Europos Pulsas

Jungiant bendruomenes, stiprinant Europą

Bendrai finansuoja Europos Sąjunga

Nr. 33 2025 m. birželis

UŽIMTUMO TARNYBA LIETUVOJE: VEIKLA, FINANSAVIMAS IR VIETA EUROPOS KONTEKSTE

Lietuvos darbo rinkos kraštovaizdis sparčiai keičiasi – tai lemia tiek vidaus ekonominės sąlygos, tiek tarptautiniai iššūkiai, tokie kaip globalizacija, darbo jėgos migracija, technologinė pažanga ir besikeičianti demografinė struktūra. Auganti skaitmenizacija bei klimato kaitos iššūkiai skatina pergalvoti užimtumo politiką visose šalyse, įskaitant ir Lietuvą. Tokiomis sąlygomis Užimtumo tarnyba tampa ne tik tarpininku tarp darbo ieškančiųjų ir darbdavių, bet ir strateginiu partneriu, formuojančiu naujas darbo rinkos kryptis, mažinančiu atskirtį bei stiprinančiu socialinį teisingumą.

Lietuva, kaip pilnateisė Europos Sąjungos narė, aktyviai dalyvauja Europos socialinės sanglaudos ir darbo rinkos plėtros politikoje. Vienas svarbiausių šios politikos ramsčių – užimtumo skatinimas, siekiant užtikrinti ne tik konkurencingą ekonomiką, bet ir visuomenės atsparumą bei socialinį saugumą. Europos socialinis fondas+ (ESF+) yra pagrindinis finansinis įrankis, skirtas šioms ambicijoms įgyvendinti – remiant mokymus, kvalifikacijos kėlimą, socialinę įtrauktį ir inovatyvius darbo rinkos sprendimus visose ES valstybėse narėse.

UŽIMTUMO TARNYBOS VAIDMUO

Užimtumo tarnyba prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos yra pagrindinė valstybės institucija, vykdanti aktyvią darbo rinkos politiką. Jos funkcijos apima ne tik bedarbių registravimą, bet ir jų integravimą į darbo rinką per perkvalifikavimą, profesinį orientavimą, karjeros planavimą, konsultavimą bei finansinę paramą savarankiškam verslui. Tarnyba veikia kaip tarpininkas tarp žmogaus ir darbo pasaulio, padėdama spręsti tiek ekonominius, tiek socialinius iššūkius. Ji taip pat teikia kompleksinę pagalbą tiems, kurie neteko darbo dėl technologinių permainų, sveikatos sutrikimų ar ekonominių sukrėtimų, užtikrindama galimybę grįžti į darbo rinką oriai ir efektyviai.

Nuo 2021 m. Tarnyba kasmet padeda dešimtims tūkstančių gyventojų – tiek tiesioginėmis paslaugomis, tokiomis kaip konsultavimas ar profesinis orientavimas, tiek per subsidijuotas programas, skirtas darbo vietų kūrimui ir išsaugojimui. Ji glaudžiai bendradarbiauja su nevyriausybinėmis organizacijomis, savivaldybėmis, švietimo įstaigomis ir kitais socialiniais partneriais, siekdama kurti įtraukias, vietos bendruomenių poreikius atitinkančias priemones. Be to, Tarnyba vis dažniau naudoja skaitmeninius sprendimus ir personalizuotas paslaugas, kad pasiektų kuo platesnį gavėjų ratą, įskaitant regionuose gyvenančius ar socialinę atskirtį patiriančius žmones.

PASLAUGOS IR TIKSLINĖS PROGRAMOS

Tarp pagrindinių Užimtumo tarnybos teikiamų paslaugų – tai profesinis mokymas, karjeros planavimas, psichologinė ir socialinė pagalba, finansinė parama verslui, subsidijos darbdaviams bei įvairios specializuotos programos, orientuotos į pažeidžiamas visuomenės grupes.

• Profesinio mokymo programos, orientuotos į darbo rinkos poreikius: tokios sritys kaip IT, statyba, logistika, sveikatos priežiūra ir atsinaujinanti energetika, kuriose trūksta kvalifikuotų specialistų;

• Karjeros konsultacijos, įskaitant individualias ir grupines sesijas, skirtas padėti darbo netekusiems asmenims įvertinti savo gebėjimus, persikvalifikuoti ir planuoti tolesnius žingsnius; psichologinė pagalba, padedanti įveikti streso, savivertės ar motyvacijos problemas po darbo praradimo;

• Finansinė parama norintiems pradėti verslą – iki 32 178 eurų vienai sukurtai darbo vietai, įskaitant konsultacijas verslo plano rengimui, mentorystę bei galimybę gauti papildomas subsidijas pirmiesiems veiklos metams;

• Subsidijos darbdaviams, kurie įdarbina pažeidžiamų grupių atstovus – ilgalaikius bedarbius, vyresnio amžiaus asmenis, neįgaliuosius, jaunuolius iš globos įstaigų ar socialinės rizikos aplinkų; subsidijos skiriamos daliai darbo užmokesčio padengti, siekiant skatinti įtraukią darbo rinką;

• Parama darbo vietų pritaikymui neįgaliesiems – tai finansinė ir metodinė pagalba darbdaviams, siekiantiems adaptuoti darbo vietas neįgaliųjų poreikiams;

• „Būk verslus“, „Kryptis–Ateitis“ ir kiti projektai su ES parama.

Papildomai įgyvendinamos programos, skirtos:

• jaunimo iki 29 metų integracijai į darbo rinką per praktikas, pameistrystę, verslumo skatinimą ir skaitmeninių įgūdžių ugdymą;

• moterų įgalinimui regionuose – vykdant lyderystės, verslumo ir kvalifikacijos kėlimo programas, padedančias moterims įgyti naujų profesinių įgūdžių, pradėti savo verslą ar sugrįžti į darbo rinką po pertraukos;

• integracijai po grįžimo iš emigracijos;

• darbo vietų išsaugojimui krizių metu (COVID-19 pandemijos, energetikos krizės, taip pat geopolitinių neramumų kontekste).

• ilgalaikio bedarbystės mažinimui – vykdant mentorystės programas, teikiant intensyvią psichologinę bei socialinę pagalbą.



Užimtumo tarnyba (buv. Lietuvos darbo birža)
By Augustas Didžgalvis - Own work, CC BY-SA 4.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=133862430

STRATEGINIAI ES TIKSLAI IR INVESTICIJOS

Lietuvos užimtumo tarnybos veikla glaudžiai dera su Europos Sąjungos strateginiais prioritetais, nustatytais 2021–2027 m. ES fondų investicijų programoje. Šios programos tikslai apima nedarbo mažinimą, mokymosi visą gyvenimą skatinimą, socialinės įtraukties didinimą ir vienodų galimybių užtikrinimą darbo rinkoje. Lietuvai per šį laikotarpį skirta apie 1,1 mlrd. eurų iš Europos socialinio fondo+ (ESF+), iš kurių reikšminga dalis tenka Užimtumo tarnybos programoms – ypač skirtoms pažeidžiamų grupių integracijai, profesiniam mokymui ir regionų užimtumo skatinimui.

2022 m. duomenimis, apie 38 proc. visų Lietuvai skirtų ESF+ lėšų buvo skirta užimtumo ir socialinės įtraukties sritims. Tai apima specializuotas programas, skirtas migrantų integracijai, socialinės rizikos šeimų įtraukimui į darbo rinką, kvalifikacijos kėlimui, taip pat paramai įmonėms, padedančioms išlaikyti darbo vietas technologinių pokyčių ar pramonės pertvarkų metu. Dalis šių lėšų skirta ilgalaikio nedarbo mažinimui, ypač regionuose, bei skaitmeninių įgūdžių stiprinimui ir prognozavime.

Lenkijoje Užimtumo tarnybos veikia decentralizuotai ir yra pavaldžios regioninėms bei vietos valdžios institucijoms. Jos stipriai orientuotos į regioninius projektus ir glaudžiai bendradarbiauja su savivaldybėmis, nevyriausybinėmis organizacijomis bei darbdaviais. Pagrindinis dėmesys skiriamas mokymosi visą gyvenimą iniciatyvoms, profesinio mokymo programoms ir ilgalaikio nedarbo mažinimui, ypač tarp vyresnio amžiaus asmenų ir jaunimo. 2021–2027 m. laikotarpiu Lenkijai skirta daugiau nei 4 mlrd. eurų iš ESF+ fondo, orientuotų į darbo rinkos modernizavimą, įskaitant skaitmeninių kompetencijų ugdymą, moterų įtrauktį bei paramą inovatyviam verslumui regionuose.

Lietuva išsiskiria gebėjimu efektyviai nukreipti ESF+ lėšas į tikslines sritis, tokias kaip jauno verslo skatinimas, skaitmeninių ir žaliųjų kompetencijų plėtra, regionų užimtumo stiprinimas bei pagalba pažeidžiamoms grupėms. Nors disponuoja palyginti mažesniu biudžetu nei didžiosios ES šalys, Lietuva nuosekliai išlaiko aukštą ES investicijų įsisavinimo lygį ir dažnai įvardijama kaip viena iš gerųjų praktikų pavyzdžių ES kontekste.

PALYGINIMAS SU KITOMIS ŠALIMIS

Vokietijoje, Bundesagentur für Arbeit – viena pažangiausių ir daugiafunkcinių užimtumo tarnybų Europoje. Ji turi daugiau nei 100 000 darbuotojų, o jos metinis biudžetas viršija 40 mlrd. eurų. Agentūra administruoja ne tik darbo paiešką, bet ir nedarbo draudimo sistemą, socialines išmokas, profesinio mokymo programas, migracijos reguliavimą, taip pat aktyviai dalyvauja darbo rinkos analizėje ir prognozavime.

IŠŠŪKIAI IR GALIMYBĖS

Nepaisant augančių ES investicijų ir tobulėjančių užimtumo politikos priemonių, Lietuva vis dar susiduria su rimtais struktūriniais ir regioniniais iššūkiais:

• Ilgalaikis nedarbas, ypač nutolusiuose regionuose, kur darbo vietų trūkumas, ribotos susisiekimo galimybės ir mažas švietimo bei perkvalifikavimo paslaugų prieinamumas lemia užsitęsusią socialinę atskirtį ir gyventojų migraciją;

• Jaunimo emigracija, kurią skatina ne tik mažas darbo vietų skaičius mažesniuose miestuose, bet ir ribotos karjeros galimybės, žemas atlyginimų lygis bei menkas aukštos pridėtinės vertės sektorių prieinamumas regionuose;

• Skaitmeninių įgūdžių trūkumas vyresniame amžiuje;

• Kvalifikacijos neatitikimas tarp švietimo sistemos ir darbo rinkos poreikių, kuris reiškia, kad daug jaunų žmonių baigia studijas, tačiau jų įgyti įgūdžiai ir žinios neatitinka realių darbdavių lūkesčių;

• Be to, pastebimas didėjantis neformalių darbo santykių skaičius, ypač paslaugų sektoriuje, kur dažnai sudaromi žodiniai susitarimai ar dirbama be oficialių sutarčių. Tai kelia rimtų iššūkių dėl socialinių garantijų prieinamumo, darbuotojų teisių užtikrinimo bei valstybės biudžeto praradimų dėl nesurinktų mokesčių.

20 METŲ ES NARYSTĖS POVEIKIS

Pasak china-cee.eu, per du narystės ES dešimtmečius Lietuva iš esmės transformavo savo užimtumo politiką: nuo reaktyvaus nedarbo valdymo iki proaktyvaus darbo rinkos vystymo. Užimtumo tarnyba tapo ES investicijų tiltu, padedančiu spręsti tiek socialines, tiek struktūrines problemas.

Tai reiškia ir struktūrinę pažangą: instituciniai pokyčiai, didesnis skaidrumas, naujų technologijų diegimas administracijoje. Lietuva tapo viena iš šalių, kurios taiko pažangias elektronines paslaugas užimtumo srityje.

PERSPEKTYVOS: SKAITMENINĖS TRANSFORMACIJOS IR ŽALIOJI EKONOMIKA

Artimiausiais metais Lietuvos užimtumo tarnyba orientuojasi į darbo rinkos pasirengimą dviem pagrindinėms transformacijoms – skaitmeninei ir žaliajai. Tai reiškia:

• naujų mokymų programų kūrimą IT, inžinerijos, atsinaujinančios energetikos srityse;

• parengties įgūdžių žemėlapį regionuose;

• darbdavių skatinimą investuoti į žaliąsias technologijas per darbo vietų subsidijas.

Numatoma plėtoti „vieno langelio“ principą, kur gyventojai vienoje platformoje galėtų gauti visą informaciją apie galimus mokymus, darbo vietas, paramos priemones bei savanorišką veiklą.

„Europos Pulso“ informacija

Tiesioginis skrydis sugrįžta: Vilnius–Praha maršrutas vėl atveriamas keliautojams

Vilnius, 2025 m. gegužės 22 d. Vasarą Lietuvos sostinė vėl tiesiogiai sujungiama su viena gražiausių Vidurio Europos sostinių – Praha. Oro linijų bendrovė „airBaltic“ atnaujina tiesioginius skrydžius tarp Vilniaus ir Prahos, kurie vyks du kartus per savaitę – ketvirtadieniais ir šeštadieniais. Maršrutas veiks iki pat rugsėjo 27 d., o pirmasis reisas jau įvyko gegužės 22-ąją.

Šis maršrutas – ne naujiena seniesiems keliautojams. Iki COVID-19 pandemijos Vilnius–Praha skrydžiai jau buvo populiarūs tarp verslo keliautojų, turistų bei studentų. Po kelerių metų pertraukos jie grįžta su atnaujintu tvarkaraščiu ir patogiais jungtimis, užtikrinančiomis sklandų susisiekimą tarp Baltijos šalių ir Centrinės Europos.

Kodėl tai svarbu Lietuvai?

Tiesioginiai skrydžiai ne tik skatina turizmą, bet ir plečia verslo galimybes bei gerina regionų pasiekiamumą. Čekija – viena iš svarbiausių Lietuvos ekonominių partnerių Vidurio Europoje. Dėl bendrų projektų inžinerijos, transporto, informacinių technologijų ir turizmo sektoriuose susisiekimo galimybės tarp šalių yra esminės. Be to, tiesioginis susisiekimas yra svarbus akademinėms partnerystėms bei kultūriniam bendradarbiavimui.

Ką siūlo „airBaltic“?

„airBaltic“ – pagrindinis Baltijos šalių oro vežėjas – šį maršrutą įtraukė į vasaros sezonui skirtą skrydžių žemėlapį, atsižvelgdama į augantį susidomėjimą tarp Lietuvos ir Čekijos keliautojų. Skrydžio metu keleiviai gali naudotis nemokamu belaidžiu internetu (Wi-Fi), kuris ypač patogus verslo keliautojams bei tiems, kurie nori išlikti prisijungę prie darbo ar socialinių tinklų kelionės metu. Skrydžiai vykdomi moderniais „Airbus A220-300“ lėktuvais, garsėjančiais komfortu, mažesniu triukšmu bei geresniu degalų efektyvumu.

Bilietus į skrydžius galima įsigyti oficialiame oro linijų tinklalapyje bei pas kelionių agentūras. Kainos – konkurencingos, o tvarkaraštis pritaikytas tiek trumpoms savaitgalio išvykoms, tiek ilgesnėms kelionėms. Skrydžio trukmė – apie 1 val. 45 min.

Sustiprėjęs turizmo potencialas

Kelionė į Prahą – tai ne tik trumpas pabėgimas nuo kasdienybės, bet ir puiki proga susipažinti su vienu įspūdingiausių Europos miestų. Šis miestas puikiai tinka savaitgalio išvykai – jo senamiestis lengvai apeinamas pėsčiomis, o gausybė muziejų, parkų, kavinių ir istorinių objektų leidžia per kelias dienas patirti įvairialypę miesto dvasią. Tiesioginis skrydis iš Vilniaus užtikrina patogų susisiekimą, o trumpa kelionės trukmė leidžia maksimaliai išnaudoti laiką.

Praha – tikra architektūros, istorijos ir kultūros gerbėjų svajonė. Miesto lankytojai gali pasinerti į viduramžių atmosferą vaikščiodami po UNESCO saugomą senamiestį, grožėtis gotikine Šv. Vito katedra ar pasivaikščioti Karolio tiltu, jungiančiu dvi istorines miesto dalis. Netoliese – Prahos pilis, viena didžiausių pasaulyje, iš kurios atsiveria kvapą gniaužianti miesto panorama.

Turistams siūloma ne tik klasikinė istorija, bet ir gyvybingas šiuolaikinis miestas su unikalia gastronomija, alaus kultūra, menininkų rajonais, tokiais kaip Žižkovas ar Letna, ir įvairiapusiškais muziejais. Populiarios atrakcijos – interaktyvus „Kampa“ šiuolaikinio meno muziejus, technikos muziejus, garsusis astronominis laikrodis, o nuo birželio 2025 m. – ir visiškai atnaujintas Prahos planetariumas. Pastarasis po daugiau nei dvejus metus trukusios rekonstrukcijos vėl atvers duris lankytojams, siūlydamas pažangiausią pasaulyje LED kupolo projekcijos sistemą su 8K raiška. Atidarymo savaitgalį – birželio 14–15 d. – planuojamos specialios programos su sumažintu įėjimo mokesčiu. Be astronominių seansų, planetariume bus rengiami koncertai, teatro pasirodymai ir interaktyvios parodos, todėl tai taps dar vienu traukos centru tiek vietiniams, tiek turistams.

Be to, Praha patogi ir kaip bazė trumpoms kelionėms po Čekiją – vos kelių valandų atstumu galima pasiekti Karlovi Varus, Kutna Horą ar Česky Krumlovą.

Tarp lankytinų objektų išsiskiria ir Vyšehradas – istorinis kompleksas ant kalvos virš Vltavos upės. Tai senovinė tvirtovė, siekianti IX amžių, apipinta legendomis ir laikoma viena iš Prahos ištakų. Lankytojai gali pasivaikščioti po parką, aplankyti Šv. Petro ir Povilo baziliką, apsilankyti Vyšehrado kapinėse, kur palaidoti garsūs Čekijos menininkai, ir grožėtis miesto panorama. Čia taip pat verta pamatyti Leopoldo vartus bei požeminius kazematus – senovinius gynybinius tunelius, leidžiančius pajusti istorijos dvasią.

Praha, žinoma dėl savo istorinio senamiesčio, Karolio tilto, Prahos pilies ir kultūrinių renginių gausos, yra itin patraukli kryptis Lietuvos turistams. Tuo tarpu Vilnius – augantis turistinis centras su sparčiai plėtojama paslaugų infrastruktūra – kviečia čekų keliautojus atrasti Baltijos kultūros žavesį.

Tikimasi, kad šis maršrutas padės ne tik atkurti srautus, kurie egzistavo iki pandemijos, bet ir sukurti naujus kelionių įpročius tarp šių dviejų sostinių gyventojų. Oro uosto atstovai pabrėžia, kad didėjanti maršrutų pasiūla yra ženklas apie atsigavusią aviacijos rinką ir augantį tarptautinį Vilniaus prieinamumą.

Ateities planai

„airBaltic“ toliau tęsia skrydžių plėtrą ir planuoja dar daugiau sezoniškai pritaikytų maršrutų iš Vilniaus bei kitų Baltijos šalių oro uostų. Oro linijų strategija grindžiama lanksčiu reagavimu į keleivių poreikius ir regioninio susisiekimo stiprinimu.

Ši naujiena – ženklas, kad 2024-ieji gali tapti nauju augimo etapu Lietuvos aviacijai, o keleiviai vis dažniau renkasi tiesioginius, greitus ir patogius susisiekimo sprendimus.

Daugiau informacijos : https://www.vilnius-airport.lt/lt/naujienos/airbaltic-pradeda-naujus-tiesioginius-skrydzius-is-vilniaus-i-praha

Andrius Veršinskas: kurioms Kauno industrijoms „Rail Baltica“ turės daugiausia įtakos?

Europinė geležinkelio vėžė „Rail Baltica“, sujungdama Baltijos šalis su Europa ir taip užbaigdama trūkstamą jungtį, „atrakins“ augančio miesto vertes verslui ir keliautojams, sako „Kaunas IN“ Verslo skyriaus vadovas Andrius Veršinskas.

Laikinosios sostinės ekonomine plėtra besirūpinančios agentūros „Kaunas IN“ atstovas teigia, kad vienas pagrindinių Kauno privalumų – patogi ir stipriai išvystyta logistinė infrastruktūra, tad projekto „Rail Baltica“ reikšmė miestui – itin didelė.

Spalį Kauno geležinkelio stotyje atvėrus pirmąjį „Rail Baltica“ informacijos centrą pabrėžta – greitaisiais traukiniais pro Kauno tarptautinę stotį kasdien vyks daugiausia Lietuvoje – 11 tūkst. – keleivių.

Naujos žaidimo taisyklės

„Potencialiems užsienio investuotojams, kitų šalių atstovams, diplomatams „Rail Baltica“ visuomet pristatome kaip artėjantį didelį privalumą, pakeisiantį žaidimo taisykles. Akcentuojame, kad Kaunas bus aktyviausias taškas visame tinkle. Kauno logistinė reikšmė augo ir pastaraisiais metais, tačiau jaučiame, kad tinklo stiprinimas dar labiau sustiprins pozicijas ir sukurs galimybių tolesnei plėtrai“, – teigė A. Veršinskas.

Europinio standarto geležinkelis tarp Lenkijos ir Kauno veikia nuo 2021 m. Vakarų kryptimi juo vežami kroviniai, esant poreikiui gabenama karinė technika. Su pirmąja „Rail Baltica“ vėže miestas tapo toliausiai rytuose ir tuo pačiu šiauriausiai rytinėje Baltijos jūros pakrantėje esančiu europinio geležinkelio tašku.

Verslo augimas

A. Veršinko teigimu, Kaunas pritraukė didžiąsias regiono logistikos bendroves, o nutiesus greitojo geležinkelio infrastruktūrą verslo plėtra dar paspartės: pirmiausia, dėl išaugusių logistinių pajėgumų, galiausiai tai atvers galimybes ir kitų industrijų verslams.

„Jau dabar sėkmingai veikia ir plečiasi Palemono intermodalinis terminalas. Kartu su naujai planuojamais projektais – didžiausiu Baltijos šalyse Juragių intermodaliniu terminalu, Kauno oro uosto plėtra ir Kauno upių uostu – augs bendras Kauno intermodalumas bei logistinės galimybės, taigi ir reikšmė. Atsivers daug galimybių industrijoms, siekiančioms ne tik sutaupyti, bet ir būti ekologiškesnėmis“, – vertino A. Veršinskas.

Keliautojų augimas

Pasak „Kaunas IN“ atstovo, bene laukiamiausia nauda – kelionių laiko sutrumpėjimas.

„Laukdami greitosios europinės jungties laukiame ir turizmo plėtros. Taip pat svarbios ir darbuotojų pritraukimo galimybės – sumažėjus kelionių laikui reikšmingai išsiplės geografinė erdvė, iš kurios galime pritraukti darbuotojus. Traukiniai Kaunas–Vilnius jau dabar kiekvieną rytą abiem kryptimis važiuoja užpildyti, matome darbuotojų judėjimą, verslo paslaugų, IT įmonėms kuriant padalinius tiek Kaune, tiek Vilniuje. Tad „Rail Baltica“ dar paspartins miestų suartėjimą“, – kalbėjo A. Veršinskas, pridurdamas, kad kita svarbi ir laukiama kryptis – nuo 4 val. iki maždaug 1,5 val. sutrumpėsianti kauniečių kelionė į Rygą.

„Darbuotojams, ypač dirbantiems hibridinio darbo būdu, tai galėtų išplėsti lokacijas, kuriose jie gali dirbti ar gyventi. Tad būtų galima gyventi Panevėžyje ir darbuotis Kaune ar atvirkščiai. Ta zona, kuri dabar apima Jonavą, Kėdainius ar tęsiasi labiau į Marijampolės pusę, Vilnių, išsiplėstų labiau ir į Šiaurės Lietuvą“, – sakė A. Veršinskas.

Greičiau pasiekiami koncertai ir varžybos

Spalį atvėrus „Rail Baltica“ informacijos centrą A. Veršinkas dalyvavo diskusijoje „Galimybės Kaunui: turizmas > verslas > stoties erdvių įveiklinimas“.

„Kaunas, būdamas centrinis ir aktyviausias taškas, natūraliai bus ta vieta, kur susijungs didžiausi keliautojų srautai. Tad į vykstančius koncertus ar Kauno „Žalgirio“ „Eurolygos“ varžybas pamatysime dar daugiau atvykstančių lenkų, latvių ar estų. „Mokslo sala“, rekonstruotas Lietuvos zoologijos sodas, plaukimo kompleksas ir vandens pramogų centras bei daugelių kitų naujų laisvalaikio bei pramogų objektų privilios vietos ir užsienio turistų. Plečiama infrastruktūra „atrakina“ Kauno patrauklumą ir siūlomas vertes platesnėje geografinėje zonoje“, – vertino A. Veršinskas.

„Rail Baltica“ – didžiausias geležinkelių infrastruktūros projektas Baltijos šalių istorijoje, kurį įgyvendinant bus nutiestas elektrifikuotas europinio standarto dvikelis geležinkelis, sujungsiantis Varšuvą, Kauną, Vilnių, Panevėžį, Rygą, Pernu ir Taliną. Bendras „Rail Baltica“ geležinkelio linijos ilgis Baltijos šalyse siekia 870 km: Lietuvoje – 392 km, Latvijoje – 265 km, Estijoje – 213 km.

Kultūros ministras Š. Birutis apie Nacionalinę koncertų salę „Tautos namai“: judame teisinga linkme siekdami aukščiausios kokybės

Kultūros ministras Šarūnas Birutis kartu su Vilniaus miesto meru Valdu Benkunsku šiandien išsamiai susipažino su Nacionalinės koncertų salės „Tautos namai“ projekto įgyvendinimo eiga ir progresu.

Iš pradžių ministrui buvo pristatytas pasaulinio lygio japonų kompanijos „Nagata Acoustics“ Nacionalinei koncertų salei suprojektuotas akustinis modelis. Ši iki dešimties kartų sumažinta būsimosios salės replika, pagaminta iš medžio ir specialių garsą sugeriančių medžiagų, leido praktiškai išbandyti teorinius skaičiavimus ir priimti sprendimus, užtikrinsiančius aukščiausios klasės akustiką. Tokios technologijos taikomos projektuojant garsiausias pasaulio koncertų sales.

Kultūros ministras kartu su viceministre Edita Klaunauskaite, Vilniaus miesto meru ir jų komandų nariais, taip pat Vilniaus vystymo kompanijos ir rangovo atstovais lankėsi statybvietėje ant Tauro kalno, kur jau kyla Nacionalinės koncertų salės „Tautos namai“ pamatai.

„Matyti, kaip ant Tauro kalno pamažu kyla Nacionalinė koncertų salė „Tautos namai“, yra išties jaudinantis momentas. Šiandienos apsilankymas statybvietėje, taip pat pažintis su pasaulinio lygio specialistų baigtu testuoti akustinės salės modeliu tik patvirtina, kad judame teisinga linkme, siekdami aukščiausios kokybės, – sakė kultūros ministras Šarūnas Birutis. – Tai ne tik moderni koncertinė erdvė, bet ir šimtametės Tautos namų idėjos įgyvendinimas, todėl kartu su Vilniaus miestu ir visais partneriais esame įsipareigoję šį Lietuvai reikšmingą projektą sėkmingai užbaigti numatytu laiku.“

Vėliau Kultūros ministerijoje Vilniaus vystymo kompanijos atstovai detaliau pristatė projekto įgyvendinimo etapus ir darbus. Priminta, kad daugiafunkcis meno centras statomas pagal tarptautinį architektūros konkursą laimėjusios ispanų architektų studijos „Arquivio architects“ (projekto vadovas Antanas Dagelis, architektas Daniel Fraile, kartu su UAB „Cloud architektai“) projektą. Projektą planuojama įgyvendinti iki 2028 metų pabaigos.

Nacionalinė koncertų salė „Tautos namai“ sujungs istorinę XX a. pradžioje Jono Basanavičiaus ir kitų tautos šviesuolių, tarp kurių ir Mikalojus Konstantinas Čiurlionis, puoselėtą idėją su moderniausiais architektūriniais bei akustiniais sprendimais.

Komplekse numatyta Didžioji koncertų salė, pritaikyta klasikinės muzikos koncertams, daugiafunkcė Mažoji salė įvairiems meno žanrams, atskira erdvė repeticijoms ir dar viena erdvė, skirta edukacinei veiklai, ekspozicijoms, įvairiems renginiams.

Daugiau informacijos : https://lrkm.lrv.lt/lt/naujienos/kulturos-ministras-s-birutis-apie-nacionaline-koncertu-sale-tautos-namus-judame-teisinga-linkme-siekdami-auksciausios-kokybes/

ES oro saugos sąrašas

ES oro saugos sąrašas (angl. Air Safety List, ASL) – tai sąrašas oro vežėjų, neatitinkančių tarptautinių saugos standartų. Šiems vežėjams draudžiama vykdyti skrydžius į, iš ir virš ES teritorijos. Į sąrašą gali būti įtraukti ir tie oro vežėjai, kurie neskraido į ES – siekiant įspėti keleivius, vykstančius už ES ribų. Jei trečiosios šalies saugos institucijos nepajėgia užtikrinti tarptautinių saugos priežiūros reikalavimų, į sąrašą gali būti įtraukti visi tos šalies vežėjai.

ASL tapo galingu ir tarptautiniu mastu pripažintu įrankiu, padedančiu gerinti tarptautinio oro susisiekimo saugą – tiek skrydžiams į ES, tiek už jos ribų. Tai taip pat yra prevencinė priemonė: įtarus saugos trūkumus, šalys dažnai stengiasi pagerinti priežiūrą, kad jų vežėjai nepatektų į šį sąrašą.

Kurie oro vežėjai šiuo metu yra įtraukti į ES oro saugos sąrašą?

Po 46-ojo atnaujinimo 2025 m. birželį, 169 oro vežėjams draudžiama patekti į ES oro erdvę:

- 142 oro linijos iš 17 valstybių dėl nepakankamos saugos priežiūros;
- 22 Rusijoje sertifikuotos oro linijos;
- 5 oro linijos iš kitų šalių dėl rimtų saugos trūkumų: „Air Zimbabwe“ (Zimbabvė), „Avior Airlines“ (Venesuela), „Iran Aseman Airlines“ (Iranas), „Fly Baghdad“ ir „Iraqi Airways“ (Irakas).

Dar dvi oro linijos turi veiklos apribojimų ir gali skraidyti į ES tik tam tikrais orlaiviais: „Iran Air“ (Iranas) ir „Air Koryo“ (Šiaurės Korėja).

Sąrašą atnaujina Europos Komisija, padedama ES oro saugos komiteto (ASC), kuriame dirba visų ES valstybių ekspertai. Komisijos pasiūlymu ASC balsuoja kvalifikuota dauguma. Vėliau pasiūlymas perduodamas Europos Parlamentui ir Tarybai, o galutinis sprendimas skelbiamas Oficialiajame leidinyje. Iki šiol visi sprendimai priimti vieningai.

ES valstybės ir EASA privalo pateikti informaciją Komisijai. Vertinimui naudojami įvairūs šaltiniai: ICAO, JAV FAA, EASA, SAFA, TCO ataskaitos ir ES šalių surinkta informacija. Vertinimas grindžiamas tarptautiniais (ne ES) saugos standartais.

Taisyklės taikomos visiems oro vežėjams – ES ir ne ES – kurie vykdo komercinius skrydžius (keleivių ir krovinių). Jos netaikomos privačiam ar nekomerciniam skrydžiui (pvz., skrydis techninei priežiūrai).

Kai tik Komisija nusprendžia arba kai to prašo valstybė narė. ASC paprastai renkasi 2–3 kartus per metus. Yra procedūra skubiems atvejams.

Jei oro linija mano, kad atitinka saugos reikalavimus, ji gali pateikti prašymą Komisijai. Reikia įrodyti, kad tiek vežėjas, tiek jo priežiūros institucija atitinka tarptautinius reikalavimus. Atliekamas įrodymų vertinimas. Jei rezultatas teigiamas, Komisija pateikia pasiūlymą ASC.

Kai priežastis yra valstybės institucijų trūkumai, būtina išspręsti visas neatitiktis prieš pašalinant vežėją.

Praktiškai tai reiškia raštiškus atsakymus, susitikimus, vizitus ir klausymus su ASC. Jei Komisija arba ES valstybė randa ir patvirtina įrodymus apie rimtus saugos pažeidimus, į sąrašą įtraukiama ta oro linija ar visos šalies oro linijos.

Oro linijos sąraše (Annex A) negali naudoti savo orlaivių ar įgulos ES oro erdvėje. Jei taikomas dalinis draudimas – skristi galima tik tam tikrais orlaiviais (Annex B). Tačiau draudžiamos oro linijos gali naudotis kitų saugių oro linijų orlaiviais (vadinamos „wet lease“ sutartys). Valstybiniai orlaiviai (pvz., valstybės vadovų transportas, humanitariniai skrydžiai) gali įskristi su specialiu leidimu („diplomatiniu leidimu“). Priemonės turi būti peržiūrimos ES lygiu. Vis dėlto išimtiniais atvejais valstybės narės gali imtis veiksmų nacionaliniu lygiu.

Oro linijos gali pateikti dokumentus, nuomones, pasisakyti raštu ar žodžiu Komisijai ar ASC posėdyje. Komisijos tikslas yra saugumas. Šalims teikiama techninė pagalba. Dabar daug dėmesio skiriama padėti šalims pasiekti tinkamą saugos lygį.

Naujausias oro linijų sąrašas skelbiamas https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-air-safety-list_en.

Apie pasikeitimus informuojami kelionių agentai, EASA, oro uostai, keleiviai per svetaines ir terminalus.

Keleiviai turi teisę žinoti, kokia oro linija vykdo jų skrydį. Informacija turi būti pateikta užsakymo metu ir atnaujinta prieš skrydį. Jei vežėjas įtraukiamas į sąrašą po bilieto įsigijimo – keleiviui priklauso grąžinimas arba alternatyvus maršrutas.

Oro saugos sąrašas Jis leidžia keleiviams žinoti, kurių vežėjų vengti. Svarbu ir keliaujantiems su agentūromis – jei skrydis su įtraukta oro linija, klientų teisės saugomos. Komisija pataria kreiptis į oro liniją ar agentūrą dėl keitimo ar kompensacijos.

Po Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą, daugiau kaip 500 vakarietiškų orlaivių nebuvo grąžinti savininkams, o buvo neteisėtai perregistruoti Rusijoje. Jie nebeturi galiojančio orlaivio tinkamumo pažymėjimo (jį išdavė Bermudai ir Airija). Rusijos institucijos negali garantuoti šių orlaivių saugos, todėl bet kuri Rusijos oro linija, naudojanti tokius lėktuvus, yra sąraše.

Europa kviečia kurti: nauja strategija startuoliams ir inovacijų augimui

Komisija pristato ambicingą strategiją, kaip Europą paversti startuolių ir sparčiai augančių įmonių centru

Šiandien Europos Komisija pristatė ES startuolių ir sparčiai augančių įmonių strategiją „Rinkis Europą kurti ir augti“ (angl. EU Startup and Scaleup Strategy: Choose Europe to Start and Scale), siekdama, kad Europa taptų puikia vieta pradėti ir auginti pasauliniu mastu technologijomis paremtas įmones. Ši strategija derinama su platesne iniciatyva „Rinkis Europą“, kurią pradėjo Komisijos pirmininkė Ursula von der Leyen. Iniciatyva pirmiausia buvo nukreipta į mokslo sritį, skatindama vieningą Europos požiūrį į talentų pritraukimą ir išlaikymą, taip stiprinant Europos konkurencingumą.

Startuoliai ir sparčiai augančios įmonės yra esminės Europos ateičiai – jos skatina inovacijas ir tvarų augimą, kuria aukštos kokybės darbo vietas, pritraukia investicijų ir mažina strateginius priklausomumus. Tačiau, nors pagrindas yra tvirtas, daugelis vis dar susiduria su sunkumais perkeliant idėjas iš laboratorijos į rinką ar augant platesniu mastu ES ribose.

Strategijoje išskirti pagrindiniai startuolių ir scaleup įmonių poreikiai ir numatyti veiksmai penkiose pagrindinėse srityse:

1. Inovacijoms palankios aplinkos kūrimas: Kaip nurodyta Bendrosios rinkos strategijoje, startuoliams ir scaleup’ams reikia mažesnės fragmentacijos, mažesnės administracinės naštos ir paprastesnių bei palankesnių taisyklių visoje Bendrojoje rinkoje. Komisija pasiūlys 28-ąjį Europos režimą – supaprastinti taisykles ir sumažinti nesėkmių kainą tokiose srityse kaip nemokumas, darbo teisė ir mokesčių teisė.

2. Geresnio finansavimo skatinimas: Startuoliams ir augančioms įmonėms reikia geresnio finansavimo, platesnės ir labiau integruotos ES rizikos kapitalo rinkos bei aktyvesnio institucinių investuotojų dalyvavimo. Iniciatyva „Taupymo ir investavimo sąjunga“ bus svarbi siekiant atverti daugiau finansavimo galimybių ES. Papildomai, Strategijoje numatoma plėsti ir paprastinti Europos inovacijų tarybos veiklą, įsteigti „Scaleup Europe“ fondą, kuris padėtų sumažinti giliosios technologijos augančių įmonių finansavimo atotrūkį, ir parengti savanorišką Europos inovacijų investicijų paktą, kuris skatintų institucinius investuotojus investuoti į ES fondus, rizikos kapitalą ir neįtrauktas į biržą sparčiai augančias įmones.

3. Rinkos pasiekimo ir plėtros rėmimas: Startuoliams ir scaleup’ams reikia greitesnio kelio nuo laboratorijos iki rinkos. Strategija pristato iniciatyvą „Nuo laboratorijos iki vienaragio“ (Lab to Unicorn), kuri apima Europos startuolių ir scaleup centrus, jungiančius universitetines ekosistemas visoje ES. Čia siūlomas licencijavimo, honorarų bei pajamų pasidalijimo planas ir nuosavybės dalyvavimo modelis akademinėms institucijoms bei jų išradėjams, komercializuojant intelektinę nuosavybę ir kuriant atskiras įmones.

4. Talentų pritraukimas ir išlaikymas: Kad išlaikytų ir pritrauktų talentus, startuoliai ir scaleup’ai turi turėti prieigą prie aukštos kvalifikacijos specialistų. Strategija pristato iniciatyvą „Mėlynas kilimas“ (Blue Carpet), kuri apima verslumo švietimą, mokesčių paskatas darbuotojų akcijų pasirinkimo sandoriams bei tarpvalstybinio įdarbinimo palengvinimą.

5. Prieigos prie infrastruktūros, tinklų ir paslaugų gerinimas: Startuoliams ir augančioms įmonėms reikia trumpesnio produkto pateikimo į rinką ir spartesnės komercializacijos. Strategija siūlo supaprastinti ir suvienodinti skirtingas prieigos ir sutarčių sąlygas technologijų bei mokslinių tyrimų infrastruktūroms, sukuriant „Prieigos chartiją“ (Charter of Access) pramoniniams vartotojams.

Ši strategija yra svarbus žingsnis siekiant padaryti Europą konkurencinga, inovacijų skatinama ir pasauliniu mastu patrauklia vieta technologijų verslui.

Nauja ES strategija dėl saugaus, klestinčio ir atsparaus Juodosios jūros regiono

Šiandien ES pristato naują strategiją, skirtą stabiliam ir saugiam Juodosios jūros regionui. Strategijos tikslas – stiprinti ryšius ir skatinti augimą, jungiant Europą su Pietų Kaukazu, Vidurio Azija ir kitomis teritorijomis. Atsižvelgiant į Rusijos agresijos karą prieš Ukrainą, ši strategija taip pat sustiprins ES geopolitinį vaidmenį kaip patikimo veikėjo Juodosios jūros regione.

ES sieks glaudesnio bendradarbiavimo su Ukraina, Moldova, Gruzija, Turkija, Armėnija ir Azerbaidžanu bei skatins regioninį bendradarbiavimą junglumo srityje. Daugelis šių šalių pasirinko kelią ES narystės ar artimesnio suartėjimo su ES link. Šiandienos strategija siekia atnešti apčiuopiamos naudos Juodosios jūros partneriams ir pačiai ES investuojant į pagrindinius abipusiai naudingus partnerystės ryšius.

Kartu su partneriais regione ES įgyvendins tris pagrindines iniciatyvas pagal kiekvieną iš šių ramsčių, siekiant atverti regiono augimo potencialą ir kartu spręsti neatidėliotinas saugumo bei konflikto problemas:

- Juodosios jūros jūrų saugumas ir Juodosios jūros jūrų saugumo centro steigimas padės stiprinti jūrų saugą, apsaugoti svarbiausią infrastruktūrą ir jūrinę aplinką. Taip pat bus skatinamas regioninis bendradarbiavimas dėl išminavimo bei aplinkos ir navigacijos rizikų šalinimo.
- Speciali junglumo darbotvarkė, suderinta su išplėstaisiais transeuropiniais tinklais (TEN-T), vystys transporto, energetikos ir skaitmeninius tinklus, pavers Juodosios jūros regioną svarbiu koridoriumi, jungiančiu Europą su Vidurio Azija per Pietų Kaukazą, skatins ekonomikos augimą ir konkurencingumą.
- Pakrančių bendruomenių ir mėlynosios ekonomikos sektorių pasirengimas bus stiprinamas, kad Juodosios jūros šalys galėtų spręsti karo sukeltą aplinkos žalą, reaguoti į klimato kaitos iššūkius ir išnaudoti tvaraus augimo galimybes.

Strategija apjungs visus svarbius ES instrumentus ir politikos kryptis, skatins investicijas pagal „Global Gateway“ strategiją ir remsis „Team Europe“ dvasia – tai yra ES institucijų, valstybių narių ir Europos finansinių institucijų bendradarbiavimu. Spręsdama regionines problemas, ES siekia ilgalaikio saugumo, bendros gerovės ir atsparumo Juodosios jūros regione.

Pirmininkė Ursula von der Leyen pareiškė: „Aktyvus Europos Sąjungos vaidmuo yra itin svarbus užtikrinant saugumą ir taiką Juodosios jūros regione, ypač atsižvelgiant į Rusijos karą prieš Ukrainą. Mes glaudžiai bendradarbiausime su savo kaimynėmis, siekdami sustiprinti saugumą ir stabilumą regione. Kartu galime sukurti stipresnę ir klestinčią ateitį visiems.“

Be to, ES padės suinteresuotiems partneriams siekti integracijos į ES stiprindama teisinės valstybės principų įgyvendinimą, spartindama reformas, derindama juos su ES bendros užsienio ir saugumo politikos principais bei palaipsniui integruodama juos į ES vidaus rinką.

Europos Komisija ir vyriausiasis įgaliotinis siūlo surengti specialų ES ministrų susitikimą su partnerių šalimis, kad būtų galima toliau plėtoti bendradarbiavimą pagal šį ES strateginį požiūrį.

Kontekstas

Juodoji jūra yra svarbūs vartai, jungiantys Europą, Pietų Kaukazą, Vidurio Aziją ir Vidužemio jūrą. Jos stabilumas yra itin svarbus tarptautinei prekybai, maisto saugumui ir platesniam geopolitiniam stabilumui, taip pat energetiniam saugumui. Regiono tvari ir įtrauki plėtra yra svarbi ne tik kaimyninėms šalims, bet ir visai Europos Sąjungai bei pasauliui.

Rusijos nepagrįsta ir neteisėta plataus masto invazija į Ukrainą smarkiai destabilizavo regioną, atskleidė saugumo tarpusavio priklausomybes ir paskatino koordinuotą atsaką. Agresija pakėlė regioninio ir pasaulinio saugumo grėsmę iki žemiausio lygio nuo Šaltojo karo, sustiprindama ES vaidmens ir paramos regione būtinybę.

Europos Komisijos spaudos centras

Europos salų vasara: atraskite šiaurietiškus perlus

Kai vasarą daugelis renkasi karštą Vidužemio jūros pakrantę, verta atsigręžti į šiaurę – ten, kur saulė leidžiasi vėlai, o gamta dovanoja ramybę, gryną orą ir unikalią kultūrinę patirtį. Šįkart kviečiame susipažinti su trimis išskirtinėmis Europos šiaurės salomis: Gotlandu (Švedija), Alandų salomis (Suomija) ir Bornholmu (Danija). Šios salos – ne tik poilsio vietos, bet ir sėkmingų Europos Sąjungos projektų pavyzdžiai, parodantys, kaip infrastruktūra, ekologija ir inovacijos gali darniai vystytis. Kiekviena jų – savita, tačiau visos puikiai tinka ieškantiems autentiško poilsio, aktyvių pramogų, kokybiško kultūrinio turizmo ir, žinoma, vietinės virtuvės atradimų.

Gotlandas: Švedijos istorinis lobis Baltijos jūroje



By Deeped Niclas & Amanda Strandh from Borlänge, Sweden - Norste Aurar, CC BY 2.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=57299593

Kelionės patarimai: Iš Lietuvos į Gotlandą galima keliauti lėktuvu iki Stokholmo Arlanda oro uosto, iš kur patogu keliauti traukiniu arba autobusu į Nynäshamn uostą – iš čia reguliariai kursuoja keltai į Visbį. Kelionė traukiniu trunka apie 1,5 val., o keltas į Gotlandą plaukia apie 3 val. Alternatyviai galima keliauti automobiliu per Lenkiją ir Vokietiją, naudojantis Oresundo tiltu į Švediją, taip sujungiant poilsį su kelionės nuotykiais. Vasarą rekomenduojama iš anksto rezervuoti tiek kelto, tiek apgyvendinimo paslaugas – ypač festivalio Visbyje metu, kai saloje apsilanko tūkstančiai lankytojų.

Gotlandas – didžiausia Švedijos sala, esanti Baltijos jūroje. Tai vieta, kurioje susipina istorija, vikingų palikimas, nuostabi gamta ir modernus švediškas poilsis. Pagrindinis salos miestas Visbis – įtrauktas į UNESCO pasaulio paveldo sąrašą. Jo viduramžių senamiestis, apsuptas akmenine siena, kupinas akmeninių pastatų, siauromis gatvelėmis ir rožių sodais. Sala vilioja smėlio paplūdimiais, uolėtomis pakrantėmis ir puikiais dviračių maršrutais. Be to, Gotlande kasmet vyksta „Viduramžių savaitės“ festivalis, kviečiantis lankytojus persikelti į vikingų laikus. Tuo pat metu keliautojai gali mėgautis puikiai išplėtota infrastruktūra ir patogia kelione į salą, kurią dar labiau pagerino ES finansuoti transporto infrastruktūros projektai, gerinantys susisiekimą su žemynine Švedija ir pasauliu.

Gotlando klimatas vasarą švelnus, su daug saulės, todėl sala mėgstama tiek šeimų, tiek pavienių keliautojų. Svarbus visai salai ir jos ryšys su žemynine Švedijos dalimi – modernus Visbio uostas. Jis aptarnauja daugiau nei 1,6 milijono keleivių ir daugiau kaip 740 000 kv. metrų krovinių kasmet, todėl tapo strateginiais Gotlando vartais į pasaulį. ES remiamas projektas „Hamnserviceterminal (Gods terminal)“ padėjo atskirti keleivių ir krovinių srautus, taip padidinant saugumą ir sumažinant aplinkos taršą. Buvo visiškai atnaujinta infrastruktūra: perkeltas krovinių terminalas, pagerintas saugumo zonų išdėstymas ir sukurtos palankesnės sąlygos tiek logistikai, tiek keleivių patirčiai. Šis projektas, kurio bendra investicija siekė 4,31 mln. eurų (iš jų daugiau nei 163 tūkst. eurų finansavo Europos regioninės plėtros fondas pagal 2007–2013 m. „Småland and the Islands“ programą), tapo reikšmingu žingsniu įtvirtinant Visbio, kaip modernios jūrinės jungties, statusą.

Kaip pabrėžė Visbio uosto vadovas Mats Eriksson, tai buvo žingsnis į ateitį – dabar tiek keleiviai, tiek transporto įmonės naudosis saugesnėmis ir modernesnėmis uosto paslaugomis. Tai taip pat prisideda prie viso Gotlando ekonomikos tvarumo ir turizmo augimo. Čia taip pat gausu keramikos dirbtuvių, amatų parduotuvių, senų ūkių, kurie siūlo ekologišką produkciją ir edukacines programas.

Ne mažiau įspūdingas ir Gotlando kulinarinis paveldas. Vienas garsiausių vietinių desertų – šafrano blynas, vadinamas Saffranspannkaka. Šis desertas gaminamas iš ryžių, šafrano, migdolų, kiaušinių ir grietinėlės, o patiekiamas su vyšnių arba gervuogių uogiene.

Receptas (4 asm.):
- 1 litras pieno
- 1/2 puodelio ryžių
- 1 šaukštelis šafrano
- 2 kiaušiniai
- 1/2 puodelio cukraus
- 50 g maltų migdolų
- 200 ml grietinėlės

Virti ryžius piene iki suminkštės, atvėsinti, sumaišyti su likusiais ingredientais, kepti 180 °C orkaitėje apie 30–40 min. Patiekti šiltą su uogiene.

Alandų salos: švediška kultūra Suomijoje

ES investicijos ir transporto pažanga: Vienas iš reikšmingų pokyčių šiame regione įvyko vykdant ES finansuojamą projektą ADAPT. Šio projekto tikslas buvo pagerinti jūrų transporto saugumą ir efektyvumą tarp Alandų salų ir Stokholmo archipelago. Įgyvendinant ADAPT, atlikti modernūs jūros dugno tyrimai ir atnaujinti jūrlapiai padėjo sukurti trumpesnius, saugesnius ir ekologiškesnius keltų maršrutus. Tai sumažino kuro sąnaudas, CO_2 emisijas ir pagerino susisiekimą. Pietrytinėje Alandų salų dalyje taip pat diegiamas tvaresnis transporto modelis, trumpinant kelionių laiką iki mažiau nei valandos ir integruojant vandens bei sausumos transportą. Visa tai ne tik prisidėjo prie ekologinės pusiausvyros išlaikymo, bet ir pagerino gyvenimo kokybę vietos gyventojams ir keliautojams.

Kelionės patarimai: Į Alandų salas lengviausia patekti keltu iš Turku ar Helsinkio (Suomijoje) arba Stokholmo (Švedijoje). Populiariausias maršrutas – keltas iš Turku į Mariehamną, trunkantis apie 5–6 valandas. Taip pat galima skristi į Mariehamno oro uostą su persėdimu Helsinkyje. Salos labai draugiškos dviračių entuziastams – čia gausu pažymėtų dviračių maršrutų, išsinuomoti dviratį galima daugelyje uostų. Keliautojai vertina ir vietines užeigas, nedidelius viešbučius bei kempingus, siūlančius nakvynę vaizdingose vietose prie vandens. Vasarą rekomenduojama iš anksto rezervuoti keltų bilietus ir apgyvendinimą.

Alandų salos – autonominis Suomijos regionas, turintis švedišką kalbą, vėliavą ir kultūrinę tapatybę. Tai ramybės, gamtos ir pusiausvyros oazė, sudaryta iš daugiau nei 6 700 salų, iš kurių tik apie 60 yra apgyvendintos. Mariehamnas – pagrindinis miestas – puikiai tinka pramogoms



By Rebecka-aland - Own work, CC BY-SA 4.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=95956917

dviračiais, laivais ar net baidarėmis. Alandų salos žavi vaizdingais uostais, senaisiais švyturiais ir tvirtovėmis, o saulėtas vasaros klimatas bei draugiška atmosfera vilioja poilsiautojus iš visos Europos. Be to, salos tapo svarbiu inovatyvaus ir tvaraus jūrinio transporto plėtros centru, ypač po ES remiamo ADAPT projekto, kuris ne tik pagerino navigaciją tarp salų ir žemyno, bet ir sumažino kelionių trukmę bei poveikį aplinkai.

Be turistų pamėgtų takų, salos pasižymi stipria jūrine tradicija – čia veikia laivybos muziejai, organizuojamos edukacijos vaikams apie buriavimą. Alandai išsiskiria ir ekologiniais ūkiais, kurie tiekia produktus vietiniams restoranams, o ūkininkavimo kultūra glaudžiai susijusi su tvarumo principais. Kai kurios fermos siūlo ekskursijas ar degustacijas, kuriose lankytojai gali susipažinti su vietine žemdirbyste, paragauti šviežios produkcijos bei sužinoti daugiau apie ekologiškos gamybos naudą aplinkai.

Alanduose itin mėgstamas vietinis saldus patiekalas – Ålandspannkaka. Tai kepamas manų blynas su kardamonu, patiekiamas su slyvų uogiene ir grietine – puikus pasirinkimas saulėtai popietei ar pusryčiams gamtoje.

Receptas (4 asm.):
- 1 litras pieno
- 1/2 puodelio manų kruopų
- 1/2 šaukštelio kardamono
- 2 kiaušiniai
- 50 g sviesto
- 1/2 puodelio cukraus

Virti manų kruopas piene, atvėsinti, išplakti kiaušinius su cukrumi, viską sumaišyti ir kepti 200 °C apie 30 min. Tiekti su grietine ir uogiene.

Bornholmas: Danijos saulėtas perlas

Žaliasis verslas ir tvari plėtra: Bornholmas yra vienas iš lyderių Danijoje, siekiančių tokiu tapti visiškai be emisijų iki 2035 m. Šiam tikslui pasiekti padeda ES finansuojamas projektas „Bæredygtig Bundlinje Bornholm“ („Tvari pusiausvyra Bornholme“), kuris padeda mažoms ir vidutinėms įmonėms iš turizmo, amatų ir gamybos sektorių kurti žaliuosius verslo planus. Dalis įmonių gauna individualias konsultacijas diegiant žaliąsias inovacijas, kitos tobulina savo veiklos modelį.

Projekto metu įmonėms atliekami energijos auditai, pateikiamos rekomendacijos, kaip sumažinti emisijas ir padidinti efektyvumą. Pavyzdžiui, stiklo menininkė Pernille Bülow perdirba insulino buteliukus iš farmacijos kompanijos „Novo Nordisk“ ir juos paverčia plytelėmis bei stalviršiais, taip sumažindama CO_2 emisijas net iki 65 proc. Gamybos įmonė „Borntek Industri“ Ronne mieste siekia per metus sumažinti plastiko naudojimą 9,3 tonos, o dar 2,8 tonos perdirbti.

Šis projektas padeda vietos verslams tapti konkurencingesniais, o Bornholmą dar labiau priartina prie jo strateginio tikslo – tapti „Šviesia Žaliąja Sala“ („Bright Green Island“), kurioje visa energija iki 2025 metų būtų gaunama iš atsinaujinančių šaltinių, o iki 2032 metų visa pramonė veiktų naudodama žaliąją energiją.

Kelionės patarimai: Į Bornholmą patogiausia vykti keltu iš Ystado (Pietų Švedija), kuris reguliariai jungia salą su Danijos žemynine dalimi. Iš Kopenhagos taip pat kursuoja skrydžiai į Ronne. Keliautojams su automobiliais ar dviračiais – rekomenduojama iš anksto rezervuoti keltų bilietus. Sala labai tinkama šeimoms ir ramybės ieškotojams – verta planuoti 3–5 dienų viešnagę. Saloje gerai išplėtota viešojo transporto sistema, taip pat siūloma išsinuomoti dviračius ar elektrinius motorolerius. Daugelyje vietų veikia nemokamas Wi-Fi, todėl keliautojai gali planuoti maršrutus ir naudotis interaktyviu gidu.

Bornholmas – Danijos sala Baltijos jūroje, garsėjanti saulėtu klimatu, dramatiškomis uolomis, smėlio paplūdimiais ir gastronomija. Sala vadinama „Danijos virtuve jūroje“, nes čia galima paragauti vietinių rūkyto maisto produktų, tradicinių sūrių ir autentiško Bornholmo alaus. Be to, sala kviečia apžiūrėti Hammershuso pilies griuvėsius – didžiausią viduramžių tvirtovę Šiaurės Europoje – bei unikaliąsias apvaliąsias bažnyčias, kurios būdingos tik šiam Danijos regionui ir turi tiek religinę, tiek gynybinę reikšmę. Lankytojai taip pat gali leistis į pasivaikščiojimus pakrantės takais arba išbandyti jūros kajakus.

Bornholmas aktyviai vysto tvarų turizmą: dauguma viešbučių veikia naudojant saulės energiją, o vietiniai restoranai remiasi sezoniškumu ir vietiniais ingredientais. Sala taip pat žinoma kaip danų menininkų traukos centras – čia gausu galerijų, stiklo pūtimo dirbtuvių, amatų mugių.

Tikra Bornholmo vizitinė kortelė – rūkyta silkė, vadinama „Røget sild“. Ji patiekiama su kiaušiniu, ridikėliais ir svogūnais, dažnai ant ruginių duonos riekelių, pagardinant grietine. Paprasta, sotu ir be galo skanu.

Paruošimas:
- 2 rūkytos silkės filė
- 4 virti kiaušiniai
- 1 ryšulėlis ridikėlių
- 1/2 svogūno
- ruginių duonos riekelės
- grietinė, druska, pipirai.

Silkę patiekti su virtais kiaušiniais, supjaustytais ridikėliais ir svogūnais ant duonos, užpilti šaukštu grietinės.

Šios trys šiaurės salos – Gotlandas, Alandai ir Bornholmas – ne tik alternatyva perpildytiems kurortams, bet ir galimybė pažinti autentišką šiaurietišką Europą. Čia rasite ne tik istoriją, gamtą ir ramybę, bet ir skonius, kuriuos galėsite parsivežti į savo virtuvę. Vasara šiaurėje – tai šviesa, erdvė ir grynas visų pojūčių potyris.

„Europos Pulso“ informacija



Autorius Lilly Mreal name Małgorzata Miłaszewska - Mano darbas, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2851624

Leidėjas: Linale s.r.o, redaktorė Lineta Žalaitė, www.europospulsas.lt, info@europospulsas.lt, išeina kas savaitę.
Už visą turinį „Europos pulse“ atsakingi tik autoriai ir jų nuomonės nebūtinai atspindi Europos Sąjungos poziciją. Europos Sąjunga negali būti už jas atsakinga.