

PANEVĖŽIO REGIONO PLĖTROS TARYBA

PANEVĖŽIO REGIONO PLĖTROS TARYBOS KOLEGIJOS POSĖDŽIO, ORGANIZUOTO ŽODINĖS PROCEDŪROS TVARKA VAIZDO KONFERENCIJOS BŪDU, PROTOKOLAS

2022 m. spalio 26 d. Nr. TP-6

Panevėžys

Panevėžio regiono plėtros tarybos (toliau – Taryba) kolegijos posėdis (toliau – posėdis) organizuotas žodinės procedūros tvarka vaizdo konferencijos būdu **įvyko 2022 m. spalio 18 d.** Posėdžio pradžia 10.00, pabaiga – 11.30.

Posėdžio pirmininkas – Rytis Mykolas Račkauskas.

Posėdžio sekretorė – Laura Knizikevičienė.

Dalyvavo 11 kolegijos narių, kvorumas sudarytas.

Dalyvavo:

Tarybos kolegijos nariai:

1. Rytis Mykolas Račkauskas – Tarybos kolegijos pirmininkas, Panevėžio miesto savivaldybės meras;
2. Gintautas Gegužinskas – Tarybos kolegijos pirmininko pavaduotojas, Pasvalio rajono savivaldybės meras;
3. Ramūnas Godeliauskas – Rokiškio rajono savivaldybės meras;
4. Povilas Žagunis – Panevėžio rajono savivaldybės meras;
5. Valdemaras Jakštas – Panevėžio miesto savivaldybės tarybos narys;
6. Vytas Jareckas – Biržų rajono savivaldybės meras;
7. Antanas Kairys – Pasvalio rajono savivaldybės tarybos narys;
8. Vitalija Kuliešienė – Panevėžio rajono savivaldybės tarybos narė;
9. Dainius Bardauskas – Kupiškio rajono savivaldybės meras;
10. Tadas Barauskas – Rokiškio rajono savivaldybės tarybos narys;
11. Augenijus Cesevičius – Kupiškio rajono savivaldybės tarybos narys.

Kiti dalyviai:

12. Jonas Dumša – Nevyriausybinų organizacijų tarybos atstovas;

13. Nijolė Staišiūnienė – Lietuvos profesinių sąjungų konfederacijos atstovė;
14. Egidijus Gedvilas – Respublikinės jungtinės profesinės sąjungos atstovas;
15. Kristina Udrienė – Panevėžio regiono plėtros tarybos administracijos direktorė;
16. Inga Adomaitienė – Panevėžio regiono plėtros tarybos ekspertė;
17. Laura Knizikevičienė – Panevėžio regiono plėtros tarybos vyriausioji specialistė.

Nedalyvavę Tarybos kolegijos nariai:

1. Aidas Vaitkevičius – Biržų rajono savivaldybės tarybos narys;
2. Petras Luomanas – Panevėžio miesto savivaldybės tarybos narys;

DARBOTVARKĖ:

Registracija

1. Posėdžio darbotvarkės tvirtinimas.
2. Dėl LTG LINK bendrovės teikiamos viešosios paslaugos maršrutu „Šiauliai-Rokiškis-Šiauliai“.
3. Dėl kandidatūros į profesinio mokymo įstaigos tarybą pateikimo.
4. Dėl Panevėžio regiono 2014-2020 metų plėtros plano pakeitimo.
5. Dėl AB „Energijos skirstymo operatorius“ ir regiono savivaldybių bendradarbiavimo.
6. Kiti klausimai.

1. SVARSTYTA. Posėdžio darbotvarkės tvirtinimas.

10.00-10.05

Tarybos kolegijos pirmininkas Rytis Mykolas Račkauskas informavo, kad Tarybos kolegijos posėdyje dalyvaujantys nariai sudaro kворumą, todėl posėdis gali vykti ir pasiteiravo ar būtų prieštaraujančių dėl posėdžio darbotvarkės. Prieštaraujančių nebuvo.

NUTARTA:

Bendru sutarimu patvirtinti posėdžio darbotvarkę.

2. SVARSTYTA. Dėl LTG LINK bendrovės teikiamos viešosios paslaugos maršrutu „Šiauliai-Rokiškis-Šiauliai“.

10.05-10.36

Klausimo iniciatoriai – Panevėžio regiono plėtros taryba.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės vadovas Vidmantas Tamulis informavo, kad Susisiekimo ministerija planuoja su bendrove

UAB „LTG Link“ pasirašyti naują 10 metų sutartį dėl keleivių vežimo Lietuvos Respublikos teritorijoje. Šiuo metu yra vertinami visi Lietuvoje teikiami maršrutai bei tikrinama jų atitiktis Vyriausybės nustatytiems kriterijams. V. Tamulis nurodė, kad bendrovė „LTG Link“ plačiau pristatys teikiamus maršrutus Panevėžio regione ir tada bus atsakyta į rūpimus klausimus.

Bendrovės „LTG Link“ vadovas Linas Baužys patikslino, kad Lietuvos geležinkeliai yra kaip holdingas kur yra aiškiai atskirtos veiklos – UAB „LTG Link“ atsako už keleivių vežimą, AB „LTG Cargo“, atsako už krovinių vežimą ir AB „LTG Infra“. Tai visiškai skirtingos bendrovės, atskirai vykdančios savo veiklas ir pagal Europos Sąjungos direktyvas jų finansavimas niekaip negali būti susijęs.

Bendrovės „LTG Link“ Korporatyvinės veiklos vadovas Gediminas Šečkus pristatė informacines skaidres „Keleivių vežimas geležinkelių transportu Panevėžio regione“ (pridedama). Jis informavo, kad kalbant apie Lietuvą Europos kontekste traukinių dalis visoje bendroje keleivių apyvartoje (tarpmiestinėse kelionėse) Lietuvoje iki šiol, tiek iš dalies dėl susiklosčiusio istoriškai geležinkelių kelių tinklo, tiek ir apskritai dėl ilgalaikio požiūrio į viešąsias transporto paslaugas yra labai maža - 2020 metais nesiekė net 1 procento. Lietuvoje apie 92 procentus visų kelionių vyksta asmeniniais automobiliais. Kalbant apie viešąsias geležinkelių paslaugas, pasak pranešėjo, išsiskiria Austrija, Nyderlandai, Šiaurės šalys, o kaimynų lenkų geležinkelių kelionių skaičius atitinka Europos vidurkį, kadangi 2021 metais jų geležinkelių kelionės bendrame Europos kontekste sudarė 5,4 procento visų kelionių. Lietuva atsilieka nuo bendro Europos vidurkio daugiau kaip 5 kartus. G. Šečkus pažymėjo, kad viešųjų paslaugų finansavimui visoje Europoje taikomi įvairūs modeliai. Priklausomai nuo to, kaip kiekvienoje konkrečioje valstybėje organizuojama pati transporto sistema, viešosios paslaugos yra finansuojamos tik iš valstybės biudžeto, taip pat nemažoje dalyje Europos šalių finansavimas vykdomas ir iš valstybės biudžeto, ir regionams prisidedant savo lėšomis. Kalbant apie Panevėžio regioną Lietuvos kontekste, buvo pastebėta, jog Panevėžio regiono traukinių užimtumas visada pasižymėjo pakankamai žemais rodikliais ir ikipandeminiu laikotarpiu 2018 metais siekė apie 33 procentus, o 2019 metais sumažėjo atidarius papildomų maršrutų reisų, bet nepriklausomai nuo to, Panevėžio regione traukinių užimtumas visada istoriškai būdavo 2 arba net daugiau kartų žemesnis nei Lietuvos vidutinis traukinių užimtumas. Keleivis Panevėžio regione važiuoja ganėtinai trumpais atstumais, kadangi Lietuvos geležinkelių tinklas pasižymi tuo, jog didžioji kelionių dalis vyksta tarp miestų, todėl ir vidutinis atstumas nuvažiuojamas vieno keleivio yra ganėtinai didelis, net lyginant su Europos kitomis šalimis. Panevėžio regione šitas atstumas yra ganėtinai mažas, jeigu 2018-2019 metais ikipandeminiu laikotarpiu rodiklis jis buvo šiek tiek daugiau kaip 42 km., tai popandeminiu laikotarpiu šis rodiklis krito žemiau 40 km., o 2022 metais susitraukė iki 26 km. Kaip minėjo kolegos iš Susisiekimo ministerijos, Lietuvoje yra patvirtintas teisinis reguliavimas kaip yra atrenkamos viešosios paslaugos, kurios yra valstybės finansuojamos pagal

Pasaulio sveikatos organizacijos (PSO) viešųjų paslaugų finansavimo sutartį. Lietuvos Respublikos Vyriausybės yra nustatytas 40 procentų praeinamumo balas (40 procentų minimali bendra praeinančio maršruto balų suma), kurį planuojamas maršrutas turi surinkti vertinant 4 kriterijus: socialinį kriterijų, kur matuojama koks yra darbo vietų, švietimo įstaigų, sveikatos priežiūros įstaigų pasiekiamumas, aplinkosauginį kriterijų – kur vertinama koks yra santykinis taršos taupymas, jeigu planuojamame maršrute keleiviai persėda į traukinį, taip pat traukinių užimtumas – efektyvumo kriterijus, kiek keleivių vidutiniškai važiuoja traukinyje esančiose vietose, taip pat pajamų ir sąnaudų santykis – ekonominis kriterijus, kokia dalis subsidijos yra reikalaujama padengti tam, kad maršrutas būtų išlaikomas. Maksimalų balą kiekvienas kriterijus gali surinkti tokį, koks jam yra priskirtas, bet vertinant kiekvieną maršrutą yra skaičiuojami konkretūs duomenys ir sudedama visa balų suma. Jei ši suma pasiekia 40 procentų, tada maršrutas pagal LR Vyriausybės 2010 m. birželio 7 d. nutarimą Nr. 716 gali būti laikomas atitinkančiu visuomenės poreikius, tačiau jei ši balų suma yra nesurenkama, pagal aukščiau paminėtą nutarimą toksai maršrutas turėtų nebūti laikomas kaip atitinkantis visuomenės poreikius ir tokiu atveju LR Geležinkelių transporto kodekse yra numatyta tikrai galimybė savivaldybėms prisidėti prie finansavimo per pajamų ir sąnaudų santykio kriterijų didinant maršruto praeinamumą. Kalbant apie 2022 metus, kai Panevėžio regione vyko šių paslaugų teikimas, maršrutas Šiauliai-Rokiškis per pirmuosius 6 mėnesius, kadangi iki Rokiškio traukinys vyko pirmą metų pusmetį, surinko 20 procentų balą. Skaidrėje „Panevėžio regiono maršrutų rezultatas 2022 m.“ parodytas minėto maršruto užimtumas yra pakankamai nedidelis - 10 procentų, keleivių skaičius vidutiniškai viename reise yra 17 žmonių. Maršruto Šiauliai-Panevėžys praeinamumo kriterijus šiek tiek žemesnis, bet užimtumas sumažėjęs ir yra 8 procentai bei vidutinis keleivių skaičius reise yra 26. Taigi užimtumas daugiau kaip 3 kartus žemesnis nei Lietuvos vidurkis, kuris yra vidutiniškai 33 procentai. Pasak pranešėjo, kadangi geležinkelių transporto tinklas yra vystytas istoriškai daugiausiai tarp miestų, tai susiklostė taip, kad Lietuvoje automobilizmas yra stipriai išsigalėjęs, kuo lietuviai nelabai skiriasi nuo vokiečių. Pasak G. Šečkaus skirtumas yra toks, kad lietuviai viešuoju transportu nelabai linkę naudotis, todėl savivaldybių indėlis gali būti labai reikšmingas didinant žmonių norą naudotis viešuoju transportu. Svarbu, kad visa transporto sistema būtų tarpusavyje suderinta. Pasak pranešėjo, bendrovė „LTG Link“ kiekvienais metais rengdama metinius traukinių tvarkaraščius dalinasi jais ir su autobusų vežėjais. Taip pat svarbus komandiruočių viešuoju transportu skatinimas, kad žmonės į gretimus miestus darbo reikalais vyktų viešuoju transportu, ne asmeniniais ar tarnybiniais automobiliais, įvairios skatinimo akcijos, labai pasiteisinusios kaimyninėje Lenkijoje ir Vokietijoje, pagerinta infrastruktūra aplink stotis, taip pat kitų verslų įsikūrimo aplink stotis skatinimas, kad verslai kurtųsi aplink stotis, taip skatindami žmones keliauti į darbą ir iš darbo viešuoju transportu.

J. Dumša pasiteiravo, kaip žmogui, turinčiam judumo negalią patekti į traukinį, kai Panevėžio geležinkelių stotis neveikia. Bendrovės „LTG Link“ vadovas Linas Baužys atsakė, kad ne stotis, o tik pati salė yra uždaryta, bet keleiviai yra pasirūpinama. Infrastruktūra yra sena, ir tie traukiniai, kurie buvo nupirkti prieš 10, 15 ar 20 metų nėra pritaikyti neįgaliesiems. L. Baužys informavo, kad dabar yra vykdomas naujųjų traukinių pirkimas ir viena pagrindinių sąlygų yra tų traukinių visiškas pritaikymas neįgaliesiems. Tik kol jie pradės važiuoti gali užtrukti keletą metų. Lietuvos šios dienos aktualija yra tokia, kad turint judumo negalią, reikia prieš 24 val. pranešti geležinkelių stotims apie važiavimą traukiniu, todėl pasak L. Baužio nauji traukiniai ir įsigijami ne todėl, kad būtų labai modernūs, o todėl, kad būtų pilnai pritaikyti neįgaliesiems. Bendrovės „LTG Link“ Korporatyvinės veiklos vadovas Gediminas Šečkus papildė, kad nuo 2019 metų yra pasirašytas ketinimų protokolas su Lietuvos negalios organizacijų forumu, taip pat reguliariai kas ketvirtį yra susitinkama su žmonių su individualiais poreikiais bendruomenėmis, yra patvirtinta „LTG Link“ programa dėl paslaugų pritaikymo žmonėms su individualiais poreikiais. Nurodė, kad vykdomi du projektai, kurie iš esmės pagerins žmonių su ribotu judumu prieigą prie geležinkelio paslaugų, tai yra jau L. Baužio minėti naujieji traukiniai. Su neįgalųjų bendrovėmis buvo diskutuota, kur naujuose traukiniuose įrengti vietas, žmonėms, turintiems judėjimo negalią ir diskusijų metu buvo suderintas sprendinys, kuris vėliau buvo perkeltas į pirkimo procesą, kad gamintojai tiksliai žinotų reikalavimą kaip turėtų būti rengiamos tos vietos. Minėtos vietos prie tualetų, prie dviračių laikiklių šiandieninių standartų nebeatitinka, bet traukiniai yra pagaminti gerokai seniau iki šiuolaikinių standartų įsigaliojimo ir techniškai perdaryti juos nėra galimybės, o naujieji traukiniai iš esmės spęs ir komforto ir orumo problemą. Kitas projektas, kuris yra įgyvendinamas yra bilietų pardavimo sistema, kuri šiais metais jau buvo pristatyta visuomenei ir yra prieinama trijuose pardavimų kanaluose, tiek internete, tiek ir programėlėse. Sistemos sprendiniai, bendradarbiaujant su Lietuvos aklyjų ir silpnaregių sąjunga buvo keičiami, tobulinami, o prieš pristatant visuomenei buvo taisomos tam tikros jos klaidos ir trūkumai, kad galutinis produktas būtų pritaikytas individualiems žmonių poreikiams. Kalbant apie infrastruktūrinę dalį, kolegės iš „LTG Infra“ taip pat turi ilgalaikę programą prieinamumo programos apimtyje, turi peronų pertvarkymo programą, kurioje sudėlioti prioritetai kaip bus atnaujinami peronai, taip pat vykdomas prieigos kliūčių šalinimo darbai, kai geležinkelių stotyse yra inventorizuojami infrastruktūros trūkumai ir jie palaipsniui šalinami.

R. Godeliauskas pasiteiravo kokia būtų tolesnė eiga, jeigu savivaldybės, kurioms šiandien yra pasiūlyta prisidėti pinigais prie bendrovės „LTG Link“ paslaugos, nesutiks to padaryti ar sutiks tik viena ar dvi, o kitos nesutiks. V. Tamulis atsakė, kad būtų siekiama, užtikrinti susisiekimą į tokias savivaldybes, t. y. būtų svarstomi nauji maršrutai, kuriuose traukinys būtų pagrindinė susisiekimo priemonė ir vienas iš tokių variantų - maršrutas Panevėžys-Mažeikiai, taip pat būtų bandoma

kombinuoti traukinių maršrutus su autobusų maršrutais, kad iki traukinio būtų privežama autobusais, o toliau kelionė būtų tęsiama traukinio maršrutu.

P. Žagunis pritarė V. Tamulio pasiūlymams ir pabrėžė, kad svarbu žmonėms būtų užtikrintas susisiekimas. O dėl pasiūlymo savivaldybėms prisidėti pinigais prie bendrovės „LTG Link“ paslaugos, tai P. Žagunis informavo, kad Panevėžio rajono savivaldybė neplanuoja prisidėti, nes tarybos nariai svarstė šį klausimą komitetuose ir buvo nuspręsta ieškoti kitokių sprendimo būdų.

R. Godeliauskas atkreipė dėmesį į tai, kad bendrovės „LTG Link“ atstovai akcentavo savivaldybių indėlį skatinant gyventojus naudotis geležinkelių transportu ir buvo paminėta infrastruktūra. Pasak Rokiškio rajono savivaldybės mero, Rokiškio infrastruktūra yra naujai sutvarkyta, verslo pramonės teritorija išdėstyta aplink geležinkelio stotį, miesto ir vietinio susisiekimo autobusų maršrutai yra priderinti prie geležinkelio maršrutų ir tvarkaraščių. Buvo pasiteirauta kaip dar būtų galima skatinti gyventojus naudotis geležinkelių transportu. L. Baužys atsakė, kad Lietuvoje mažėja žmonių ir žmonės keliasi gyventi į miestus, dėl to nukenčia mažesni miesteliai. Esame automobilizacijos kraštas ir žmonės labiau naudojami automobiliu nei traukiniu. Jis išsakė pastebėjimą, kad jei bent 1 arba 2 procentai žmonių persėstų iš automobilių į traukinius, tai skaičiai Lietuvoje būtų įspūdingi. Pavyzdžiui Latvijoje ar Estijoje keleivių srautas yra kelis kartus didesnis, nes žmonės dažniau renkasi važiavimą traukiniu. L. Baužys išsakė prašymą viešojo sektoriaus darbuotojams kelionėms rinktis ne automobilį, o važiavimą viešuoju transportu. Taip pat pasidžiaugė, kad Rokiškio miesto ir vietinio susisiekimo autobusų maršrutai yra priderinti prie geležinkelių maršrutų ir tvarkaraščių, bet traukiniu nuo Panevėžio iki Rokiškio esant dideliame atstumui važiuoja sąlyginai mažai keleivių, tad atsiprašė, kad šiuo metu laikinai Rokiškio ir Kupiškio miestai nepasiekiami traukiniu. Kadangi šiuo metu vyksta naujų traukinių pirkimas, L. Baužys pasiteiravo dėl šiaurės rytų regiono sprendimo turėti traukinį, neužmirštant to fakto, kad už kelių metų bus nutiestas „Rail Baltica“ kelias ir regionui atsiras puikus geležinkelių tinklas. R. Godeliauskas replikavo, kad uždaryti geležinkelių linijas yra patys paprasčiausi ir lengviausi būdai. Jis pažymėjo, kad merai, savivaldybių atstovai rūpinasi savo žmonėmis, dotuodami vietinio susisiekimo autobusų maršrutus ir nežiūrėdami į ekonomiškumą, nes negali tiesiog imti ir palikti žmogaus be susisiekimo. Jam nesuprantamas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos požiūris palikti viską spręsti pačioms savivaldybėms, savo lėšomis ir savo pastangomis. Jis pabrėžė, kad centrinės valdžios atstovai turėtų labiau rūpintis ypač regionų žmonėmis, ne tik Vilniaus ar Kauno miestais. Uždarius geležinkelio linijas, neskiriant lėšų, eilę metų netvarkant kelių, kuriais jau regionuose sunku važinėti, jis išsakė nusivylimą ar išvis dar bus galimybė po keleto metų nuvažiuoti į Panevėžį, Vilnių ar Kauną, jei situacija nesikeis. R. Godeliausko buvo išsakytas prašymas ir siūlymas dar kartą persvarstyti visą metodiką, ir išsakyta nuomonė, kad centrinė valdžia vis dėlto turėtų dotuoti geležinkelių transporto

veiklų nuostolius, paliekant gyventojams susisiekiimo galimybę, taip kaip savivaldybės tvarkosi savo teritorijose su savo autobusų parkais.

Kupiškio rajono savivaldybės meras D. Bardauskas paantrino Rokiškio rajono savivaldybės merui ir pažymėjo, kad buvo šio klausimo iniciatorius, perkeliant šio klausimo svarstymą į šį formatą. 17 000 eurų suma, kurią „LTG Link“ nurodė Kupiškio rajono savivaldybei prisidėti prie paslaugos, pasak mero, tokiai nedidelei savivaldybei, ir kai traukiniu tevažiuoja 2000 gyventojų yra labai didelė ir ne savivaldybių jėgoms dotuoti valstybinę įmonę, kai jau autobusų parkus dotuoja savivaldybės. Buvo išsakyta nuomonė pritarti, minėto maršruto išsaugojimo galimybei tikintis situacijai keistis į gerąją pusę, kai atsiras „Rail Baltica“ kelias ir žmonės susidomės galimybe greitai keliauti.

V. Tamulis pažymėjo, kad savivaldybių indėlis būtų reikalingas dėl 40 procentų praeinamumo balo pasiekimo, kurį kolegos iš bendrovės „LTG Link“ savo pristatyme demonstravo, o likusi dalis ir toliau būtų finansuojama iš valstybės biudžeto. Jau dabar geležinkelio maršrutams reikia virš 40 milijonų eurų dotacijų, o valstybės biudžete numatyti 35 milijonai, todėl išlaikyti visus maršrutus yra sunku.

P. Žagunis pažymėjo, kad reikalinga išsaugoti maršrutą ir pasiūlė palikti jį trijų metų laikotarpiui, perspėjant žmones, kad nepadidėjus keleivių srautams, geležinkelių linijos bus uždarytos.

Klausimo svarstymo pabaigoje, R. M. Račkauskas paminėjo, kad tikisi, jog savivaldos balsas buvo išgirstas.

3. SVARSTYTA. Dėl kandidatūros į profesinio mokymo įstaigos tarybą pateikimo.

10.36-10.43

Klausimo iniciatorius – Panevėžio regiono plėtros taryba.

Panevėžio regiono plėtros tarybos ekspertė Inga Adomaitienė informavo, kad sprendimo projekto tikslas – teikti Panevėžio regiono plėtros tarybos atstovo kandidatūrą į Panevėžio mokymo centro tarybą.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos profesinio mokymo įstatymo 17 straipsnio 4 dalimi „Profesinio mokymo įstaigos savininkas (dalininkų susirinkimas) tvirtina tarybos sudėtį iš 9 deleguotų narių. Tarybą sudaro vienas mokinių atstovas, vienas profesinio mokymo įstaigos mokytojų atstovas, vienas profesinio mokymo įstaigos kitų darbuotojų atstovas, vienas Švietimo ir mokslo ministerijos atstovas, 4 socialinių partnerių atstovai, **vienas regionų tarybos atstovas**“, Panevėžio regiono plėtros tarybos kolegija turi deleguoti į profesinio mokymo įstaigos tarybą vieną regionų plėtros tarybos atstavą.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos profesinio mokymo įstatymo 17 straipsnio 5 dalimi „Tarybos nariu gali būti tik neprikaištingos reputacijos, kaip ji apibrėžta Švietimo įstatyme, asmuo.

Tarybos nariu negali būti valstybės politikai ir politinio (asmeninio) pasitikėjimo valstybės tarnautojai. Specialiuosius reikalavimus tarybos nariams nustato profesinio mokymo įstaigos savininkas (dalininkų susirinkimas)“.

Švietimo ir mokslo ministras 2018 m. gruodžio 7 d. įsakymu Nr. V-1034 „Dėl narių į profesinio mokymo įstaigos tarybą atrankos tvarkos aprašo patvirtinimo“ patvirtino Narių į profesinio mokymo įstaigos tarybą atrankos tvarkos aprašą (toliau – Atrankos tvarkos aprašas). Vadovaujantis Atrankos tvarkos aprašo 10 punktu „Atrenkant regiono plėtros tarybos narį į Įstaigos Tarybą pirmumo teisė teikiama tos savivaldybės, kurioje yra Įstaiga, regionų plėtros tarybos atstovui.

I. Adomaitienė informavo, kad vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. balandžio 27 d. nutarimu Nr. 436 „Dėl sutikimo reorganizuoti viešąją įstaigą Panevėžio darbo rinkos mokymo centrą, viešąją įstaigą Panevėžio Margaritos Rimkevičaitės profesinio rengimo centrą ir viešąją įstaigą Panevėžio profesinio rengimo centrą“, viešosios įstaigos - Panevėžio darbo rinkos mokymo centras, Panevėžio Margaritos Rimkevičaitės profesinis rengimo centras ir Panevėžio profesinio rengimo centras - buvo reorganizuotos sujungimo būdu į naują juridinį asmenį – viešąją įstaigą Panevėžio mokymo centrą, kuriam perėjo visos reorganizuojamų viešųjų įstaigų teisės ir pareigos.

Pranešėja pažymėjo, kad 2022 m. rugsėjo 26 dieną Panevėžio mokymo centras kreipėsi į Panevėžio regiono plėtros tarybą prašydamas deleguoti vieną Panevėžio regiono plėtros tarybos atstovą į Panevėžio mokymo centro tarybą, atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos profesinio mokymo įstatymo 17 straipsnio 5 dalyje ir Atrankos tvarkos apraše išdėstytus reikalavimus (raštas pridedamas).

Pranešėja atkreipė dėmesį į tai, kad kaip el. paštu informavo Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerijos Mokymosi visą gyvenimą departamento Profesinio mokymo skyriaus vyriausioji specialistė Goda Bartkevičienė, regionų plėtros tarybos į konkrečios profesinio mokymo įstaigos kolegialaus valdymo organo – tarybos – narius deleguoja tik vieną atstovą, kuris gali būti ne regiono plėtros tarybos narys. Regionų plėtros tarybos deleguotam atstovui specialieji reikalavimai nėra taikomi, išskyrus Lietuvos Respublikos profesinio mokymo įstatymo nuostatas, kad tarybos nariu negali būti valstybės politikai ir politinio (asmeninio) pasitikėjimo tarnautojai, ir tarybos nariu gali būti tik nepriekaištingos reputacijos, kaip ji apibrėžta Lietuvos Respublikos švietime įstatyme, asmuo. Taip pat deleguotas atstovas nedalyvauja vykdomoje atrankoje į keturias socialinių partnerių vietas. Sprendimas apie regionų plėtros tarybų deleguojamus atstovus į profesinio mokymo įstaigų tarybas turi būti pateiktas ne vėliau kaip per 20 darbo dienų nuo tos dienos, kai Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerijos tinklalapyje buvo paskelbta apie atranką į profesinio mokymo įstaigos tarybos narius, t. y. nuo 2022 m. rugsėjo 26 d.

Pranešėja informavo, kad buvo parengtas sprendimo projektas „Dėl kandidatūros į profesinio mokymo įstaigos tarybą pateikimo“ ir pateiktas susipažinti.

R. M. Račkauskas pateikė Panevėžio švietimo centro vadovės Astos Malčiauskienės kandidatūrą, kuri ankstesniu Panevėžio regiono plėtros tarybos sprendimu buvo deleguota į Panevėžio darbo rinkos mokymo centro tarybą. A. Malčiauskienė informavo, kad sutiktų dalyvauti Tarybos veikloje, jei būtų deleguota ir paprašyta trumpai pasisakyti pažymėjo, jog pats svarbiausias uždavinys trims įstaigoms susijungus į vieną darinį yra suvienyti komandą darniam darbui. Ir tikisi, tuo galėsianti daugiausiai prisidėti.

NUTARTA:

Bendru sutarimu priimti sprendimą (sprendimas pridedamas).

4. SVARSTYTA. Dėl Panevėžio regiono 2014-2020 metų plėtros plano pakeitimo.

10.43-10.50

Svarstyto klausimo iniciatorius – Panevėžio regiono plėtros taryba.

Panevėžio regiono plėtros administracijos direktorė Kristina Udrienė informavo, kad Panevėžio regiono 2014–2020 m. plėtros planas (toliau – RPP) patvirtintas Panevėžio regiono plėtros tarybos 2015 m. spalio 15 d. sprendimu Nr. 51/4S-23 „Dėl Panevėžio regiono 2014–2020 m. plėtros plano patvirtinimo“.

PRPP keičiamas vadovaujantis Regionų plėtros planų rengimo metodikos (toliau – Metodika), patvirtintos Vidaus reikalų ministro 2011 m. rugsėjo 23 d. įsakymu Nr. 1V-706 „Dėl Regionų plėtros planų rengimo metodikos patvirtinimo“, nuostatomis.

Parengto sprendimo projekto „Dėl Panevėžio regiono plėtros tarybos 2015 m. spalio 15 d. sprendimo Nr. 51/4S-23 „Dėl Panevėžio regiono 2014–2020 m. plėtros plano patvirtinimo“ pakeitimo“ (toliau – Sprendimo projektas) tikslas – pakeisti Panevėžio regiono 2014–2020 m. plėtros plano dalį „Priemonių planas“ atsižvelgiant į Panevėžio rajono savivaldybės administracijos prašymą.

K. Udrienė informavo, kad sprendimo projekte, RPP dalyje „Priemonių planas“, tikslinama informacija dėl projekto „Geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo sistemų statyba Pajstrio k., Gegužinės k., ir Ėriškių k., Panevėžio rajone“, įgyvendinamo pagal priemonę Nr. 05.3.2-APVA-R-014 „Geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo sistemų renovavimas ir plėtra, įmonių valdymo tobulinimas“, papildant projekto aprašymą 3 lentelėje (165 *MS Excel* darbalapio „3 priedas 3 lentelė“ eilutė) taip:

„Gavus papildomą finansavimą planuojama pastatyti naujus vandens gerinimo įrenginius Jotainių k. ir Raguvos mstl. ir atstatyti finansavimo intensyvumą“.

K. Udrienė informavo, kad Panevėžio regiono plėtros tarybos 2022 m. liepos 13 d. sprendimu Nr. TS-7 „Dėl Panevėžio regiono plėtros tarybos 2015 m. spalio 15 d. sprendimo Nr. 51/4S-23 „Dėl Panevėžio regiono 2014-2020 metų plėtros plano patvirtinimo“ pakeitimo“ padidinta minėto projekto

bendra vertė bei lėšų sumos pagal atskirus finansavimo šaltinius (kas atitinka Projektų administravimo ir finansavimo taisyklių 196.1 ir 196.3 papunkčių nuostatas). Šiuo sprendimo projektu tikslinama informacija nurodant veiklas, kurios bus atliekamos gavus papildomą projekto finansavimą.

Vadovaujantis Metodikos 23⁴ punkto nuostatomis RPP pakeitimas laikomas techninio pobūdžio pakeitimu (atsižvelgiant į tai, kad Panevėžio regiono plėtros taryba 2022 m. liepos 13 d. sprendimu pritarė projekto papildomam finansavimui, projekto lėšų sumos pagal atskirus finansavimo šaltinius nėra keičiamos, suplanuoti projekto rodikliai bei jų reikšmės nėra keičiamos).

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos regioninės plėtros įstatymo 23 straipsnio 11 dalies 1 punktu, Partnerių grupė šių metų rugsėjo 30 d. svarstė regiono plėtros plano pakeitimo projektą ir teikia išvadą Panevėžio regiono plėtros tarybos kolegijai – „Nutarta teikti išvadą Panevėžio regiono plėtros tarybos kolegijai – pritari sprendimo projektui „Dėl Panevėžio regiono plėtros tarybos 2015 m. spalio 15 d. sprendimo Nr. 51/4S-23 „Dėl Panevėžio regiono 2014–2020 m. plėtros plano patvirtinimo” pakeitimo“.

K. Udrienė informavo, kad buvo parengtas Panevėžio regiono plėtros tarybos sprendimo „Dėl Panevėžio regiono plėtros tarybos 2015 m. spalio 15 d. sprendimo Nr. 51/4S-23 „Dėl Panevėžio regiono 2014–2020 metų plėtros plano patvirtinimo“ pakeitimo“ projektas ir pateiktas susipažinti.

NUTARTA:

Bendru sutarimu priimti sprendimą pagal parengtą projektą (sprendimas pridedamas).

5. SVARSTYTA. Dėl AB „Energijos skirstymo operatorius“ ir regiono savivaldybių bendradarbiavimo.

10.50-11.30

Svarstyto klausimo iniciatorius – AB „Energijos skirstymo operatorius“.

AB „Energijos skirstymo operatorius“ (ESO) laikinai einantis vadovo pareigas, Paslaugų tarnybos vadovas ir Valdybos pirmininkas Renaldas Radvila pristatė informacines skaidres „ESO ir savivaldybių bendradarbiavimas“ (pridedama) apie bendradarbiavimą su savivaldybėmis, strategines kryptis ir rinkos liberalizavimą.

Kalbėdamas apie strategines kryptis ir perspektyvas jis pabrėžė, kad ESO turi tinklo patikimumą, tinklo išmanizaciją, rinkos įgalinimą, kliento patirtis ir veiklos efektyvumą.

Pagrindinis ESO projektas, kuris šiuo metu yra baigiamojoje stadijoje yra nuotolinės apskaitos (smart'ų apskaitos) projektas. Tai bendras 150 milijonų eurų vertės projektas, pagal kurį iki 2026 metų bus pakeista 65 procentai Lietuvos apskaitos, t. y. visiems verslo klientams ir tiems gyventojams, kurie vartoja daugiau negu 1000 kWh per metus. Jiems šiuo metu ir yra keičiama

apskaita. Skaidrėje „Išmaniosios apskaitos diegimo programa“ pateiktas bendras suvartojimas tai yra 90 procentų visos Lietuvos sunaudojamos elektros energijos, o visiems likusiems 10 procentų skaitikliai bus keičiami pagal jų metrologinės patikros pasibaigimo terminus, t. y. tiems namų ūkiams, kurie suvartoja mažiau negu 1000 kWh per metus. Pranešėjas informavo, kad šio ryto duomenimis jau yra įdiegta daugiau kaip 95 000 apskaitos prietaisų (maždaug po 2 000 apskaitos prietaisų per dieną yra pakeičiama).

Pranešėjas informavo, kad yra išskiriamos trys nuotolinės apskaitos naudos - tai yra gyventojams - jiems nebereikės nurašinėti skaitiklių rodmenų, tiesiog gaus sąskaitas pagal tai, kiek realiai suvartoja tą mėnesį. Viena iš nuotolinės apskaitos diegimo naudų yra galimybė taupyti. Patys apskaitos prietaisai taupymo negeneruoja, bet kadangi duomenys matomi 15 min. intervalu už praėjusią dieną, galima pastebėti taip vadinamus „elektros vagis namuose“. Taip pat įpročių keitimas yra vienas iš tų elementų, kur matant suvartojimą galima juos koreguoti ir pirmieji duomenys iš pastatytų apskaitų rodo, kad klientų vartojimas sumažėja nuo 5 procentų ir daugiau. Kita nauda yra tinklai. ESO galutiniuose taškuose turėdamas nuotolinę ir išmanią apskaitą, gali matyti tiek galias, tiek sutrikimus ir klientams nebereikės pranešti apie gedimus. Galutiniuose taškuose turint nuotolinę ir išmanią apskaitą, atsiranda naujos galimybės ir elektros tiekimo rinkai, ir įvairių produktų atsiradimui ir visiems kitiems produktams.

Skaidrės „2021-2022 m. veiksmai“ dešinėje pusėje esančioje lentelėje yra nurodyti skaičiai, kiek šiuo metu yra įdiegta išmaniųjų apskaitų Panevėžio regione. Kalbant apie diegimo grafiką, tai diegimas vykdomas tokia prioriteto tvarka: gaminantiems vartotojams, kurie gamina saulės energiją, nutolusiems gaminantiems vartotojams, tai tiems klientams, kurie turi nusipirkę saulės parkus ir vartotojams, kuriems apskaitos prietaisai sugenda. Pasak pranešėjo, svarbi kategorija yra neįgalieji ir nuo spalio mėnesio ESO pristatė registracijos formą neįgaliesiems, kad jie galėtų pasinaudoti šiuo funkcionalumu ir užpildę formą būtų įtraukiami į grafiką apskaitos diegimui.

R. Radvila pažymėjo, kad ESO dalyvauja rinkos liberalizavime, kuris yra suskirstytas į tris etapus. Skaidrėje „Elektros energijos rinkos liberalizavimas gyventojams“ yra nurodyta, kad I-asis ir II-asis etapai jau yra pasibaigę ir planas buvo III-ąjį etapą užbaigti iki 2022 m. gruodžio 31 d., tačiau šiuo metu terminas yra nukeltas iki 2026 m. sausio mėnesio. Kalbant apie dereguliaciją, I-asis etapas jau yra pasibaigęs ir 96,70 procento Lietuvos gyventojų yra pasirinkę nepriklausomą elektros energijos tiekėją, II-ajame etape beveik 92 procentai klientų yra pasirinkę nepriklausomą elektros energijos tiekimą ir III-iajame etape, kuris yra nukeltas iki 2026 m. sausio mėnesio, beveik pusė 47,7 procento vartotojų jau yra pasirinkę nepriklausomą elektros energijos tiekėją, o 441 477 vartotojai dar nėra pasirinkę elektros energijos tiekėjo. Kalbant apie Panevėžio regiono savivaldybes, tai maždaug pusė gyventojų iš III-iojo etapo dar yra nepasirinkę nepriklausomo elektros energijos tiekėjo, o kadangi terminas yra nukeltas, šitas pasirinkimas turėtų sulėtėti.

Privatūs klientai iš I-ojo ir II-ojo etapų, kurie dar nėra pasirinkę nepriklausomo elektros energijos tiekėjo, patenka į garantinį tiekimą ir šiuo metu visoje Lietuvoje jų yra virš 60 000. Kalbant apie verslą, verslo elektros tiekimo rinka buvo dereguluota daug anksčiau, ir garantinis tiekimas veikia, ir visi verslo klientai renkasi nepriklausomą elektros energijos tiekimą. Garantinio tiekimo kainodara, kuri nustatyta įstatymo yra lygi biržos kainai plus 25 procentai ir tai nėra antkainis, kuris gaunamas prie produkto pridėjus 25 procentus. Šitas produktas augant kainoms yra neigiamas ir nešantis nuostolį, bet žiūrint į objektus per savivaldybes, tai Panevėžio regione Pasvalio rajono savivaldybė vienintelė neturi objektų, kurie būtų garantiniame tiekime ir tai reiškia, kad yra pasirinktas nepriklausomas elektros energijos tiekimas. Panevėžio mieste socialiniai būstai yra atskiri objektai, esantys garantiniame tiekime. Pasak pranešėjo, ESO tikslas yra neturėti savo krepšelyje garantinio tiekimo klientų, nes nėra sukurta infrastruktūra garantinio tiekimo klientams aptarnauti ir garantinis tiekimas kaip paslauga yra įprasto elektros tiekimo atsarginė versija.

Pranešėjas pateikė statistiką apie suskystintų naftos dujų balionų pašalinimo iš daugiabučių namų, bei informaciją apie namus, kurie dalyvavo šiame projekte ir pasinaudojo per 2021 metus parama, pakeisdami savo balionus į elektros įvadus. ESO programoje aktyviai dalyvavo duodama prisijungimo sąlygas ir užtikrindama reikiamas galias. Per 2022 metus kiekvienoje savivaldybėje išskyrus Panevėžio miestą buvo namų, kurie pateikė paraiškas ir dalyvavo šioje programoje ir dabar yra finalinis etapas - duomenų pateikimas Aplinkos projektų valdymo agentūrai (APVA). Šiuo metu savivaldybėse yra likusių daugiabučių, galinčių pasinaudoti parama ir tikėtina, kad ši programa bus pratęsta, dėl to reikėtų sekti informaciją tiems administratoriams, kurie nesuskubo ar dėl kitų priežasčių nedalyvavo programoje.

Kita pranešimo tema buvo elektromobiliai. ESO kaip operatoriaus dalyvavimas šiame projekte yra efektyvus tinklo išnaudojimas ir krovimo prieigų organizavimas kartu su savivaldybėmis, kai kalbama apie viešo krovimo stoteles ir prieigas. Skaidrėje „Elektromobilumas Lietuvoje“ nurodyta, kad Lietuvoje grynujų elektromobilių 2022 m. rugsėjo 1 d. duomenimis yra 6 722, o kartu su įkraunamais hibridiniais automobiliais - 11 133. Su LR susisiekimo ministerija buvo organizuotas projektas tema elektromobilių įkrovimo vietų parinkimas ir planuojamų įkrovimo vietų išplėtimas. Projekto duomenys yra įkelti į Lietuvos žemėlapi ir tikslas būtų - iki 2030 metų Lietuvoje turėti 60 000 krovimo vietų, iš kurių 6 000 turėtų būti viešos, t. y. 10 procentų nuo visų krovimo prieigų. Kaip jos pasiskirsto tarp savivaldybių buvo pateikta skaidrėje „Įregistruotų EV stotelių skaičius savivaldybėse ir EV stotelių įrengimo kompensavimas.“ Taip pat skaidrėje yra matomi elektromobilių kiekiai atskirai savivaldybėse, kiek šiuo metu yra įregistruota EV stotelių ir koks yra pateiktas planas iki 2030 m. koks turėtų būti įkrovimo taškų skaičius. R. Radvila atkreipė dėmesį į tai, kad prijungiant prie tinklo apmokėjimas už šių stotelių prijungimą yra 100 procentų, po to kai jos tampa viešos, t. y. įregistruojamos VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos registre, tuomet

pasikreipus sugražinama 50 procentų investicijų. Ir šiuo metu dar yra patvirtinta Europos Sąjungos parama dėl elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimų tiek privatiems asmenims, tiek daugiabučiams.

Pranešėjas pristatė ESO žemėlapių rinkinį – siekiant visą turimą informaciją pateikti visuomenei, tam kad tiek privatūs, tiek verslo klientai galėtų patys operatyviai pasitikrinti ir įsivertinti tiek transformatorių laisvą galią, tiek laisvą galią gamybai, tiek linijų amžių, tiek trasų valymą, tiek investicijas, kurios yra daromos Lietuvoje, tam, kad būtų galima ne užklausių ir atsakymų modelių dirbi, bet ir individualiai pasitikrinti informaciją apie tinklą, o jei kyla klausimų, kreiptis į ESO ir pasitikslinti informaciją. Kalbant apie investicijas Panevėžio regione, taip kaip buvo planuojama užbaigti 2022 m. ir koks buvo 2021 m. faktas, tai rezultate yra daugiau nei 2 kartus išaugusi suma nuo 6 milijonų eurų iki 13 milijonų eurų, priskaičiuojant naujus vartotojus. ESO atliekamos investicijos su tinklu yra susijusios su tinklo būkle. Ten kur turimas prastesnis tinklas ir kur pagal visus reitingavimo kriterijus investicijos turi būti daromos ir tinklas turi būti keičiamas, tai toms savivaldybėms yra skiriamos didesnės lėšos, o pavyzdžiui Kupiškio rajono savivaldybėje gamtinių dujų tinklo nėra, tai ir tų investicijų nėra.

Viena iš skaudžių temų su kuria susiduria ESO yra gamtos stichijos. Šie metai buvo šiek tiek ramesni, bet 2021 m. pamokos, kai vyravo snygis ir formavosi apdraba arba pūtė gūsingas vėjas, suteikė ESO galimybę persižiūrėti procesus, organizuoti kitaip darbus, pritraukiant žmogiškuosius išteklius iš įvairių prieinamų resursų, ar tai būtų rangovai, ar darbuotojai, kurie dirba kitose srityse ir tiesiogiai nėra susiję su gedimų šalinimu. Taip pat technologinių įrankių pasiruošimas - papildomi generatoriai, autobokštai, prognozuojant audras, įrankius pasitelkus žiūrima, kuriuose regionuose gali kilti audra ir atitinkamai pasikviečiama daugiau budinčių kolegų, ir žinoma bendradarbiavimas. Pasirašyta bendradarbiavimo sutartis su VSAT dėl linijų apžiūros, pasitelkiant sraigtasparnį, savivaldybių paruošti kontaktiniai seniūnijų sąrašai dėl kelių valymo ir priėjimo prie pažeistų linijų, kurie periodiškai yra atnaujinami. Palyginus 2021 m. sausio mėnesio ir birželio mėnesio stichijas – buvo nustatyta, kad visų šių priemonių dėka elektros tiekimą pavyko atstatyti 2,5 karto greičiau.

Nukasimai yra dar viena iš tų temų, dėl ko mūsų klientai lieka be elektros energijos ar be gamtinių dujų. Lietuvoje per metus yra atliekama apie 600 nukasimų, tai reiškia tiek vienetų paslaugų sutrikimų ir be elektros, ir gamtinių dujų tuo metu būnančius maždaug 125 000 klientų. Panevėžio regione tie skaičiai nėra dideli ir sudaro 5 procentus visos Lietuvos.

Buvo išsakytas siūlymas dėl bendradarbiavimo, t. y. dalinantis sąrašais kam yra išduoti kasimo leidimai bei savivaldybės kontaktu, kas yra atsakingas už šių leidimų išdavimą.

Buvo dėkojama už kelių valymo kontaktų pasidalinimą, už pateiktą elektromobilių stotelių planą, kur buvo susiderinta kokios yra ESO galimybės, kokie yra savivaldybių planai dėl krovimo stotelių taškų, už projektų derinimą ir už bendradarbiavimą genint želdinius ir elektros oro linijų apsaugos zonose.

R. Radvila pažymėjo, kad su savivaldybėmis ESO dirba kitaip nei su verslo klientais ir joms yra skiriamas didesnis dėmesys. Kiekviena savivaldybė turi savo kontaktinį asmenį bendrovėje, į kurią gali kreiptis visais klausimais ir gauti atsakymus. Šiame pristatyme yra išvardinti žmonės, dirbantys su Panevėžio regiono savivaldybėmis ir yra nurodyti jų kontaktai.

R. Godeliauskas pasiteiravo dėl sąlygų išdavimo ir projektų derinimo. Akcentavo, kad nors atsakymo pateikimui yra nustatytas 40 dienų terminas, dažniausiai atsakymo sulaukiama tik 40-ą dieną, t. y. besibaigiant terminui. Yra objektų, kur derinimas užtrunka du mėnesius ir dėl tokių terminų reikia stabdyti projektus ir darbus. Pasak mero, šiemet buvo suplanuota suprojektuoti naują gyvenamųjų namų kvartalą, įrengti visas komunikacijas savo lėšomis, tame tarpe ir elektros ir derinimas užtruko apie du mėnesius ir visi šių metų planai sugriuvo dėl tokio termino. Buvo paprašyta skirti dėmesį tokiems savivaldybės projektams.

Taip pat buvo išsakytas pastebėjimas, kad vis dar susiduriama su tokiais atvejais, kai apie ESO projektus sužinoma tik kai darbai, tokie kaip „linijų kabeliavimas“, pradedami vykdyti, o iš anksto nenusimačius biudžete lėšų, pavyzdžiui konkrečiai gatvei, nebespėjama prisidėti prie naujų stulpų statymo ir senųjų iš ESO nupirkimo ir jų pašalinimo. Kadangi dar tokių atvejų pasitaiko, buvo labai prašoma į tai atkreipti dėmesį.

Pasak R. Radvilos, nuo šių metų rugsėjo mėnesio vyko derinimas su savivaldybėmis dėl trimečių planų - kokie yra savivaldybių planai, kokie yra ESO planai - ir 75 procentai jų jau yra suderinta. Buvo pažadėta pasitikrinti situaciją.

Kalbant apie sąlygų išdavimą tiek privatiems asmenims, tiek ir verslo klientams, tai pasak R. Radvilos, paskutinius du mėnesius į ESO atkeliavo po 1000 paraiškų kiekvieną dieną. Jis pabrėžė, kad anksčiau terminas buvo 5-7 dienos, dabar 40 dienų terminas yra visos komandos darbas, tai ir robotizavimo sprendimai, papildomas žmonių su inžineriniu išsilavinimu ieškojimas ir priėmimas, rangovų paieškos ir nėra taip, kad 40 dienų būtų laukiama formaliai - yra eilė ir mėnesio atsilikimas. Dabar norint kreiptis į ESO dėl techninių sąlygų išdavimo, reikia paskirti ne trumpesnę nei vieno mėnesio terminą. Tačiau kai pareiškėjas du ar tris mėnesius negauna techninių sąlygų, tai jau yra kitos priežastys, tokios kaip nuosavybės dokumentai, savivaldybės leidimai ir t. t.

Dėl įvairių kritinių projektų buvo pasiūlyta bendrauti per vadybininkus ir pažadėta ieškoti sprendimų.

Kolegijos pirmininkas

Rytis Mykolas Račkauskas

Posėdžio sekretorė

Laura Knizikevičienė