

Environmental engineering Aplinkos inžinerija

REGIONINĖ VIEŠOJO TRANSPORTO INTEGRACIJA LIETUVOJE

Andrius SAMUILOVAS , Rasa UŠPALYTĖ-VITKŪNIENĖ 

Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Vilnius, Lietuva

- gauta 2025 m. gegužės 15 d.
- priimta 2025 m. gegužės 30 d.

Santrauka. Regioninis viešojo transporto organizavimas padeda išvengti papildomo maršrutų derinimo, viešojo transporto paslauga neturėtų būti ribojama savivaldybių ribų, tai dabar reglamentuojama LR vietos savivaldos įstatymu. Bendradarbiaujant sutrumpinamas organizavimo laikas, optimizuojamos sąnaudos bei skatinamas efektyvumas. Regioninio transporto paslaugų tinklas ar atskiri maršrutai yra rengiami ir eksploatuojami remiantis turimais bendrais kokybiniais ir kiekybiniais duomenimis, įžvalgomis, pasiūlymais. Tyrimo tikslas – pagal pasirinktus kriterijus palyginti ir įvertinti viešojo transporto tarp miesto ir žiedinės savivaldybės integracijos lygį. Tyrimas darytas analizuojant 3 pagrindinių žiedinių Lietuvos savivaldybių strateginius planavimo dokumentus, planavimo procesuose atliktas gyventojų apklausas. Pagal pasirinktus kriterijus lyginant tris Lietuvos žiedines savivaldybes didžiausias viešojo transporto integracijos lygis pasiektas Klaipėdos rajono savivaldybėje, kur pasiekti visi pagrindiniai integracijos rodikliai.

Reikšminiai žodžiai: viešasis transportas, regioninė integracija, viešojo transporto duomenys, transporto planavimas.

✉ Autorius susirašinėti. El. paštas andrius.samuilovas@vilniustech.lt

1. Įvadas

Sparti ir chaotiška urbanizacija aplink didžiuosius Lietuvos miestus nuo 2000 metų į politinę dienotvarkę šalia kitų infrastruktūrinių problemų įtraukė ir susisiekimo sistemos tobulinimo klausimus. Naujai apgyvendintų teritorijų skurdus vidinių gatvių tinklas arba jo trūkumai yra prieš kelis dešimtmečius dominavusi liberali sklypų paskirties keitimo ir statybos leidimų išdavimo tvarkos pasekmė – gatvės siauros, nėra pėstiesiems skirtos infrastruktūros, dažnu atveju nėra asfalto dangos, apšvietimo, viešojo transporto infrastruktūros elementų (stotelių, autobusų aikštelių). Tranzitinės gatvės, įvažiavimo keliai į miestą ir iš jo tapo susisiekimo sistemos butelio kakliukais, nesugebančiais praleisti eismo srauto piko metu.

Viešojo transporto paslauga ilgą laiką nebuvo vertinama kaip keliavimo alternatyva. Egzistuoja istoriškai veikiančios maršrutai, jungę miestelius ar buvusius kaimus su didžiais miestais. Tačiau jų trasos nėra operatyviai koreguojamos, įvertinant naują urbanizacijos bangą, tvarkaraščiai nėra pritaikomi kasdieninių kelionių ritmui. Miesto susisiekimo sistemoje ~30 proc. kelionių viešuoju transportu dalis yra efektyviai veikiančios susisiekimo sistemos požymis, o naujuose priemiesčiuose dažnai tai sudaro tik ~2–5 proc. Tokioje situacijoje viešojo transporto paslaugos dažnio pokytis potencialiai gali itin padidinti kelionių skaičių viešuoju transportu.

Tarpsavivaldybinis bendradarbiavimas, paslaugos teikimo organizavimas vadovaujantis įvairiais kiekybiniais ir kokybiniais rodikliais, bendradarbiavimas ieškant kompromiso, finansavimo proporcijų modelio pasirinkimas gali atnešti privalumų tiek paslaugos užsakovui, tiek organizatoriui, tiek keleiviams. Vartotojams būtų sudaromos sąlygos naudotis aplinkai draugiška, vartotojų poreikius atitinkančia susisiekimo sistema. Užsienio mokslininkai (Hörcher & Tirachini, 2021; Ribeiro et al., 2021; Visan et al., 2022; Dytckov et al., 2022) išskyrė pagrindinius integruotos sistemos privalumus:

Efektyvesnė kaštų / naudos analizė: turint daugiau duomenų ir operuojant didesniu paklausos mastu, galima efektyviau atlikti keleivių vežimo pilnos savikainos analizę (kur vertinamas ne tik transporto priemonės įsigijimas, bet ir ilgalaikė eksploatacija), investicijų planavimą, atnaujinti viešojo transporto parką pagal galiojančius ekologinius reikalavimus. Bendrų viešojo transporto organizavimo principų patvirtinimas turi galioti ne tik didmiesčiams, bet ir jų artimiausios įtakos zonoms. Žinomas keleivių vežimo 1 km įkainis tampa įrankiu analizuojant esamą situaciją ir miesto plėtros planavimui – koreguojant atskirų maršrutų reisų skaičių, reikia atlikti maršrutų trasų korekcijas, planuojant ir įgyvendinant maršrutų plėtrą.

Lengvesnė paslaugos stebėsena ir valdymas, informacijos sklaida: bendras tvarkaraščių planavimas, įvažiavimo

trukmių stebėseną, bilietų kontrolę, keleivių informavimo sistemos elementai (stotelės, internete, telefone), proporcingai įtraukiamos pagal apimtį bendroje platformoje, o ne kuriamos atskiros sistemos daro šią paslaugą lengviau prieinamą keleiviams.

Pozityvi ekonominė įtaka regiono klestėjimui: viešojo transporto paslaugos prieinamumas gali turėti įtakos žemės naudojimui ir sklypų vertei, nes yra didesnės nekilnojamojo turto kainos ir yra didesnis gyventojų tankumas aplink autobusų stoteles ir stotis (Cervero & Kang, 2011; Kay et al., 2014).

Patobulintas pajamų rinkimas: didesnė kelionės apmokėjimo būdų įvairovė (elektroninio bilieto sistema) gali pagerinti bilietų pajamų surinkimą. Viena bendra bilietų kainodara (lojalumo nuolaida – terminuotas bilietas) gali padidinti lojalių kasdieninių keleivių skaičių.

Duomenų analizė realiuoju laiku: elektroninio bilieto sistema (bilietų žymėjimas) gali pateikti duomenis apie keleivių kelionių srautus ir modelius realiuoju laiku, o tai gali padėti transporto įmonėms optimizuoti savo paslaugas, operatyviai reaguoti į srautų pokyčius ir pagerinti efektyvumą.

Tyrimo tikslas – įvertinti viešojo transporto integracijos lygį tarp miesto ir žiedinės savivaldybės, remiantis pagrindinių Lietuvos žiedinių savivaldybių strateginio planavimo dokumentais ir gyventojų apklausomis.

2. Integracijos Lietuvos regionuose patirtis

Tiek nacionalinio lygmens, tiek atskirų savivaldybių strateginiuose dokumentuose (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2008, 2012, 2020a, 2020b; Vilniaus rajono savivaldybės taryba, 2024a; ES investicijos, 2025) viešojo transporto klausimai yra prie prioritetinių tikslų (ekologija, tarpsavivaldybinis bendradarbiavimas, paslaugos teikimo integralumas), tačiau pastebima tendencija, jog konkrečių priemonių įgyvendinimas stringa. Dažnu atveju ribotai veikia tik minkštosios priemonės: kelionių planavimo programėlės (*Trafi*) ir atvirosios prieigos prie duomenų palaikymas (*Google transit*), skirti kelionių planavimui supaprastinti ir viešojo transporto patrauklumui parodyti.

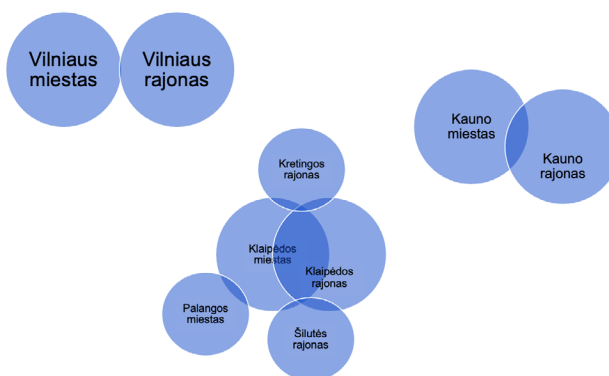
Bendradarbiavimo stoką ekspertai (Ranceva ir Užpalytė-Vitkūnienė, 2021; Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija, 2020) aiškina vienos bendros teisinės bazės nebuvimu (nėra Viešojo transporto įstatymo ar kito vieno bendro teisės ir pareigų reglamentuojančio teisės akto) ir skirtingų atsakingų institucijų skaičiumi – tik nacionaliniu lygiu skirtingus viešojo transporto klausimus sprendžia Aplinkos (parama ekologiniams projektams įgyvendinti), Vidaus reikalų (teisinių reglamentavimas) ir Susisiekimo ministerijos (teisinių reglamentavimas), Lietuvos transporto saugos administracija (LTSA – tarpmiestinis susisiekimas). Bendradarbiavimo stoką tarp savivaldybių ir dėmesio viešajam transportui trūkumą galima aiškinti ir žmogiškųjų išteklių, dedikuotų viešojo transporto sistemos duomenims analizuoti, nebuvimu.

Savivaldybės, bendradarbiaudamos su kitomis gretimomis savivaldybėmis, gali koreguoti esamas socialiai būtinas

reguliaraus susisiekimo maršrutų trasas, kurti naujus maršrutus, tenkindamos gyventojų susisiekimo poreikius, kai atitinkamos savivaldybės bendradarbiavimo sutartimi įsipareigoja finansuoti tokių pakeitimų nulemtus maršrutų nuostolius ir padidėjusias suteiktų transporto lengvatų nuostolių apimtį. Tokiais atvejais maršrutų nuostolių ir suteiktų transporto lengvatų kompensacijų finansavimo apimčių pasidalijimas tarp savivaldybių nustatomas derybų būdu ir reglamentuojamas bendradarbiavimo sutartyse (žr. 1 pav.).

Tokio bendradarbiavimo pavyzdžius matome Kauno miesto ir rajono savivaldybėse, kur pastaruoju metu Kauno rajono valdžios dėmesys viešojo transporto sistemai gerokai padidėjo – paslauga teikiama naujomis transporto priemonėmis, tačiau bilietų sistema, nepaisant potencialo, nėra atnaujinta. 2023 metais buvo įgyvendinta dvikryptė maršrutų integracija: Kauno rajono organizuojami maršrutai įvažiuoja į Kauno miestą su savo bilietų sistema, dalis Kauno miesto, UAB „Kauno autobusų“ 23 maršrutų ar jų modifikacijų pratęsimas (iš dalies finansuojant Kauno rajono savivaldybei) kartu su veikiančia mieste e. bilieto sistema į Kauno rajono teritoriją buvo potencialiai gilesnės integracijos pradžia pereinant į naują aptarnavimo lygį su vieno bilieto sistema.

Klaipėdos miesto ir rajono savivaldybių bendradarbiavimas (Asociacija Klaipėdos regionas, 2024), prasidėjęs 2011 metais, 2024 metais gruodį perėjo į naują lygį, kai abiejų savivaldybių įgaliota institucija vienodais principais pradėjo organizuoti bendrą 71 maršruto tinklą, kuriame e. piniginės (taip pat ir banko kortelės) veikimas tapo universaliausiu apmokėjimo būdu Lietuvoje, kai keleiviui reikia tik atlikti pinigų papildymo veiksmą, o žymint elektroninio bilieto kortelę transporto priemonėje esantis skaitytuvas automatiškai nuskaito pinigų sumą pagal tame maršute galiojančius bilietų produktus, pvz., mieste pagal vienkartinio bilieto kainą, o priemiesčio maršute kainą, kuri priklauso nuo atstumo, keleiviui nebėra aktualu domėtis ir aiškintis apie skirtingų paslaugos rūšių (autobusų, maršrutinių taksi, miesto ar priemiesčio maršrutų kainodaros skirtumai) kainas, aktualu tik pasirūpinti teigiamų e. piniginės lėšų likučiu. Toks kelionės apmokėjimo būdas ir terminuoti



1 paveikslas. Esamas viešojo transporto planavimo, maršrutų ir bilietų sistemų integracijos lygis tarp 3 didžiųjų miestų ir žiedinių savivaldybių (sudaryta autorių pagal viešus internetinius šaltinius)

bilietai (neribotas kelionių skaičius visuose maršrutuose per pasirinktą laikotarpį) atliepia ir Europos Sąjungos (ES) reglamentuose skiriamą didelį dėmesį viešojo transporto keleiviui, kuris galėtų laisvai ir patogiai atlikti savo keliones nejausdamas savivaldos ribų.

3. Vilniaus rajonas

Vilniaus rajone viešojo transporto paslaugas teikia SJ „Vilniaus rajono autobusų parkas“ (2025) (pagal sudarytą vidaus sandorį), UAB „Transrevis“, pakeitęs UAB TOKS (konkurso būdu parinktas), ir kelis maršrutus aptarnauja UAB „Šalčininkų autobusų parkas“ (parinktas konkurso būdu). Elektroninio bilieto sistemos nėra, dominuoja atsiskaitymas už kelionę grynaisiais, jokių integralių sąsajų su Vilniaus miestu ir JUDU organizuojamais maršrutais nėra (JUDU, 2025), tačiau būtina pažymėti, kad keleivių, vykstančių Vilniaus kryptimi, interesai iš dalies tenkinami, nes mieste yra kelios stotelės, iš kurių vykdomi maršrutais į rajoną ir iš jo). Tvarkaraščiai pateikiami atskirai kiekvieno vežėjo informacinėse sistemose (galima rasti ir *Trafi* programėlėje).

2023 metais rengiant Vilniaus rajono savivaldybės 2024–2032 metų strateginį plėtros planą buvo atlikta Vilniaus rajono savivaldybės gyventojų apklausa (apklausa daryta 2023 metais siekiant įvertinti teikiamas viešąsias savivaldybės paslaugas ir gyventojų lūkesčius. Apklausoje dalyvavo 840 respondentų). Tarp susisiekimo paslaugų keleivių pervežimas viešuoju transportu rajone gavo 4,71 balo iš 10 galimų.

Šį įvertinimą paaiškina faktas, jog didelė rajono gyventojų dalis naudoja nuosavu transportu (Vilniaus rajono savivaldybė išsiskiria santykinai dideliu registruotu transporto priemonių skaičiumi, kuris 2022 metų pabaigoje siekė daugiau nei 70,5 tūkst., ir dideliais automobilizacijos augimo tempais (per paskutinius 5 m. Vilniaus rajono savivaldybėje registruotų transporto priemonių skaičius padidėjo daugiau nei 28,5 proc., t. y. daugiau nei Lietuvoje, Vilniaus apskrityje arba bet kurioje kitoje žiedinėje savivaldybėje). Didžiausia respondentų dalis nurodė, kad pagrindinė priežastis, kuri skatina juos keliauti nuosavu transportu, yra ta, kad nėra patogaus viešojo transporto. Tai pažymėjo net 59,1 proc. respondentų. Taip pat didelė respondentų dalis kaip priežastį nurodė tai, kad, keliaudami nuosavu transportu, jie sugaišta mažiau laiko nei keliaudami viešuoju transportu (46,4 proc.). Kaip veiksnius, kurie skatina keliauti nuosavu transportu, Vilniaus rajone respondentai pažymėjo kitų galimybių nebuvimą (23,5 proc.).

Gyventojų nuomonės tyrimo rezultatai parodė, kad prastas susisiekimas viešuoju transportu yra vienos iš pagrindinių problemų Vilniaus rajono savivaldybėje (kaip pagrindinę problemą tai nurodė 49,9 % respondentų). Šios problemos yra aktualios ir priemiestinėse, ir nuo Vilniaus miesto nutolusiose Vilniaus rajono seniūnijose. Viešojo susisiekimo tobulinimo srityje gyventojų pateikti siūlymai akcentuoja maršrutų plėtrą bei transporto judėjimo grafikų tobulinimą, Vilniaus miesto ir Vilniaus rajono savivaldybės viešojo transporto suderinimą.

Vilniaus rajono 2024–2032 metų strateginiame plane nurodoma, jog integruotas viešasis transportas padėtų mažinti socialinę atskirtį, suteikiant lengvesnę prieigą prie darbo vietų, švietimo įstaigų ir sveikatos priežiūros paslaugų. Koordinuojant viešojo transporto paslaugas, galima efektyviau panaudoti tiek finansinius, tiek infrastruktūrinius resursus, sukuriant bendrą bilietų sistemą ar bendrus tvarkaraščius, kurie užtikrintų sklandesnį keleivių judėjimą. Tačiau priemonių plane visų pagrindinių su viešuoju transportu susijusių stebėsenos rodiklių (pvz., bendros su kitomis Vilniaus regiono savivaldybėmis e. bilieto sistemos sukūrimas ir įdiegimas) esminiai pokyčiai numatyti tik 2032 metais.

Prasta situacija su viešojo transporto paslaugos kokybe sulaiko savivaldybę didinti paslaugos kainas (0,09 Eur už nuvažiuotą 1 km), tačiau planai keisti situaciją taip pat sulaiko ir nuo sprendimo padaryti šią paslaugą nemokamą keleiviams.

4. Kauno rajonas

Jau buvo pažymėta, jog Kauno rajono savivaldybė skiria didelį dėmesį viešojo transporto paslaugos tobulinimui, integracijai su Kauno miestu. Strateginiuose Kauno rajono savivaldybės dokumentuose numatyta metinės ridos viešojo transporto maršrutų tinkle pokytį, lyginant su ankstesniais metais, kiekvienais metais didinti 5 % iki 2027 metų (siekiant didinti viešojo transporto pasiūlą bei prieinamumą ir prisidėti prie rajono gyventojų mobilumo gerinimo).

Kauno rajono savivaldybė taip pat yra parengusi ir pasitvirtinusi Darnaus judumo planą (DJP) (Kauno rajono savivaldybė, 2019, 2024a, 2024b, 2025), kuriame yra akcentuojama, jog šiuo metu Kauno rajone ir Kauno mieste naudojamos skirtingos viešojo transporto bilietų sistemos, kurios apsunkina keleivių judėjimą tarp šių dviejų teritorijų. Skirtingi atsiskaitymo būdai, laikmenos, įkainiai ir bilietų galiojimo sąlygos sukuria nepatogumus keleiviams, mažina viešojo transporto patrauklumą ir sudaro kliūčių efektyviam viešojo transporto naudojimui tarp savivaldybių. Kauno rajono DJP pažymima, kad 2023 metais Kauno miesto ir rajono bei kelios kitos savivaldybės kreipėsi dėl elektroninio bilieto pirkimo iš vieno tiekėjo, dėl lengvesnio suderinamumo tarp savivaldybių, bet ir iš Viešųjų pirkimų, ir iš Konkurencinės tarnybų gavo atsakymus, jog tam yra būtinos viešojo pirkimo procedūros.

Kauno rajone viešojo transporto paslaugos teikimas pastaraisiais metais kito, iki 2023 metų paslaugas teikė keli vežėjai, nuo 2023 metų rugpjūčio 25 dienos viešojo transporto paslaugas Kauno rajone teikia vienas tiekėjas – UAB „Kautra“ (dabartinė vežėjo paslaugų sutartis pasirašyta iki 2030 metų (su galimybe pratęsti paslaugas iki 2033 metų). Kelionės tarifų kainos nėra keistos nuo 2017 metų (0,077–0,091 Eur už 1 nuvažiuotą km) (Kauno rajono savivaldybės taryba, 2017). Taikoma papildoma iki 20 % nuolaida terminuotiems bilietams, bet jie galioja konkrečiame maršrute. Apklausos duomenimis, transporto bilietų kainas gyventojai įvertino 3,5 balo (iš 5 galimų). Toks įvertinimas rodo, kad viešojo

transporto paslaugų prieinamumas kainos požiūriu Kauno rajone yra vertinamas palankiai.

Rengiant darnaus judumo planą atlikta gyventojų apklausa identifikuoja, jog viena iš pagrindinių Kauno rajono ir Kauno priemiestinių seniūnijų problemų yra blogas Kauno miesto pasiekiamumas Kauno rajono gyventojams, tai skatina rajono gyventojus naudotis privačia motorine transporto priemone ir neigiamai veikia ekonomiką, socialinę gerovę, sveikatą ir aplinką. Šią problemą artimiausiuose Kauno miestui apgyvendintose teritorijose padeda spręsti miesto autobusų maršrutų pratęsimas į rajono teritoriją.

Kauno rajono darnaus judumo plane viena pagrindinių judumo problemų nurodoma, kad rajono savivaldybės viešojo transporto bilietų, stotelių ir maršrutų organizavimo sistemos skiriasi nuo Kauno miesto viešojo transporto sistemų. Dažnu atveju viešojo transporto maršrutai iš dalies sutampa, tačiau persėdimas yra nepatrauklus dėl kitokios bilietų sistemos. Miesto ir priemiestinio viešojo transporto tvarkaraščių nesutapimai lemia didesnes keleivių laiko sąnaudas persėdant iš vienos transporto priemonės į kitą. Tai mažina viešojo transporto patrauklumą ir skatina gyventojus rinktis privačius automobilius, taip prisidedant prie transporto spūsių ir aplinkos taršos didėjimo.

Šias identifikuotas problemas paaiškina ir kelionių dinamika. Vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutais 2023 metais pervežta 1,351 mln. keleivių, 2022 metais – 1,603 mln. keleivių, o 2021 metais pervežta – 1,405 mln. keleivių, 2020 metais – 1,465 mln. keleivių, 2019 metais – 2,160 mln. keleivių. Keleivių srautas vis dar nepasiekė ikipandeminio 2019 metų lygio, stebina skaičiaus kritimas 2023 metais lyginant su 2022 metais ir tai patvirtina teiginys, jog viešojo transporto paslaugos patikimumas ir dažnis labiau lemia kelionių skaičių nei komfortas ir kaina (Witbreuk & De Jong, 2001).

Analizuojant esamą Kauno rajone bilietais pas vairuotoją grįstą kelionių apmokėjimo sistemą ir gyventojų lūkestį dažninti susisiekimą su miestu ir mažėjantį kelionių skaičių, galima suformuoti siūlymą įvertinti galimybę kurti didesnę lojalių kasdieninių keleivių bazę pasiūlant jiems platesnio galiojimo terminuotą bilietą, kuris galiotų ne viename maršrute, bet visuose rajono ir (ar) miesto maršrutuose.

5. Klaipėdos rajonas

Klaipėdos rajone analogiškai kitoms žiedinėms savivaldybėms gyventojų mobilumas daugiausia vykdomas automobiliais. 2019 metų pabaigoje Klaipėdos rajono savivaldybėje buvo registruota 41 216 kelių transporto priemonių, tai sudarė 2,3 proc. visų šalyje registruotų transporto priemonių. 2014–2019 metų laikotarpiu įregistruotų transporto priemonių skaičius, palyginti su kitomis savivaldybėmis, Klaipėdos rajono savivaldybėje augo sparčiausiai (52,5 proc.) ir šalies augimo rodiklį viršijo du kartus.

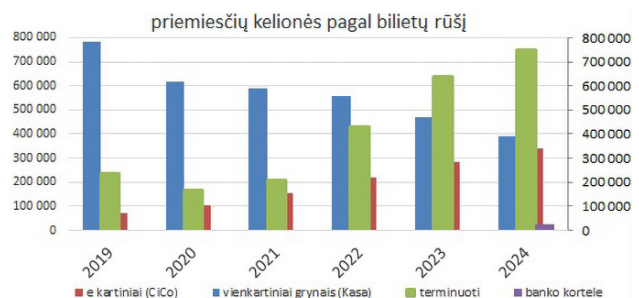
Klaipėdos rajono savivaldybė strateginiame plane iki 2030 metų taip pat buvo nusimačiusi uždavinį padidinti viešojo transporto paslaugų prieinamumą ir integraciją su

kaimyninėmis savivaldybėmis ir pasiekti, kad būtų sukurta integruota regiono transporto sistema iki 2030 metų (Klaipėdos rajono savivaldybės taryba, 2021). Šis tikslas buvo pasiektas 2024 metų pabaigoje, kai į bendrą viešojo transporto tinklą kartu su Klaipėdos miestu buvo integruoti likusieji 13 Klaipėdos rajono savivaldybės organizuojami reguliarūs maršrutai, 2025 metų sausį buvo paleistas dar vienas, taigi bendrame Klaipėdos miesto ir rajono įgalios institucijos VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ organizuojamame tinkle bendrais principais veikia 72 maršrutai, iš jų 27 finansuojami Klaipėdos rajono savivaldybės lėšomis. 2024 metais VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ duomenimis, tik priemiestiniuose maršrutuose (be 2024 metais gruodžio mėnesį integruotų maršrutų) buvo atlikta 1,25 mln. kelionių. Lyginti su ankstesniais metais nėra patikima, nes bendras tinklas buvo formuojamas nuo 2011 metų, beveik kasmet integruojant papildomus naujus maršrutus, todėl kelionių skaičiaus pokytis buvo lemtas ir dėl šios priežasties.

Integravus viešojo transporto paslaugas, labai svarbų vaidmenį atlieka elektroninio bilieto sistema, t. y. bilietų žymėjimas. Kompensacijos už lengvatas skirstomos pagal geografinį atributą – stotelę (miestas / rajonas). Esant subsidijų poreikiui, šalių indėlis paskirstomas pagal objektyvų maršruto trasos ilgį (ridos proporciją) konkrečios savivaldybės teritorijoje.

Integracijos metu visose į bendrą sistemą įtrauktose transporto priemonėse buvo sumontuota elektroninio bilieto įranga, tai leidžia stebėti keleivių judėjimą realiuoju laiku internetu. Visose transporto priemonėse už važiavimą galima atsiskaityti ir elektroniniu bilietu (angl. *Ci-Co – check in, check out*), o nuo 2023 metų apmokėti už kelionę galima ir bekontakto banko kortele.

Bilietų integracija pradėta ir su Kretingos ir Šilutės rajonais. Be tradicinio regionuose bilietų įsigijimo būdo perkant pas vairuotoją ir mokant grynais, atsiskaitymui elektroniniu bilietu priemiesčio maršrutuose kartu su Klaipėdos miesto, rajono bei Kretingos ir Šilutės rajonų savivaldybėmis galioja zoniiniai terminuotų elektroninių bilietų tarifai (1 ir 30 dienų trukmės). Jų galiojimas neapsiriboja konkrečiu maršrutu ir galioja visuose į galiojimo zoną patenkančiuose maršrutuose ir jų svarbą parodo atliktų kelionių skaičiaus pokyčiai (žr. 2 pav.). Vienkartinių bilietų kainos didesnės nei Vilniaus, Kauno rajonuose – galioja 0,12 eur už nuvažiuotą kilometrą tarifas.



2 paveikslas. Kelionių skaičius priemiestinėje zonoje pagal bilietų rūšį (šaltinis: VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“, 2024)

6. Rajoninių žiedinių savivaldybių viešojo transporto integracijos lygio palyginimas

Bendras informacijos pateikimas (žr. 1 lentelę) yra vienintelis rodiklis, įgyvendintas visose vertinamose savivaldybėse, bet šios minkštosios priemonės realizavimas susijęs su tuo, jog informacijos pateikimo priemonės nėra sukurtos savivaldybių ir informacija teikiama viešųjų duomenų formatu.

Yra skirtumų organizuojant viešojo transporto vežimo paslaugą: Vilniaus rajono savivaldybė vienintelė iš analizuojamų trijų turi savivaldybės valdomą įmonę, kuri aptarnauja didžiąją dalį maršrutų. Kauno ir Klaipėdos rajonuose vežėjai parenkami konkurso būdu sudarant ilgalaikės sutartis.

1 lentelė. Žiedinių savivaldybių viešojo transporto integracijos lygis

Integracijos rodiklis	Vilniaus rajonas	Kauno rajonas	Klaipėdos rajonas
Politinis susitarimas tarp miesto ir rajono savivaldybių	–/+	+	+
Bilietai integracija (galioja ne mažiau kaip 2 savivaldybėse)	–	–	+
Maršrutų integracija (bendras tinklas tarp ne mažiau kaip 2 savivaldybių)	–	–/+	+
Bendras informacijos (tvarkaraščiai, maršruto planavimas) pateikimas	+	+	+
Rajono gyventojų pasitenkinimas viešuoju transportu (perskaiciavus į 10 balų sistemą)	4,7(10)	6,4 (10)	6,3 (10)
Vežėjo parinkimas (konkursai)	–/+	+	+

Maršrutų integracija Vilniaus rajono atveju apsiriboja faktu, jog egzistuoja miesto maršrutai, kurių rajono savivaldybė nefinansuoja, ir yra kelios vietos mieste, iki kurių organizuojami rajono maršrutai. Kauno pavyzdžio atveju derinimas ir finansavimo pasidalinimas jau vyksta. Klaipėdos atveju savivaldybės pasirenko deleguoti viešojo transporto organizavimą įgaliojimai institucijai, todėl bendras maršrutų tinklas valdomas pagal bendrus principus ir reikalavimus.

Bilietai (apmokėjimo už kelionę būdų) integracija pažangiausia yra Klaipėdos rajone, Vilniaus ir Kauno rajonuose nėra net pasiūlyti taupesni apmokėjimo būdai (terminuoti bilietai, galiojantys visuose maršrutuose). Tačiau Vilniaus ir Kauno miestuose įdiegtos modernios el. bilietai sistemos, politiškai susitarus, gali apimti ir rajono teritoriją.

Politinį susitarimą integruoti ir koordinuoti veiksmus viešojo transporto srityje yra pasiekusios Kauno ir Klaipėdos miestų ir rajonų savivaldybės. Vilniaus miestas ir rajonas to dar siekia, vienas iš pokyčių naujas Vilniaus rajono savivaldybės 2024–2032 metų strateginis planas, kuriame jau yra uždavinys „Viešojo transporto paslaugų valdymo sistemos sukūrimas ir įdiegimas regioniniu lygiu“, kurio nebuvo Vilniaus rajono savivaldybės 2016–2023 metų strateginiame plane.

7. Išvados

- Integruotas viešasis transportas reiškia galimybę naudotis visa viešojo transporto sistema (vietine ir regionine) neįkainojant vietovės pokyčių / ribų. Išanalizavus Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos rajonų savivaldybių planavimo dokumentus galima daryti išvadą, kad sprendimas tęsti vietinių (priemiesčių) reguliarių maršrutų integraciją atliepia pastarųjų metų kokybinių reikalavimų viešojo transporto paslaugai kėlimą.
- Remiantis užsienio mokslininkų analizėmis galima išskirti pagrindinius privalumus: efektyvesnė kaštų / naudos analizė, lengvesnė paslaugos stebėseną bei valdymas ir informacijos sklaida, pozityvi ekonominė įtaka regiono klestėjimui, patobulintas mokesčio už važinėjimą surinkimas ir galima duomenų analizė realiuoju laiku.
- Nors lyginamų savivaldybių strateginiuose planuose užfiksuoti analogiški tikslai, uždaviniai bei priemonės, tačiau skiriasi įgyvendinimo greičiai: Vilniaus atveju turimas potencialas nėra išnaudojamas, Kaune stebima dvikryptė maršrutų integracija, tačiau trūksta sprendimų dėl vieno bendro bilieto. Klaipėdos atveju pažanga didžiausia dėl pasirinkto keleivių vežimo funkcijų delegavimo įgaliojimai įstaigai, tačiau tolesnę plėtrą regione stabdo didelė nemokama viešąjį transportą pasirinkusių savivaldybių koncentracija.
- Pagal pasirinktus kriterijus lyginant tris Lietuvos žiedines savivaldybes didžiausias viešojo transporto integracijos lygis pasiektas Klaipėdos rajono savivaldybėje, kur pasiekti visi pagrindiniai integracijos rodikliai, kita savivaldybė būtų Kauno rajonas, kuriame dar trūksta bilietai ir maršrutų integracijos. Mažiausiai pasiekusi Vilniaus rajono savivaldybė, kuri šiuo metu bando pasiekti politinį susitarimą.
- Remiantis atlikta analize galima daryti išvadą, kad viešojo transporto integracijos lygis žiedinėje savivaldybėje tiesiogiai veikia rajono gyventojų pasitenkinimo lygį šia sistema.

Literatūra

- Asociacija „Klaipėdos regionas“. (2024). *Klaipėdos regiono integruoto viešojo transporto sistemos koncepcija*. <https://klaipedaregion.lt/wp-content/uploads/2021/09/IVTS-1.pdf>
- Cervero, R., & Kang, C. D. (2011). Bus rapid transit impacts on land uses and land values in Seoul, Korea. *Transport Policy*, 18(1), 102–116. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.06.005>
- Dytckov, S., Persson, J. A., Lorig, F., & Davidsson, P. (2022). Potential benefits of demand responsive transport in rural areas: A simulation study in Lolland, Denmark. *Sustainability*, 14(6), Article 3252. <https://doi.org/10.3390/su14063252>
- ES investicijos. (2025). *Regionų plėtros planai*. <https://esinvesticijos.lt/regionu-pletros-planai>
- Hörcher, D., & Tirachini, A. (2021). A review of public transport economics. *Economics of Transportation*, 25, Article 100196. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2021.100196>
- JUDU. (2025). <https://judu.lt/viesojo-transporto-keleiviams/bilietu-ru-sys-ir-kainos/>
- Kay, A., Noland, R., & DiPetrillo, S. (2014). Residential property valuations near transit stations with transit oriented development.

- Journal of Transport Geography*, 39, 131–140.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.06.017>
- Kauno rajono savivaldybė. (2019). *Kauno rajono savivaldybės 2021–2027 metų strateginis planas*. <https://www.krs.lt/savivaldybe/administracine-informacija/planavimo-dokumentai/>
- Kauno rajono savivaldybė. (2024a). *Kauno rajono savivaldybės darnaus judumo priemonių diegimo veiksmų ir finansinis planas*. <https://www.krs.lt/savivaldybe/administracine-informacija/planavimo-dokumentai/darnaus-judumo-planas/darnaus-judumo-plano-dokumentai/>
- Kauno rajono savivaldybė. (2024b). *Kauno rajono savivaldybės darnaus judumo planas*. <https://www.krs.lt/savivaldybe/administracine-informacija/planavimo-dokumentai/darnaus-judumo-planas/darnaus-judumo-plano-dokumentai/>
- Kauno rajono savivaldybė. (2025). *Viešasis transportas*. <https://www.krs.lt/gyventojams/viesasis-transportas/miesto-autobus%C5%B3-mar%C5%A1rutai/>
- Kauno rajono savivaldybės taryba. (2017). *Sprendimas „Dėl keleivių vežimo vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais ir maršrutiniais taksi tarifų nustatymo“* (2017, gruodžio 21 d., Nr. TS-438). <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/542799a0edbc11ee9f5b8ffa077f9188>
- Klaipėdos kelevinis transportas. (2024). *Naujojo bilieto sistema*. <https://www.klaipedatransport.lt/lt/naujoji-el-bilieto-sistema-104>
- Klaipėdos rajono savivaldybės taryba. (2021). *Klaipėdos rajono savivaldybės strateginis planas iki 2030*. <https://klaipedos-r.lt/wp-content/uploads/2022/11/T111701JPPRINT0719PAGES.pdf>
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. (2008). *Rekomendacijos: ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairės parengti* (Rekomendacijų pagrindimo analitinė medžiaga). https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Teisine_informacija/Tyrimai_ir_analizes/Rekomendacijos.pdf
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. (2012). *Nacionalinės susisiekimo plėtros programos strateginis pasekmių aplinkai vertinimas*. https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Teisine_informacija/Tyrimai_ir_analizes/SPAV_ataskaita_galutine.pdf
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. (2020a). *Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro valdymo sričių 2021–2023 metų strateginis veiklos planas*. Vilnius.
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. (2020b). *Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategija* (2020, gruodžio 7 d., Nr. 3-746). [https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Strategija%202050%20m_%202020-12-07_Nr_%203-746\(1\).pdf](https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Strategija%202050%20m_%202020-12-07_Nr_%203-746(1).pdf)
- Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija. (2020). *Pasirengimas regioninio lygmens viešojo transporto paslaugų organizavimo sistemos sukūrimui: galutinė ataskaita*. Vilnius.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybė. (2013). *Nutarimas „Dėl nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“* (2013, gruodžio 18 d., Nr. 1253). <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/6bc42ec0217911eabe008ea93139d588>
- Ranceva, J. ir Užpalytė-Vitkūnienė R. (2021). Lietuvos ir užsienio šalių viešojo transporto organizavimo ir valdymo modeliai. *Mokslas – Lietuvos ateitis*, 13, 1–10.
<https://doi.org/10.3846/mla.2021.15168>
- Ribeiro, P., Dias, G., & Pereira, P. (2021). Transport systems and mobility for smart cities. *Applied System Innovation*, 4(3), Article 61.
<https://doi.org/10.3390/asi4030061>
- Vilniaus rajono autobusų parkas. (2025).
<https://www.vrap.lt/menesiniai-bilietai/>
- Vilniaus rajono savivaldybės gyventojų apklausos ataskaita. (2023).
<https://vrsa.lt/data/public/uploads/2024/10/1-priedas-vilniaus-raj.-sav.-gyventoju-nuomones-tyrimo-ataskaita.pdf>
- Vilniaus rajono savivaldybės taryba. (2014). *Vilniaus rajono savivaldybės 2016–2023 metų strateginis plėtros planas* (Nr. T3-263).
<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/44bbfd80183d11e4988dd8c7447f8ac5/asr>
- Vilniaus rajono savivaldybės taryba. (2024a). *Sprendimas „Dėl Vilniaus rajono savivaldybės viešųjų paslaugų teikimo vietinio susisiekimo maršrutais poreikio nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“* (2024, kovo 29 d., Nr. T3-77). <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/d99f47e0f72111eeb15a8086c0c045d4>
- Vilniaus rajono savivaldybės taryba. (2024b). *Sprendimas „Dėl Vilniaus rajono kelevinio transporto tarifų ir kainų patvirtinimo“* (2024, gruodžio 20 d., Nr. T3-410). <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/155f3908c42911efa5ddd96c482819f5>
- Vilniaus rajono savivaldybės taryba. (2024c). *Vilniaus rajono savivaldybės 2024–2032 metų strateginis plėtros planas*. <https://vrsa.lt/data/public/uploads/2024/09/2024-2032-m.-strateginis-pletros-planas.pdf>
- Visan, M., Negrea, S. L., & Mone, F. (2022). Towards intelligent public transport systems in Smart Cities; Collaborative decisions to be made. *Procedia Computer Science*, 199, 1221–1228.
<https://doi.org/10.1016/j.procs.2022.01.155>
- Witbreuk, M., & De Jong, L. (2001). *The use and efficiency of public transport: The effects of price and service measures* [Conference presentation]. International Conference Series on Competition and Ownership in Land Passenger Transport, Molde, Norway.
<https://ses.library.usyd.edu.au/handle/2123/6321>

REGIONAL PUBLIC TRANSPORT INTEGRATION IN LITHUANIA

A. Samuilovas, R. Užpalytė-Vitkūnienė

Abstract

Regional public transport organization helps to avoid additional route coordination, public transport service should not be limited to the boundaries of municipalities, which is currently regulated by the Law on Local Self-Government of the Republic of Lithuania. Cooperation shortens the organization time, optimizes costs and promotes efficiency. The regional transport service network or individual routes are prepared and operated based on available unified qualitative and quantitative data, insights, and proposals. The purpose of the study is to compare and assess the level of integration of public transport between the city and the ring municipality according to selected criteria. The study was conducted by analyzing the strategic planning documents of 3 main ring municipalities of Lithuania and surveys of residents conducted during the planning processes. When comparing the three ring municipalities of Lithuania according to the selected criteria, the highest level of public transport integration was achieved in Klaipėda district municipality, where all the main integration indicators were achieved.

Keywords: public transport, regional integration, public transport data, transport planning.