido lengviau suformuoti Klaipėdos regiono transporto optimizavimo viziją, koncepciją bei pasiūlymų gaires.

Šiame leidinyje pateikiamos tik atskirų transporto rūšių ar kitų dalių trumpos išvalgos, apibendrinimai, išvados bei problematika. Norint išsamiau susipažinti su visa atlikta esamos būklės analizės medžiaga, siūloma įvertinti atskirus studijos metu parengtus dokumentus:

- Aplinkos analizė (su priedais);
- Klaipėdos regiono transporto sektoriaus situacijos vertinimas. Gyventojų apklausos ataskaita;
- Klaipėdos regiono transporto sektoriaus situacijos vertinimas. Turistų apklausos ataskaita;
- Taršos tyrimai (su priedais);
- Kurortinių teritorijų statuso siekimo kai kurioms Klaipėdos regiono vietovėms galimybių vertinimas (su priedais);
- Transporto vystymas (su priedais);
- Pagrindinės išvados.





Aplinkos analizė

Geografinė, ekonominė ir socialinė demografinė padėtis

Lietuvos vakaruose esantis Klaipėdos regionas - vienintelis Lietuvos pajūrio regionas, kuris ribojasi su Baltijos jūra ir Kuršių mariomis. Sausumoje regionas ribojasi su Latvijos Respublika šiaurėje ir Kaliningrado sritimi pietuose. Klaipėdos regiono teritorijos plotas yra 5.209 km². Regionas didesnis tik už Marijampolės, Tauragės ir Telšių regionus. Klaipėdos regioną sudaro Klaipėdos ir Palangos miestų, Klaipėdos, Kretingos, Skuodo ir Šilutės rajonų bei Neringos savivaldybės.

Klaipėdos regionas kitų šalies regionų tarpe dominuoja turimais vandens ištekliais, kurie sudaro penktadalį (20,3 proc.) visų šalies vandenų. Regiono mastu didžiausiais vandens ištekliais išsiskiria Šilutės rajonas, talpinantis 20,4 proc. viso regiono vandenų. Į regiono teritoriją patenka unikalūs Kuršių nerijos nacionalinis parkas, įtrauktas į UNESCO saugomų teritorijų sąrašą, Pajūrio regioninis parkas, Nemuno deltos ir Salantų regioniniai parkai. Klaipėdos regione yra 37 draustiniai, iš kurių 6 botaniniai, 4 botaniniai zoologiniai, 9 kraštovaizdžio, 4 geomorfologiniai, 7 ichtiologiniai, 1 entomologinis, 1 ornitologinis, 2 hidrografiniai, 4 telmologiniai, 1 pedologinis.

Klaipėdos regiono geografinė padėtis svarbi ir tuo, kad turi vienintelį Lietuvoje jūrų uostą, kuris yra labiausiai į šiaurę nutolęs neužšalantis jūrų uostas Baltijos jūroje. Jūrų uosto padėtis lemia ir tai, kad Klaipėdos regionas yra svarbiausias šalies transporto mazgas, jungiantis jūrų keliais Rytų Europą su Skandinavija ir Vakarų Europa.

Klaipėdos regionas iš kitų šalies regionų išsiskiria kylančia ekonomika, didėjančiomis tiesioginėmis užsienio investicijomis, stiprėjančiais apdirbamosios gamybos, didmeninės ir mažmeninės prekybos bei transporto sektoriais, sąlyginai aukštu užimtumo lygiu. 2007-2012 m. laikotarpiu Klaipėdos regione sukurtas BVP išaugo 21,8 proc. iki 13,9 mlrd. Lt, tiesioginės užsienio investicijos tuo pačiu laikotarpiu išaugo net 23 proc. ir 2012 m. siekė beveik 3,6 mlrd. Lt. Auganti Klaipėdos regiono ekonomika sąlygojo ir mažesnę Klaipėdos regiono nedarbingumą - 2012 m. Klaipėdos regiono registruotų bedarbių ir darbingo amžiaus gyventojų santykis sudarė 10,4 proc., kai tuo tarpu Lietuvos vidurkis buvo 11,7 proc.

Regiono centras - Klaipėdos miestas - ekonomiškai stipriausia teritorija, kurioje įsikūrusios didžiausios regiono įmonės. Lyginant su Klaipėdos miestu, kurortinėms savivaldybėms būdingas didesnis gyventojų verslumo lygis, ypač su turizmu susijusiose veiklose.

Išanalizavus sezoniškumo įtaką Klaipėdos regiono turizmui, pastebėta, kad regione esančios palankios sąlygos turizmo plėtrai nevisiškai išnaudojamos. Siūloma aktyviau plėtoti sveikatinimo ir sveikatingumo, aktyvaus laisvalaikio, konferencinį turizmą. Šių turizmo rūšių vystymas sudarytų prielaidas sezoniškumo mažinimui, kuris regione yra itin ryškus.

2007-2012 m. turizmo rinka Klaipėdos regione buvo ženkliai paveikta ekonominės krizės. Pasireiškus recesijai turistų srautai ir jų išlaidos regione sumažėjo. Visgi atsigaunanti ekonomika teigiamai paveikė turizmo sektorių ir vėl pastebimas turistinių srautų ir poilsiautojų išlaidų augimas. Daugiausia turistų apsilanko Palangos ir Klaipėdos miestų bei Neringos savivaldybėse, kuriose didžiausią turistų dalį sudaro svečiai iš užsienio. Kurortinėse regiono savivaldybėse įsikūrę daugiausia apgyvendinimo ir maitinimo įstaigų. Nemažai apgyvendinimo paslaugų šiose savivaldybėse teikia gyventojai pagal išduotus verslo liudijimus.





Visame Klaipėdos regione pastebima blogėjanti demografinė situacija:

- gyventojų skaičiaus mažėjimas - 2007-2012 m. laikotarpiu regione bendras gyventojų skaičius sumažėjo 11,6 proc. iki 335.304 gyventojų;
- didelė emigracija - 2007-2012 m. laikotarpio vidaus ir tarptautinė emigracija sudarė apie 12,6 tūkst. gyventojų kasmet;
- neigiama natūrali gyventojų kaita - 2007-2012 m. laikotarpiu natūrali gyventojų kaita svyravo tarp -2,9 ir -1,4 1000-iui regiono gyventojų;
- visuomenės senėjimas - 2007 m. 100 vaikų teko 105 pagyvenę žmonės, kai tuo tarpu 2012 m. - 129.

Geresnė situacija pastebėta tik Klaipėdos rajone, kuriame gyventojų skaičius didėja daugiausia dėl Klaipėdos miesto aglomeracinės įtakos. Pažymėtina, kad, nepaisant mažėjančio studentų ir moksleivių skaičiaus, auga regiono gyventojų su aukštuoju išsilavinimu dalis.

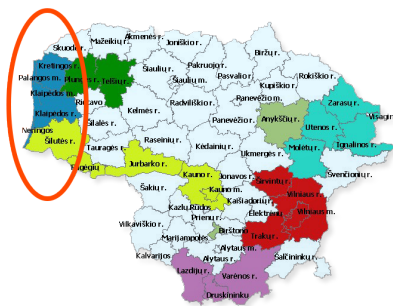
Atlikus studiją ir įvertinus esamą situaciją, siūloma numatyti ir įgyvendinti priemones, skirtas ekonominių ir socialinių netolygumų regione mažinimui, taip pat spartinti viso regiono ekonomikos augimą efektyviau panaudojant pramonės, verslo, uosto, pajūrio potencialą, skatinant inovacijų versle diegimą, gerinant sąlygas smulkaus ir vidutinio verslo vystymui.





Turizmo sektoriaus padėtis

Daugelyje nacionalinio lygmens turizmo planavimo dokumentų (LR bendrajame plane, Nacionalinėje turizmo plėtros programoje, Nacionaliniuose vandens turizmo trasų ir autoturizmo trasų specialiuosiuose planuose) pajūrio regionas išskiriamas kaip prioritetas šalies regionas. Klaipėdos regionas Nacionalinėje turizmo plėtros programoje apibūdintas kaip didžiausio turistinio potencialo teritorija Lietuvoje, apimanti Pajūrio regioną (Neringos, Palangos ir Klaipėdos miestų, Kretingos ir Klaipėdos rajonų savivaldybės). Lietuvos turizmo plėtros 2014-2020 metų plėtros programos projekte į Pajūrio regioną taip pat yra įtraukta ir Šilutės rajono savivaldybė. Pagal nacionalinius turizmo planavimo dokumentus, Skuodo rajonas nėra priskiriamas prioritetingiems turistiniams regionams.



Nacionalinėje turizmo plėtros programoje didžiausio turistinio potencialo regionuose aktyvus poilsis (nacionalinė Minijos vandens turizmo trasa, tarptautinė dviračių trasa „EuroVelo 10“), kultūrinis ir sveikatos turizmas numatyti kaip prioritetai. Atsižvelgiant į šiuos nacionalinius turizmo plėtros prioritetus, ES lėšomis finansuojami turizmo infrastruktūros ir paslaugų plėtros projektai.





Klaipėdos regiono konkurenciniai pranašumai:

- didelis turistų srautas Palangoje, Klaipėdoje ir Neringoje (2012 m. šių savivaldybių apgyvendinimo įstaigose apgyvendinta 95 proc. Klaipėdos regiono turistų);
- gamtos ištekliai saugomose teritorijose;
- kultūros paveldas ir kasmetiniai renginiai;
- išvystytos turizmo paslaugos;
- dviračių turizmo infrastruktūra;
- geras pasiekiamumas.

Baltijos jūra, paplūdimiai ir kurortai, pritraukiantys didelius turistų srautus, pajūrio regionui suteikia išskirtinį pranašumą. Kasmet Klaipėdos regione apsilanko apie 22 proc. visų Lietuvos turistų. Didžiausi turistų srautai 2012 metais buvo Palangos (beveik 200 tūkst. turistų¹), Neringos kurortuose (apie 50 tūkst. turistų) ir Klaipėdoje (155 tūkst. turistų).

Kuršių nerija pripažinta UNESCO ir įtraukta į Pasaulio paveldo objektų sąrašą, Palanga ir Neringa tarptautiniu lygiu pripažinti Lietuvos kurortai, ypatingai patrauklūs Vokietijos ir Rusijos rinkoms bei populiariūs vietinių turistų tarpe. Pažintiniam turizmui ypač svarbus kraštovaizdis ir saugomos teritorijos - Kuršių nerijos nacionalinis parkas, Pajūrio ir Nemuno deltos regioniniai parkai. Pajūrio regione yra įrengta tarptautinė „EuroVelo 10“ dviračių turizmo trasa, sutampanti su Pajūrio dviračių trasa.

Klaipėdos regionas iš kitų Lietuvos regionų išsiskiria itin didele renginių gausa. Daugiausia renginių vyksta vasaros sezono metu. Ypač daug svečių ir vietos gyventojų pritraukia sakralinės muzikos festivalis „Ave Maria“, „Omnitel“ 1000 km lenktynės, laivų paradas Klaipėdoje, Regata, Klaipėdos pilies džiaz festivalis, Jūros šventė, Palangos stinta, pamario krašto žvejų šventė, Tomo Mano festivalis, džiaz festivalis „Nida Jazz maratonas“, kamerinės muzikos festivalis Kuršių nerijoje, tarptautinis festivalis „Vargonų vasara“, teniso turnyrai ir kita).

Nors kultūrinis turizmas Klaipėdos regione nėra išskirtas kaip prioritetas, tačiau valstybinėse programose ir turizmo planavimo dokumentuose kultūros paveldui skiriamas pakankamas dėmesys - suformuoti Gintaro kelio ir Kuršių kelio maršrutai, pajūrio regione ES struktūrinių fondų paramos lėšomis sutvarkytas Palangos gintaro muziejus ir botanikos parkas, Kretingos muziejus, Lietuvos jūrų muziejus, Mažosios Lietuvos istorijos muziejus, Šilutės H. Šojaus dvaro sodyba, Klaipėdos pilis.

Šiame regione turizmo paslaugos (apgyvendinimas, maitinimas, keleivių pervežimas, turizmo informacija, pramogos, renginiai, pasiplaukiojimas laivais, dviračių nuoma ir t.t.) labiausiai išvystytos Palangoje, Šventojoje, Nidoje ir Klaipėdoje. Kretingos, Klaipėdos, Skuodo ir Šilutės rajonų savivaldybėse minėtos paslaugos kol kas nėra pakankamai išplėtos.

Regiono pasiekiamumas yra gana geras. Keleivių vežimo paslaugas teikia Tarptautinis Palangos oro uostas, Klaipėda ir Kretinga turi susisiekimą traukiniais su Vilniaus miestu, Klaipėda pasiekama keltu iš Vokietijos ir Švedijos, į Klaipėdą ateina magistraliniai keliai (A1, A13).

Pajūrio regiono problemos turizmo srityje:

- didelis pajūrio ir pamario vietovių sezoniškumas;
- Baltijos jūros pakrantės zona jautri masinio turizmo srautams;
- nepakankamai išvystyta paplūdimių infrastruktūra;
- nepakankamai išvystytas kempingų tinklas;
- Šilutėje, Kretingoje ir Skuode daugiausia lankosi vienadieniai lankytojai;

¹ Apgyvendinimo įstaigų rodikliai, Statistikos departamentas prie LRV (<http://db1.stat.gov.lt/statbank/default.asp?w=1280>)





- mažai turistų Klaipėdos, Skuodo, Kretingos ir Šilutės rajonuose (2012 m. šių savivaldybių apgyvendinimo įstaigose apgyvendinta 5 proc. Klaipėdos regiono turistų)²;
- Skuodo rajonas nepatenka į didžiausio turistinio potencialo regionus;
- pasyviai vystoma rekreacinė ir turistinė infrastruktūra saugomose teritorijose (pažintiniai takai, apžvalgos aikštelės, regyklos, atokvėpio vietos ir t.t.);
- neišnaudojamos vandens turizmo galimybės Kuršių mariomis, trūksta prieplaukų, kempingų, stovyklaviečių, atokvėpio vietų;
- neišnaudojamos sveikatos ir sveikatingumo turizmo produktų galimybės;
- turistams mažai patrauklus visuomeninis transportas (kryptys, grafikas, paslaugos).

Esamų plotų panaudojimas

Klaipėdos regionas yra išsidėstęs vakarinėje šalies dalyje ir užima 5209 km² plotą, kas sudaro beveik dešimtadalį (8,0 proc.) visos šalies ploto. Didžiausią plotą užima Šilutės ir Klaipėdos rajono savivaldybių teritorijos - atitinkamai 32,7 proc. ir 25,6 proc. viso regiono ploto. Detalesnis regiono ploto pagal žemės paskirtį pasiskirstymas pateikiamas žemiau esančioje lentelėje.

Klaipėdos regiono teritorijos pasiskirstymas, 2012 m.

Bendras plotas		Žemės ūkio naudmenos		Miškai (miško žemė)		Keliai		Užstatyta teritorija		Vandens		Kita žemė	
km ²	Lietuvos Respublikos dalis, proc.	km ²	Klaipėdos regiono dalis, proc.	km ²	Klaipėdos regiono dalis, proc.	km ²	Klaipėdos regiono dalis, proc.	km ²	Klaipėdos regiono dalis, proc.	km ²	Klaipėdos regiono dalis, proc.	km ²	Klaipėdos regiono dalis, proc.
5209	8,0	2804	53,8	1372	26,3	101	1,9	135	2,6	533	10,2	264	5,2

Daugiau kaip trečdalį Klaipėdos regiono teritorijos sudaro miškai (miško žemė) ir vandens, t.y. pagrindiniai poilsio ir rekreacijos ištekliai. Atsižvelgiant į Klaipėdos regiono teritorijos panaudojimą pagal žemės paskirtį, rekomenduojama laikytis tokių tolimesnio planavimo principų:

- racionaliai naudoti užstatytas teritorijas nedidinant užstatymo ploto (prioritetą teikiant esamos struktūros tankinimui ir modernizavimui);
- tinkamai organizuoti ir rekreacijai bei poilsui panaudoti miško ir kitus gamtos išteklius tiek gyventojų, tiek svečių kaimo, ekologiško, pažintinio turizmo, poilsio ir rekreacijos, sporto ir sveikatinimo poreikiams;
- išnaudoti esamą kelių infrastruktūrą gerinant jos kokybę ir pajėgumus;
- vystyti transporto sistemą, susijusią ne vien su kelių naudojimu - skatinti dviračių ir viešojo transporto naudojimą, išnaudoti susisiekimo vandeniu galimybes, esant techninėms sąlygoms išnaudoti susisiekimo oru galimybes.

² Apgyvendinimo įstaigų rodikliai, Statistikos departamentas prie LRV (<http://db1.stat.gov.lt/statbank/default.asp?w=1280>)





Klaipėdos regionas turtingas įvairiais gamtos ištekiais, todėl turi didelį turizmo ir rekreacijos plėtros potencialą. Didžiausiu rekreacinės veiklos potencialu išsiskiria Neringos ir Palangos miesto savivaldybės, kuriose rekreacijai vystyti skiriamas didžiausias dėmesys esamų teritorijų panaudojimo atžvilgiu. Vandens turizmui ir susijusiai rekreacijai vystyti patraukliausios Šilutės ir Klaipėdos rajonų savivaldybės, tačiau dabartinės teritorijos dar nėra pakankamai išvystytos, reikia skirti didesnę dėmesį šių teritorijų rekreacinio potencialo išnaudojimui. Kaimo turizmo plėtra galėtų būti sėkmingai vystoma Klaipėdos ir Kretingos rajonų savivaldybėse, pasinaudojant šių teritorijų kaimynystę su regiono pagrindiniais poilsiautojų lankomais centrais - Palangos miesto ir Neringos savivaldybėmis. Visame Klaipėdos regione yra aktuali dviračių takų plėtra, skatinanti aktyvų, ekologišką turizmą. Ypatingai svarbu didinti Klaipėdos regiono pietinės dalies gyvenviečių - Šilutės, Rusnės, Ventės, Drevernos, Svencėlės ir kitų - pritaikymą keliauti dviračiais ir kitu ekologišku transportu. Rekreacijos, turizmo, poilsio ir laisvalaikio paslaugų plėtra ir toliau turi būti plėtojama pajūryje.

Klaipėdos regionas svarbus Lietuvoje transporto mazgas, kurį kerta didelis lengvųjų ir krovinijų automobilių srautas. Klaipėdos regiono transporto sistemoje pagrindiniai transporto srantai susiformavę šiomis kryptimis:

- tarp Šilutės ir Klaipėdos;
- tarp Palangos ir Klaipėdos;
- tarp Palangos ir Kretingos;
- tarp Kretingos ir Klaipėdos;
- tarp Gargždų ir Klaipėdos;
- tarp Nidos ir Klaipėdos.

Šių transporto srautų koridoriams turi būti skiriamas didelis dėmesys transporto plėtros atžvilgiu racionaliai panaudojant esamas teritorijas ir infrastruktūrą bei kuriant naują infrastruktūrą - ypatingai savivaldybių bendruosiuose planuose numatytų aplinkkelių tiesimui, aplenkiant tankiau gyvenamas teritorijas ir mažinant transporto daromą neigiamą poveikį gyvenamųjų teritorijų patrauklumui. Taip pat turi būti skiriamas didelis dėmesys šių transporto koridorių esamų eismo sąlygų gerinimui: eismo saugumo priemonių diegimui, esamų kelių modernizavimui ir efektyvesniam individualaus bei viešojo transporto vystymui.





Transporto vystymasis

Vertinant transporto vystymosi problemas ir privalumus Klaipėdos regione, buvo atlikti gyventojų ir turistų nuomonės tyrimai, transporto srautų taršos tyrimai, išanalizuota susisiekimo geležinkelių, oro, kelių, vidaus vandenų, dviračių, kelių ir viešuoju transportu situacija, įvertintos ekologinio transporto diegimo galimybės.

Transporto sektoriaus situacijos vertinimas – gyventojų nuomonės tyrimas

Siekiant išsiaiškinti Klaipėdos regiono gyventojų nuomonę apie susisiekimo galimybes įvairiomis transporto priemonėmis, jų naudojimo intensyvumą, tam tikrų transporto rūšių populiarumo priežastis ir ieškant sprendimų, kas turėtų pasikeisti, kad nagrinėjamos transporto rūšies populiarumas augtų, 2012 m. liepos – rugpjūčio mėn. buvo atliktas Klaipėdos regiono gyventojų nuomonės tyrimas. Tyrimo PAPI metodu, kurio metu popierinės anketos buvo išdalinamos įvairiose įstaigose ir F2F metodu, kuomet suorganizavus tiesioginius interviu viešose erdvėse buvo apklausta 1.130 Klaipėdos regiono gyventojų.

Įvertinus Klaipėdos regiono gyventojų nuomonę apie susisiekimo galimybes įvairiomis transporto priemonėmis ir jų naudojimo intensyvumą, daroma išvada, kad:

- dauguma Klaipėdos regiono gyventojų susisiekimui tiek Klaipėdos regione, tiek už jo ribų ar užsienyje naudojami lengvuoju automobiliu. Antra pagal populiarumą transporto priemonė Klaipėdos regione – viešasis miesto autobusas. Keliaujant po regioną taip pat nemaža dalis gyventojų važiuoja dviračiu, maršrutiniu taksi bei viešuoju tarpmiestiniu autobusu. Kur kas mažesnė dalis tiriamųjų naudojami jūros transportu, traukiniu ar motociklu, motoroleriu;
- keliaujant kituose Lietuvos regionuose ar užsienyje didesnė dalis tiriamųjų taip pat linkę naudotis viešuoju tarpmiestiniu autobusu bei lėktuvu. Tik nedidelis procentas respondentų važiuoja traukiniu, maršrutiniu taksi, dviračiu, motociklu, motoroleriu ar plaukia jūros transportu. Lietuvoje keliauti dviračiu, jūros transportu, motociklu ir motoroleriu įmanoma tik šiltuoju metų sezonu, o traukinių ir maršrutinių taksi maršrutai menkai išvystyti;
- bendrai susisiekimo galimybės Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje vertinamos vidutiniškai. Palankiausia keliauti pėsčiomis, lengvuoju automobiliu bei dviračiu, prasčiausia – traukiniu, vidaus vandenų transportu (valtimis, baidarėmis), turistiniu užsakomuoju autobusu bei motociklu ir motoroleriu;
- susisiekimas lengvuoju automobiliu palankiai vertinamas visose savivaldybėse;
- susisiekimo traukiniu infrastruktūra Klaipėdos regione menkai išvystyta – važiuoti traukiniu įmanoma tik Kretingos, Klaipėdos rajono ir Klaipėdos miesto savivaldybėse. Pastarųjų savivaldybių gyventojai susisiekimą traukiniu vertina palankiai;
- iš visų socialinių grupių dirbantys asmenys dažniausiai naudojami lengvuoju automobiliu, moksleiviai ir studentai – viešuoju miesto autobusu, tarpmiestiniu autobusu, maršrutiniu taksi, o bedarbiai ir senjorai – dviračiu.

Atlikti gyventojų nuomonės tyrimai padėjo išsiaiškinti ir išskirti nesinaudojimo konkrečiomis susisiekimo rūšimis priežastis. Daugumai transporto priemonių galima gauti pigesnę alternatyvą, o tokiomis transporto priemonėmis, kaip traukiniu, dviračiu ar lėktuvu, nesinaudojama dėl menko maršrutų išvystymo. Naudotis jūros transportu įmanoma tik šiltuoju metų sezonu ir ne visose savivaldybėse.





Identifikavus nesinaudojimo tam tikromis transporto rūšimis priežastis, tirti pagrindiniai veiksniai, kurie paskatintų dažniau naudotis šiomis transporto priemonėmis. Daroma prielaida, kad pagrindinis skatinamasis veiksnys naudotis viešuoju transportu yra pigesni bilietai. Taip pat naudotis dauguma transporto priemonių, ypač dviračiu arba traukiniu, gyventojus skatintų platesnis maršrutų išvystymas.

Klaipėdos regiono gyventojų apklausos metu sužinota respondentų nuomonė apie atskirų transporto priemonių infrastruktūrą - dviračių takus, sausumos kelius, automobilių stovėjimo aikšteles ir pan. Apibendrinus tyrimo rezultatus, pateiktos šios išvados:

- bendrai Klaipėdos regione teikiamos transporto paslaugos, infrastruktūros elementai vertinami vidutiniškai. Geriausiai įvertinta pėsčiųjų takų būklė bei transporto maršrutų pakankamumas, prasčiausiai - dviračių takai, automobilių stovėjimo aikštelės ir automobilių nuoma;
- apie automobilių stovėjimo aikštelių būklę palankiausiai atsiliepė respondentai Skuodo ir Klaipėdos rajonų savivaldybėse, prasčiausiai - Neringos ir Klaipėdos miestų savivaldybėse. Dviračių takų būklė palankiausiai vertinama Palangos bei Neringos miestų savivaldybėse, prasčiausiai - Kretingos ir Klaipėdos rajonų savivaldybėse. Analizuojant automobilių privažiavimo kelius prie lankomų objektų, respondentams priimtinausi Neringos ir Skuodo rajonų savivaldybėse esantys takai, labiausiai nuvilia takai Šilutės rajono savivaldybėje.

Atliktas tyrimas leido įvertinti gyventojų nuomonę apie ekologinio transporto perspektyvas Klaipėdos regione:

- didesnė dalis gyventojų yra linkę naudotis ekologiniu transportu. Klaipėdos regiono pasiekiamumas ekologiniu transportu vertinamas pakankamai gerai;
- dauguma respondentų nurodė, kad iš visų ekologinio transporto priemonių dažniausiai važiuotų dviračiu, taip pat nemaža dalis sėstų už elektros energija varomo automobilio vairo ar važiuotų ekologiniu tramvajumi;

Tyrimas atskleidė ir respondentų įpročius renkantis turistinį maršrutą:

- didesnė dalis apklausos dalyvių dažniausiai lankosi Klaipėdos regione ir į kitus Lietuvos regionus vyksta rečiau. Dažniausiai keliaujama po Klaipėdos, Palangos miestų bei Klaipėdos rajono savivaldybių teritorijas. Į minėtas vietas respondentai dažniausiai vyksta lengvuoju automobiliu, maršrutiniu taksi bei dviračiu.





Transporto sektoriaus situacijos vertinimas – turistų nuomonės tyrimas

Regioninėje galimybių studijoje „Vakarų krantas“ ištirti ne tik Klaipėdos regiono gyventojų keliavimo įpročiai, siekta išsiaiškinti ir vietas bei užsienio turistų nuomonę apie keliavimo regionu galimybes, problemas ir lūkesčius. Norint išsiaiškinti Klaipėdos regiono turistų atvykimo tikslus, jų keliavimo įpročius, susisiekimo galimybes įvairiomis transporto priemonėmis, Klaipėdos regione ir atskirose savivaldybėse 2012 m. liepos - rugpjūčio mėn. buvo atliktas Klaipėdos regiono turistų nuomonės tyrimas. Tyrimo PAPI metodu, kurio metu popierinės anketos buvo išdalinamos įvairiose įstaigose ir F2F metodu, kuomet organizuoti tiesioginiai interviu su žmonėmis viešose erdvėse buvo apklausta 1.122 Klaipėdos regiono turistai.

Išsiaiškinus Klaipėdos regiono turistų atvykimo tikslus bei priežastis, kodėl pasirenkamos konkrečios transporto priemonės keliaujant po Klaipėdos regioną, prieita prie išvadų, kad pagrindiniai turistų atvykimo į Klaipėdos regioną tikslai yra laisvalaikis ir poilsis. Dauguma jų atvyko lengvuju automobiliu, po regioną toliau ketina keliauti taip pat lengvuju automobiliu, o regiono pasiekiamumą vertina palankiai. Didesnė dalis vietinių turistų atvažiavo į Klaipėdos regioną lengvuju automobiliu ir maršrutiniu autobusu, tuo tarpu užsienio turistai dažniau nei turistai iš Lietuvos atvyko į Klaipėdos regioną turistiniu užsakomuoju autobusu, kruiziniu laivu, tarptautiniu keltu, traukiniu ar lėktuvu.

Klaipėdos regiono turistų apklausos metu sužinota turistų nuomonė apie susisiekimo galimybes įvairiomis transporto priemonėmis Klaipėdos regione ir atskirose šio regiono savivaldybėse. Apibendrinus tyrimo rezultatus, daroma išvada, kad palankiausia keliauti pėsčiomis, lengvuju automobiliu bei dviračiu, prasčiausiai įvertinta kelionė traukiniu, vidaus vandenų transportu (valtimis, baidarėmis) bei turistiniu užsakomuoju autobusu. Lyginant skirtingas Klaipėdos regiono teritorijas, lengvuju automobiliu turistams labiausiai patinka keliauti po Skuodo ir Klaipėdos rajonų savivaldybių teritorijas. Susisiekimo galimybės maršrutiniu autobusu palankiausiai vertinamos Klaipėdos, Kretingos rajonų ir Klaipėdos miesto savivaldybėse, vidaus vandenų transportu (valtimis, baidarėmis) - Klaipėdos ir Šilutės rajonų savivaldybėse, dviračiu - Neringos savivaldybėje, pėsčiomis - Neringos ir Palangos savivaldybėse. Klaipėdos ir Palangos miestų bei Neringos savivaldybių vietovės yra labiausiai pamėgtos turistų. Didesnė dalis respondentų keliaudami po Klaipėdos regioną ketina aplankyti šių savivaldybių turistinius objektus.

Apklausus turistus ir sužinojus jų nuomonę apie Klaipėdos regiono transporto paslaugų ir infrastruktūros kokybę, daroma išvada, kad transporto paslaugos ir infrastruktūros elementai skirtingose savivaldybėse apskritai vertinami vidutiniškai. Palankiausiai vertinami pėsčiųjų, dviračių takai bei dviračių nuoma, prasčiausiai - automobilių nuoma, viešojo transporto priemonių būklė, automobilių stovėjimo aikštelės ir viešojo transporto maršrutų skaičius, kuris yra nepakankamas.

Tyrimas padėjo sužinoti ir turistų nuomonę apie ekologinio transporto vystymo perspektyvas Klaipėdos regione ir teigti, kad susisiekimas ekologiniu transportu Klaipėdos regione vertinamas teigiamai. Keliaujant turistiniais tikslais dauguma respondentų iš visų ekologinio transporto priemonių dažniausiai rinktųsi dviratį. Taip pat nemaža dalis tiriamųjų pažymėjo, kad norėtų keliauti elektros energija varomu automobiliu, ekologiniu tramvajumi arba pedaliniu elektriniu dviračiu.





Transporto srautų taršos tyrimai

Ruošiant esamos aplinkos būklės analizę, buvo atlikti empiriniai oro taršos tyrimai Klaipėdos apskrities valstybinės reikšmės keliuose. Šie tyrimai atlikti remiantis anksčiau parengtų automobilių srautų tyrimų Klaipėdos regione rezultatų medžiaga bei nustatytais vidutiniais automobilių taršos emisijos veiksniais. Vertinant aplinkosauginį siūlomų sprendinių poveikį bei siūlant aplinkos kokybės gerinimo priemones, remtasi transporto srautų oro taršos tyrimų informacija.

Transporto taršos veiksnų nustatymui buvo panaudota Lietuvos fizikos instituto Aplinkos fizikos ir chemijos laboratorijos parengta kelių transporto taršos emisijos veiksnų skaičiuoklė. Remiantis šia skaičiuokle, atskiroms transporto priemonių kategorijoms, tokioms kaip lengvieji automobiliai, mikroautobusai ir lengvieji sunkvežimiai, autobusai, krovininis transportas, buvo parengtos šių emisijų veiksnų (g/km) vidutinių verčių esant skirtingiems transporto greičiams pasiskirstymo matricos:

- anglies monoksido (CO);
- sieros dioksido (SO₂);
- azoto oksidų (NO_x);
- lakiųjų organinių junginių (VOC);
- kietųjų dalelių (PM).

Remiantis gautais tyrimų rezultatais, kaip ir tikėtina, didžiausia transporto srautų tarša buvo nustatyta intensyviausiuose Klaipėdos regiono kelių ruožuose. Žemiau pateikiama informacija apie 20 didžiausia transporto srautų oro tarša pasižyminčius kelių ruožus. Didžiausia oro tarša pasižymi valstybinės reikšmės kelių ruožai, kurie veda į regiono ekonominį centrą - Klaipėdos miestą.

Kelių transporto priemonių metinė tarša atskiruose ruožuose

Kelio Nr.	Kelio pavadinimas	Ruožas, nuo km	Ruožas, iki km	Visų transporto priemonių emisijos viename ruože	Ruožų emisijos per metus				
					Visų transporto priemonių emisijos				
					CO (t)	NO _x (t)	VOC (t)	SO _x (t)	PM (t)
A1	Vilnius-Kaunas-Klaipėda	288,34	306,3	846,26	564	207	47	22	7
A1	Vilnius-Kaunas-Klaipėda	253,14	281,86	735,34	480	165	35	21	6
A13	Klaipėda-*Liepoja	10,96	24,77	254,31	167	62	18	6	1
A13	Klaipėda-*Liepoja	2,27	10,96	253,11	167	63	16	6	2
141	Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda	210,87	223,07	250,52	164	63	16	6	2
168	Klaipėda-Kretinga	9,37	22,93	204,97	133	51	15	5	1
A1	Vilnius-Kaunas-Klaipėda	281,86	288,34	177,23	120	41	9	5	2
141	Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda	181,49	196,5	148,63	95	38	11	4	1
A11	Šiauliai-Palanga	133,85	144,43	138,14	92	31	11	3	1
165	Šilalė-Šilutė	41,68	58,32	131,62	86	33	8	3	1
166	Plungė-Vėžaičiai	19,01	36,39	120,70	77	31	8	3	1
141	Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda	223,07	228,825	104,07	67	27	7	3	1
A11	Šiauliai-Palanga	121,55	133,85	102,48	67	25	8	3	1





Kelio Nr.	Kelio pavadinimas	Ruožas, nuo km	Ruožas, iki km	Visų transporto priemonių emisijos viename ruože	Ruožų emisijos per metus				
					Visų transporto priemonių emisijos				
					CO (t)	NOx (t)	VOC (t)	SOx (t)	PM (t)
A13	Klaipėda-*Liepoja	26,75	37,76	99,41	64	25	7	3	1
A13	Klaipėda-*Liepoja	0	2,27	98,16	65	24	6	2	1
168	Klaipėda-Kretinga	5,56	9,37	96,79	69	18	8	2	0
227	Jakai-Dovilai-Laugaliai	0	10,18	92,36	60	23	7	2	1
216	Gargždai-Kretinga	0	13,52	84,04	53	22	6	3	1
A11	Šiauliai-Palanga	111	121,55	71,60	44	19	5	2	1
170	Mažeikiai-Skuodas	32	52,95	69,43	44	18	5	2	0

Šaltinis: sudaryta studijos autorių

Geležinkelių transportas

Klaipėdos regionas yra vienas svarbiausių geležinkelių plėtros atžvilgiu, tačiau daugiausiai investuojama į krovinių vežimo geležinkeliais infrastruktūros plėtrą, o keleivių vežimui geležinkelių transportu skiriamas mažesnis dėmesys.

Šiuo metu į ir iš Klaipėdos regiono keleiviai vežami tik 2 maršrutais: Klaipėda-Vilnius-Klaipėda ir Klaipėda-Radviliškis-Klaipėda. 2001 m. Klaipėdos regione dėl mažų keleivių srautų ir dėl to patiriamų nuostolių vežėjas - AB „Lietuvos geležinkeliai“ - nutraukė Kretingos-Skuodo geležinkelio atkarpos eksploatavimą. Mažai tikėtina, kad Kretingos-Skuodo ruože keleivių vežimas bus atgaivintas, nes, vertinant potencialių keleivių skaičius (aplink esamas stoteles ir stotis 5 km spinduliu gyventojų skaičius siekia tik apie 10 tūkst. gyventojų) ir reikalingas investicijas buvusiai infrastruktūrai atkurti (apie 80-100 mln. Lt), investicija neatsipirktų. Dėl nuostolingų vežimų ir mažų keleivių srautų keleiviai taip pat nebevežami Klaipėdos-Šilutės ruože. Šioje teritorijoje potencialių keleivių traukiniais skaičius siekia apie 20-25 tūkst. gyventojų. 2010 m. šiuo maršrutu keliavo tik apie 27 tūkst. keleivių.

2010-2012 m. laikotarpiu išaugęs keleivių srautas Klaipėdos-Vilniaus-Klaipėdos ir Klaipėdos-Radviliškio-Klaipėdos geležinkelių maršrutuose rodo teigiamas tendencijas viešojo transporto srityje. Daroma prielaida, kad geležinkelių transporto sektorius plėtėsi išaugus individualių automobilių išlaikymo kaštams. Tirti geležinkelių keleivių srautai minėtuose maršrutuose atskleidė, kad į Klaipėdos regioną daugiausiai atvyksta keleivių iš vidutiniškai nuo Klaipėdos regiono nutolusių gyvenviečių, t.y. Telšių, Plungės ir Šiaulių. Mažiausias keleivių srautas juda tarp Klaipėdos regiono savivaldybių stotelių. Dėl šios priežasties daroma prielaida, kad Klaipėdos regiono gyventojams geležinkelių transportas yra nepatraukli susisiekimo priemonė, juolab, kad Klaipėdos regione yra gerai išvystytas kelių tinklas ir tarp miestinių bei priemiestinių autobusų transportas. Apie nepalankų Klaipėdos regiono geležinkelių transporto vertinimą byloja ir atlikti gyventojų nuomonės tyrimai, kurie atskleidžia, kad Klaipėdos regiono gyventojai daugiau naudotųsi geležinkelių transportu tik jei atpigtų bilietai, atsirastų tenkinantys maršrutai ir sutrumpėtų keliavimo laikas. Susisiekimą geležinkeliais Klaipėdos regione nepalankiai vertina ir turistai - tik apie 4,2 proc. apklaustų turistų iš užsienio ir 2,3 proc. iš Lietuvos Klaipėdos regioną pasiekė geležinkelių transportu. Tikėtina, kad mažas geležinkelių transporto populiarumas gali būti nulemtas ir sąlyginai ilgos kelionės trukmės, pvz., kelionė Vilniaus-Klaipėdos maršrutu trunka apie 5 val., autobusu - 4 val., lengvuoju automobiliu - 3 val.





AB „Lietuvos geležinkeliai“ iki 2014 m. planuojami pabaigti infrastruktūros modernizavimo projektai Klaipėdos-Pagėgių geležinkelio linijoje bei antrojo kelio Kretingalės-Kretingos atkarpoje įrengimas sudarys sąlygas didinti keleivinių ir krovinių traukinių greitį, mažinti aplinkos taršą bei padidinti vežimo pajėgumus. Atnaujinta ir modernizuota infrastruktūra gali sudaryti prielaidas atnaujinti ir keleivių vežimus Klaipėdos-Šilutės maršrutu, tačiau įvertinus 2010 m. buvusius keleivių srautus šiame maršrute, reikalingi pokyčiai planuojant ir vykdant keleivių vežimą.

Oro transportas

Palangos oro uostas yra vienintelis Vakarų Lietuvoje įsikūręs ir keleivius skraidinantis tarptautinis oro uostas. Dabartinė Palangos oro uoste vykdomų keleivinių skrydžių geografija yra siaura (lėktuvai skrenda tik 4 kryptimis) ir netenkinanti Klaipėdos regiono poreikių. Nepaisant ribotų skrydžių pasirinkimo galimybių, pastaraisiais metais tarptautiniame Palangos oro uoste keleivių ir krovinių srautas išaugo.

Siaura skrydžių geografija į Klaipėdos regioną lemia neišnaudojamus potencialių keleivių srautus, ypač iš Vokietijos, kadangi Klaipėdos regiono didžiąją dalį turistų sudaro Vokietijos piliečiai, o tiesioginiai skrydžiai iš Palangos oro uosto į Vokietiją nevykdomi. Detalioje tyrimų medžiagoje palyginimui pateikiami duomenys apie skrydžių kryptis tarptautiniuose Kauno ir Vilniaus oro uostuose, daugiausiai keleivių skraidinančių į Jungtinę Karalystę ir Vokietiją bei tarptautiniame Palangos oro uoste, kuriame dominuoja skrydžiai į Daniją ir Latviją.

Analizuojant situaciją Palangos oro uoste, daroma išvada, kad ribotą skrydžių geografiją gali lemti ir tai, kad Palangos oro uostas daugiau pritaikytas vidutinės ir mažos klasės orlaiviams. Tarptautinio Palangos oro uosto skrydžių plėtrai neigiamą įtaką gali daryti ir kilimo-tūpimo tako įrengimo kryptis, nes takas įrengtas lygiagrečiai jūros pakrantės linijai, o Lietuvoje vyrauja vakarų krypčių vėjai.

Apie neišnaudojamą skrydžių geografijos potencialą tarptautiniame Palangos oro uoste byloja ir privačių vežėjų organizuojami tiesioginiai keleivių vežimai iš Klaipėdos miesto į tarptautinius Kauno, Vilniaus ir Rygos oro uostus. Minėtos susisiekimo galimybės nėra išnaudojamos tarptautiniame Palangos oro uoste (pvz., tiesioginiai vežimai oro uosto ekspresu iki Klaipėdos ar Palangos miestų, Neringos savivaldybėje esančių rekreacinių centrų).

Klaipėdos regione įsikūrusiuose 3 aerodromuose yra vykdomi pramoginiai, mokomieji, sportiniai ir nereguliarieji skrydžiai. Papildomai neišplėtus aerodromų infrastruktūros, nesudaromos sąlygos plėtoti reguliarių keleivių skraidinimų. Šiuo metu aerodromuose įmanoma vystyti tik aviacinį turizmą.

Svarbu paminėti ir Nidos aerodromą, kuriame yra įrengtas geros būklės kilimo-tūpimo takas. Šis aerodromas yra nepakankamai išnaudojamas, nes iki šiol nėra suderinti teisiniai ir gamtosauginiai reikalavimai bei visuomeniniai ir privatūs interesai. Nidos aerodrome įrengta infrastruktūra, teikiant jai mažai priežiūros, ateityje gali sunykti. Šiuo metu Nidos aerodromą galima tik išnuomoti laisvalaikio ir rekreacinėms paslaugoms teikti. Nidos aerodromo panaudojimas aviaciniais tikslais yra apribotas iki minimumo, nors, tikėtina, kad šis aerodromas galėtų pritraukti aviacinio turizmo mėgėjus iš Lietuvos ir kaimyninių šalių.





Keltų transportas

Tarptautiniais jūrų keltais, kuriais plukdomi keleiviai ir transporto priemonės iš Valstybinio Klaipėdos jūrų uosto, Lietuva pasiekama tik 2 maršrutais: Klaipėda-Kylis (Vokietija), Klaipėda-Karlshamnas (Švedija). Susisiekimą jūrų keltais Lietuvoje organizuoja vienas vežėjas - AB „DFDS Seaways“. Bendrovė eksploatuoja „Ro-Pax“ tipo laivus. Keleiviniai keltai į Klaipėdos jūrų uostą neužsuka dėl nepritaikytos infrastruktūros. Tikėtina, kad ribotos keliavimo keleiviniais keltais galimybės Klaipėdos jūrų uoste stabdo tarptautinių keleivių vežimo geografijos plėtrą.

Šiuo metu vykdomi Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalo įrengimo darbai. Siekiant didinti susisiekimo pajėgumus, įgyvendinami projektai, plėtojantys reikalingą transporto infrastruktūrą. Atlikus suplanuotus darbus išaugs Klaipėdos jūrų uosto patrauklumas, tarptautinių keltų vežėjų, keleivių bei logistikos sektoriaus atstovų susidomėjimas. Kol Klaipėdos jūrų uoste nebus įrengtas naujasis Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalas, sunku tikėtis, kad atsiras galimybių keleiviams keliauti naujais tarptautiniais maršrutais.

Tarp Kuršių nerijos ir Klaipėdos miesto susisiekimą užtikrina keltai per Kuršių marias. Pagrindinis keleivių ir transporto vežėjas Kuršių mariose yra UAB „Smiltynės perkėla“, kuri keleivių perkėlimą vykdo iš 2 perkėlų. Pastaruoju metu keltais perkeliama vis daugiau dviratininkų ir kelių transporto priemonių, tuo tarpu keleivių plukdoma vis mažiau. Vertinant senosios ir naujosios perkėlų populiarumą, galima teigti, kad Senoji perkėla pritraukia daugiau keleivių. Iš senosios perkėlos keleiviai plukdomi į Jūrų muziejų, Smiltynės paplūdimius, šioje teritorijoje įrengta daugiau dviračių takų. Naujoje perkėloje keleiviai daugiau vyksta į Neringos savivaldybės gyvenvietes. Pastaraisiais metais UAB „Smiltynės perkėla“ įvykdyti projektai sudarė sąlygas keleiviams keliauti patogiau, negaištant laiko ilgoje eilėje.

Kuršių mariomis keleiviai keliaimi ir iš Nidos į Uostadvarį, taip pat Rusnę, Mingę ir Ventę. Žmonės į šias gyvenvietes keltu gali persikelti tik šiltuoju metų laiku. Keleivių plukdymas pietinėje Kuršių marių dalyje yra labiau sietinas su turizmu ir rekreacija, o ne užtikrinant susisiekimą tarp Kuršių nerijos ir Šilutės rajono savivaldybės.

Vidaus vandenų transportas

Klaipėdos regione esantys vidaus vandens keliai sudaro apie 34 proc. visų Lietuvos Respublikos vidaus vandens kelių. Klaipėdos regiono vidaus vandens keliai nepritaikyti krovinių gabenimui, tačiau perspektyvūs vystyti keleivių, ypač turistų, vežimui.

Perspektyvia galima laikyti rekreacinę laivybą Nemunu ir Kuršių mariomis. Rekreacinės laivybos situacija Klaipėdos regione pagerės atsiradus galimybei įplaukti į Rusijos Federacijai priklausančią Kuršių marių dalį.

Klaipėdos regiono, o tuo pačiu ir Lietuvos, vidaus vandenų transportui didelę įtaką turi šalies santykiai su Rusijos Federacija. Vienas iš svarbiausių uždavinių Lietuvai - suderinti savo pozicijas su Rusija dėl supaprastintų vizų režimo, plėtojant keleivių vežimus vidaus vandenų transportu ir organizuojant laivybą tarp Lietuvos ir Kaliningrado srities Kuršių mariose. Minėtais maršrutais plaukiojant patogūs lėtaeigiai keleiviniai laivai - viešbučiai, kurie ne tik gabentų keleivius, bet ir pasiūlytų rekreacinę pramogą turistams bei poilsiautojams.

Nuo 2013 m. navigacijos laikotarpio, realizavus Rusijos Federacijos ir Lietuvos politines nuostatas dėl laivybos atnaujinimo Kuršių mariose, pradėjo formuotis nauji turistų srautai Kaliningrado ir Lietuvos Kuršių marių vandenimis.

Lietuvoje laivyba vietinės reikšmės vandens keliais, kuriais rūpinasi savivaldybės, yra intensyvesnė, negu valstybinės reikšmės keliais. Nepaisant to, valstybės biudžeto lėšos vietinės reikšmės vidaus vandenų kelių priežiūrai ir plėtojimui nėra skiriamos, o tai lemia Klaipėdos regiono vidaus vandenų kelių tinklų plėtros apribojimą.





Vertinant situaciją kitose Europos valstybėse matyti, kad laivyba vidaus vandenimis daugelyje Europos šalių yra išvystyta ir plečiama. Tuo tarpu gražiomis upėmis, kraštovaizdžiu, Kuršių mariomis, architektūros paminklais galintis didžiulis Klaipėdos regionas kol kas nepakankamai išnaudoja vidaus vandenų kelių tinklą turizmui ir poilsiui vystyti.

Galima teigti, Klaipėdos regiono turizmas vidaus vandens keliais neišvystytas dėl šių esminių priežasčių:

- upių laivų teikiamų paslaugų organizavimas nėra efektyvus;
- nesukurta vieninga Klaipėdos regiono turizmo vystymo ir susisiekimo vidaus vandenimis vizija;
- nepakankamai bendradarbiaujama su Kaliningrado srities institucijomis, siekiant plėtoti keleivių vežimus vandens transportu;
- neišspręstas supaprastintų Lietuvos ir Rusijos Federacijos vizų išdavimo klausimas.



Dviračių transportas

Vertinant dviračių transporto infrastruktūros būklę Klaipėdos regione, galima teigti, kad dabartinis potencialas plėtoti dviračių transportą, kaip susisiekimo priemonę, visame Klaipėdos regione yra vidutinis. Dviračių transporto infrastruktūra regione yra išvystyta netolygiai. Pastebimas dviračių transporto jungčių tarp atskirų regiono savivaldybių bei vientiso dviračių takų tinklo savivaldybių centruose trūkumas. Šiuo metu dviračių takų sistema Klaipėdos regione geriausiai išvystyta Klaipėdos ir Palangos miestų bei Neringos savivaldybių rekreacinėse teritorijose, mažiau - Skuodo, Kretingos, Klaipėdos ir Šilutės rajonų savivaldybėse.





Remiantis 2012 m. atliktais Klaipėdos regiono gyventojų ir turistų nuomonių tyrimais, teigiama, kad regiono gyventojai ir turistai blogiausiai vertina Klaipėdos, Kretingos, Šilutės ir Skuodo rajonų savivaldybių teritorijomis einančius dviračių takus. Teigiamų atsiliepimų daugiausia susilaukė Palangos, Neringos ir Klaipėdos miestų takai. Apklausų rezultatai parodė, kad vietos gyventojai Klaipėdos regiono dviračių takus vertina prasčiau nei turistai.

Klaipėdos regioną šiuo metu kerta 3 tarptautinės dviračių trasos, kurios sutampa su geriausiai Lietuvoje išvystyta Pajūrio dviračio trasa. Pažymėtina, kad vertinant dviratininkų saugumo klausimą, ne visos Pajūrio dviračių trasos atkarpos yra lygiaverčiai išvystytos. Pajūrio dviračių trasos dalyje tarp Klaipėdos ir Šilutės neįrengti takai pavojingose kelio atkarpose, trasa eina keliais, kuriuose sąlyginai didelis eismo intensyvumas. Šia trasa dviratininkai pasiekia įspūdingiausias regiono teritorijas - Nemuno deltos regioninį parką, Ventę, Mingės kaimą, Šilutę, Rusnę. Išsprendus saugumo problemas, ši atkarpa galėtų būti dažniau eksploatuojama ir susilauktų didesnio dėmesio tarp dviratininkų. Pajūrio dviračių trasa yra paženklinta kelių eismo taisyklės atitinkančiais ženklais. Šiais ženklais žymima ir dar viena trasa - „Pavyk pajūrio vėją“.

Lyginant populiariausius Pajūrio dviračių trasos maršrutus su kitais Klaipėdos regiono dviračių turizmo maršrutais pastebėta, kad dėl prastos infrastruktūros pastarieji pritraukia ženkliai mažiau dviratininkų. Turistų, regioninių parkų ir turizmo informacijos centrų lankytojų bei dviratininkų Kuršių mariomis keltais kėlimosi srautas Klaipėdos regione rodo, kad dviratininkai labiausiai pamėgę ir dažniausiai aplanko Kuršių neriją, Klaipėdos ir Palangos miestus bei Nemuno deltos regioninį parką. Taip pat didelių lankytojų srautų sulaukia Salantų regioninis parkas bei Gargždų miestas. Daroma prielaida, kad minėtos vietovės turi didžiausią dviračių turizmo plėtros potencialą.

2010-2012 m. laikotarpiu Klaipėdos regione ženkliai išaugo dviratininkų saugumui skiriamų saugumo priemonių skaičius, o tai lėmė ir mažesnius eismo įvykiuose nukentėjusių dviratininkų skaičius.

Kelių transportas

Atlikta automobilių eismo intensyvumo analizė apėmė Klaipėdos regiono teritorijoje bei jos prieigose esantį valstybinės reikšmės kelių tinklą. Analizuojant Klaipėdos regiono kelių transporto problemas pastebėta, kad labiausiai eismu yra apkrauti magistraliniai keliai. Šiame regione vidutinis bendras eismo intensyvumas valstybinės reikšmės keliuose - 8.937 automobiliai per parą. Tuo tarpu krovinio transporto eismo intensyvumas 9 kartus mažesnis - Klaipėdos regiono keliai vidutiniškai sulaukia 986 krovinių automobilių per parą. Ypač didelis automobilių eismas fiksuojamas Klaipėdos miesto prieigose. Per parą keliu A1 (Vilnius-Kaunas-Klaipėda) ir Klaipėdos miesto prieigų keliais pravažiuoja apie 19,1 tūkst., o kelyje A13 (Klaipėda-Liepoja) - net apie 20,8 tūkst. automobilių. Klaipėdos regiono kelio A1 intensyvumas vertinamas kaip labai didelis. Vertinant magistralinius kelius, kelio A13 ruožas ties valstybine siena su Latvija yra mažiausiai intensyvus - čia per parą pravažiuoja tik 977 automobiliai.

Žemesnės reikšmės keliuose automobilių eismas Klaipėdos miesto prieigose taip pat įvertintas kaip labai intensyvus. Ypatingai intensyvus eismas fiksuojamas kelyje A11 (Šiauliai-Palanga) ties Palanga. Šuo keliu pravažiuoja apie 12,9 tūkst. automobilių per parą.

Tas pačias tendencijas galima išskirti nagrinėjant krovinių automobilių eismą. Krovinių automobilių skaičius auga vis labiau artėjant prie Klaipėdos miesto. Analizuojant rajoninių kelių sunkvežimių srautus, itin didelis automobilių skaičius stebimas kelyje Nr. 2202 (Klaipėda-Veiviržėnai-Endriejavas), kuriuo per parą vidutiniškai pravažiuoja net 944 krovininiai automobiliai.

Vidutinis bendras eismo intensyvumas Klaipėdos regiono krašto reikšmės keliuose - 2.349 automobiliai per parą, o krovinio transporto - 210 automobilių per parą. Be minėtų kelių Nr. 141 ir Nr. 168, didelis intensyvumas pastebėtas ir kelyje Nr. 227 (Jakai-Dovilai-Laugaliai). Šis kelias sulaukia apie 4,6-5,0 tūkst. automobilių per parą.

Analizuojant vidutinius automobilių srautus Klaipėdos apskrities rajoninės reikšmės keliuose matyti, kad šiais keliais per parą važiuoja apie 796 lengvieji ir 71 krovininiai automobiliai.





Atlikti kelių transporto eismo intensyvumo bei jo sudėties tyrimai buvo panaudoti nagrinėjant kurortinių teritorijų vietovių statuso suteikimo galimybes Klaipėdos regiono gyvenvietėms. Jais taip pat remtasi kuriant Klaipėdos regiono transporto plėtros strategiją.

Susisiekimas viešuoju kelių transportu

Siekiant išanalizuoti sausumos transporto situaciją, atliktas ir viešojo kelių transporto keleivių srautų tyrimas, kurio metu analizuoti viešojo transporto, t. y. autobusų keleivių srautai Klaipėdos regiono pagrindiniuose kelių ruožuose bei įvertintas gyventojų srautų judėjimas tarp atskirų regiono gyvenamųjų teritorijų.

Tyrimai parodė, kad keleivių srautai atskirose atkarpose ženkliai skiriasi. Reikia atkreipti dėmesį, kad keleivių srautų tyrimas buvo atliktas žiemos sezono metu. Vasaros sezono metu keleivių srautai atskirose atkarpose gali išaugti 1,5-2 kartus. Be to, poilsio dienomis intensyviausi keleivių srautai yra mažiau intensyvūs negu darbo dienomis, nes tikėtina, kad sumažėja važiuojančių į darbą gyventojų skaičius.

Keleivių srautai buvo palyginti su lengvųjų automobilių srautais. Su lengvųjų automobilių srautų tyrimo duomenimis galima susipažinti atskirose regioninės galimybių studijos ataskaitose.

Keleivių srautų ir lengvųjų automobilių srautų palyginimas atskirose atkarpose

Atkarpa	Lengvųjų automobilių srautas per parą, automobiliai per parą	Keleivių srautas per parą, keleiviai per parą
Usėnai-Šilutė	1.405-2.426	101-166
Šilutė-Saugos	4.086	422-435
Saugos-Priekulė	2.199-3.777	172-179
Priekulė-Klaipėda	8.414-6.965	139
Klaipėda-Palanga	17.760-8.049	530-759
Palanga-Šventoji	3.685	28-30
Klaipėda-Kretinga	9.842-6.427	230-249
Kretinga-Kartena	3.470	203-210
Kartena-Aleksandravas	2.615	552-557
Kretinga-Salantai	1.529-1.221	151-169
Salantai-Mosėdis	801	114-116
Mosėdis-Skuodas	1.401	45-58
Priekulė-Kintai	446	22-54
Klaipėda-Nida	248-424	67-87
Kretinga-Darbėnai	2.774-1.825	120-149
Skuodas-Ylakiai	1.317	52-59
Žemaičių Naumiestis-Šilutė	1.136-3.181	179-233
Švėkšna-Saugos	1.317	38-42
Rusnė-Šilutė	1.629	83
Kretinga-Palanga	5.482	359-409

Šaltinis: sudaryta studijos autorių





Kaip matyti iš pateiktų duomenų, lengvųjų automobilių srautai ženkliai viršija keleivių srautus. Didžiausi automobilių ir viešojo transporto keleivių srautų skirtumai pastebimi šiose atkarpose:

- tarp Priekulės ir Klaipėdos. Čia lengvųjų automobilių srautas yra 8.414-6.995 automobiliai per parą, o keleivių srautas - tik 139 keleiviai per parą;
- tarp Klaipėdos ir Palangos. Čia lengvųjų automobilių srautas yra 17.760-8.049 automobiliai per parą, o keleivių srautas - tik 530-759 keleiviai per parą.

Keleivių srautų ir lengvųjų automobilių srautų palyginimas atskleidė labai svarbią problemą - Klaipėdos regiono gyventojai susisiekimui daugiausia naudoja lengvuosius automobilius, o viešasis kelių transportas perveža tik mažą dalį visų keleivių srautų.

Keleivių srautų tyrimo rezultatai buvo panaudoti nagrinėjant ekologinio transporto įvedimo galimybes atskirose Klaipėdos regiono trasose, taip pat rezultatais remtasi teikiant siūlymus regiono viešojo transporto sistemos optimizavimui.

Ekologinio transporto diegimo galimybės Klaipėdos regione

Analizuojant ekologinio viešojo transporto panaudojimo Klaipėdos regione galimybes, buvo lyginamos labiausiai pasaulyje paplitusios transporto rūšys: lengvasis metropolitenas, greitasis tramvajus, tramvajus ir troleibusas.

Įvertinus atliktų tyrimų rezultatus, tinkamiausia vieta Klaipėdos regione ekologinio transporto linijos įdiegimui, remiantis intensyviausiais lengvųjų automobilių (17.760-8.049 automobiliai per parą) ir keleivių (759-533 keleiviai per parą) srautais, galėtų būti atkarpa tarp Klaipėdos ir Palangos, o tinkamiausia ekologinio transporto rūšimi šiai galimai atkarpai galėtų būtų greitasis tramvajus.

Išskiriami pagrindiniai greitojo tramvajaus privalumai:

- greitasis tramvajus pagerintų regiono ekologines sąlygas, nes dalis keleivių, besinaudojančių lengvuju automobiliu, galėtų naudotis ekologišku tramvajumi;
- greitasis tramvajus sumažintų kelių eismo intensyvumą, nes juo naudotųsi ne tik Klaipėdos ir Palangos gyventojai, bet ir turistai;
- greitasis tramvajus užtikrintų nedidelę kelionės trukmę dėl sąlyginai didelio eksploatacinio greičio.

Remiantis atliktais skaičiavimais, nepalankus veiksnys greitojo tramvajaus įrengimui yra nepakankamai dideli keleivių srautai bei dideli investiciniai kaštai, kurie, esant dabartiniams keleivių srautų pajėgumams bei Lietuvos ekonomines sąlygas atitinkančioms potencialioms bilietų kainoms, neatsipirktų per daugiau kaip 50 metų. Tarp Klaipėdos ir Palangos miestų tikslingiau panaudoti pigesnes ekologiškas transporto priemones.





Pagrindinės išvados ir problematika

Šioje regioninės galimybių studijos dalyje, remiantis transporto vystymo atlikta analize, pateikiamos pagrindinės išvados ir identifikuota problematika.

Geležinkelių transporto analizės pagrindinės išvados

- geležinkelio transportas susisiekimui Klaipėdos regiono viduje naudojamas retai, yra nepopuliarus tarp vietos gyventojų ir neišnaudojamas esamas potencialas. Svarbiausiomis to priežastimis galima įvardinti maršrutų, keliavimo laiko nepatogumą, traukinių patrauklumo keleiviams trūkumą ir aukštą automobilizacijos lygį. Būtina didinti geležinkelio, kaip greito, saugaus, patogaus ir ekologiško transporto, panaudojimo galimybes Klaipėdos regione;
- geležinkelių transportas taip pat nėra populiarus tarp Klaipėdos regiono turistų. Tik maža dalis atvykusių turistų kelionei renkasi traukinius. Taip pat nėra sudarytos sąlygos geležinkelių transportu keliauti regiono viduje, nors susisiekimas šia transporto rūšimi sudarytų palankias prielaidas padidinti susisiekimo galimybes tarp skirtingų regiono savivaldybių;
- Klaipėdos regione yra sukurta infrastruktūra vystyti regioninį geležinkelių susisiekimą, tačiau dalis infrastruktūros yra nebetinkama (geležinkelis Kretingos-Skuodo atkarpoje) ar tinkamai neišnaudojama (geležinkelio Klaipėdos-Šilutės ir Rimkų-Gargždų atkarpos) keleivių vežimo organizavimui;
- geležinkelio Kretingos-Skuodo atkarpoje esantis geležinkelių tinklas yra nebetinkamas eksploatuoti ir organizuoti keleivių ar krovinių vežimą. Mažas gyventojų skaičius aplink geležinkelio stoteles ir stotis nesudaro didelio poreikio atnaujinti minėtą atkarpą, juolab, kad investicijos būtų labai didelės ir neatsiperkančios;
- geležinkelių transportas išlieka vienu svarbiausių krovinių vežimo įrankių visame Klaipėdos regione. Tam didžiausią įtaką daro Klaipėdos regiono logistikos multimodalumas bei Klaipėdos jūrų uostas, kuriame perkraunami daugiausia geležinkeliais transportuoti kroviniai. Geležinkelių infrastruktūra buvo kurta seniai, todėl daugeliu atveju ji nebuvo pritaikyta dabartinėms krovinių pervežimo apimtims;
- plėtojant geležinkelių transportą, Klaipėdos regiono savivaldybių įtaka yra netiesioginė, kadangi visas geležinkelių transportas yra valdomas AB „Lietuvos geležinkeliai“. Siekiant įgyvendinti regionui svarbius sprendimus geležinkelių infrastruktūros sektoriuje, Klaipėdos regiono savivaldybės bendrus interesus ir regiono keleivių vežimo geležinkelių transportu poreikius turi derinti tarpusavyje, su AB „Lietuvos geležinkeliai“ bei LR Susisiekimo ministerija.

Oro transporto analizės pagrindinės išvados

- šiuo metu Klaipėdos regione veikia 1 tarptautinis oro uostas (Palangos tarptautinis oro uostas) ir 3 civiliniai aerodromai (Kartenos aerodromas, Klaipėdos oro uostas ir Šilutės aerodromas);
- visuose trijuose civiliniuose aerodromuose yra teikiamos vietinio susisiekimo, pramoginės, aviacinės turizmo ir aviacinės pramoginės ar edukacinės paslaugos;
- Neringos savivaldybėje, Nidos gyvenvietės pašonėje, yra įrengtas kilimo ir tūpimo takas, kuris dėl infrastruktūros trūkumo ir kilimo bei tūpimo plokštumose esančių kliuvinių šiuo metu nėra išnaudojamas aviacijai, ypač aviaciniam turizmui. Manoma, kad gavus leidimą iš civilinės aviacijos administracijos aerodromo eksploatacijai vykdyti ir įrengus reikalingą infrastruktūrą, Nidos gyvenvietė galėtų tapti patrauklia aviacinio turizmo vieta. Nidos aerodromas galėtų sukurti papildomą pridėtinę vertę ir generuoti pajamas Neringos savivaldybei bei visam Klaipėdos regionui.





Vidaus vandenų transporto analizės pagrindinės išvados

- Klaipėdos regionas Lietuvoje išsiskiria plačiu vidaus vandens kelių ir mažųjų uostų tinklu. Vis dėlto keleivinė ir krovininė laivyba vidaus vandens keliais vyksta vangiai;
- lyginant su kitomis Europos šalimis, Lietuvos pramoginis laivynas nuosekliai plečiamas pagal rekreacijai skirtų laivų skaičių. Šioje srityje Klaipėdos regiono rinka yra ypač potenciali;
- Kuršių mariomis keleiviai keliaimi iš Nidos į Uostadvarį, Rusnę, Mingę, Ventę tik šiltuoju metų laiku. Plukdymai labiau sietini su turizmu ir rekreacija, nei susisiekimo užtikrinimu tarp Kuršių nerijos ir Šilutės rajono;
- Lietuvos jūros pakrantė, kurioje įsikūręs vienas Klaipėdos uostas, nėra palanki rekreacinės laivybos plėtrai. Keleivių srautai galėtų susiformuoti atstačius Šventosios uostą. Turistų srautų formavimąsi paskatintų ties Šventąja sukurtas stiprus turistų traukos centras;
- Klaipėdos jūrų uosto plėtra nėra palanki rekreacinei laivybai, todėl, vertinant šį aspektą, didėja Kuršių marių ir Šventosios uosto reikšmė. Formuojant jūrinio buriavimo centrą Šventojoje, iš Klaipėdos uosto būtų galima iškelti dalį didžiųjų jachtų;
- vertinant Baltijos jūros pakrantę, reikalingi aiškūs prioritetai formuojant prieplaukų tinklą, kaip perspektyviausią projektą, išskiriant Šventosios uostą. Šventosios uostas svarbus tiek Palangos, tiek ir Kretingos, Skuodo rajonams, iš kurio jie gali pasiekti jūrą;
- Danės upėje Klaipėdos miesto ribose neišnaudotas turimas mažosios laivybos potencialas;
- Karaliaus Vilhelmo kanalas yra svarbus paveldo objektas. Kaip ir Lankupių šliuzas, šis kanalas yra vienintelis tokio tipo hidrotechninis statinys Lietuvoje. Nesutvirtinus krantų, kanalas intensyviai laivybai netinka, tačiau išlieka svarbia jungtimi formuojant turistų srautus keleiviniais laivais ir dviračių takais tarp Klaipėdos miesto ir Ventės rago;
- keleivinei laivybai Kuršių mariomis ir Nemunu atsivers naujos perspektyvos pradėjus plukdyti keleivius Kaliningrado srities vidaus vandens keliais. Tokiems maršrutams (tarptautiniams ir vietiniams) tiktų lėtai, tačiau patogūs keleiviniai laivai – plaukiojantys viešbučiai;
- Lietuvoje laivyba vietinės reikšmės vandens keliuose rūpinasi savivaldybės. Valstybės biudžeto lėšos vietinės reikšmės vidaus vandenų keliams nėra skiriamos, todėl sumažėja galimybės plėtoti visavertes, per kelias savivaldybes einančias, vandens trasas.

Susisiekimo keltų transportu analizės pagrindinės išvados

- Klaipėdos regione naudojamos dviejų tipų keltų linijos: keltai vietiniam susisiekimui tarp Klaipėdos miesto ir Kuršių nerijos bei jūrų keltai tarptautiniam susisiekimui su kitomis Baltijos jūros šalimis;
- tarptautiniai keleiviniai keltai į Klaipėdos jūrų uostą neplaukia. Šiuo metu vykdomi Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalo įrengimo darbai turėtų sudaryti prielaidas padidinti Klaipėdos jūrų uosto patrauklumą tarptautiniams keltų vežėjams, keleiviams bei logistikos sektoriaus atstovams, keleivių vežimo geografinės plėtrai;
- keltai plaukiantys tarp Klaipėdos miesto ir Kuršių nerijos užtikrina nuolatinį ir nenutrūkstamą susisiekimą per Kuršių marias Klaipėdos jūrų uosto teritorijoje. Šiais keltais susisiekimo ir rekreaciniais tikslais naudojasi vietos gyventojai. Ypač didelis keltais keliamų keleivių skaičius stebimas šiltuoju metų laiku. Išlaugęs keleivių srautas rodo itin aukštą Kuršių nerijos rekreacinį potencialą. Visgi svarbu pažymėti, kad keltų maršrutai kertasi su krovininiais pervežimų keliais jūrų uoste, o sparčiai augant Klaipėdos jūrų uosto svarbai bei pervežamų krovinių kiekiui, keltų tarp Klaipėdos miesto ir Kuršių nerijos veikla gali būti ženkliai apribota arba laikinai (kelioms valandoms ar daugiau) sustabdyta.





Dviračių transporto analizės pagrindinės išvados

- Klaipėdos regionas yra ypač patrauklus dviračių turizmui vystyti. Regioną kerta tarptautinės dviračių turizmo trasos;
- dėl mažų aukščio svyravimų Klaipėdos regiono reljefas yra tinkamas susisiekimui ir turizmui dviračiais;
- pastebimas dviračių takų vystymo hierarchijos trūkumas. Klaipėdos regiono savivaldybėse nėra taikomas dviračių takų vystymo hierarchinis principas, kuris leistų lengviau atrinkti reikalingiausius ruožus dviračių transportui;
- nėra išskirta aiškių dviračių infrastruktūros prioritetų ir nuspręsta, ar pirmenybė teikiama turizmui plėtoti, ar susisiekimui ir aplinkos oro kokybei gerinti;
- maža dviračių takų planavimo, jų tiesimo ir dviračių transporto sprendinių įgyvendinimo patirtis. Trūksta dviračių takų infrastruktūros plėtros specialiųjų planavimo dokumentų;
- turistinių maršrutų kelių kokybė labai skiriasi - vietomis aukšta ir pritaikyta dviratininkams, vietomis - tik sunkiai pravažiuojami žvyro keliai. Tik maža dalis Klaipėdos regiono turistinių maršrutų turi asfaltuotą dangą, todėl, siekiant populiarinti jau parengtus turistinius maršrutus, būtina nutiesti vienodą ir kokybišką dviračių takų dangą visame regione – ne tik populiariuose rekreaciniuose centruose, bet ir kitose regiono savivaldybių teritorijose;
- dviračių transporto plėtros projektai labiau orientuojami į turizmo vystymą, todėl dažnai gali netenkinti vietos gyventojų kasdienio susisiekimo poreikių ir gyventojai yra priversti rinktis kitas, jų poreikius labiau atitinkančias, susisiekimo priemones (dažniausiai automobilius);
- parengus turizmo studijas ar kitus turizmo maršrutus siūlančius dokumentus, nėra užtikrinamas pasiūlymų įgyvendinimas, pvz. turizmo plėtros studijose numatyti dviračių turizmo maršrutai, tačiau jų įgyvendinimui nėra parengti specialieji dviračių infrastruktūros plėtros planai, neužtikrinamas reikalingas finansavimas.

Kelių transporto (viešasis transportas, susisiekimas individualiomis transporto priemonėmis) analizės pagrindinės išvados

- Klaipėdos regionas gali didžiuotis gerai išplėtotu, pagrindines gyvenvietes bei rekreacines zonas apjungiančiu, kelių tinklu;
- Klaipėdos regione gerai išvystytas, visą regioną apimantis, viešojo kelių transporto tinklas;
- Klaipėdos regiono gyventojų apklausa parodė, kad gyventojai nesinaudoja tarp miestiniu autobusu, nes kelionė autobusu yra finansiškai nenaudinga ir ilgai trunka, todėl gyventojai renkasi transporto priemones, kuriomis keliaujama greičiau ir pigiau;
- žemesnė bilietų kaina ir trumpesnis važiavimo laikas gyventojus paskatintų persėsti į tarp miestinius autobusus;
- atlikus apklausą prieita prie pagrindinės išvados, kad būtina tobulinti viešojo keleivinio kelių transporto sistemą, norint, kad keleiviai pradėtų daugiau naudotis viešuoju kelių transportu, o ne lengvuoju automobiliu.





Ekologinio transporto analizės pagrindinės išvados

- atlikti keleivių srautų bei lengvųjų automobilių srautų tyrimai parodė, jog tinkamiausia vieta Klaipėdos regione ekologinio transporto įdiegimui yra trasa tarp Klaipėdos ir Palangos miestų, nes čia lengvųjų automobilių srautai (šioje atkarpoje pravažiuoja 17.760-8.049 automobilių per parą) ir keleivių srautai (atkarpa sulaukia 759-533 keleivių per parą) yra intensyviausi;
- ekologinio transporto rūšis palyginus pagal įvairius rodiklius, nustatyta, kad tinkamiausia ekologinio transporto rūšis šioje trasoje būtų greitasis tramvajus. Visgi pagrindiniai nepalankūs veiksniai greitojo tramvajaus įrengimui yra per maži keleivių srautai bei neatsiperkančios ilgalaikės investicijos.

Transporto sistemos vystymui aktualių ekonominių socialinių veiksnių analizės metu nustatytos pagrindinės išvados

- regionas išsiskiria kylančia ekonomika, didėjančiomis tiesioginėmis ir užsienio investicijomis, stiprėjančiais apdirbamosios gamybos, didmeninės ir mažmeninės prekybos bei transporto sektoriais, sąlyginai aukštu užimtumo lygiu;
- ekonomiškai stipriausias yra regiono centras - Klaipėdos miestas, kuriame įsikūrusios ir didžiausios regiono įmonės;
- turistų srautai pastaraisiais metais nežymiai išaugo. Daugiausia turistų apsilanko Palangos ir Klaipėdos miestų bei Neringos savivaldybėse;
- Klaipėdos regiono turizmas pasižymi dideliu sezoniškumu. Regione esančios palankios sąlygos turizmo plėtrai nevisiškai išnaudojamos. Siekiant mažinti šią tendenciją, galima būtų aktyviau plėtoti sveikatinimo ir sveikatingumo, aktyvaus laisvalaikio, konferencinį turizmą;
- daugiausia apgyvendinimo ir maitinimo įstaigų yra įsikūrusios kurortinėse regiono savivaldybėse. Nemažai apgyvendinimo paslaugų šiose savivaldybėse teikia gyventojai pagal išduotus verslo liudijimus;





- visame regione stebima blogėjanti demografinė situacija - gyventojų skaičiaus mažėjimas, emigracija, neigiama natūrali gyventojų kaita, visuomenės senėjimas. Tarp regiono savivaldybių geresnėmis tendencijomis išsiskiria Klaipėdos rajono savivaldybė, kurioje gyventojų skaičius didėja daugiausia - tikėtina dėl Klaipėdos miesto aglomeracinės įtakos;
- reikėtų numatyti ir įgyvendinti priemones, skirtas ekonominių ir socialinių netolygumų regione mažinimui, taip pat spartinti viso regiono ekonomikos augimą, efektyviau panaudojant pramonės, verslo, uosto, pajūrio potencialą bei skatinant inovacijų versle diegimą, gerinant sąlygas smulkaus ir vidutinio verslo vystymui;
- kitų regionų tarpe Klaipėdos regionas dominuoja turimais vandens ištekliais, kurie sudaro apie penktadalį (20,3 proc.) visų šalies vandenų. Regione didžiausi vandens ištekliai - Šilutės rajono savivaldybėje;
- regionas išsiskiria ir įvairiais gamtos ištekliais: į regiono teritoriją patenka į UNESCO saugomų teritorijų sąrašą įtrauktas unikalus Kuršių nerijos nacionalinis parkas, Pajūrio, Nemuno deltos ir Salantų regioniniai parkai, 37 draustiniai;
- pozicionuojant save turizmo kontekste, atskiroms Klaipėdos regiono savivaldybėms siūloma pasirinkti skirtingas turizmo vystymo kryptis. Kiekviena savivaldybė galėtų vystyti savo specifinę paslaugų nišą, turizmo produktų ir paslaugų paketą, pvz.:
 - vandens turizmui vystyti didžiausią potencialą turi Šilutės ir Klaipėdos rajono savivaldybės;
 - kaimo turizmo plėtra galėtų būti sėkmingai vystoma Klaipėdos ir Kretingos rajonų savivaldybėse;
 - sveikatinimo turizmo plėtra Neringos ir Palangos miesto savivaldybėse ne tik didintų turistų srautus, bet ir sudarytų prielaidas mažinti turizmo sezoniškumo įtaką;
 - sezoniškumas mažiau įtakos turi ir dalykiniam (konferencijų) turizmui, kuris galėtų būti vystomas kurortinėse savivaldybėse ir Klaipėdos mieste;
 - Skuodo rajono savivaldybėje galėtų būti vystomas rekreacinis, gamtinis-pažintis turizmas;
 - visame Klaipėdos regione yra aktuali dviračių turizmo maršrutų plėtra, skatinanti aktyvųjį, ekologišką turizmą. Rekreacijos, turizmo, poilsio ir laisvalaikio paslaugų plėtrai ir toliau turi būti išnaudojamas pajūrio potencialas;
- siekiant stiprinti savo, kaip tranzitinio ir turizmui bei verslui patrauklaus regiono, pozicijas, būtina plėtoti tarptautinį Palangos oro uostą, modernizuoti esamas geležinkelio linijas, spręsti keleivių vežimo plėtros geležinkelio linijomis klausimus, tiesti didelių eismo srautų problemas išsprendžiančius kelius (Palangos rytinis aplinkkelis, Švėkšnos pietinis aplinkkelis ir kt.), atstatyti Šventosios jūrų uostą ir pan.

Toliau pateikiama esminė, su transporto vystymusi susijusi, problematika.

Geležinkelių transporto analizės metu nustatyta pagrindinė problematika

- geležinkelio atkarpoje Klaipėda-Šilutė šiuo metu nevykdomas keleivių vežimas;
- geležinkelio atkarpoje Kretinga-Klaipėda vykdomi keleivių vežimai (Klaipėda-Radviliškis ir Klaipėda-Vilnius) tinkamai neaptarnauja vietos gyventojų – neužtikrina susisiekimo su dirbantiesiems reikalingomis vietovėmis patogiu laiku (iš ryto prieš darbą ir vakare po darbo);
- nuo Klaipėdos miesto iki Gargždų miesto sukurta geležinkelių infrastruktūra naudojama tik lokaliai krovinių vežimui. Keleiviai šioje teritorijoje geležinkeliais nevežami;
- dabartinės geležinkelių linijos kerta Klaipėdos regiono miestus ir kelia nepatogumų vietos gyventojams, be to mažina krovinių vežimo greitį bei riboja geležinkelių tinklo plėtrą, nes yra nutiestos gyvenamosiose teritorijose.





Oro transporto analizės metu nustatyta pagrindinė problematika

- dabartinė tarptautinių tiesioginių skrydžių geografija yra per siaura. Susisiekimas reguliariais skrydžiais užtikrintas tik su Kopenhaga, Ryga, Oslo ir Maskva (tik šiltuoju metų laiku);
- oro transportu į Tarptautinį Palangos oro uostą atvykusiems keleiviams sudaryta per mažai tolesnio susisiekimo galimybių. Nėra užtikrintas tiesioginis susisiekimas su visomis rekreacinėmis teritorijomis. Išlieka ypač didelė susisiekimo problema lėktuvams nusileidus vėliu, kartais nakties, metu.

Vidaus vandenų transporto analizės metu nustatyta pagrindinė problematika

- turizmui ir poilsiui nepakankamai panaudojamas vidaus vandenų kelių tinklas;
- netolygiai išvystytas, didelį potencialą turintis, „pietinis“ Klaipėdos regiono teritorijos turizmo koridorius;
- neišnaudotas Klaipėdos (Karaliaus Vilhelmo) kanalo potencialas vidaus vandenų laivybai ir rekreacijai. Prie to prisideda Kairių poligono militaristinė veikla, kuri nesudaro galimybių panaudoti aplinkinių teritorijų poilsiui, rekreacijai ir turizmui skatinti. Taip pat nėra sudarytų galimybių Klaipėdos (Karaliaus Vilhelmo) kanalu pasiekti Kuršių marias, neveikia Lankupių bei Drevernos šliuzai;
- nesubalansuotas vidaus vandens kelių finansavimas. Dabar nemažai lėšų skiriama vidaus vandens keliams, kuriuose laivyba nevyksta.

Susisiekimo keltų transportu analizės metu nustatyta pagrindinė problematika

- tarptautinių keltų linijų geografija yra siaura. Iš Klaipėdos pasiekiami tik 2 miestai (Vokietijoje - Kylis; Švedijoje - Karlshamnas). Šiuo metu veikiantis vienas jūrų keltų vežėjas nėra pajėgus užtikrinti Klaipėdos regiono jūrų keltais susisiekimo su daugiau valstybių.

Dviračių transporto analizės metu nustatyta pagrindinė problematika

- regione trūksta dviračių transporto sujungimo į bendrą transporto sistemą vizijos, kuri leistų darniau ir tolygiau plėtoti dviračių transportą. Trūksta bendros, vieningos Klaipėdos regiono dviračių transporto plėtros koncepcijos, kuria galėtų vadovautis viso regiono savivaldybės;
- planuojant dviračių takų tinklą ir dviračių turizmo maršrutus, trūksta regiono savivaldybių bendradarbiavimo;
- naujai įrengiami ir rekonstruojami dviračių takai dažnai neatitinka jiems keliamų techninių reikalavimų. Įrengiant dviračių ir pėsčiųjų takus, per mažas dėmesys skiriamas dviratininkų keliavimo patogumui ir naudojimo universalumui;
- naujai įrengiami ir rekonstruojami takai ne visada sujungiami į bendrą gyvenamosios teritorijos dviračių takų tinklą ir eismo sistemą, pasigendama dviračių takų tinklo vientisumo ir tęstinumo;
- neišspręstos žemės nuosavybės problemos. Žemės nuosavybės problemos gali lemti atskirų asmenų nepasitenkinimą plėtojant dviračių takų infrastruktūrą, todėl būtina didinti visuomenės įsitraukimą ne tik į įgyvendinimo, bet ir į šios infrastruktūros planavimo etapus;





- dviračių transporto nesistengiama integruoti į viešąjį transportą. Sudarytos per mažos sąlygos dviratį gabenti viešuoju miesto ar priemiesčio autobusu. Klaipėdos regiono geografinė savivaldybių išsidėstymo specifika (savivaldybių teritorijos išsidėsčiusios išilgai viena šalia kitos) neleidžia užtikrinti patogaus susisiekimo dviračiais su visomis regiono savivaldybėmis, todėl yra naudoti integralius skirtingų transporto rūšių sprendimus, kurie spręstų dviračių gabenimo kitomis transporto priemonėmis galimybes;
- neišspręsti atskirų kelio ruožų saugumo klausimai, su kuriais dviratininkams tenka susidurti keliaujant po atskirų savivaldybių teritorijas. Kai kuriose regiono savivaldybėse yra susidarę probleminiai kelių ruožai (jų daugiausiai Kretingos r. sav.), kuriuose dviračių transportas juda neatskirtas nuo bendro motorizuoto eismo;
- nėra sukurtas dviračių takų tinklas, sujungiantis Klaipėdos regiono savivaldybių centrus. Tam didžiausią įtaką turi geografinis savivaldybių išsidėstymas;
- siūlomi turistiniai maršrutai nepakankamai išvystyti - trūksta turistinių maršrutų ženklavimo ir informacinių nuorodų. Klaipėdos regione apstu parengtų dviračių turizmo maršrutų, tačiau tik Pajūrio dviračių trasa ir turizmo maršrutas „Pavyk pajūrio vėją“ yra paženklintos tam skirtais ženklais;
- pristatydamos Klaipėdos regioną, kaip dviračių turizmo vietovę, savivaldybės per mažai bendradarbiauja tarpusavyje. Šiuo metu dviračių turizmas daugiausiai plėtojamas Klaipėdos ir Palangos miestuose bei Neringos savivaldybėje. Šilutės, Kretingos, Skuodo ir Klaipėdos rajonų savivaldybės beveik nesireklamuoja kaip tinkamos dviračių turizmui.

Kelių transporto (viešasis transportas, susisiekimas individualiomis transporto priemonėmis) analizės metu nustatyta pagrindinė problematika

- sunkiau susisiekti su rekreacinėmis teritorijomis į pietus nuo Klaipėdos Šilutės link, nes yra uždara Kairių poligono teritorija;
- visame regione keleiviai vežami palyginti senais ir neekologiškais autobusais. Tik mažą dalį autobusų pritaikyti riboto judumo gyventojams bei gyventojams, turintiems specialių poreikių. Problemų kyla norint vienas transporto priemonės pervežti kitomis, pvz. dviratį vežti viešuoju transportu;
- palyginus keleivių ir lengvųjų automobilių srautus pastebėta, kad Klaipėdos regiono gyventojai susisiekimui daugiausia naudoja lengvuosius automobilius, o viešasis kelių transportas perveža tik mažą keleivių srautų dalį. Dideli automobilių srautai blogina regiono ekologinę būklę, o vietose, kuriose šiltojo sezono metu būna daugiau lankytojų, pvz., Klaipėdos ir Palangos miestuose - pastebimas parkavimo vietų trūkumas;
- viešojo kelių transporto plėtra regione nesusieta su dviračių eismo vystymu;
- nėra vieningos ir visam Klaipėdos regionui bendros transporto informavimo ir atsiskaitymo už transporto ir susijusias paslaugas sistemos. Šiuo metu skirtingi autobusų parkai parduoda skirtingus bilietus, kiekviena atskira viešoji transporto rūšis turi atskirą atsiskaitymo sistemą. Šie nepatogumai mažina Klaipėdos regiono patrauklumą svečiams, kelionei pasirinkusiems ne lengvąjį automobilį. Mažėja ir atskirų Klaipėdos regiono savivaldybių patrauklumas - išsiaiškinti, kaip ir koku būdu atsiskaityti už atskiras transporto rūšis skirtingose savivaldybėse, svečiams atrodo pernelyg painu, todėl jie nėra skatinami keliauti po Klaipėdos regioną;
- siekiant užtikrinti geresnę pajūrio ekologinę būklę ir tuo pačiu didinti regiono patrauklumą tiek turistams, tiek poilsiautojams, regiono pajūrio savivaldybėse šalia kelių transporto - tiek viešojo, tiek individualių transporto priemonių - neišnaudotos galimybės diegti ekologinį viešąjį kelių transportą.





Kurortinės teritorijos

Kurortinių teritorijų statuso suteikimo analizės metu buvo išnagrinėta šių konkrečių savivaldybių seniūnijų ir gyvenviečių atitiktis kurortinės teritorijos statuso suteikimo reikalavimams:

- Šilutės rajono savivaldybės Šilutės, Rusnės ir Kintų seniūnijų;
- Skuodo rajono savivaldybės Mosėdžio seniūnijos;
- Klaipėdos rajono savivaldybės Priekulės, Kretingalės seniūnijų;
- Klaipėdos miesto Melnragės, Girulių, Smiltynės miesto dalių.

Atsižvelgiant į atliktą Šilutės, Skuodo, Klaipėdos rajonų ir Klaipėdos miesto savivaldybių potencialių kurortinių teritorijų analizę, galima teigti, kad nei viena nagrinėjama teritorija šiuo metu neatitinka kurortinei teritorijai keliamų reikalavimų.

Žemiau esančioje lentelėje pateikiamas nagrinėtų teritorijų, siekiančių gauti kurortinių teritorijų statusą, priemonių planas šiam tikslui pasiekti. Lentelėje žymėjimu „X“ nurodyta, kurias priemones kiekviena potenciali kurortinė teritorija turi įgyvendinti, norėdama įgyti kurortinės teritorijos statusą. Mėlyna spalva pažymėtos priemonės (X), kurios atitinka / iš dalies atitinka savivaldybių strateginiuose planavimo dokumentuose numatytas priemones.





Teritorijų, siekiančių gauti kurortinių teritorijų statusą, priemonių planas

Priemonės pavadinimas	Ją įgyvendinančioji potenciali kurortinė teritorija									
	Šilutės sen.	Rusnės sen.	Kintų sen.	Mosėdžio sen.	Smiltynė	Melnragė	Giruliai	Priekulė	Kretingalė	
Turizmo ir rekreacijos schemas bei plano parengimas (projektas)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Gyvenamosios vietovės, kelių gyvenamųjų vietovių ar jų dalių, kurioms siekiama kurortinės teritorijos statuso, ribų planų parengimas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Oro taršos tyrimų vykdymas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Seniūnijos rekreacinių vandens telkinių vandens kokybės tyrimų vykdymas		X								
Priemonių, reikalingų natūralių paviršinių vandens telkinių ekologinei būklei gerinti, numatymas ir įgyvendinimas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Triukšmo lygio matavimų atlikimas			X	X	X	X	X	X	X	
Išsamesni erkių tyrimai										
Priemonių, reikalingų triukšmo lygiui mažinti, numatymas ir įgyvendinimas	X	X	Esant poreikiui, atlikus triukšmo matavimus					X	X	
Ekologinių apribojimų aplinką teršiančioms įmonėms numatymas, dialogo su aplinka teršiančiomis įmonėmis skatinimas	X									
Policijos įstaigos steigimas		X	X	X	X	X	X	X	X	
Skęstančiųjų gelbėjimo tarnybos prie rekreacinių vandens telkinių įrengimas	X	X	X	X				X	X	
Potencialiose kurortinėse teritorijose esančių durpių telkinių detalus išžvalgymas, telkinių organinių medžiagų, kitų pagrindinių fizinių ir cheminių savybių tyrimų atlikimas	X	Nėra durpių telkinių	X	X						
Galimybių steigti pirminės sveikatos priežiūros įstaigą potencialioje kurortinėje teritorijoje vertinimas (diskusijos su gyventojų ir gydytojų bendruomenėmis, pasiūlymų nagrinėjimas, išvadų svarstymas, rekomendacijų teikimas)					X	X	X		X	
Gamtinių sveikatos veiksnių (natūralaus mineralinio vandens, peloidų ir / arba durpinio purvo) galimo pritaikymo sveikatinimo reikmėms vertinimas					Nėra gamtinių sveikatos veiksnių!	Nėra gamtinių sveikatos veiksnių!	Nėra gamtinių sveikatos veiksnių!	X	X	
Kurortinio gydymo arba sveikatinimo įstaigos, visus metus teikiančios kurortinio gydymo ir sveikatinimo paslaugas, steigimas	X	X	X	X	X	X		X	X	
Viešbučio tipo apgyvendinimo paslaugas teikiančių įstaigų steigimas		X		X	X	X	X	X	X	
Maitinimo paslaugas teikiančių įstaigų steigimas		X		X				X		





Priemonės pavadinimas	Ją įgyvendinančioji potenciali kurortinė teritorija								
	Šilutės sen.	Rusnės sen.	Kintų sen.	Mosėdžio sen.	Smiltynė	Melnragė	Giruliai	Priekulė	Kretingalė
			X	X		X			
		X		X				X	X
		X		X		X	X		X
						X	X		
	X	X						X	
								X	X
	Maudyklų įteisinimas ir maudyklų vandens kokybės tyrimų vykdymas								

Rajono savivaldybių strateginio planavimo dokumentuose yra numatyta tik maža dalis priemonių, kurias būtina įgyvendinti, siekiant nagrinėtomis teritorijoms gauti kurortinių teritorijų statusą. Šios priemonės turi būti įtrauktos į savivaldybių strateginius plėtros ir veiklos planus.







Perspektyvinių sprendinių analizė



Vertinant galimus perspektyvinius sprendinius, buvo atlikta galiojančių ir parengtų bei dar svarstymų stadijoje esančių strateginių dokumentų, planų, strategijų, programų, galimybių studijų analizė. Analizės rengimo metu Klaipėdos regiono plėtros planas bei dalies savivaldybių strateginiai planai buvo rengimo stadijoje. Ruošiant šiuos dokumentus, siūloma atsižvelgti į studijos koncepciją ir atvirkščiai - šių planų susijusios nuostatos turėtų atsispindėti šioje studijoje.

Rengiant strateginių dokumentų analizę, išskirtos šios pagrindinės išvados, remiantis kuriomis suformuoti preliminarieji sprendiniai:

- atlikus įvairių transporto rūšių analizę ir nustačius kurortinių teritorijų statuso suteikimo sąlygas, išskirta kiekvienos srities problematika. Nemažai nustatytų problemų neatsispindi savivaldybių lygmens strateginio planavimo dokumentuose arba tik iš dalies numato priemonės šių problemų sprendimui;
- pastebima, kad dalis priemonių numatomos ne visuose savivaldybių strateginio planavimo dokumentuose, t. y. bendrojo plano sprendiniai neperkeliami į strateginius plėtros planus ir nedetalizuojami strateginiuose veiklos planuose;





- siekiant išspręsti identifikuotas problemas, šioje studijoje numatyti sprendiniai turi būti perkelti į savivaldybių strateginio planavimo dokumentus;
- šioje studijoje sprendiniai nustatyti teritorijoms, siekiančioms įgyti kurortinių teritorijų statusą, taip pat turi būti perkeltos į atitinkamų savivaldybių strateginio planavimo dokumentus;
- nacionalinio lygmens planavimo dokumentuose numatytos prioritetinės kryptys nustatytos ir didžiojoje dalyje savivaldybių strateginio planavimo dokumentų. Įgyvendinus savivaldybių strateginio planavimo dokumentuose ir šioje studijoje siūlomas priemones, būtų sudarytos sąlygos kryptingam ir spartesniam turizmo vystymui regione.

Preliminarių sprendinių rengimo stadijoje buvo identifikuoti pagrindiniai galimi esamos Klaipėdos regiono transporto sistemos sprendiniai, naujų turistinių maršrutų, transporto infrastruktūros ir sistemos valdymo sprendiniai, pateiktos ir vertintos galimos sprendinių alternatyvos. Parengus galimus preliminarinius sprendinius ir jų alternatyvas, pasiūlymai buvo pristatyti Klaipėdos regiono savivaldybių atstovams, taip pat prarastos diskusijos kiekvienoje savivaldybėje atskirai. Studijos rengėjų ir Klaipėdos regiono savivaldybių diskusijose išsakytos pastabos dėl sprendinių patobulinimo ir praplėtimo vėliau buvo perkeltos į galutinių sprendinių sąrašą, kuris pakartotinai suderintas su visų savivaldybių atstovais ir specialistais atskirai.

Aktyvus savivaldybių atstovų ir specialistų įsitraukimas svarstant preliminarinius sprendinius padėjo parengti detalesnį ir tikslesnį galutinių sprendinių sąrašą. Išsamiau su sprendiniais ir jų alternatyvomis siūloma susipažinti regioninės galimybių studijos dalyje „Sprendinių planas“.



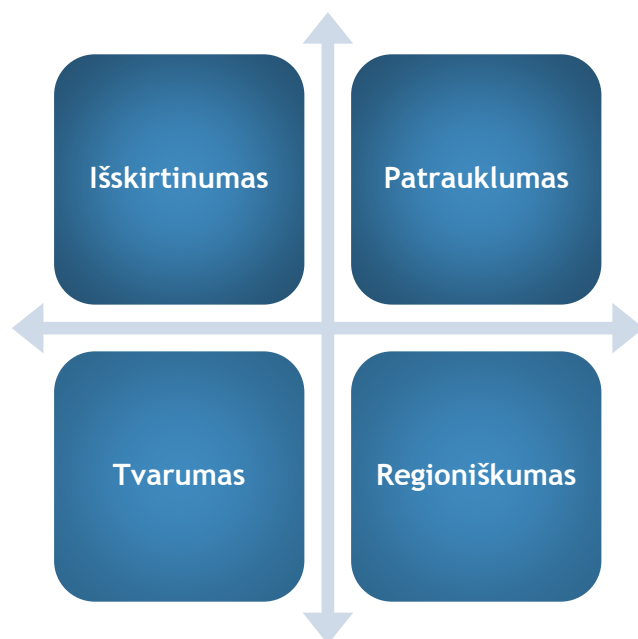




Vizija



Atlikus aplinkos analizę bei išanalizavus pagrindines skirtingų Klaipėdos regiono transporto rūšių vystymo tendencijas, rekomenduojama atkreipti dėmesį į šiuos pagrindinius regiono transporto sistemos optimizavimo aspektus:



Vizijos aspektas	Apibūdinimas, paaiškinimas
Regioniškumas	Vizija ir pagal ją įgyvendinami sprendiniai yra svarbūs visam regionui, o ne vienai atskirai savivaldybei (ar kelioms savivaldybėms). Atitinkamai visos savivaldybės dalyvauja įgyvendinant vizijos aspektus - užtikrina savalaikį planavimą, būtinų strateginių veiksmų įgyvendinimą, ne savivaldybių pavaldumo organizacijų dalyvavimą realizuojant idėjas ir sprendžiant svarbius bei sudėtingus klausimus.
Išskirtinumas	Klaipėdos regionas - Lietuvos regionas, išskirtinis vandens ir rekreacinių išteklių gausa. Siekiama, kad transporto sistemos optimizavimo vizija pabrėžtų ir palaikytų šį išskirtinumą atitinkamame sektoriuje. Vizija pabrėžia Klaipėdos regiono prisiimamo įsipareigojimo išskirtinumą Lietuvos mastu.
Patrauklumas	Vizija numato didinti Klaipėdos regiono patrauklumą tiek susisiekimo, tiek turizmo požiūriais. Akcentuojamas siekis ir pastangos didinti Klaipėdos regiono gyventojų ir svečių galimybes keliauti skirtingomis transporto priemonėmis, užtikrinti patogesnę regiono pasiekiamumą „iš išorės“, sukurti palankias ir patrauklias sąlygas keliauti regiono viduje.
Tvarumas	Atsižvelgiant į automobilizacijos mastą, Klaipėdos regiono kelių eismo srautus, ypatingą svarbą įgauna transporto ekologizavimas - taršių transporto priemonių keitimas ekologiškesnėmis, ekologiškų transporto rūšių ir priemonių diegimas tiek privačiame, tiek viešajame sektoriuje, viešajame susisiekime. Klaipėdos regiono transporto sistema vystoma tvariai ir harmoningai - ji nuosekliai planuojama, tinkamai įgyvendinama ir prižiūrima. Įgyvendinant numatytus veiksmus, būtų suderintos skirtingos iniciatyvos pritraukiant privatų kapitalą, skatinant gyventojų dalyvavimą svarstybose, viešosiose akcijose ir pan.





Siūloma Klaipėdos regiono transporto optimizavimo vizija 2030 m.:

Klaipėdos regiono transporto sistema 2030 m.:

Klaipėdos regionas - Lietuvos kraštas, kuriame naudojamas ekologiškas transportas. Čia sudarytos palankiausios sąlygos ekologiškam transportui:

- visų Klaipėdos regiono savivaldybių bendromis pastangomis vykdomas tinkamas ir savalaikis koncepcinių sprendinių planavimas ir įgyvendinimas;
- visi realizuoti sprendiniai tinkamai matuojami, stebimas jų poveikis tikslinėms grupėms ir aplinkai;
- sprendinių svarstymui ir įgyvendinimui pritraukiami suinteresuoti asmenys ar jų grupės ir organizacijos - įgyvendinami viešosios ir privačios partnerystės projektai, skatinamos gyventojų iniciatyvos, tam tikrų sprendinių įgyvendinimui kuriamos palankios sąlygos pritraukti verslą;

Klaipėdos regionas - dažnai svečių pasirenkamas „kelionės tikslo“ (angl. destination point) taškas, o ne tranzito sustojimo vieta.

Klaipėdos regiono transporto sistema:

- Universalios ir lankstios. Čia užtikrinta visų pagrindinių transporto rūšių - kelių, vandens, oro, geležinkelio, dviračių - tinkama infrastruktūra. Regiono svečias pasirenka tiek transporto rūšį, kuria atkeliauja į Klaipėdos regioną, tiek keičia transporto rūšis ir priemones keliaudamas regiono viduje. Susisiekiama sparčiai, keliaujama komfortabiliu ir įdomiai. Pagrindiniuose skirtingų transporto rūšių susikirtimo taškuose palaikoma universalios infrastruktūros;
- Modernios. Klaipėdos regione panaudota geroji Lietuvos ir užsienio šalių patirtis - sukurtos visos sąlygos ir veikia „Park and Ride“, „Bike and Ride“ sistemos, diegiamos šiuolaikiškos ekologinės transporto rūšys ir priemonės;
- Integralios. Transporto rūšys valdomos per bendrąsias informacines sistemas, sukurtos galimybės vienu el. bilietu naudotis visuose viešojo transporto rūšyse ir priemonėse, sukurtos informavimo ir valdymo sistemos, leidžiančios greitai ir efektyviai planuoti keliones, maršrutus darbo, laisvalaikio ir turizmo, pažintiniais tikslais;
- „Draugiška“ visoms grupėms. Viešasis transportas pritaikytas neįgaliesiems, senyvo amžiaus žmonėms, šeimoms su mažais vaikais, dviračiais keliaujantiems asmenims ir jų grupėms, universalusis dizainas diegiamas plėtojant visų transporto rūšių infrastruktūrą, įskaitant ženklavinimą, informacijos teikimą ir pan.;
- Saugios. Klaipėdos regiono keliuose mažiausiai eismo įvykių, žuvusiųjų ir sužeistųjų keliuose, palyginti su kitais Lietuvos regionais. Tokie rezultatai pasiekti mažinant individualių transporto priemonių skaičių, diegiant efektyvias tarptautinius standartus atitinkančias saugumo priemones;
- Naudojanti ekologiškesnes³ transporto priemones. Klaipėdos regionas tarp kitų Lietuvos regionų pirmauja pagal keliones dviračiais, viešuoju transportu ir geležinkelio transportu bendroje kelionių struktūroje, t. y. tiek Klaipėdos regiono gyventojai, tiek svečiai renkasi ekologiškesnį transportą, mažiau taršias transporto priemones;

3 Palyginti su individualiais automobiliais, įprastu kuru varomus autobusus ir pan.





- Tinkamai planuojama. Kiekviena regiono savivaldybė atsakinga už krašto kelius, tačiau kelias savivaldybes apjungiančios trasos, gretimų savivaldybių administracinės ribas kertantys keliai strateginiu ir teritoriniu pagrindu remiasi tik bendruoju visų susijusių savivaldybių planavimu - tokiu būdu visi takai, trasos ir keliai tęsiasi kitose savivaldybėse ir visa regiono teritorija yra pasiekiamą. Prioriteto tvarka vystomos pagrindinės transporto arterijos, prie kurių nuosekliai prijungiami mažesni keliai ir kanalai.

Numatyta vizija toliau detalizuojama pagal kiekvieną transporto rūšį atskirai.

Susisiekimas geležinkelių transportu

Šiuo metu Klaipėdos regionas geležinkeliu pasiekiamas iš 9 skirtingų Lietuvos savivaldybių, o geležinkelio Klaipėdos-Vilniaus maršrutas yra vienas populiariausių maršrutų Lietuvoje. Deja, Klaipėdos regione vidiniai keleivių pervežimai geležinkelių transportu yra labai maži - geležinkelių transportas tarp vietos gyventojų ir Klaipėdos regiono turistų išlieka nepopuliarus.

Svarbu paminėti, kad geležinkelio transporto planavimu bei vystymu rūpinasi AB „Lietuvos geležinkeliai“, todėl tiek plėtros vizija, tiek ateities planai turės būti derinami su šiuo subjektu. Taip pat svarbu paminėti, kad vizijoje pateikiami tik Klaipėdos regiono savivaldybių siekiai, todėl projekto partneriai turės ribotas galimybes siekti vizijoje apibrėžtų planų.

Geležinkelių transporto vystymo vizija:

Nagrinėjama transporto rūšis	Geležinkelių transportas
Vizija 2020 m.: Geležinkelis - patrauklus viešasis transportas Klaipėdos regiono gyventojui ir turistui.	
Vizija 2030 m.: Geležinkelis - moderni, integruota ir Klaipėdos regiono keleivių poreikius atitinkanti susisiekimo priemonė.	

Geležinkelio transporto vizija iki 2020 m. numato, kad Klaipėdos regione geležinkelio transportas bus svarbi viešojo transporto ašis. Bus atnaujintas keleivių vežimas nuo Klaipėdos iki Šilutės. Šis maršrutas leis sukurti naują geležinkelių maršrutą šiaurės pietų kryptimi - Kretinga-Klaipėda-Šilutė. Geležinkelio transportas bus labiau orientuotas į keleivių poreikius, važiavimas traukiniu taps kasdienybe. Geležinkelio stotyse ir stotelėse bus sudarytos galimybės plėsti „Park and Ride“ bei „Bike and Ride“ sistemas, viešasis kelių keleivinis transportas bus suderintas su geležinkelio transportu ir atskiros sistemos nekonkuruos tarpusavyje, o papildys viena kitą ir leis padidinti keliavimo visame Klaipėdos regione efektyvumą. Ateityje integruota bendra regiono transporto sistema leis efektyviai keisti vieną transporto rūšį į kitą, neprarandant kelionės laiko ir neaukojant patogumo, todėl geležinkelių transportas taps patrauklesnis ne tik vietos gyventojams, bet ir patogesnis turistams.

Geležinkelio transporto vizija iki 2030 m. numato Klaipėdos regiono geležinkelių transporto infrastruktūros atnaujinimą ir modernizavimą. Dėl to išaugs keleivių srautai bendroje pervežimų struktūroje ir sumažės kelių transporto apkrovimas. Keleivių patogumui bus sukurta bendra, interaktyvi skirtingų transporto rūšių valdymo informavimo sistema, leidžianti ne tik susiplanuoti visą maršrutą, bet ir naudoti vieną bilietą keliaujant skirtingomis transporto rūšimis.

Geležinkelių transporto plėtra prioritetu laikytina Kretingos, Klaipėdos, Šilutės rajonų ir Klaipėdos miesto savivaldybėms.





Susisiekimas oro transportu

Šiuo metu Klaipėdos regione yra vienas regioninis, nuolatinius skrydžius vykdomas, tarptautinis oro uostas ir trys civiliniai aerodromai. Oro transporto sektorius Klaipėdos regione pasižymi siaura skrydžių geografija ir neužtikrina Vakarų Lietuvos regiono gyventojų, verslininkų ir turistų susisiekimo oru poreikių. Nors visa reikalinga infrastruktūra ir yra sukurta, tačiau jos potencialias neišnaudojamas.

Savivaldybės neturi galių vystyti ir kontroliuoti oro transporto sektoriaus Klaipėdos regione, tačiau, plėtojant susisiekimo galimybes oro transportu, jos galėtų nuolat ir aktyviai atstovauti privačiuosius ir viešuosius Klaipėdos regiono interesus. Klaipėdos regiono savivaldybės, siekdamos išplėsti galimybes regioną pasiekti oro transportu, turėtų tampriai bendradarbiauti tarpusavyje ir savo veiksmais skatinti visas Tarptautinio Palangos oro uosto akcijas valdančią LR Susisiekimo ministeriją didesnę dėmesį skirti Klaipėdos regiono pasiekiamumo oro transportu problemoms spręsti.

Oro transporto vystymo vizija:

Nagrinėjama transporto rūšis	Oro transportas
Vizija 2020 m.: Klaipėdos regiono oro transportas - gyventojus, verslininkus ir turistus tenkinantis susisiekimo įrankis.	
Vizija 2030 m.: Klaipėdos regionas - tiesiogiai ir lengvai didžiajai Europos daliai oro transportu pasiekiamas regionas.	

Klaipėdos regiono oro transporto vizija iki 2020 m. numato, kad Palangos tarptautinis oro uostas bus lengvai, nebrangiai ir laiku pasiekiamas kelių transportu iš artimiausių regiono miestų. Taip pat veiks patrauklios transporto paslaugos, tenkinančios atvykstančius regiono svečius bei vietos gyventojus. Tęsiant kelionių oro transportu tradicijas ir patirtį, Lietuvos ir užsienio aviacijos entuziastams Klaipėdos regione bus sudarytos sąlygos trumpais atstumais oru keliauti per civilinius aerodromus. Taip pat iki 2020 m. Lietuvos ir užsienio svečiai galės mažaisiais orlaiviais pasiekti Kuršių neriją per Nidos aerodromą.

Iki 2030 m. susisiekimas oro transportu Klaipėdos regione bus išvystytas taip, kad Vakarų Lietuvos, o dažnai ir Vakarų bei Pietvakarių Latvijos gyventojai ir verslininkai, į Europos miestus skris iš Palangos tarptautinio oro uosto. Klaipėdos regionas 2030 m. bus pasiekiamas iš Vokietijos, Jungtinės Karalystės, Norvegijos, Švedijos, Prancūzijos ir kitų šalių. Išplėsta oro susisiekimo geografija aktyviai naudosis atvykstantys turistai, verslininkai bei po Europą keliaujantys gyventojai. Susisiekimas oro transportu bus vystomas ne tik Vakarų Europos, bet ir Rusijos, Baltarusijos bei Ukrainos šalių kryptimis.

Oro transporto plėtra prioritetu laikytina Palangos miesto ir Neringos savivaldybėms.





Susisiekimas vandens transportu

Šioje dalyje pateikiamos su vidaus ir platesnės geografinės vandens transporto vystymu susijusių aspektų vizijos.

Susisiekimas vidaus vandenų transportu

Nuo 1990-ųjų metų Lietuvos vidaus vandenų transporto sistemoje vyraavo dvi tendencijos. Visų pirma, žlugo Tarybų Sąjungoje veikusi krovinių ir keleivių pervežimo sistema, krovininė laivyba neatsigavo iki šiol. Antroji tendencija - sparčiai augo rekreacinis laivynas ir jam aptarnauti skirta infrastruktūra.

Šiuo metu vidaus vandenų kelių transportas pripažįstamas kaip ekologiška ir efektyvi transporto rūšis. Lietuvos vidaus vandenų uostų tinklas ieško galimybių susijungti su kaimyninių šalių tinklais.

Vidaus vandens transporto vystymo vizija:

Nagrinėjama transporto rūšis	Vidaus vandens transportas
Vizija 2020 m.: Klaipėdos regionas - aktyvaus poilsio zona, kurią sujungia patogūs vidaus vandens keliai ir platus mažųjų uostų tinklas.	
Vizija 2030 m.: Klaipėdos regionas - geriausia vieta Lietuvoje poilsiui ant vandens. Klaipėdos regione vandens transportas - gerai išplėtotas ekologiško transporto rūšis.	

Kuršių marių vakariniame krante iki 2020 metų susiformuos uostų ir prieplaukų tinklas. Rekonstruotos ir naujai pastatytos prieplaukos bus integruotos į rekreacinės infrastruktūros Kuršių nerijoje sistemą. Naujiems traukos centrams prieplaukos atliks vartų funkciją, įleisdamos lankytojus. Vandens transportas žymiai sumažins Klaipėdos - Nidos maršrutu per Kuršių neriją individualiais automobiliais keliaujančių turistų skaičių bei autotransportu pervežamų krovinių kiekį. Atsirase nauji Lietuvos ir užsienio turistų, keliaujančių kruiziniais laivais Kuršių mariomis ir Nemunu į Kaliningrado sritį (per Klaipėdos regioną), srautai. Nida įgis tarptautinio vidaus vandenų uosto statusą.

Kuršių marių rytiniame krante Klaipėdos (Karaliaus Vilhelmo) kanalas bus visiškai integruotas į Klaipėdos regiono (Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono ir Šilutės rajono) rekreacinę infrastruktūrą ir atliks savo istorinę funkciją - aplenkiant Kuršių marias sujungs Minijos upės žemupį su Kuršių mariomis ties Klaipėda. Rytinė Kuršių marių pakrantė nuo Klaipėdos iki Šilutės tampa gera vieta gyventi ir ilsėtis.

Pagrindinis vandens transporto vizijos iki 2020 m. aspektas - patogus, greitas ir kokybiškas susisiekimas vidaus vandens keliais. Vidaus vandens keliai pritaikyti trumpoms kelionėms ir ilgesnėms pažintinėms, pramoginėms išvykoms baidarėmis, nedideliais pramoginiais laivais, jachtomis. Regiono gyventojai ir turistai gali naudotis ne tik pačiais vandens keliais, bet ir gerai išvystyta infrastruktūra - racionaliai išdėstytų uostų ir uostelių tinklu, priėjimu prie vandens (transporto priemonių nuleidimui), vandens transporto priemonių laikymo taškais. Geriausia mėgėjiškos žvejybos vieta pripažinta Nemuno delta, Kuršių marios ir Kuršių nerija yra patrauklūs tiek vietos, tiek ir toliau nuo vakarų pakrantės gyvenantiems žmonėms, mėgstantiems laiką leisti prie vandens. Infrastruktūra ir nauji tarptautiniai maršrutai skatins spartų rekreacinio laivyno didėjimą.

Prie vidaus vandens transporto populiarinimo prisideda ir verslo iniciatyvos - kuriami transporto priemonių nuomos punktai uosteliuose ar patogiuose skirtingų transporto rūšių susikirtimo taškuose, organizuojamos kelionės (įskaitant turistinės informacijos teikimą, maršrutų organizavimą, apgyvendinimą, maitinimą ir pan.).





Strategiškai svarbūs tampa tarptautiniai vidaus vandenys Kuršių mariose, jungiantys Lietuvą su Kaliningrado sritimi, Rusijos ir Lenkijos rinkomis, kurios yra reikšmingos Lietuvos turizmo verslui. Tarptautinių maršrutų sistemoje ypatinga reikšmė tenka Nidos tarptautiniam vidaus vandenų uostui. Prasidėjus tarptautinei laivybai Kuršių mariose, padidėja Šilutės, Rusnės salos uostų svarba.

Jūros pakrantėje rekreacinę laivybą skatins Šventosios uostas, Karklės prieplauka.

2030 m. susisiekimasis vandens transportu „išaugs“ iš vidaus vandenų ribų - sukurti vidaus vandenų tinklai su visa infrastruktūra bus sujungti su Baltijos jūra. Jūros pakrantės uostai ir prieplaukos taps pritaikytos aktyvioms rekreacijos formoms, keleiviniais maršrutais jie bus sujungti su vidaus vandenų uostais. Strateginę reikšmę įgauna Šventosios uostas, kuris leidžia užtikrinti tinkamą perėjimą į / iš vidaus vandens kelių ir jungtį su Latvijos vandens keliais. Kita vertus, sustiprėja mažųjų pramoginių laivų srautai išilgai Baltijos pakrantės, dalis šio padidėjusio srauto tenka ir Kuršių marioms. Didelę svarbą taip pat įgauna Juodkrantė, Preila, Pervalka (Kuršių nerijoje), Kintai, Ventė, Dreverna (rytinėje Kuršių marių pakrantėje), Palanga ir Šventoji (Baltijos jūros pakrantėje). Šiose vietovėse prie vandens transporto vystymo smarkiai prisideda privačios iniciatyvos. Privačiomis lėšomis sukuriama turizmo paslaugos, tokios kaip turistinės informacijos teikimas, maršrutų organizavimas, apgyvendinimas, maitinimas ir pan. Rekreacinę laivybą pajvairins turistinių paslaugų pasiūla, susiformuos nekilnojamo turto prie uostelių segmentas, kuris bus patrauklus investuotojams.

Padaugės rekreacinių laivų savininkų, susiformuos visavertė rinka, sukurdamas naujas darbo vietas. Išplėtojamos naujos poilsio ant vandens rūšys, pvz., plaukiojantys vasarnamiai. Atsiranda ir nusistovės stabilūs turistų, keliaujančių tarptautiniais ir vidaus vandens kelių maršrutais, srautai.

Susisiekimasis keltų transportu

Klaipėdos regionas tarptautiniais keltais pasiekiamas tik iš 2 užsienio miestų dviejose šalyse, o vidaus keltų linija užtikrina nenutrūkstamą keleivių ir transporto srautų judėjimą tarp Kuršių nerijos ir Klaipėdos miesto. Visgi išlieka tarptautinių jūrų keltų geografijos problema - Klaipėdos regiono pasiekiamumas jūrų keltais yra mažas.

Tarptautinius plukdymus keltais į Klaipėdos regioną atlieka tik vienas privatus vežėjas, kuris ir priima sprendimus dėl potencialių maršrutų, todėl plėtojant galimą tarptautinių keltų geografiją Klaipėdos regiono savivaldybių įtaka išlieka minimali. Klaipėdos regiono savivaldybės, siekdamas išplėsti tarptautinių keltų linijų geografiją, gali prisidėti tik netiesioginiu būdu - populiarindamos Klaipėdos vardą ir regiono patrauklumą užsienyje, bendradarbiaudamos su privačiu vežėju.

Vandens transporto (susisiekimo keltais) vystymo vizija:

Nagrinėjama transporto rūšis	Susisiekimasis keltais (be Smiltynės)
Vizija 2020 m.: Susisiekimasis keltais - patikima, Klaipėdos regiono patrauklumą ir prieinamumą didinanti transporto rūšis, sudaranti sąlygas plėtoti nuolatinis ryšius su Vokietija ir Švedija.	
Vizija 2030 m.: Klaipėdos regionas - patraukli vieta (angl. destination point) tarptautinėms kelionėms jūrų keltais, pasiekiamas mažiausiai iš 4 Baltijos jūros šalių (reguliarių reisų pagrindu).	

Keltų transporto vizija iki 2020 m. numato, kad keltų linijų skaičius išliks ne mažesnis nei yra šiuo metu, tačiau visas aptarnaujamų keleivių ir vykdomų perkėlimų skaičius augs.





Numatoma, kad 2030 m. Klaipėdos regiono pasiekiamumas tarptautiniais jūrų keliais išaugs. Augimą lems naujai įrengta ir tarptautinėms keltų įmonėms investuoti patraukli keleivių ir krovinių supaprastėta Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste. Siekiamos platesnės keltų geografijos potencialiems turistams, gyventojams ir verslo atstovams, Klaipėdos regiono savivaldybės aktyviai bendradarbiaus su potencialiais investuotojais ir jūrų transporto vystymo atstovais bei sudarys reikalingas sąlygas priimti savalaikius sprendimus.

Keltų transporto plėtra prioritetu laikytina Klaipėdos miesto savivaldybei, tačiau svarbi ir visam regionui, kaip turistų atvykimo į Klaipėdos regioną kanalas.

Susisiekimas dviračių transportu

Klaipėdos regionas yra vienas patraukliausių ir dviračių turizmui vystyti tinkamiausių regionų Lietuvoje, tačiau trūkstanti infrastruktūra neleidžia pasiekti maksimalių rezultatų. Dabartinė infrastruktūros būklė tik atskirose teritorijose leidžia keliauti dviračiais. Visame regione, o taip pat ir kiekvienoje savivaldybėje atskirai pastebimas infrastruktūros nuoseklumo ir vientisumo trūkumas. Šiandien dviratis Klaipėdos regione išlieka nekasdienė, pavojinga, nepatraukli ir nepatogi transporto priemonė.

Dviračių transporto vystymo vizija:

Nagrinėjama transporto rūšis	Dviračių transportas
Vizija 2020 m.: Klaipėdos regione judėti dviračiu paprasta ir saugu.	
Vizija 2030 m.: Klaipėdos regionas dviratininkams patraukliausias ir draugiškiausias regionas visoje Lietuvoje.	

Klaipėdos regiono dviračių transporto vizija iki 2020 m. apims dviračių transportui reikalingos infrastruktūros išvystymą. Vizija numato, kad dviračiu keliauti ir susisiekti Klaipėdos regione 2020 m. bus paprasta ir saugu.

Paprastumas suvokiamas kaip bet kuriam Klaipėdos regiono gyventojui ar svečiui sudarytos sąlygos vykti į mokyklą, universitetą, darbovietę, kultūros centrą, sporto klubą, bendruomenių namus, lankytiną vietą, prekybos centrą ar bet kur kitur. Paprastumą lemia tinkamos dviračių transportui infrastruktūros išvystymas, galimybė dviračiu vykti ne tik keliu ar dviračių taku, tačiau ir viešuoju transportu ar saugiai paliekant dviratį viešojo transporto stotyje bei stotelėje. Turizmo maršrutai bus išvystyti taip, kad naudojantis jais bus lengva pasiekti patraukliausius regiono objektus be didesnių sunkumų ar nepatogumų, bus įrengtos atokvėpio, poilsinės ir pažintinės aikštelės su reikalinga mažąja architektūra, o visas trasas lydės nenutrūkstama ženklavimo, informavimo ir GPS sistema. Dviračių turizmo pagrindine „arterija“ bus Pajūrio dviračių trasa ne tik nuo Neringos iki Palangos, tačiau ir nuo Klaipėdos iki Šilutės. Mažesnės turizmo trasos bus nuosekliai prijungtos prie Pajūrio dviračių trasos ir leis turistams aplankyti visą Klaipėdos regioną.

Vizijos dėmuo „saugu“ nurodo, kad sukurta ir išplėta infrastruktūra leis dviratininkams keliauti maksimaliai saugiai, kuo mažiau kertant pavojingus kelių ruožus ir kuo minimaliau naudojantis bendrais motorizuoto eismo keliais. Saugumo aspektas svarbus ir vertinant pačių dviračių saugumą ir patogumą jais naudotis, t. y. sudarytos visos reikalingos sąlygos saugiai palikti dviratį pasiekus kelionės tikslą. Plėtojant dviračių transporto infrastruktūrą, paprastumo ir saugumo principus leis užtikrinti nuoseklus ir visuomeniniu pagrindu pagrįstas specialiųjų dviračių takų planų rengimas bei darnios infrastruktūros plėtra.





Klaipėdos regiono dviračių transporto vizija iki 2030 m. apims dviračių transportui reikalingo paslaugų sektoriaus išvystymą ir dviračių, kaip ekologiško transporto, populiarinimą. Sukurta infrastruktūra ir vietos savivaldos skatinamas dviračių transportas sudarys tinkamas sąlygas regiono gyventojams pradėti aktyviai naudotis dviračiu kaip kasdiene transporto priemone bei po truputį išstums automobilį. Padidėjęs dviračių transporto populiarumas sudarys sąlygas plėtotis su dviračių transportu susijusiems verslams bei turizmo sektoriui, o tuo pačiu sumažės motorizuoto transporto įtaka aplinkos oro kokybei. Dviračių transporto plėtros vizija iki 2020 m. numato pagrindinių infrastruktūros elementų išvystymą, tačiau tik taikant papildomas aktyvias skatinimo priemones, 2030 m. bus pakeisti visuomenėje nusistovėję principiniai keliavimo ir susisiekimo įpročiai.

Sinerginis vizijų 2020 ir 2030 metams pasiektas rezultatas - aktyvus ekologiško bevariklio transporto naudojimas gyventojų ir regiono svečių kasdieniams, poilsio, rekreaciniais ir turizmo poreikiams tenkinti.

Važiavimui dviračiu nepalankiausi yra Skuodo, Kretingos, Klaipėdos ir Šilutės rajonų bei Klaipėdos miesto savivaldybių keliai, kadangi čia trūksta būtinos infrastruktūros. Didžiausias prioritetas šiose savivaldybėse turėtų būti skiriamas dviračių transporto infrastruktūros plėtrai. Palangos miesto ir Neringos savivaldybėse dviračių infrastruktūra vystoma tolygiai, todėl dviračių transportas čia plėtojamas nuosekliau. Šiose savivaldybėse didesnis dėmesys galėtų būti skiriamas dviračių transporto sąsajoms su kitomis transporto rūšimis bei kitoms ekologinio transporto priemonėms.

Susisiekimas kelių transportu

Susisiekimo kelių transportu vizija detalizuota į susisiekimo lengvaisiais automobiliais, viešojo kelių transporto ir ekologinio transporto vizijas.

Susisiekimas kelių transportu (lengvaisiais automobiliais)

Atlikti tyrimai išryškino labai svarbią problemą - Klaipėdos regiono gyventojai susisiekimui dažniausiai naudoja lengvąjį automobilį, tuo tarpu viešasis kelių transportas perveža tik mažą keleivių srautų dalį, kas blogina regiono ekologinę būklę. Vis daugiau keleivių renkasi lengvąjį automobilį, nes viešasis transportas išlieka nepatrauklus keliauti „nuo durų iki durų“.

Kelių transporto (lengvųjų automobilių) vystymo vizija:

Nagrinėjama transporto rūšis	Kelių transportas (individualieji lengvieji automobiliai)
Vizija 2020 m.: Klaipėdos regiono gyventojas rečiau nei vidutiniškai šalyje kelionei transporto priemone pasirenkantis individualų lengvąjį automobilį.	
Vizija 2030 m.: Klaipėdos regionas - pagal situaciją keliuose saugiausias Lietuvos regionas, vienas iš mažiausiai šalyje kelionei naudojančių individualų lengvąjį automobilį regionų.	

Vizija iki 2020 m. numato, kad Klaipėdos regiono susisiekimo sistemoje bus įdiegti pagrindiniai darnaus judumo principai: keliuose vis dažniau važinės ekologiškos individualaus susisiekimo transporto priemonėmis (pvz., elektromobiliais), bus sukurta ir įdiegta viešojo ir privataus transporto sąveikos sistema (įrengtos automobilių stovėjimo ir saugojimo aikštelės, ypač privažiuojant pagrindinius centrus - miestus).





Vizija iki 2030 m. numato, kad automobilių keliai bus pakankamai saugūs. Avaringuose keliuose įdiegtos efektyvios, tarptautinius standartus atitinkančios, kompleksinės eismo saugumo didinimo priemonės tokios kaip skirtingų lygių sankryžos, reguliuojamos sankryžos, eismo juostos viešajam transportui, apvažiavimai aplink miestus ir pan. Kokybiškos kelių transporto sistemos dėka Klaipėdos regione kasdieniam susisiekimui gyventojai ir svečiai dažniau renkasi viešąjį transportą ar kitas ekologiškesnes negu individualus automobilis transporto priemones.

Susisiekimas viešuoju kelių transportu

Klaipėdos regiono viešasis kelių transportas pasižymi gerai išvystytu viešojo transporto tinklu, o keleivių vežimas atlieka patyrę vežėjai - autobusų parkai. Deja, šiandien viešasis transportas prarado savo patrauklumą, o automobilizacijos lygis Klaipėdos regione ženkliai išaugo. Mažą naudojimąsi viešuoju transportu daugiausiai nulemia mažas susisiekimo greitis, nepatrauklūs ir seni autobusai, sąlyginai aukštos paslaugų kainos. Remiantis atliktais tyrimais, yra parengta Klaipėdos regiono viešojo kelių transporto vizija bei plėtros kryptys.

Viešojo kelių transporto vystymo vizija:

Nagrinėjama transporto rūšis	Kelių transportas (viešasis transportas)
Vizija 2020 m.: Klaipėdos regiono viešasis kelių transportas - transporto sistema, perimanti vis daugiau keleivių iš lengvųjų automobilių, užtikrinanti gyventojų pervežimą tiek regiono viduje, tiek susisiekimą su kitais šalies regionais. Vizija 2030 m.: Klaipėdos regiono viešasis kelių transportas - harmoninga transporto sistema prieinama visiems gyventojams ir atvykusiems į regioną: saugi, šiuolaikiška, ekonomiška, optimaliai sąveikaujanti su kitomis viešojo transporto rūšimis.	

Klaipėdos regiono viešojo kelių transporto sistemoje iki 2020 m. nebeliks nelegalių vežėjų, bus koordinuojamas visų nuosavybės formų vežėjų (autobusų parkų, privačių autobusų, maršrutinių taksi) darbas.

Autobusų stotyse bus įrengtos stovėjimo aikštelės dviračiams ir įdiegta sistema „Bike and Ride“.

Visose viešojo transporto rūšyse bus įdiegta vieningo elektroninio bilieto sistema, leidžianti sumokėti tiek už važiavimą, tiek už lengvojo automobilio ir dviračio stovėjimą. Keleiviai gaus visą informaciją apie visą multimodalinę kelionę (dvejomis ar daugiau transporto rūšimis).

Savivaldybėse, per kurias praeina geležinkelio maršrutai, viešojo kelių transporto darbas bus derinamas prie geležinkelio transporto. Regiono miestuose kursuos ekologiškesni autobusai. Savivaldybių ir valstybės biudžeto lėšos, skirtos viešajam transportui, bus panaudojamos optimaliai. Autobusų maršrutai ir eismo grafikai bus optimizuojami atsižvelgus į nuolatos atliekamų tyrimų rezultatus ir operatyviai reaguojant į rinkos pokyčius.

Klaipėdos regiono viešojo kelių transporto sistemoje iki 2030 m. ne tik miesto, bet ir priemiestiniuose maršrutuose kursuos ekologiškesni autobusai. Regione bus įdiegta sistema „Park and Ride“, sudaranti sąlygas keleiviui parkuoti lengvąjį automobilį ir važiuoti viešuoju transportu. Miestų gatvėse ir sankryžose bus suteiktos prioritetinės eismo sąlygos viešajam kelių transportui. Į viešojo transporto sistemą bus visiškai integruotas neįgalių žmonių vežimas.

Veiks vieninga visų rūšių viešojo keleivinio transporto sistema, suteikianti galimybę keleiviui efektyviai pasinaudoti keliomis transporto rūšimis vienoje kelionėje.

Sinerginis vizijų 2020 ir 2030 m. pasiektas rezultatas - individualaus lengvojo automobilio naudojimo kelionėms žymus sumažinimas ir daug aktyvesnis viešojo keleivinio kelių transporto naudojimas sudarant prielaidas verslo, švietimo, kultūros bei turizmo plėtrai.





Susisiekimas ekologiniu transportu

Klaipėdos regionui, esančiam prie Baltijos jūros ir pritraukiančiam didelius poilsiautojų bei turistų srautus, ypač svarbu vystyti ekologišką transportą.

Ekologinio kelių transporto vystymo vizija:

Nagrinėjama transporto rūšis	Kelių transportas (viešasis transportas)
Vizija 2020 m.: Klaipėdos regiono kelių transportas - siekiantis kuo plačiau įsiliesti į ekologiškesnio transporto sistemą.	
Vizija 2030 m.: Klaipėdos regiono kelių transportas - išplėtotą ekologiškesnio transporto rūšis.	

Vizija iki 2020 m. numato, kad vis plačiau bus naudojami ekologiškesni lengvieji automobiliai (pvz., elektromobiliai), jiems bus įrengtos įkrovimo aikštelės visose regiono savivaldybėse. Visuose regiono miestų viešojo transporto maršrutuose bus naudojamos ekologiškesnės transporto priemonės.

Atnaujinat atskirų savivaldybių autobusų parkų transporto priemones, bus įsigijamos ekologiškesnės transporto priemonės. Siekiant sumažinti lengvųjų automobilių naudojimą regione, ypač miestų centruose, bus užtikrintas šių automobilių griežto apmokestinimo priemonių įvedimas ir kontrolė.

Vizijos iki 2030 m. svarbiausias elementas - visų kelių transporto rūšių ekologizavimas. Visuose regiono - tiek miesto, tiek priemiestiniuose - viešojo transporto maršrutuose bus naudojamos atnaujintos ekologiškesnės transporto priemonės, kurioms bus sukurta infrastruktūra visose savivaldybėse.

Visų savivaldybių pastangomis bus išspręstas ekologiško transporto linijų įvedimas tarp svarbiausių Klaipėdos regiono gyvenviečių - Klaipėdos, Kretingos, Gargždų, Šilutės, Neringos, Palangos ir Šilutės.

Palyginus su dabartine situacija, didesnę dalį lengvųjų automobilių sudarys ekologiškesni automobiliai: elektromobiliai, hibridai ir kitokios priemonės, varomos alternatyviais, ekologiškesniu kuru. Jiems naudoti bus sukurta infrastruktūra visose savivaldybėse.

Bus sukurta ir įdiegta lengvųjų automobilių priemiestinių statymo vietų ir viešojo kelių transporto sąveikos - valdymo ir informavimo - sistema.

Svarbiausia šios vizijos dalis - transporto ekologizavimas, kurį būtina vykdyti keliomis kryptimis:

- neekologiškų transporto rūšių ir priemonių mažinimas (pvz., per apmokestinimo schemas);
- ekologinių transporto rūšių įvedimas (pvz., greitųjų elektrobuses linijų įvedimas - toks sprendimas priimamas bendradarbiaujant visoms Klaipėdos regiono savivaldybėms);
- transporto ekologizavimas (pvz., viešojo transporto parkų priemonių atnaujinimas, kai transporto priemonės naudoja ekologiškesnį kurą; elektromobilių, hibridų ir kitų ateityje galinčių atsirasti ekologiškesnių transporto priemonių skatinimas ir propagavimas per lengvatinį šių priemonių įsigijimą ar stovėjimo apmokestinimą, būtinos infrastruktūros sukūrimą).





Vizijos pasiekimo matavimas

Atsižvelgiant į apibrėžtą viziją, svarbu nurodyti siekiamybes ir jų tinkamai laikytis. Regioninės galimybių studijos „Vakarų krantas“ atveju vizija susijusi su Klaipėdos regiono transporto sistemos patogumu gyventojams kasdieniam susisiekimui, transporto ekologizavimu, skirtingų transporto rūšių derinimo regiono turistinio patrauklumo didinimui, todėl rekomenduojama nuolat stebėti tokius rodiklius:

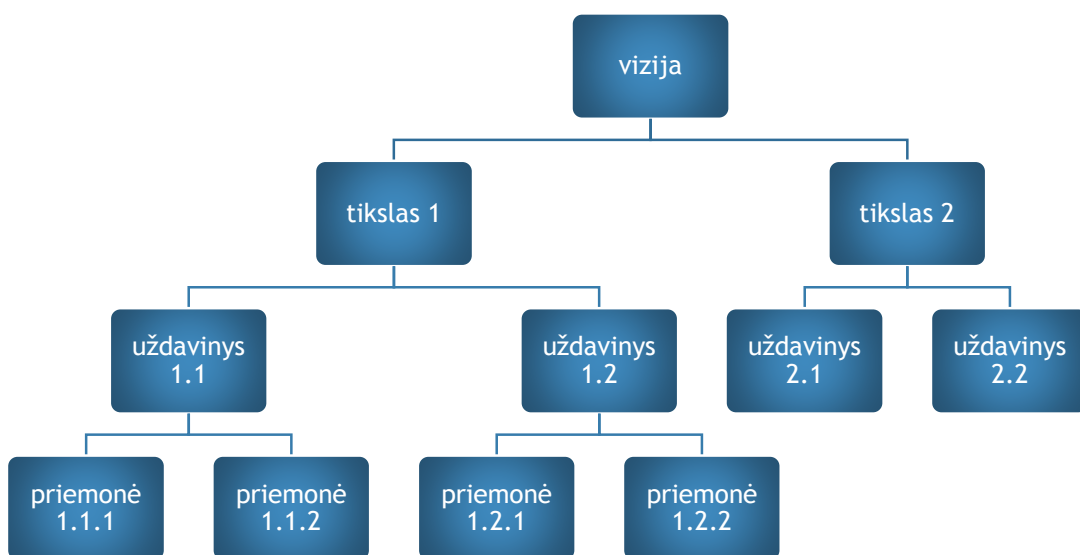
- turistų Klaipėdos regione statistika (turizmo informacijos centrų lankytojų duomenys, apgyvendinimo įstaigose apgyvendintų svečių skaičius ir trukmė, turizmo paslaugas teikiančių įstaigų sezoniškumas);
- Klaipėdos regiono gyventojų kelionių kasdieniais reikalais įpročiai. Klaipėdos regiono mastu tokie tyrimai nebuvo atlikti, todėl neapibrėžiama siekiamybė. Žemiau esančioje lentelėje pateikiami kai kurių miestų duomenys, kurie vėliau bus renkami ir Klaipėdos regiono mastu:

Kelionių susisiekimo sistemoje dalis (pagal keliones iš namų į darbą)	Mato vienetas	Klaipėdos m. (Lietuva)	Vilnius (Lietuva)	Amsterdamas (Nyderlandai)
Pėsčiomis	Proc.	6,8 (2012)	36 (2011)	4 (2010)
Dviračiu	Proc.	1,3 (2012)	0 (2011)	38 (2010)
Viešuoju transportu	Proc.	43,5 (2012)	26 (2011)	30 (2010)
Individualiu automobiliu	Proc.	48,0 (2012)	38 (2011)	28 (2010)

Atskirų sprendinių pasiekimo indikatoriai apibrėžti regioninės galimybių studijos dalyje „Sprendinių planas“.

Vizijos įgyvendinimo seka

Klaipėdos regiono transporto sistemos optimizavimo vizijos tikslinga siekti vadovaujantis tokia hierarchija:





Formuojami tokie vizijos siekimo tikslai ir uždaviniai:

Eil. Nr.	Pobūdis	Pavadinimas
1	Tikslas	Padidinti vidaus vandenų panaudojimą susisiekimo ir turizmo reikmėms
1	1 Uždavinys	Karaliaus Vilhelmo (Klaipėdos) kanalo pritaikymas laivybai
1	2 Uždavinys	Danės upės pritaikymas laivybai
1	3 Uždavinys	Kuršių Nerijos pasiekiamumo vandenimis gerinimas
1	4 Uždavinys	Laivybos Kuršių mariomis gerinimas
1	5 Uždavinys	Laivybos Nemuno delta sąlygų gerinimas
1	6 Uždavinys	Laivybos Baltijos jūra sąlygų gerinimas ir patrauklumo didinimas
1	7 Uždavinys	Vidaus vandenų panaudojimas rekreacijai ir turizmui
2	Tikslas	Optimizuoti kelių transportą ir užtikrinti jo ekologizavimą
2	1 Uždavinys	Atskirų gyvenviečių ar vietovių pasiekiamumo kelių transportu didinimas
2	2 Uždavinys	Kelių transporto ekologizavimo skatinimas
3	Tikslas	Gerinti susisiekimo dviračiais sąlygas ir sukurti naujas galimybes susisiekimui dviračiais
3	1 Uždavinys	Sukurti tinkamą susisiekimo dviračiais infrastruktūrą (įrengti / rekonstruoti dviračių takus, pritaikyti judėjimui dviračiais kelius ar pan.)
3	2 Uždavinys	Sukurti priemones, užtikrinančias judėjimo dviračiais saugumą ir patrauklumą
4	Tikslas	Sukurti palankesnes sąlygas susisiekimui ne savivaldybių kompetencijos transporto rūšimis
4	1 Uždavinys	Gerinti Klaipėdos regiono pasiekiamumą oro transportu
4	2 Uždavinys	Optimizuoti susisiekimą geležinkeliu
4	3 Uždavinys	Didinti susisiekimo tarptautiniais jūrų keltais galimybes
5	Tikslas	Užtikrinti tinkamą transporto sistemos planavimą, optimizavimą, naudojimą, stebėseną ir kontrolę
5	1 Uždavinys	Užtikrinti tinkamą transporto sistemos planavimą ir valdymą
5	2 Uždavinys	Sudaryti sąlygas atskirų transporto rūšių populiarinimui bei užtikrinti teigiamo judumo principų sklaidą, supratimą ir populiarinimą
6	Tikslas	Turizmo skatinimas ir susijusios infrastruktūros plėtra panaudojant skirtingas transporto rūšis
6	1 Uždavinys	Turizmo infrastruktūros ir paslaugų plėtra
6	2 Uždavinys	Minijos vandens turizmo trasos plėtra

Vizijos pasiekimo paskutinis lygmuo - sprendiniai. Galutinių sprendinių sąrašas pateikiamas regioninės galimybių studijos dalyje „Sprendinių planas“.







Sprendinių planas





Formuojant priemones, kurių įgyvendinimas leistų nuosekliai siekti vizijos, buvo išlaikyta tokia sprendinių formavimo seka:

1. suformuotas alternatyvių sprendinių sąrašas;
2. sąrašas analizuotas atliekant daugiakriterinę analizę, sudarant rekomenduojamų ir nerekomenduojamų įgyvendinti sprendinių sąrašą;
3. siūlomi įgyvendinti sprendiniai pristatyti ir aptarti Klaipėdos regiono savivaldybėse;
4. sprendiniai tikslinti pagal gautas rekomendacijas;
5. suformuotas galutinis sprendinių sąrašas;
6. galutiniai sprendiniai suderinti su atsakingais savivaldybių atstovais (transporto, planavimo ir plėtros, turizmo specialistais, autobusų parkų atstovais ir kt.);
7. sprendiniai sureitinguoti pagal svarbą regioniniame kontekste, išskiriant aukšto, vidutinio ir žemo prioriteto sprendinius;
8. suformuotas siūlomų įgyvendinti sprendinių sąrašas, kuriais galima remtis pildant Klaipėdos regiono plėtros planą ir atnaujinant savivaldybių strateginius plėtros planus.

Kiekvieną sprendinį iš galutinių sprendinių sąrašo, suteikiant tam tikrą prioritetą, vertino studijos rengėjai bei visos 7 Klaipėdos regiono savivaldybės. Sprendiniai buvo vertinami jiems suteikiant aukštą, vidutinį arba žemą prioritetą. Atitinkamai už aukštą prioritetą sprendiniui buvo skiriami 3 balai, už vidutinį - 2 balai, už žemą - 1 balas. Kiekvienoje savivaldybėje buvo paskirti keli specialistai, kurie vertino sprendinius, todėl vienos savivaldybės tam tikros priemonės vertinimas yra tų specialistų individualių vertinimų aritmetinis vidurkis (pvz., du savivaldybės atstovai skyrė aukštą prioritetą, o vienas - žemą: atitinkamai prioritetai paversti balais - 3, 3 ir 1, todėl išvedamas savivaldybės vertinto sprendinio balo aritmetinis vidurkis - 2,33).

Siekiant objektyviai nustatyti sprendinių svarbą ir prioritetą, buvo įvesti svartiniai koeficientai:

Sprendinys	Savivaldybė 1	Specialistas 1	Aritmetinis vertinimų rodiklis	Aritmetinis visų savivaldybių vidurkis x 20 proc. (svertinis visų savivaldybių vertinimas)	Sprendinio bendrasis vertinimas
		Specialistas N			
	Savivaldybė N	Specialistas 1	Aritmetinis vertinimų rodiklis		
		Specialistas N			
	Galimybių studijos rengėjas	Ekspertas 1	Aritmetinis vertinimų rodiklis	Aritmetinis vidurkis x 40 proc. (svertinis galimybių studijos rengėjo vertinimas)	
		Ekspertas N			
	Savivaldybė N (atsakinga už sprendinio įgyvendinimą)	Specialistas 1	Aritmetinis vertinimų rodiklis	Aritmetinis vidurkis x 40 proc. (svertinis, už sprendinio įgyvendinimą atsakingos savivaldybės, vertinimas)	
		Specialistas N			

Pvz., studijos rengėjo suteiktas balų vidurkis yra 2,5, atsakingos savivaldybės - 2,3, o likusių savivaldybių suteiktų balų vidurkis - 2,45. Tokiu atveju galutinis sprendinio svartinis balas skaičiuojamas atitinkamai: $2,5 \times 0,4 + 2,3 \times 0,4 + 2,45 \times 0,2 = 1 + 0,92 + 0,49 = 2,41$. Kai už sprendinio įgyvendinimą atsakingos visos savivaldybės arba kita institucija (ne Klaipėdos regiono savivaldybės), suteikiami svartiniai koeficientai pasiskirsto atitinkamai: studijos rengėjų suteiktų balų vidurkis - 40 proc., visų Klaipėdos regiono savivaldybių suteiktų balų vidurkis - 60 proc.





Žemiau pateikiamas priemonių prioritetų pasiskirstymas pagal suteiktų svertinių balų sumą:

- aukštas prioritetas - galutinis svertinio balo intervalas yra tarp 2,34 ir 3,00;
- vidutinis prioritetas - galutinis svertinio balo intervalas yra tarp 1,68 ir 2,33;
- žemas prioritetas - galutinis svertinio balo intervalas yra tarp 1,00 ir 1,67.

Aukšto prioriteto sprendinius siūloma įgyvendinti 2014-2020 m. laikotarpiu, vidutinio - 2020-2025 m.⁴ laikotarpiu, o dėl žemo prioriteto sprendinių įgyvendinimo Klaipėdos regiono savivaldybės turėtų apsispręsti iki 2025 m. (juos planuojant realizuoti po 2025 m.).



4 Kai kurių vidutinio prioriteto sprendinių įgyvendinimas gali būti pratęstas iki 2030 m.





SPRENDINIŲ PLANAS						
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas
1	Tikslas 1. Padidinti vidaus vandenų panaudojimą susisiekimo ir turizmo reikmėms.					
1.1	Uždavinys 1.1. Karaliaus Vilhelmo (Klaipėdos) kanalo pritaikymas laivų baidarėms					
1.1.1	Lankupių šliuzo rekonstrukcija	Iki 2025-2030 m.	12.000	Klaipėdos r. sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); veikiantis šliuzas	2,14
1.1.2	Drevernos šliuzo rekonstrukcija	Iki 2025-2030 m.	5.000	Klaipėdos r. sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); veikiantis šliuzas	2,10
1.1.3	Kanalo jungties su Kuršių mariomis į šiaurę nuo Drevernos statyba	Iki 2025-2030 m.	30.000	Klaipėdos r. sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); jungtis su mariomis	2,20
1.2	Uždavinys 1.2. Danės upės pritaikymas laivų baidarėms					
1.2.1	Jachtų uosto prie Danės upės po Mokyklos gatvės tiltu statyba	2014-2020 m.	10.000	Klaipėdos m. sav.	[16:04:22 Edited 16:04:31] Kęstutis Bruzgis: Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); įrengtas uostas (100 m krantinė), elingas saugoti 200 jachtų žiemą	2,51
1.2.2	Valčių prieplaukos prie Žaliojo slėnio statyba	Iki 2025-2030 m.	1.000	Klaipėdos r. sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); įrengta 1 prieplauka (50 m krantinė, 20 valčių)	2,07
1.2.3	Valčių prieplaukos prie Tauraulio statyba	Iki 2025-2030 m.	1.000	Klaipėdos m. sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); įrengta 1 prieplauka (50 m krantinė, 20 valčių)	2,08
1.2.4	Uosto prie Liepų gatvės tilto statyba	Iki 2025-2030 m.	5.000	Klaipėdos m. sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); įrengtas 1 uostas (100 m krantinė), keleivinis vidaus vandenų uostas	2,09
1.3	Uždavinys 1.3. Kuršių Nerijos pasiekiamumo vandenimis gerinimas					
1.3.1	Ledų rago (laivų kapinių) pritaikymas pramoginių mažųjų laivų laivų baidarėms	2014-2020 m.	20.000	Klaipėdos m. sav.	Parengta techninė, poveikio aplinkai vertinimo dokumentacija (1 paketas); įrengtas 1 uostas (100 m krantinė, 30 jachtų)	2,46
1.3.2	Uostų Gintaro įlankoje įrengimas	Iki 2025-2030 m.	10.000	Neringos sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); įrengtas 1 uostas (100 m krantinė, 30 jachtų)	2,24
1.3.3	Juodkrantės keleivinio uosto ir jachtų prieplaukos įrengimas	2014-2020 m.	30.000	Neringos sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); rekonstruotas uostas (100 m krantinė) ir 1 prieplauka (100 m krantinė, 30 jachtų)	2,53
1.3.4	Pervalkos molo plėtra, įrengiant jachtų ir keleivinių laivų prieplauką	2014-2020 m.	5.000	Neringos sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); įrengta 1 keleivinė debarkadero tipo prieplauka ant pontonų	2,36





SPRENDINIŲ PLANAS							Suteiktas prioritetas
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	
1.3.5	Nidos tarptautinio keleivinio uosto plėtra	2014-2020 m.	20.000	Neringos sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); rekonstruotas 1 uostas (200 m krantinė, 60 jachtų)	2,86	Aukštas
1.3.6	Priepilaukos Alksnynėje įrengimas	Iki 2025-2030 m.	5.000	Neringos sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); įrengta 1 priepilauka ant pontonų (20 jachtų)	2,20	Vidutinis
1.3.7	Priepilaukos Pervalkos įlankoje įrengimas	2014-2020 m.	5.000	Neringos sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); įrengta 1 priepilauka ant pontonų (20 jachtų)	2,44	Aukštas
1.3.8	Uosto ir priepilaukos Preilos įlankoje įrengimas	2014-2020 m.	15.000	Neringos sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); rekonstruotas uostas (100 m krantinė) ir 1 priepilauka ant pontonų (100 m krantinė, 30 jachtų)	2,40	Aukštas
1.3.9	Nidos molo transformavimas į priepilauką	2014-2020 m.	5.000	Neringos sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); 1 priepilauka ant pontonų (100 m krantinė, 30 jachtų)	2,44	Aukštas
1.3.10	Keleivinių laivybos linijų Nida-Klaipėda, Nida-Kaunas, Nida-Zelenogradskas, Nida-Poleskas kūrimas ir marketingas	Iki 2025-2030 m.	2.000	Neringos sav., Klaipėdos m. sav.	4 reguliarios keleivinės laivybos linijos	2,20	Vidutinis
1.4	Uždavinys 1.4. Laivybos Kuršių mariomis gerinimas						
1.4.1	Rytinio farvaterio Ventės ragas - Smeltės pusiasalis tiesimas	2014-2020 m.	2.000	Klaipėdos r. sav., Klaipėdos m. sav., Šilutės r. sav.	1.000 per navigaciją praplaukusių laivų	2,35	Aukštas
1.4.2	Farvaterio Dreverna - Juodkrantė tiesimas	2014-2020 m.	2.000	Klaipėdos r. sav., Neringos sav.	1.500 per navigaciją praplaukusių laivų	2,52	Aukštas
1.5	Uždavinys 1.5. Laivybos Nemuno delta sąlygų gerinimas						
1.5.1	Kelto priepilaukos prie Rusnės statyba	2014-2020 m.	5.000	Šilutės r. sav., Neringos sav.	Keltų linija Rusnė - Nida, birželio - rugpjūčio mėnesiais - 200 keleivių kasdien	2,57	Aukštas
1.5.2	Ventės rago švyturio rekonstrukcija	Iki 2025-2030 m.	500	Šilutės r. sav.	Rekonstruotas 1 objektas	2,15	Vidutinis
1.6	Uždavinys 1.6. Laivybos Baltijos jūra sąlygų gerinimas ir patrauklumo didinimas						
1.6.1	Karklės priepilaukos statyba	Iki 2025-2030 m.	15.000	Asociacija „priepilauka“	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); įrengta 1 priepilauka (50 m krantinė, 20 laivų)	2,22	Vidutinis
1.6.2	Šventosios uosto rekonstrukcija / plėtra	2014-2020 m.	200.000	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); veikiantis uostas su visa infrastruktūra	2,65	Aukštas





SPRENDINIŲ PLANAS							Suteiktas prioritetas
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	
1.7	Uždavinys 1.7. Vidaus vandens panaudojimas rekreacijai ir turizmui						
1.7.1	Paplūdimių infrastruktūros plėtra Neringos sav.		1.200	Neringos sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.		
	Nidos	2014-2020 m.				2,34	Aukštas
	Pervalkos	Iki 2025-2030 m.				2,33	Vidutinis
	Juodkrantės	2014-2020 m.				2,34	Aukštas
1.7.2	Preilos	2014-2020 m.				2,34	Aukštas
	Paplūdimių infrastruktūros plėtra Palangos m. sav.		600	Palangos m. sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.		
	Palangos	2014-2020 m.				2,52	Aukštas
	Šventosios	2014-2020 m.				2,54	Aukštas
1.7.3	Karklės paplūdimio infrastruktūros plėtra	2014-2020 m.	300	Klaipėdos r. sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla. Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė. Įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.	2,35	Aukštas
1.7.4	Paplūdimių infrastruktūros plėtra Klaipėdos m. sav.		900	Klaipėdos m. sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.		
	Smiltynės	2014-2020 m.				2,41	Aukštas
	Girulių	2014-2020 m.				2,41	Aukštas
	Melnragės	2014-2020 m.				2,41	Aukštas
1.7.5	Garždų karjerų paplūdimių plėtra	2014-2020 m.	300	Klaipėdos r. sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.	2,35	Aukštas
1.7.6	Nemirsetos paplūdimio įrengimas	2014-2020 m.	400	Palangos m. sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.	2,42	Aukštas





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
1.7.7	Plešti infrastruktūrą Šilutės r. sav. maudyklose		120	Šilutės r. sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; Įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.		
	Žemaičių Naumiesčio tvenkinio	Iki 2025-2030 m.				1,97	Vidutinis
	Kuršių marių ties Kintais	Iki 2025-2030 m.				2,24	Vidutinis
	Atmatos upės ties Rusne	Iki 2025-2030 m.				1,77	Vidutinis
1.7.8	Šyšos upės Šilutės mieste (ties Darbininkų kvartalu)	Iki 2025-2030 m.				1,73	Vidutinis
	Įrengti maudyklą Kuršių mariose Ventėje priešais automobilių stovėjimo aikštelę	Iki 2025-2030 m.	50	Šilutės r. sav., Nemuno deltos regioninio parko direkcija, privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; Įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.	1,97	Vidutinis
	Plešti infrastruktūrą Kretingos r. sav. maudyklose		120	Kretingos r. sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; Įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.		
	Salanto upės tvenkinio Salantuose	Iki 2025-2030 m.				2,09	Vidutinis
1.7.9	Juodupėnų tvenkinio	Iki 2025-2030 m.				1,76	Vidutinis
	Padvarių tvenkinio	Iki 2025-2030 m.				1,96	Vidutinis
	Lazdininkų tvenkinio	Po 2025 m.				1,56	Žemas
	Kretingos I-ojo tvenkinio	Iki 2025-2030 m.				1,99	Vidutinis
1.7.10	Plešti infrastruktūrą prie Drevernos prieplaukos maudykloje	Iki 2025-2030 m.	30	Klaipėdos r. sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; Įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.	1,95	Vidutinis
1.7.11	Įrengti maudyklas prie planuojamų prieplaukų Klaipėdos r. sav. Minijos upėje		70	Klaipėdos r. sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; Įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.		
	Priekulėje	Iki 2025-2030 m.				1,97	Vidutinis
	Gargžuose	Iki 2025-2030 m.				1,97	Vidutinis
	Plešti infrastruktūrą Skuodo r. sav. maudyklose		30	Skuodo r. sav., privatus juridiniai asmenys	[registruotas paplūdimys / maudykla; Maudymosi sezono metu tikrinama vandens kokybė; Įrengtų naujų / atnaujintų poilsio, laisvalaikio ir pramogų objektų skaičius - vnt.		
1.7.12	Skuodo tvenkinio	Iki 2025-2030 m.				2,23	Vidutinis
	Mosėdžio I-ojo tvenkinio	Iki 2025-2030 m.				2,21	Vidutinis





SPRENDINIŲ PLANAS						
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas
2	Tikslas 2. Optimizuoti kelių transportą ir užtikrinti jo ekologizaciją					
2.1	Uždavinys 2.1. Atskirų gyvenviečių ar vietovių pasiekiamumo kelių transportu didinimas					
2.1.1	Tramvajaus linijos Klaipėdos mieste įrengimo techninės dokumentacijos (galimybių studijos, projektinių pasiūlymų) parengimas	Iki 2025-2030 m.	50	Klaipėdos m. sav.	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas)	2,23
2.1.2	Kuršių nerijos pasiekiamumo didinimas (tyrimų, susijusių su tilto per Kuršių marios įrengimu, atlikimas ir tilto statybos vertinimas)	Iki 2025-2030 m.	80	VI Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, Lietuvos automobilių kelių direkcija bei privatūs juridiniai asmenys	Parengta techninė dokumentacija (taršos, keleivių ir eismo tyrimai, aplinkosauginio poveikio vertinimas, derybos su Kuršių nerijos nacionalinio parko direkcija - 1 paketas)	2,25
2.1.3	Rusnės pasiekiamumo didinimas (tyrimo dėl estakados į Rusnę statybos atlikimas)	Iki 2025-2030 m.	80	Šilutės r. sav., Lietuvos automobilių kelių direkcija	Parengta galimybių studija	2,14
2.1.4	Greitųjų autobusų maršruto iš Palangos tarptautinio oro uosto organizavimas į: Klaipėdą (gali būti organizuojamas maršrutas per Gargždus)	2014-2020 m.	Konkurso būdu	Klaipėdos m. sav. (Klaipėdos r. sav.)	Reisų skaičius per parą - vnt.; keleivio vietų skaičius maršruto autobusuose - vnt.	2,52
	Palangą, Šventąją	2014-2020 m.		Palangos m. sav.		2,63
	Nidą	2014-2020 m.		Neringos sav.		2,49
	Šilutę	Iki 2025-2030 m.		Šilutės r. sav.		2,00
2.1.5	Kretingą (gali būti organizuojamas maršrutas per Gargždus)	Iki 2025-2030 m.		Kretingos r. sav. (Klaipėdos r. sav.)		2,21
	Susisiekimo tarp gyvenviečių ir plačių elektriniais traukiniais organizavimas (vasaros sezono metu):		Pritraukti privatų kapitalą konkurso būdu		Maršrutų skaičius - vnt.; kursuojančių traukinių skaičius - vnt.	
	Nidoje	Iki 2025-2030 m.		Neringos sav.		2,25
	Juodkrantėje	Iki 2025-2030 m.		Neringos sav.		2,18
2.1.5	Pervalkoje	Iki 2025-2030 m.		Neringos sav.		2,18
	Preiloje	Iki 2025-2030 m.		Neringos sav.		2,18
	Palangoje	Iki 2025-2030 m.		Palangos m. sav.		1,71
	Šventojoje	Po 2025 m.		Palangos m. sav.		1,65
						Žemas





SPRENDINIŲ PLANAS							Suteiktas prioritetas
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	
2.2	Uždavinys 2.2. Kelių transporto ekologizacijos skatinimas						
2.2.1	Elektrobusų linijų įrengimas:		90.240		Įsigyta apie 67 elektrobusai		
	Klaipėda-Palanga-Šventoji	2014-2020 m.	4.800	Klaipėdos m. sav., Palangos m. sav.	Įsigyti 4 elektrobusai	2,54	Aukštas
	Klaipėda-Nida	2014-2020 m.	4.800	Klaipėdos m. sav., Neringos sav.	Įsigyti 4 elektrobusai	2,35	Aukštas
	Palanga-Kretinga	Iki 2025-2030 m.	4.800	Kretingos m. sav., Palangos m. sav.	Įsigyti 4 elektrobusai	2,29	Vidutinis
	Šilutė-Klaipėda	Iki 2025-2030 m.	4.800	Šilutės r. sav., Klaipėdos m. sav.	Įsigyti 4 elektrobusai	2,28	Vidutinis
	Klaipėda-Gargždai	Iki 2025-2030 m.	4.800	Klaipėdos m. sav., Klaipėdos r. sav.	Įsigyti 4 elektrobusai	2,17	Vidutinis
	Kretinga-Klaipėda	Iki 2025-2030 m.	4.800	Kretingos r. sav., Klaipėdos m. sav.	Įsigyti 4 elektrobusai	2,19	Vidutinis
	Klaipėdos mieste	2014-2020 m.	51.600	Klaipėdos m. sav.	Įsigyti 43 elektrobusai	2,50	Aukštas
	Kretingos mieste	Iki 2025-2030 m.	7.200	Kretingos r. sav.	Įsigyti 6 elektrobusai	1,93	Vidutinis
	Šilutės mieste	Iki 2025-2030 m.	2.400	Šilutės r. sav.	Įsigyti 2 elektrobusai	2,09	Vidutinis
	Įrengtos elektrobusų greitojo įkrovimo aikštelės		240	Klaipėdos m. sav., Klaipėdos r. sav., Palangos m. sav., Neringos sav., Kretingos r. sav., Šilutės r. sav.	Įrengtos bent 6 greitojo įkrovimo aikštelės		-





SPRENDINIŲ PLANAS						
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas
2.2.2	Elektromobilių nuomos punktų kartu su jų įkrovimo aikštelėmis įrengimas:				Išnuomojamų elektromobilių skaičius - vnt.; Elektromobilių įkrovimo vietų skaičius - vnt.	
	Klaipėdoje	2014-2020 m.		Klaipėdos m. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengtos 8 aikštelės	2,46
	Nidoje	2014-2020 m.		Neringos sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,46
	Juodkrantėje	2014-2020 m.		Neringos sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,43
	Preiloje	2014-2020 m.		Neringos sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,38
	Pervalkoje	2014-2020 m.		Neringos sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,38
	Palangoje	2014-2020 m.		Palangos m. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengtos 3 aikštelės	2,56
	Šventojoje	2014-2020 m.		Palangos m. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,50
	Kretingoje	Iki 2025-2030 m.		Kretingos r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,06
	Šilutėje	Iki 2025-2030 m.		Šilutės r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,02
	Priekulėje	Iki 2025-2030 m.		Klaipėdos r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,01
	Ventėje	Iki 2025-2030 m.		Šilutės r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	1,88
2.2.3	Gargžduose	Iki 2025-2030 m.		Klaipėdos r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,26
	Paskatinti sistemos „Park and Ride“ diegimą:		3.379		Stovėjimo vietų skaičius specialiose aikštelėse - vnt.	
	Klaipėdoje:		1.165	Klaipėdos m. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengtos 5 aikštelės	
	prie miesto ligoninės	2014-2020 m.				2,74
	prie Jakų žiedinės sankryžos	2014-2020 m.				2,60
	prie Šilutės pl. - Jūrininkų pr. (už Rimkų pervažos, miesto pusėje)	2014-2020 m.				2,59
	prie Naujosios perkėlos į Smiltynę (miesto pusėje)	2014-2020 m.				2,63
	prie Liepų gatvės tilto per Danę	2014-2020 m.				2,59





SPRENDINIŲ PLANAS						
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas
	Nidoje	2014-2020 m.	233	Neringos sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,53
	Rusnėje	Iki 2025-2030 m.	233	Šilutės r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,22
	Šilutėje	Iki 2025-2030 m.	233	Šilutės r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,20
	Palangoje:		699	Palangos m. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengtos 3 aikštelės	
	prie įvažiavimo iš Nemirsetos pusės	2014-2020 m.				2,69
	prie įvažiavimo iš Kretingos pusės	2014-2020 m.				2,72
	prie įvažiavimo iš Šventosios pusės	2014-2020 m.				2,68
	Šventojoje	2014-2020 m.	233	Palangos m. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,58
	Kretingoje	Iki 2025-2030 m.	233	Kretingos r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,14
	Kūlpėnuose	Iki 2025-2030 m.	116,5	Kretingos r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	1,81
	Priekulėje	Iki 2025-2030 m.	233	Klaipėdos r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	1,97
	Gargžduose	Iki 2025-2030 m.	233	Klaipėdos r. sav., privatus juridiniai asmenys	Įrengta 1 aikštelė	2,08
3	Tikslas 3. Gerinti susisiekimo dviračiais sąlygas ir sukurti naujas galimybes susisiekimui dviračiais					
3.1	Uždavinys 3.1. Sukurti tinkamą susisiekimo dviračiais infrastruktūrą (įrengti / rekonstruoti dviračių takus, pritaikyti judėjimui dviračiais kelius ar pan.)					
3.1.1	Įrengti dviračių takus Skuodo rajono savivaldybėje:			Skuodo r. sav.		
	nuo Skuodo iki Ylakių (prie kelio Nr. 170)	2014-2020 m.	10.380 ⁶	Skuodo r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 16,5 km	2,36
	asfaltuoti žvyrkelį nuo Skuodo iki Mosėdžio (atskiros kelio Nr. 3710 atkarpos)	2014-2020 m.	4.815	Skuodo r. sav.	Asfaltuota žvyrkelių apie 6 km	2,39
	nuo Mosėdžio iki Šaučių gyvenvietės (prie kelio Nr. 169)	2014-2020 m.	1.510	Skuodo r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 2,4 km	2,39
	nuo Skuodo miesto (Vytauto ir Vaižganto gatvių sankirtos) iki Puodkalių gyvenvietės (prie kelio Nr. 169)	2014-2020 m.	1.573	Skuodo r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 2,5 km	2,36
	nuo Skuodo miesto iki Lenkimų gyvenvietės pabaigos (prie kelio Nr. 218)	Iki 2025-2030 m.	9.787	Skuodo r. sav.	Įrengta ir rekonstruota dviračių ir pėsčiųjų takų apie 16 km	2,26





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
3.1.2	Skuodo mieste nuo Gedimino g. palei Bartuvos upę iki Tvenkinio g., toliau Tvenkinio ir Kretingos gatvėmis iki kelio Nr. 169	2014-2020 m.	1.447	Skuodo r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 2,3 km	2,49	Aukštas
	J. Basanavičiaus gatvėje nuo sankirtos su Gedimino gatve iki Lietuvos ir Latvijos pasienio	Iki 2025-2030 m.	1.887	Skuodo r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 3 km	2,29	Vidutinis
	Įrengti dviračių takus Kretingos rajono savivaldybėje:			Kretingos r. sav.			
	nuo Rubulių iki Kartenos (prie kelio A11)	Iki 2025-2030 m.	4.844	Kretingos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 7,7 km	2,25	Vidutinis
	nuo Kurmaičių iki Darbėnų (prie kelio Nr. 218)	Iki 2025-2030 m.	5.851	Kretingos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 9,3 km	2,28	Vidutinis
	nuo Kūlupėnų iki Salantų (prie kelio Nr. 226)	Iki 2025-2030 m.	8.493	Kretingos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 13,5 km	2,19	Vidutinis
	nuo Kretingos iki Žibininkų (prie kelio Nr. 2308)	2014-2020 m.	6.291	Kretingos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 10 km	2,56	Aukštas
	Kretingos mieste prie kelio Nr. 2204 (visu kelio ilgiu)	2014-2020 m.	1.699	Kretingos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 2,7 km	2,53	Aukštas
	Kretingos mieste Vilniaus ir Salantų gatvėse iki Klubių gyvenvietės (prie kelio Nr. 2303)	2014-2020 m.	2.768	Kretingos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 4,4 km	2,43	Aukštas
	nuo Kretingos miesto iki Kurmaičių gyvenvietės posūkio (Mokyklos g.) (prie kelio Nr. 218)	2014-2020 m.	2.202	Kretingos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 3,5 km	2,43	Aukštas
	Kretingos mieste prie Žemaitės alėjos nuo Vilniaus g. ir Žemaitės al. sankirtos iki Melioratorių g. ir Žemaitės al. sankirtos	2014-2020 m.	1.007	Kretingos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 1,6 km	2,67	Aukštas
	nuo Kretingos miesto Kretingalės link iki Danės upės (prie kelio Nr. 168)	2014-2020 m.	440	Kretingos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 0,7 km	2,43	Aukštas
3.1.3	nuo Kretingos iki Vydmantų gyvenvietės (prie kelio A11)	2014-2020 m.	3.059	Kretingos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 4,6 km ir rekonstruota dviračių ir pėsčiųjų takų apie 0,4 km	2,57	Aukštas
	Įrengti dviračių takus Klaipėdos rajono savivaldybėje:			Klaipėdos r. sav.			
	nuo Klaipėdos ir Kretingos rajonų ribos iki Kretingalės gyvenvietės (prie kelio Nr. 168)	Iki 2025-2030 m.	2.516	Klaipėdos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 4 km	2,21	Vidutinis





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
3.1.4	asfaltuoti kelio atkarpą nuo Krettingalės iki Šimkų gyvenvietės (kelias Nr. 2219)	Iki 2025-2030 m.	4.734	Klaipėdos r. sav.	Asfaltuota kelio danga apie 5,9 km	1,99	Vidutinis
	rekonstruoti dviračių taką nuo Toleikių gyvenvietės iki Ketvergių gyvenvietės (kelias Nr. 2202)	Iki 2025-2030 m.	2.024	Klaipėdos r. sav.	Rekonstruota dviračių takų apie 4,9 km	2,02	Vidutinis
	nuo Gargždų iki Vėžaičių gyvenvietės Pievų g. (palei kelią Nr. 228 ir Nr. 166)	Iki 2025-2030 m.	2.516	Klaipėdos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 4 km	2,13	Vidutinis
	rekonstruoti dviračių taką nuo Laugalių iki Gargždų (palei kelią Nr. 228)	Iki 2025-2030 m.	702	Klaipėdos r. sav.	Rekonstruota dviračių ir pėsčiųjų takų apie 1,7 km	2,28	Vidutinis
	nuo Laugalių iki Jakų (palei kelią Nr. 227)	Iki 2025-2030 m.	8.807	Klaipėdos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 14 km	2,03	Vidutinis
	Pajūrio dviračių trasos dalyje pro Karklės kaimą iki dviračių tako (palei kelią Nr. 2217)	2014-2020 m.	1.887	Klaipėdos r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 3 km	2,62	Aukštas
	Pajūrio dviračio trasos dalyje nuo Ketvergių gyvenvietės iki Priekulės:			Klaipėdos r. sav.			
	alternatyva 1: tiesti / rekonstruoti asfalto dangą palei Minią, Dituva, Nibrus, Kuodžius	Iki 2025-2030 m.	6.580		Rekonstruota / įrengta asfalto danga ant žvyrkelio apie 8,2 km	2,31	Vidutinis
	alternatyva 2: perkelti trasos atkarpą pro Žiaukas, Butkus, Voveriškius ir Stragnus I	Iki 2025-2030 m.	5.376		Rekonstruota / įrengta asfalto danga ant žvyrkelio apie 6,7 km	1,83	Vidutinis
	Suformuoti alternatyvią Pajūrio dviračių trasos atkarpą nuo Klaipėdos miesto iki Drevernos gyvenvietės:			Klaipėdos r. sav.			
	alternatyva 1: pro Kliošių mišką ir Dituvos sodus	Iki 2025-2030 m.			Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 7,5 km	1,98	Vidutinis
	alternatyva 2: Kliošių mišką palei Vilhelmo kanalą iki Drevernos gyvenvietės	Iki 2025-2030 m.			Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 13,2 km	2,28	Vidutinis
	asfaltuoti kelio atkarpą „Pavik Pajūrio vėją“ trasoje nuo Šernų gyvenvietės iki Baičių gyvenvietės	Iki 2025-2030 m.	4.012	Klaipėdos r. sav.	Įrengta asfalto danga apie 5 km	2,09	Vidutinis
	Įrengti dviračių takus Klaipėdos miesto savivaldybėje			Klaipėdos m. sav.			
	nuo Parvyžiaus Komunos g. iki Jono kalnelio tiltelio	2014-2020 m.	1.700	Klaipėdos m. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 1,9 km	2,65	Aukštas
	Tauralaukyje prie Klaipėdos ir Pajūrio g.	2014-2020 m.	2.400	Klaipėdos m. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 2,5 km	2,54	Aukštas
	nuo Medelyno ir Rėvos gatvių sankirtos Medelyno gatvė iki Klaipėdos miesto ribos	Iki 2025-2030 m.	440	Klaipėdos m. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 0,7 km	2,31	Vidutinis





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
3.1.5	nuo prekybos centro „Banginis“ iki Klaipėdos LEZ teritorijos (prie kelio A1)	2014-2020 m.	440	Klaipėdos m. sav.	Išrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 0,7 km	2,52	Aukštas
	Pajūrio dviračių trasos dalyje Klaipėdos mieste prie Smiltelės g. nuo cerkvės iki Šilutės pl.	2014-2020 m.	755	Klaipėdos m. sav.	Išrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 1,2 km	2,44	Aukštas
	Išrengti dviračių takus Neringos savivaldybėje			Neringos sav.			
	Pajūrio dviračių trasos dalyje nuo Rusijos Lietuvos pasienio posto iki Taikos g. posūkio į Nidą (palet kelia)	2014-2020 m.	1.761	Neringos sav.	Išrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 2,8 km	2,43	Aukštas
	Nidoje Purvynės g. nuo posūkio į aerodromą iki dviračių takų krantinėje	2014-2020 m.	629	Neringos sav.	Išrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 1 km	2,42	Aukštas
3.1.6	Suformuoti alternatyvią pajūrio dviračių trasos atkarpą pro Juodkrantės gyvenvietę (išrengti dviračių taką prie kelio Nr. 167 nuo Juodkrantės Nidos link)	2014-2020 m.	1.447	Neringos sav.	Išrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 2,3 km	2,44	Aukštas
	Išrengti dviračių takus Palangos miesto savivaldybėje			Palangos m. sav.			
	„Eurovelo 10“ dviračių trasos dalyje nuo Pylimo g. sankryžos su keliu A11 Klaipėda-Liepoja iki Lietuvos Latvijos pasienio	2014-2020 m.	2.202	Palangos m. sav.	Išrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 3,5 km	2,57	Aukštas
	„Pavysk Pajūrio vėją“ trasoje Šventojoje nuo Jonpaprčio g. ir Kuršių tako sankryžos iki Latvijos pasienio (Kuršių taku)	2014-2020 m.	2.202	Palangos m. sav.	Išrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 3,5 km	2,63	Aukštas
	„Pavysk Pajūrio vėją“ ir Pajūrio dviračių trasos atkarpoje Šventosios mieste prie Jūros gatvės (nuo esamo dviračio tako iki Šventosios gatvės)	2014-2020 m.	755	Palangos m. sav.	Išrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 1,2 km	2,70	Aukštas
3.1.7	Išrengti dviračių takus Šilutės rajono savivaldybėje			Šilutės r. sav.			
	Rekonstruoti dviračių taką Šilutėje Klaipėdos g. iki Trakėdžių gyvenvietės	2014-2020 m.	1.157 (2.069)	Šilutės r. sav.	Išrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 2,75 km (4,2 km)	2,35	Aukštas
	(svarstyti dviračių-pėsčiųjų taką pratęsti iki Durbyno g. (prie kelio Nr. 4262 ir Nr. 141))	Iki 2025-2030 m.				2,24	Vidutinis





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
	nuo Šilutės (Rusnės ir Tulpių g. sankryžos) iki Rusnės gyvenvietės:			Šilutės r. sav., Nemuno deltos regioninio parko direkcija			
	alternatyva 1: palei kelią Nr. 206	2014-2020 m.	4.655		Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 7,4 km	2,39	Aukštas
	alternatyva 2: palei Šyšos upę ir A. Dėvilaicio gatvę	Iki 2025-2030 m.	4.592		Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 7,3 km	2,27	Vidutinis
	nuo Armalėnų gyvenvietės iki Žemaičių Naumiesčio (prie kelio Nr. 165)	Iki 2025-2030 m.	5.033	Šilutės r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 8 km	2,13	Vidutinis
	Šilutės mieste nuo Klaipėdos gatvės, Čintjoniškių ir Ramučių gatvėmis iki Grabučių gyvenvietės	Iki 2025-2030 m.	2.579	Šilutės r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 4,1 km	2,26	Vidutinis
	nuo Saugų gyvenvietės iki Vilkyčių gyvenvietės palei kelią Nr. 141	Iki 2025-2030 m.	3.649	Šilutės r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 5,8 km	2,31	Vidutinis
	nuo Ramučių gyvenvietės iki Gardamo gyvenvietės (žvyrkelio asfaltavimas)	Iki 2025-2030 m.	1.984	Šilutės r. sav.	Įrengta asfaltuota kelio dangą apie 5,6 km	2,11	Vidutinis
	Pajūrio dviračių trasos dalyje nuo Svencelės gyvenvietės iki Kintų gyvenvietės (Svencelės gatvė pro Kintų mišką iki Pušyno gatvės) (tikslingiau rekonstruoti visą žvyrkeli)	2014-2020 m.	4.432	Šilutės r. sav.	Įrengta asfaltuota kelio dangą apie 8,1 km		Aukštas
	suformuoti alternatyvią Pajūrio dviračių trasos atkarpą nuo Ventės rago pro polderių pylimus prie Kuršių marių iki Minijos kaimo	2014-2020 m.	4.404	Šilutės r. sav., Nemuno deltos regioninio parko direkcija	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 7 km	2,51	Aukštas
	suformuoti alternatyvią Pajūrio dviračių trasos atkarpą nuo Minijos kaimo keliu Nr. 4228 iki kelio Nr. 4217	2014-2020 m.	4.253	Šilutės r. sav.	Įrengta asfaltuota kelio dangą apie 5,3 km		Aukštas
	nuo kelio Nr. 4217 iki Minijos (Mingės) kaimo iš rytinės pusės:			Šilutės r. sav., Nemuno deltos regioninio parko direkcija			
	alternatyva 1: Minijos upės pylimas	Iki 2025-2030 m.	3.397		Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų nuo Minijos (Mingės) kaimo iki kelio Nr. 4217 iš rytinės pusės 5,4 km	2,28	Vidutinis
	alternatyva 2: polderiai aplink Krokų lanką	Iki 2025-2030 m.	4.215		Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų nuo Minijos (Mingės) kaimo iki kelio Nr. 4217 iš rytinės pusės 6,7 km	2,09	Vidutinis
	nuo Krokų lankos iki Šilutės miesto	Iki 2025-2030 m.	7.590	Šilutės r. sav., Nemuno deltos regioninio parko direkcija	Įrengta asfaltuota kelio dangą apie 13,7 km	2,02	Vidutinis





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
3.1.8	palei kelią Nr. 2201 nuo Kintų mstl. (Kuršių ir Jaunimo g. sankryžos) iki Ventės Rago (automobilių stovėjimo aikštelės Marių gatvėje Ventės kaime)	2014-2020 m.	5.951	Šilutės r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 9,5 km	2,73	Aukštas
	Šilutės mieste Lietuvos gatvėje (nuo Klaipėdos g.), Tilžės gatvėje ir geležinkelio gatvėje	2014-2020 m.	1.655	Šilutės r. sav.	Įrengta dviračių ir pėsčiųjų takų apie 2,6 km	2,65	Aukštas
	Sukurti „Bike and Ride“ sistemą regione (įrengti asfaltuotas dviračių saugojimo aikštelės prie keleiviams aktualių didesnių transporto mazgų: geležinkelio ir autobusų stočių / stotelių)	2014-2020 m.	340	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Sukurta „Bike and Ride“ sistema: įrengtos 28 dviračių saugojimo aikštelės	2,53	Aukštas
	Klaipėdos m. sav.			Klaipėdos m. sav.			
	prie Naujosios perkėlos į Smiltynę (miesto pusėje)	2014-2020 m.				2,66	Aukštas
	prie Šilutės pl. - Jūrininkų prospekto sankryžos, už Rimkų pervažos	2014-2020 m.				2,63	Aukštas
	prie Liepų gatvės tilto per Danę	2014-2020 m.				2,51	Aukštas
	prie Girulių geležinkelio stotelės	2014-2020 m.				2,55	Aukštas
	prie Naujosios perkėlos į Smiltynę (miesto pusėje)	2014-2020 m.				2,66	Aukštas
	Klaipėdos r. sav.			Klaipėdos r. sav.			
	Priekulėje prie autobusų stotelės	2014-2020 m.				2,36	Aukštas
	prie Kalotės geležinkelio stotelės	Iki 2025-2030 m.				2,21	Vidutinis
	prie Gružeikių (Laistų) geležinkelio stotelės	Iki 2025-2030 m.				2,11	Vidutinis
	prie Dituvo geležinkelio stotelės	2014-2020 m.				2,36	Aukštas
	prie Gargždų autobusų stoties	2014-2020 m.				2,50	Aukštas
	prie Kretingalės geležinkelio stoties	Iki 2025-2030 m.				2,23	Vidutinis
	Kretingos r. sav.			Kretingos r. sav.			
	Kretingoje prie bendros autobusų ir geležinkelio stoties	2014-2020 m.				2,74	Aukštas
	prie Bajorų geležinkelio stotelės	Iki 2025-2030 m.				2,11	Vidutinis
	Darbenuose prie autobusų stotelės	2014-2020 m.				2,41	Aukštas





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
3.1.9	Neringos sav.			Neringos sav.			
	Nidoje iš Rusijos	2014-2020 m.				2,54	Aukštas
	Preiloje	2014-2020 m.				2,41	Aukštas
	Pervalkoje	2014-2020 m.				2,41	Aukštas
	Juodkrantėje	2014-2020 m.				2,47	Aukštas
	Palangos m. sav.			Palangos m. sav.			
	iš Nemirsetos pusės prieš miestą	2014-2020 m.				2,66	Aukštas
	iš Kretingos pusės prieš miestą	2014-2020 m.				2,66	Aukštas
	iš Šventosios pusės prieš miestą	2014-2020 m.				2,62	Aukštas
	Šventojoje prie autobusų stoties	2014-2020 m.				2,62	Aukštas
	Skuodo r. sav.			Skuodo r. sav.			
	prie autobusų stoties	2014-2020 m.				2,40	Aukštas
	Šilutės r. sav.			Šilutės r. sav.			
	Rusnėje	Iki 2025-2030 m.				2,10	Vidutinis
	prie Vilkų geležinkelio stotelės	2014-2020 m.				2,36	Aukštas
3.1.10	Šilutės mieste šalia geležinkelio ir autobusų stočių	2014-2020 m.				2,37	Aukštas
	prie Kukorų geležinkelio stotelės	Iki 2025-2030 m.				2,10	Vidutinis
	Kintuose prie autobusų stotelės	Iki 2025-2030 m.				2,23	Vidutinis
	Didinti dviračių saugojimo galimybes viešosiose erdvėse (stovų įrengimas prie viešųjų įstaigų, universitetų, mokyklų, ligoninių ir pan.)	2014-2020 m.	500	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Įrengtų dviračių stovų viešose erdvėse kiekis - apie 2.000 vnt.	2,91	Aukštas
	Didinti dviračių saugojimo galimybes privačiose erdvėse (stovų įrengimas prie darboviečių, pramonės zonų, sporto klubų ir pan.)	2014-2020 m.	250	Privatūs juridiniai asmenys	Įrengtų dviračių stovų privačiose erdvėse kiekis - apie 1.000	2,74	Aukštas





SPRENDINIŲ PLANAS							Suteiktas prioritetas
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	
3.2	Uždavinys 3.2. Sukurti priemones, užtikrinančias judėjimo dviračiais saugumą ir patrauklumą						
3.2.1	Suvenodinti naujai įrengiamų dviračių takų, pėsčiųjų ir kitų takų techninius reikalavimus, siekiant padidinti jų panaudojimo universalumą plėtojant dviračių infrastruktūrą vadovautis planais (tikslinga įrengiant ir projektuojant dviračių ir pėsčiųjų takus vadovautis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie susisiekimo ministerijos projektavimo rekomendacijomis)	2014-2020 m.	-	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	100 proc. naujų takų, pėsčiųjų ir kitų takų, atitinkančių „Dėl pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijų R PDTP 12 patvirtinimo“ techninius parametrus	2,70	Aukštas
3.2.2	Sudaryti galimybes dviračius vežti tarp miestinių viešojo transporto visame regione (įrengti dviračių laikiklius ant kiekvieno savivaldybių autobusų parko autobuso)	2014-2020 m.	473	Visos Klaipėdos regiono išskyrus Klaipėdos r. sav.	Visuose autobusų parkų tarp miestiniuose autobusų maršrutuose sudarytos sąlygos vežti dviračius (apie 197 autobusai su vidutiniškai 6 dviračių laikikliais)	2,83	Aukštas
3.2.3	Sukurti regioninę dviračių nuomos sistemą:			Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Sukurta regioninė dviračių nuomos sistema: 26 nuomos punktai		
	alternatyva 1: sistemą kurią ir operuoja Klaipėdos regiono savivaldybės	Iki 2025-2030 m.	525 arba 0			1,73	Vidutinis
	alternatyva 2: sistema kuriama koncesijos pagrindu, o Klaipėdos regiono savivaldybės tampa viešaisiais partneriais	2014-2020 m.				2,56	Aukštas
	Klaipėdos m. sav.			Klaipėdos m. sav.			
	prie miesto ligoninės komplekso	2014-2020 m.				2,64	Aukštas
	prie Naujosios perkėlos į Smiltynę (miesto pusėje)	2014-2020 m.				2,93	Aukštas
	prie Šilutės pl. - Jūrininkų prospekto sankryžos, už Rimkų pervažos	2014-2020 m.				2,64	Aukštas
	prie Liepų gatvės tilto per Danę	2014-2020 m.				2,40	Aukštas
	prie geležinkelio stoties	2014-2020 m.				2,67	Aukštas
	Klaipėdos r. sav.			Klaipėdos r. sav.			
	Priekulėje	Iki 2025-2030 m.				2,23	Vidutinis
	Svencelėje	2014-2020 m.				2,47	Aukštas
	Gargžduose prie autobusų stoties	2014-2020 m.				2,38	Aukštas





SPRENDINIŲ PLANAS						
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas
3.2.4	Kretingos r. sav.			Kretingos r. sav.		
	Kretingoje prie geležinkelio stoties	2014-2020 m.				2,62
	Kūlpėnuose prie geležinkelio stotelės	2014-2020 m.				2,35
	prie Salantų regioninio parko direkcijos	Iki 2025-2030 m.				2,25
	Neringos sav.			Neringos sav.		
	Nidoje	2014-2020 m.				2,39
	Preiloje	2014-2020 m.				2,34
	Pervalkoje	2014-2020 m.				2,34
	Juodkrantėje	2014-2020 m.				2,34
	Palangos m. sav.			Palangos m. sav.		
	iš Kretingos pusės prieš miestą	2014-2020 m.				2,70
	iš Nemirsetos pusės prieš miestą	2014-2020 m.				2,67
	iš Šventosios pusės prieš miestą	2014-2020 m.				2,70
	Palangos miesto centre	Iki 2025-2030 m.				2,31
	Šventojoje prie autobusų stoties	2014-2020 m.				2,71
3.2.5	Skuodo r. sav.			Skuodo r. sav.		
	Mosėdyje prie muziejaus	2014-2020 m.				2,60
	Skuode	2014-2020 m.				2,60
	Šilutės r. sav.			Šilutės r. sav.		
	Minijoje (Mingės kaime)	Iki 2025-2030 m.				2,24
	Rusnėje	2014-2020 m.				2,39
	Šilutėje šalia geležinkelio ir autobusų stočių	Iki 2025-2030 m.				2,25
	Ventėje	Iki 2025-2030 m.				2,25
	Didinti esamų dviračių turistinių maršrutų informacinių priemonių taikymą (ženklavimas, informaciniai stendai ir pan.)	2014-2020 m.	1.000	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Tinkamai paženklintų dviračių turizmo trasų kiekis - visame regione bent 10 vnt. visame regione	2,57
	Išplėtoti elektronines esamų ir kintamų rengtų dviračių trasų versijas (el. žemėlapiai, GPS ir pan.)	Iki 2025-2030 m.	300	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Parengtų turistinių dviračių trasų informavimo el. versijų skaičius - bent 10 dviračių trasų visame regione	2,31





SPRENDINIŲ PLANAS							Suteiktas prioritetas
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	
4	Tikslas 4. Sukurti palankesnes sąlygas susisiekimui ne savivaldybių kompetencijos transporto rūšimis						
4.1	Uždavinys 4.1. Gerinti Klaipėdos regiono pasiekiamumą oro transportu						
4.1.1	Užtikrinti papildomą finansavimą Tarptautiniam Palangos oro uostui naujų skrydžių kryptų rinkodaros plėtrai vietiniu ir tarptautiniu lygiais	2014-2020 m.	200	Tarptautinis Palangos oro uostas, visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Vykdomos naujos skrydžių kryptys iš Tarptautinio Palangos oro uosto: Vokietija, Jungtinė Karalystė	2,47	Aukštas
4.1.2	Inicijuoti Tarptautinio Palangos oro uosto skrydžių geografijos plėtros poreikių sprendimus LR Susisiekimo ministerijoje	2014-2020 m.	-	Tarptautinis Palangos oro uostas ir visos Klaipėdos regiono savivaldybės, privatus juridiniai asmenys	-	2,60	Aukštas
4.1.3	Inicijuoti suprastintų vizų išdavimo galimybių plėtrą Tarptautiniame Palangos oro uoste	2014-2020 m.	-	Tarptautinis Palangos oro uostas ir visos Klaipėdos regiono savivaldybės	-	2,67	Aukštas
4.1.4	Įrengti Nidoje aviacinę lauko aikštelę (parengti reikalingą techninę dokumentaciją, suderinti aplinkos tvarkymo sprendinius su Kuršių nerijos nacionalinio parko direkcija, įrengti aviacinei lauko aikštelės reikalavimų atitikimui trūkstamą infrastruktūrą (ryšio priemonės, ženklavimas ir pan.)	Iki 2025-2030 m.	1.000	Neringos savivaldybė, Kuršių Nerijos nacionalinio parko direkcija	Vykdomi nereguliarūs riboti mažųjų orlaivių skrydžiai į Nidos aerodromą	2,26	Vidutinis
4.1.5	Didinti Kartenos aerodromo panaudojimo galimybes	Iki 2025-2030 m.	1.000	Kretingos rajono savivaldybė, Klaipėdos sklandymo klubas	Užtikrinta netrukstama aerodromo veikla; įvykdytų skrydžių skaičius per metus - vnt.	2,05	Vidutinis
4.1.6	Didinti Dirvupių aerodromo panaudojimo galimybes	Iki 2025-2030 m.	1.000	Klaipėdos rajono savivaldybė, UAB „Klaipėdos aerouostas“	Užtikrinta netrukstama aerodromo veikla; įvykdytų skrydžių skaičius per metus - vnt.	1,83	Vidutinis
4.1.7	Didinti Armalėnų aerodromo panaudojimo galimybes	Iki 2025-2030 m.	1.000	Šilutės rajono savivaldybė, Šilutės aeroklubas	Užtikrinta netrukstama aerodromo veikla; įvykdytų skrydžių skaičius per metus - vnt.	1,82	Vidutinis
4.2	Uždavinys 4.2. Optimizuoti susisiekimą geležinkelio						
4.2.1	Mažinti krovinių vežimus geležinkeliais miestų teritorijose, iškeliant geležinkelio kelius už miestų ribų	Iki 2025-2030 m.	-	Kretingos, Klaipėdos, Šilutės rajonų ir Klaipėdos miesto savivaldybės, AB „Lietuvos geležinkeliai“	Mažėjantis miestų teritorijose pervežamų geležinkeliais krovinių kiekis	2,27	Vidutinis





SPRENDINIŲ PLANAS						
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas
4.2.2	Didinti geležinkelio ir kitų transportų rūšių integraciją	2014-2020 m.	400	Kretingos, Klaipėdos, Šilutės rajonų ir Klaipėdos miesto savivaldybės, AB „Lietuvos geležinkeliai“	Irengti „Park and Ride“ ir „Bike and Ride“ aikštelių kiekis prie geležinkelio stočių / stotelių, suderinti autobusų ir geležinkelio transporto maršrutų kiekius	2,38
4.2.3	Padidinti judėjimo geležinkeliu regione patrauklumą: sukurti geležinkelio maršrutą Kretinga-Klaipėda-Šilutė	Iki 2025-2030 m.	20.556	Klaipėdos m. sav., Klaipėdos r. sav., Kretingos r. sav., Šilutės r. sav., AB „Lietuvos geležinkeliai“	Sukurtas geležinkelio maršrutas Kretinga-Klaipėda-Šilutė	2,22
4.3	Uždavinys 4.3. Didinti susisiekimo tarptautiniais jūrų keltais galimybes					
4.3.1	Aktyviai bendradarbiauti su VI „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“, UAB „Klaipėdos kelių ir keltų terminalas“, ieškant ir pritraukiant naujus jūrų keltų vežėjus	2014-2020 m.	-	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės, VI „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“, UAB „Klaipėdos kelių ir keltų terminalas“	6 bendri susitikimai (po 1 kasmet)	2,48
4.3.2	Keltų ir kruizų kelių vežimo infrastruktūros plėtros Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir aktyvių rinkodaros priemonių taikymo galimybių plėtra	2014-2020 m.	-	VI „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“, savivaldybių turizmo informacijos centrai	6 bendri susitikimai dėl turizmo paslaugų atvykusiems keltais ir kruiziniais laivais galimybių plėtros	2,53
4.3.3	Partnerinių miestų (savivaldybių) su keltų infrastruktūra tamprus bendradarbiavimo ryšio užmezgimas / palaikymas bendrų keltų linijų skatinimo klausimais	2014-2020 m.	-	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	3 susitikimai	2,52
4.3.4	Didinti kelių kėlimą tarp Nidos ir Minijos bei Uostadvario informavimo priemonių skaidą, galimybes bei kėlimosi reišų reguliarumą	2014-2020 m.	-	Šilutės rajono ir Neringos savivaldybės, privatių turizmo informacijos centrai	Užtikrintos reguliarios kėlimos per Kuršių marios galimybes - 4 reisai į abi puses kasdien	2,69
4.3.5.	Susisiekimo infrastruktūros, susijusios su kelių ir krovinių terminalo veikla, pritaikymas (3-jų Baltijos pr. sankryžų rekonstrukcija)	2014-2020 m.	300.000	Klaipėdos m. sav., VI Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija	Rekonstruotos 3 sankryžos Klaipėdos mieste	2,62





SPRENDINIŲ PLANAS							Suteiktas prioritetas
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	
5	Tikslas 5. Užtikrinti tinkamą transporto sistemos planavimą, optimizavimą, naudojimą, stebėseną ir kontrolę						
5.1	Uždavinys 5.1. Užtikrinti tinkamą transporto sistemos planavimą ir valdymą						
5.1.1	Už racionalų planavimą, viešuosius ryšius ir teigiamo judumo principų viešinimą atsakingos institucijos paskyrimas	2014-2020 m.	Iki 1	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Pagal pasirinktą būdą (pasirinktos organizacijos nuostatų (įstatų) koregavimas, naujo juridinio vieneto steigimas, naujų darbuotojų pareiginių nuostatų parengimas ar esamų koregavimas, priimtų ir dirbančių darbuotojų skaičius)	2,58	Aukštas
	alternatyva 1: vienos Klaipėdos regiono savivaldybės paskyrimas	2014-2020 m.				2,58	Aukštas
	alternatyva 2: prie Regiono plėtros tarybos įkuriamas Viešojo transporto optimizavimo (ar kitokio pavadinimo) taryba	Po 2025 m.				1,40	Žemas
	alternatyva 3: naujos institucijos įkūrimas - steigiamas nauja ar reorganizuojama esama savivaldybių partnerių pavaldumo organizacija	Iki 2025-2030 m.				2,00	Vidutinis
	alternatyva 4: funkcijų perdavimas asociacijai "Klaipėdos regionas"	Po 2025 m.				1,62	Žemas
5.1.2	alternatyva 5: funkcijų perdavimas VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“	2014-2020 m.				2,58	Aukštas
	Elektroninių priemonių diegimas		Ne mažiau kaip 2000	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Interaktyvių priemonių, skirtų maršrutų planavimui, skaičius - vnt. Vartotojų, pasinaudojusių maršrutų planavimo galimybėmis (sudariusių bent 1 maršrutą tinklapyje, parsiuntusių mobiliąją aplikaciją), skaičius - vnt. Įstaigų, dalyvaujančių „Vakarų kranto“ kortelės akcijoje, skaičius - vnt. Transporto rūšių, kuriose galima atsiskaityti viena kortele, skaičius - vnt. Transporto priemonių, kuriose galima atsiskaityti viena kortele, skaičius - vnt.		





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
	elektroninis maršrutų planavimas viso regiono mastu	2014-2020 m.				2,73	Aukštas
	Klaipėdos regione vykdomos patrauklios kultūros, turizmo, pramogų ir pan. veiklos skaitmeninimas	2014-2020 m.				2,64	Aukštas
	elektroninio atsiskaitymo priemonių diegimas visame regione	2014-2020 m.				2,41	Aukštas
	Kelių transporto valdymo tobulinimas ir optimizavimas:	2014-2020 m.				2,89	Aukštas
5.1.3	viešojo transporto maršrutų optimizavimas: reisų ir autobusų kiekio suderinimas prie kintančių keleivių poreikių	2014-2020 m.	Iki 100	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Ištirtų maršrutų skaičius - vnt.; optimizuotų maršrutų skaičius - vnt.	2,56	Aukštas
	kompleksinių eismo saugumo priemonių pagal tarptautinius standartus parengimas ir įdiegimas	2014-2020 m.		Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Parengta techninė dokumentacija (1 paketas); Įdiegtos kompleksinės eismo saugumo priemonės - vnt.	2,51	Aukštas
	daryti įtaką LR Vyriausybei, kad būtų sukurtas fondas savivaldybių autobusų parko atnaujinimui	2014-2020 m.		Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Fondo įstatų sukūrimas ir fondo įstatų sukūrimas (bent 1 įstatyminis aktas); Fondo sukauptos ir panaudotos lėšos autobusų parko atnaujinimui - tūkst. Lt	2,60	Aukštas
5.1.4	Tyrimų, susijusių su judėjimo ir transporto planavimu, įgyvendinimas	2014-2020 m.	Apie 20 per metus	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Atliktų tyrimų per metus - ne mažiau kaip 1 (apimantis visą regioną). Tyrimų, kurių rezultatai panaudoti transporto sistemos optimizavimo procesuose, dalis - proc.	2,60	Aukštas
5.1.5	Elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo skatinimas	2014-2020 m.	-	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Įrengta bent po 2 elektromobilių įkrovimo stotelių per metus	2,47	Aukštas
5.1.6	Kairių poligono veiklos apribojimas	Iki 2025-2030 m.	-	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Alternatyva Nr. 1: baigti šaudymo veiksmų; rekreacijai atvertų teritorijų plotas - ha. Alternatyva Nr. 2: perkeltas objektas - 1 vnt.; rekreacijai atvertų teritorijų plotas - ha.	2,10	Vidutinis
	alternatyva 1: Kairių poligono veiklos apribojimas, nutraukiant šaudymo veiklą alternatyva 2: Kairių poligonas visa apimtimi perkeltas į kitą vietą					1,94	Vidutinis





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
5.1.7	Gerinti dviračių takų / trasų planavimą, rišumą ir kokybę:						
	parengti dviračių takų infrastruktūros specialųjį planą ar jam prilyginamą kitą dokumentą dviračių takų infrastruktūros plėtos atžvilgiu	2014-2020 m.	100	Skuodo r. sav.	Parengtas dviračių takų / trasų specialusis planas	2,88	Aukštas
	parengti dviračių takų infrastruktūros specialųjį planą ar jam prilyginamą kitą dokumentą dviračių takų infrastruktūros plėtos atžvilgiu	2014-2020 m.	200	Klaipėdos r. sav.	Parengtas dviračių takų / trasų specialusis planas	2,76	Aukštas
	parengti dviračių takų infrastruktūros specialųjį planą ar jam prilyginamą kitą dokumentą dviračių takų infrastruktūros plėtos atžvilgiu	2014-2020 m.	300	Klaipėdos m. sav.	Parengtas dviračių takų / trasų specialusis planas	2,90	Aukštas
	parengti dviračių takų infrastruktūros specialųjį planą ar jam prilyginamą kitą dokumentą dviračių takų infrastruktūros plėtos atžvilgiu	2014-2020 m.	100	Neringos sav.	Parengtas dviračių takų / trasų specialusis planas	2,63	Aukštas
	parengti dviračių takų infrastruktūros specialųjį planą ar jam prilyginamą kitą dokumentą dviračių takų infrastruktūros plėtos atžvilgiu	2014-2020 m.	100	Palangos m. sav.	Parengtas dviračių takų / trasų specialusis planas	2,88	Aukštas
	parengti dviračių takų infrastruktūros specialųjį planą ar jam prilyginamą kitą dokumentą dviračių takų infrastruktūros plėtos atžvilgiu	2014-2020 m.	100	Šilutės r. sav.	Parengtas dviračių takų / trasų specialusis planas	2,51	Aukštas
5.2	Uždavinys 5.2. Sudaryti sąlygas atskirų transporto rūšių populiarinimui bei užtikrinti teigiamo judumo principų sklaidą, supratimą ir populiarinimą						
5.2.1	Naudojimosi ekologiškesnėmis ir ekologiškesnėmis transporto priemonėmis skatinimas:		Apie 50 per metus	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Stovėjimo vietų skaičius specialiosiose aikštelėse - vnt.		
	individualių transporto priemonių stovėjimo apmokestinimo diferencijavimas	2014-2020 m.	-	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Stovėjimo vietų skaičius ne specialiosiose aikštelėse - vnt.	2,40	Aukštas
	ekologinio mokesčio smiltynėje diferencijavimas	2014-2020 m.	-	Klaipėdos m. sav., Neringos sav.	Surinkta ekologinio mokesčio per metus - tūkst. Lt.	2,71	Aukštas
	ekologinio punkto įrengimas prieš Rusnę	Iki 2025-2030 m.	Iki 20	Šilutės r. sav.	Įrengtas objektas - 1 (jei būtų pritarta)	1,84	Vidutinis





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
5.2.2	eismo schemų koregavimas	Iki 2025-2030 m.	-	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Pėstiesiems ir dviratininkams išskirtų zonų plotas, ha; Gatvių ir kelių, turinčių viešojo transporto prioritetą juostas, ilgis - km.	2,24	Vidutinis
	dviračių stovų sistemų ir papildančios infrastruktūros diegimas	2014-2020 m.	-	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės, juridiniai asmenys	Dviratininkams skirtos infrastruktūros naujai įrengtų objektų skaičius (per metus) - vnt.	2,53	Aukštas
	darbdavių skatinimas ir apdovanojimas	Iki 2025-2030 m.	Iki 5 per metus	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Verslo subjektų, dalyvaujančių judumo įpročių keitimo iniciatyvose, skaičius (kasmet) - vnt. Šiose akcijose dalyvaujančių darbuotojų skaičius (per metus) - vnt.	2,30	Vidutinis
	Plataus masto viešųjų ryšių kampanijos teigiamų judumo principų viešinimui ir propagavimui parengimas	2014-2020 m.	100	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Sukurta 1 viešųjų ryšių kampanija matuojama pagal: - panaudotų informacijos platinimo kanalų skaičius - numatytų testinių priemonių skaičius - apimtų tikslinių grupių skaičius ir dalis - į kampanijos rengimą ir įgyvendinimo vertinimą įtrauktų NVO ir panašių organizacijų skaičius	2,40	Aukštas
5.2.3	Teigiamų judumo principų viešinimas ir propagavimas (viešųjų ryšių kampanijoje numatytų priemonių įgyvendinimas)	2014-2020 m.	Pagal numatytas priemones	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Kampanijos įgyvendinimo sėkmė matuojama pagal: - numatytų priemonių įgyvendinimo dalis (santykis tarp numatytų ir įgyvendintų priemonių) - kampanijos žinomumas pradžioje ir vertinimo laikotarpio pabaigoje - į kampanijos veiklas įtrauktų atskirų grupių skaičius (dalyvaujančių mokyklų, profesinių mokyklų, aukštojo mokslo institucijų dalis, savanorių skaičius ir pan.)	2,47	Aukštas
5.2.4	Kampanijos efektyvumo vertinimas (pagal kampanijos efektyvumo vertinimą gali būti numatomas kampanijos pratęsimas koreguojant priemones (po 2020 m.)	2014-2020 m.	10	Visos Klaipėdos regiono savivaldybės	Galutinis efektyvumas vertinamas pagal transporto rūšių panaudojimo kasdienės reikmės (angl. modal split) rodiklį	2,47	Aukštas





SPRENDINIŲ PLANAS							Suteiktas prioritetas
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	
6	Tikslas 6. Turizmo skatinimas ir susijusios infrastruktūros plėtra, panaudojant skirtingas transporto rūšis						
6.1	Uždavinys 6.1. Turizmo infrastruktūros ir paslaugų plėtra						
6.1.1	Kempingų ir stovyklaviečių tinklo plėtra: kempingo / stovyklavietės tarp Šventosios ir sienos su Latvija įrengimas	2014-2020 m.	2.000	Palangos m. sav., privati juridiniai asmenys	Veikiantis kempingas / stovyklavietė	2,53	Aukštas
	kempingo Gargždų karjerų priegose įrengimas	Iki 2025-2030 m.	2.000	Klaipėdos r. sav., privati juridiniai asmenys	Veikiantis kempingas	1,81	Vidutinis
	kempingo / stovyklavietės Drevernos kaime įrengimas	Iki 2025-2030 m.	2.000	Klaipėdos r. sav., privati juridiniai asmenys	Veikiantis kempingas / stovyklavietė	1,80	Vidutinis
	kempingo / stovyklavietės Juodkrantėje įrengimas	Iki 2025-2030 m.	2.000	Neringos sav., Kuršių nerijos nacionalinio parko direkcija, privati juridiniai asmenys	Veikiantis kempingas / stovyklavietė	2,07	Vidutinis
	Pervalkos ekoturizmo kempingo ir vaikų stovyklavietės įrengimas	2014-2020 m.	2.000	Neringos sav.	Veikiantis kempingas / stovyklavietė	2,36	Aukštas
6.1.2	kempingo / stovyklavietės Nemuno deltos regioniniame parke įrengimas (Rusnėje)	Iki 2025-2030 m.	2.000	Šilutės r. sav., Nemuno deltos regioninio parko direkcija, privati juridiniai asmenys	Veikiantis kempingas / stovyklavietė	2,19	Vidutinis
	Turizmo paslaugų plėtra: Turizmo klasterio Šventoji - Kretinga - Palanga, efektyviai panaudojant šio regiono turizmo potencialą, kūrimas	Iki 2025-2030 m.	30.000	Palangos m. sav., Kretingos r. sav.	900 lankytojų per mėnesį ne sezono metu	2,27	Vidutinis
6.1.3	Turizmo maršrutų, derinant skirtingas transporto rūšis, sudarymas ir skatinimas ⁷						
	Palanga-Vydmantai-Pryšmančiai-Gestautai-Kretinga-Gestautai-Pryšmančiai-Vydmantai-Palanga (dviratis)	2014-2020 m.	-	Klaipėdos m. sav., Klaipėdos r. sav., Palangos m. sav., Kretingos r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 28 km maršrutas	2,43	Aukštas
	Palanga-Žibininkai-Lazdininkai-Darbenai-Mažučiai-Šventoji-Palanga (dviratis)	2014-2020 m.	-	Palangos m. sav., Kretingos r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 45 km maršrutas	2,65	Aukštas
	Palanga-Šventoji-Pasienio riboženklis-Šventoji-Palanga (dviratis)	2014-2020 m.	-	Palangos m. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 36 km maršrutas	2,63	Aukštas





SPRENDINIŲ PLANAS							
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas	Suteiktas prioritetas
	Palanga-Vydmantai-Pryšmančiai-Gestautai-Kretinga-Traukinys-Klaipėda-Giruliai-Karklė-Šaipiai-Palanga (dviratis, traukinys)	2014-2020 m.	-	Klaipėdos m. sav., Klaipėdos r. sav., Palangos m. sav., Kretingos r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 40 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,39	Aukštas
	Palanga-Klaipėda-Autobusas-Palanga (dviratis, autobusas) arba Klaipėda-Palanga-Autobusas-Klaipėda (dviratis, autobusas)	2014-2020 m.	-	Klaipėdos m. sav., Palangos m. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 26 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,49	Aukštas
	Palanga-Kretinga-Traukinys-Kūlpėnai-Salantai-Kūlpėnai-Traukinys-Kretinga (dviratis, traukinys)	Iki 2025-2030 m.	-	Palangos m. sav., Kretingos r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 60 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,31	Vidutinis
	Palanga-Autobusas-Gargždai-Klaipėda-Palanga (dviratis, autobusas)	Iki 2025-2030 m.	-	Klaipėdos m. sav., Klaipėdos r. sav., Palangos m. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 48 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,24	Vidutinis
	Klaipėda-Karklė-Šaipiai-Palanga-Vydmantai-Pryšmančiai-Gestautai-Kretinga-Traukinys-Klaipėda (dviratis, traukinys)	2014-2020 m.	-	Klaipėdos m. sav., Klaipėdos r. sav., Palangos m. sav., Kretingos r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 40 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,42	Aukštas
	Klaipėda-Traukinys-Kūlpėnai-Salantai-Kūlpėnai-Traukinys-Klaipėda (dviratis, traukinys)	Iki 2025-2030 m.	-	Klaipėdos m. sav., Kretingos r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 32 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,21	Vidutinis
	Klaipėda / Kretinga-Traukinys-Kūlpėnai-Salantai-Mosėdis-Kūlpėnai-Traukinys-Klaipėda/Kretinga (dviratis, traukinys)	2014-2020 m.	-	Klaipėdos m. sav., Kretingos r. sav., Skuodo r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 56 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,47	Aukštas
	Klaipėda-Kiškenai-Dauparai-Laugaliai-Gargždai-Laugaliai-Dauparai-Kiškenai-Klaipėda (dviratis)	Iki 2025-2030 m.	-	Klaipėdos m. sav., Klaipėdos r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 44 km maršrutas	2,21	Vidutinis
	Klaipėda-Priekulė-Dreverna-Priekulė-Autobusas-Klaipėda (dviratis, autobusas) Klaipėda-Autobusas-Priekulė-Dreverna-Klaipėda (dviratis, autobusas)	2014-2020 m.	-	Klaipėdos m. sav., Klaipėdos r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 42 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,41	Aukštas
	Klaipėda-Autobusas-Šilutė-Rusnė-Nemuno deltos regioninis parkas-Šilutė-Autobusas-Klaipėda (dviratis, autobusas)	2014-2020 m.	-	Klaipėdos m. sav., Šilutės r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 20-80 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,40	Aukštas
	Klaipėda-Autobusas-Šilutė-Kintai-Svencelė-Dreverna-Priekulė-Autobusas-Klaipėda (dviratis, autobusas)	2014-2020 m.	-	Neringos sav., Šilutės r. sav., Klaipėdos r. sav.	Įrengtas ir turizmui pritaikytas 42 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,44	Aukštas





SPRENDINIŲ PLANAS						
Eil. Nr.	Sprendinio pavadinimas	Igyvendinimo laikotarpis	Lėšų poreikis, tūkst. Lt	Atsakingos institucijos	Sprendinių įgyvendinimo rodikliai	Svertinis balas
	Klaipėda-Keltas-Juodkrantė (dviratis, keltas)	2014-2020 m.	-	Klaipėdos m. sav., Neringos sav.	Išrengtas ir turizmui pritaikytas 40 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,38
	Klaipėda-Autobusas-Juodkrantė-Nida-Klaipėda (dviratis, autobusas)	Iki 2025-2030 m.	-	Klaipėdos m. sav., Neringos sav.	Išrengtas ir turizmui pritaikytas 60 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,31
	Nida-Keleivių keltas-Ventainė-Ventės ragas-Kintai-Svencelė-Kintai-Ventainė-Keleivių keltas-Nida (dviratis, keltas)	2014-2020 m.	-	Neringos sav., Šilutės r. sav., Klaipėdos r. sav.	Išrengtas ir turizmui pritaikytas 40 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,56
	Nida-Keleivių keltas-Ventainė-Ventės ragas-Šilutė-Rusnė-Uostadvaris-Keleivių keltas- Nida	2014-2020 m.	-	Neringos sav., Šilutės r. sav., Klaipėdos r. sav.	Išrengtas ir turizmui pritaikytas 43 km maršrutas; Suderintas 2 transporto rūšių maršrutas	2,50
6.2	Uždavinys 6.2. Minijos vandens turizmo trasos plėtra					
6.2.1	Išrengti stovyklavietes Minijos vandens turizmo trasoje (82-ame, 73-ame, 64-ame, 53-ame, 38-ame ir 19-ame trasos kilometruose) ⁵	Iki 2025-2030 m.	900	Klaipėdos ir Kretingos r. sav., privatių juridiniai asmenys	Išrengtos 6 stovyklavietės	2,01
6.2.2	Išrengti prieplaukas Minijos vandens turizmo trasoje (57-ame ir 31-ame trasos kilometruose) ⁶	Iki 2025-2030 m.	1.000	Klaipėdos ir Kretingos r. sav., privatių juridiniai asmenys	Išrengtos 2 prieplaukos	2,33

5 Pritraukti privačių kapitalą konkurso būdu

6 Investicijos dviračių ir pėsčiųjų takams apskaičiuotos remiantis UAB „Sistela“ parengtais „Statinių statybos skaičiuojamųjų kainų palyginamaisiais ekonominiais rodikliais“ 2012 m. spalio mėn. kainomis, pridėdant 8 proc. inžinerinių paslaugų pirkimui. Dviračių ir pėsčiųjų tako dangą -asfaltbetonis, plotis - 2,5 m. Kiti techniniai parametrai turėtų atitikti Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie susisiekimo ministerijos direktoriaus 2012 m. spalio 10 d. įsakymą Nr. V-294 „Dėl pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijų R PDTP 12 patvirtinimo“

7 Lėšų poreikis nenurodomas, kadangi iš esmės investuojama per 3 tikslo priemones, susijusias su dviračių infrastruktūros plėtra

8 Pasiūlymai numatomi remiantis Nacionalinių vandens turizmo trasų specialiojo plano sprendiniais Minijos vandens turizmo trasai

9 Pasiūlymai numatomi remiantis Nacionalinių vandens turizmo trasų specialiojo plano sprendiniais Minijos vandens turizmo trasai







← This way

← The other way

← Other way

Way →

The way →

Same way →

A way

That w

Another



Išvados



Klaipėdos regionas Lietuvoje išsiskiria skirtingų transporto rūšių ir unikalių turizmo išteklių gausa, turi priėjimą prie Baltijos jūros, platų vidaus vandenų ir gerai išvystytą kelių tinklą, plačiai išplėtotas viešojo transporto paslaugas. Nepaisant regiono išskirtinumo, vieninga transporto sistemos vizija nėra apibrėžta. Tobulinant transporto sistemą, regionui svarbu išnaudoti turimas galimybes, optimizuoti ir pritaikyti jas kasdienybėje, tuo pačiu sukurti didesnę pridėtinę vertę, panaudojant skirtingas transporto rūšis turimiems turizmo ištekliams populiarinti bei siekti kuo ekologiškesnės transporto sistemos sukūrimo.

Regioninės galimybių studijos „Vakarų krantas“ vizija ir tikslai gali būti pasiekti tik visoms Klaipėdos regiono savivaldybėms transporto sistemos problemas sprendžiant kartu, plėtojant turizmo galimybes regiono svečiams ir vietiniams lankytojams. Labai svarbu, kad regionas, ketindamas įgyvendinti sprendinius, išliktų vieningas ir toliau iškilusias problemas spręstų bendru sutarimu. Svarbu pažymėti, kad kompleksinis sprendinių įgyvendinimas regionui suteiks žymiai didesnę pridėtinę vertę, nei pavienių pasiūlymų realizavimas atskirose savivaldybėse.

Rengiant regioninę galimybių studiją „Vakarų krantas“ buvo atsižvelgta į savivaldybių patirtį, išnaudoti tarpusavio bendradarbiavimo ir bendrų kompromisų ieškojimo įgūdžiai, savivaldybių darbuotojai įgijo bendrų sprendinių priėmimo praktikos ir naujų transporto sistemos bei turizmo išteklių panaudojimo galimybių žinių.

Regioninė galimybių studija sudaro sąlygas atnaujinti Klaipėdos regiono plėtros planą, panaudojant šios studijos sprendinių plano aukšto ir vidutinio prioriteto priemones.

Atsižvelgiant į regioninės galimybių studijos visų atliktų analizių medžiagą, duomenis ir išvadas, identifikuotos šios, visai Klaipėdos regiono transporto sistemai būdingos, pagrindinės problemos:

- tiek gyventojas, tiek turistai susisiekimui dažniausiai pasirenka automobilį, o ne viešąjį transportą;
- skirtingų transporto sistemų integralumo trūkumas. Dėl šios problemos nesudaromos prielaidos gyventojams, o ypač turistams, keliauti regionu greitai, komfortiškai ir sąlyginai pigiai;
- rekreacinių teritorijų pasiekiamumo ekologiškesniu transportu problema;
- dviračių transporto infrastruktūros, jos vientisumo ir integralumo visame Klaipėdos regione trūkumas;
- mažas tiesioginis pasiekiamumas iš užsienio oro ir jūrų transportu;
- vidaus vandens transporto tinklo potencialo neišnaudojimas;
- nesudarytos galimybės vietos gyventojui, o juo labiau turistui po regioną keliauti laisvai ir be didesnių sunkumų palikus automobilį.





Sprendžiant identifikuotas problemas, atsižvelgiant į atliktą strateginių dokumentų analizę, diskusijas su regiono savivaldybėmis ir numatant sprendinių gaires, ypatingas dėmesys buvo kreipiamas į šiuos aspektus:

- sukurti patogaus ir patrauklaus viešojo transporto sistemą;
- integruoti privataus, viešojo, vandens ir oro transporto sistemas į vieningą tinklą;
- išplėtoti ekologiškesnio transporto infrastruktūrą ir taip sukurti alternatyvą automobiliui;
- sukurti vieningas informavimo apie transporto ir valdymo sistemas - aiškias vietas gyventojui ir paprastas turistui;
- padidinti gyvenamųjų, pramoninių rekreacinių ir turistinių teritorijų ir objektų pasiekiamumo alternatyvas.

Įvertinus Klaipėdos regiono esamą būklę ir pagrindines problemas, atitinkamai pasiūlyta plėtoti regiono transporto sistemą šiomis kryptimis:

- dviračių transportui ir su juo susijusiai infrastruktūrai reikia skirti papildomą dėmesį, siekiant, kad būtų sukurtos sąlygos kasdieniam dviračio naudojimui tarp vietos gyventojų ir padidintas turistinių išteklių pasiekiamumo potencialas. Tam reikalingas nuoseklus dviračių infrastruktūros planavimas, dviračių takų plėtra (ypač nuo pajūrio toliau esančiose teritorijose), dviračių saugojimo ir transportavimo viešuoju transportu sąlygų sudarymas visame regione. Studijoje pasiūlytos dviračių transporto infrastruktūros plėtros priemonės padidintų susisiekimo galimybes dviračiais tarp atskirų regiono savivaldybių ir jų pagrindinių gyvenviečių;
- siūlomas įvesti pasaulyje aktyviai naudojamos „Park and Ride“ bei „Bike and Ride“ sistemos sudarys sąlygas sumažinti individualių lengvųjų automobilių kasdienį naudojimą, paskatins naudotis viešuoju transportu, o siūloma plėtoti elektromobiliams reikalinga infrastruktūra leis regionui pereiti prie ekologiškesnių elektra varomų automobilių. Regionas, siekdamas darnaus vystymosi ateityje, jau šiandien turi žengti žingsnį pasaulinių tendencijų link ir paskatinti elektra varomų transporto priemonių diegimą (tiek individualiam naudojimui, tiek viešajame susisiekime);
- studijoje pateikti sprendiniai tobulinti ir optimizuoti viešojo transporto sistemą leis paskatinti regiono gyventojus ir svečius aktyviau naudotis viešuoju kelių ir geležinkelių transportu. Siūlomas įvesti elektrobusų panaudojimas pagrindiniuose kelių ruožuose tarp regiono centrų bei didžiosiose regiono gyvenvietėse sudarys sąlygas mažinti transporto sukuriamą oro taršą, o tuo pačiu ir paskatins vietos gyventojus bei regiono svečius naudotis naujomis ir patraukliomis transporto priemonėmis. Naujai siūlomas sukurti geležinkelių maršrutas turėtų sukurti naują, greitą, komfortišką ir gyventojų poreikius atitinkančią viešojo transporto ašį, kurią bus galima aktyviai naudoti kasdieniams bei turistiniams tikslams. Regionas ateityje turi aktyviau naudotis viešojo transporto priemonėmis, taip mažindamas aplinkos taršą ir didindamas transporto sistemos saugumą;





- tobulinant viešojo transporto sistemą siūloma ją skaitmeninti ir siekti kuo didesnio visų transporto rūšių integralumo tarpusavyje. Rekomenduojama sukurti vieningą sistemą, kurią viso regiono mastu plėtotų viena institucija. Naujos vieningos sistemos valdymas leistų regionui padidinti naudojamų žmogiškųjų, finansinių ir materialųjų išteklių efektyvumą, skatintų visas regiono savivaldybes aktyviau bendradarbiauti priimant visam regionui svarbius transporto sistemos sprendimus;
- sprendiniai, susiję su vidaus vandens kelių infrastruktūros plėtra, užtikrins, kad būtų išnaudojamas turimas unikalus ir platus Klaipėdos regiono vandens kelių tinklas. Įgyvendinus visas siūlomas priemones, regione bus užtikrintas aktyvus Kuršių marių, Vilhelmo kanalo, Minijos ir Danijų upių bei Baltijos jūros ir pakrančių panaudojimas vietiniam susisiekimui ir rekreacijai plėtoti. Išplėtotas uostų ir prieplaukų tinklas sudarys sąlygas aktyviai išnaudoti Klaipėdos regiono vandens išteklius keliavimui ir poilsiui;
- Klaipėdos regionas turtingas ne tik vandens ištekliais, tačiau turi ir oro transporto infrastruktūrą ir tradicijas. Visgi siaura Palangos tarptautinio oro uosto skrydžių geografija neleidžia patenkinti regiono gyventojų ir svečių (turistų) poreikių, neužtikrinta visų regiono verslo plėtros galimybių. Reikia išplėsti Palangos tarptautinio oro uosto pasiekiamumo galimybes tiek regiono viduje, tiek ir „išorėje“, padidinant skrydžių geografiją. Turimi regiono aerodromai turi būti nuosekliai plėtojami susisiekimui mažaisiais orlaiviais ir aviaturizmui bei aviacinėms paslaugoms teikti. Svarbu išnaudoti ir turimus Nidos aerodromo infrastruktūros pajėgumus ir sukurti alternatyvius Kuršių nerijos pasiekimo variantus.

Visų regiono savivaldybių bendru sutarimu nuspręsta, kad tolimesnė Klaipėdos regiono transporto sistemos plėtra turi būti sietina su ekologijos skatinimu, ekologiškesnių transporto priemonių naudojimu ir racionalaus keliavimo būdo bei transporto priemonės pasirinkimu. Sujungus visus šioje studijoje pasiūlytus sprendinius, Klaipėdos regionas sieks tapti ekologiškesniu transporto ir turizmo plėtojimo srityse, gebės pasiūlyti vietos gyventojui ir regiono svečiui alternatyvius keliavimo po regioną būdus ir užtikrins tolimesnės transporto sistemos ir jos integracijos į visą regiono plėtrą koncepcijos įgyvendinimą.



