Pakeitimo projektas

2022–2030 M. MARIJAMPOLĖS REGIONO PLĖTROS PLANO PAŽANGOS PRIEMONĖS NR. LT024-03-01-02 „DARNAUS JUDUMO SKATINIMAS MIESTE“ PAGRINDIMO APRAŠAS

_____ Nr. _____
(data ir registracijos numeris)

I SKYRIUS
BENDROSIOS NUOSTATOS

Regiono plėtros uždavinys (-iai)	LT024-03-01 „Sumažinti ŠESD emisijas regione gerinant susisiekimo ir eismo saugumo sąlygas“

II SKYRIUS
SITUACIJOS ANALIZĖ IR SIEKIAMAS POKYTIS

2022–2030 m. Marijampolės regiono plėtros plane (toliau – MRPPL) nustatyta **problema**, kurią siekiama spręsti šia pažangos priemone – „nepakankamai tvarus išteklių naudojimas ir aplinka“, viena iš nustatytų problemos priežasčių yra tai, jog „**nepakankamas eismo saugumas, didelės šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos dėl nedarnaus judumo**“ (Marijampolės regiono esamos situacijos bei problemų ir jų priežasčių analizė pateikiama MRPPL I skyriuje „Regiono plėtros plano teritorinė aprėptis ir regiono esamos situacijos analizė“).

Remiantis Marijampolės regiono problemų ir jų priežasčių nustatymui atliktos analizės duomenimis, Marijampolės regione didelės šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) emisijos, kurias lemia nedarnus judumas.

2021 m. Lietuvoje į atmosferą buvo išmesta 20,3 mln. tonų šiltnamio efektą sukeliančių dujų – tai apie 0,5 proc. daugiau nei 2020 m. Daugiausia ŠESD išmetė transporto (30,3 proc.) ir energetikos (30,1 proc.) sektoriai. Trečioje vietoje – žemės ūkis (21,7 proc.), kiek mažiau ŠESD išmesta pramonės (13,8 proc.) ir atliekų (4,0 proc.) sektoriuose[1].

Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros Nacionalinės šiltnamio efektą sukeliančių dujų apskaitos ataskaitos duomenimis, transporto sub-sektoriaus ŠESD dalis visame energetikos sektoriaus išmetamų ŠESD kiekyje 1990–2021 m. laikotarpiu didėjo nuo 17 proc. 1990 metais iki 50 proc. 2021 metais. Nors transporto priemonių efektyvumas 1990–2021 m. laikotarpiu didėjo, transporto sektoriaus išmetamų ŠESD kiekio dalies augimą lėmė spartėjantis pervežimų augimas bei transporto priemonių skaičiaus didėjimas, o taip pat ir ženklus ŠESD kiekio sumažėjimas kituose energetikos sub-sektoriuose.[2]

Marijampolės regiono geografinė padėtis lemia, kad per Marijampolės regioną eina pagrindiniai susisiekimo koridoriai – tiek tarptautiniai, jungiantys Helsinkį su Varšuva ir užtikrinantys prekių ir žmonių judėjimą Europos Sąjungos viduje, tiek nacionaliniai bei regioniniai, užtikrinantys susisiekimą šalies ir regiono viduje.

Tokia geografinė padėtis sąlygoja ir aukštus eismo intensyvumo rodiklius bei atitinkamai aukštas ŠESD emisijas. ŠESD išmetimai 1 gyventojui (rodiklis „Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimai 1 gyventojui – gyventojų kelionių įtaka (lengvųjų automobilių, motociklų, mopedų ir viešojo transporto naudojimas“[3]) Marijampolės regione 2019 m. buvo aukštesni nei šalies vidurkis (Marijampolės regione 1,54 tCO2e/gyv., šalyje vidutiniškai – 1,42 tCO2e/gyv.).

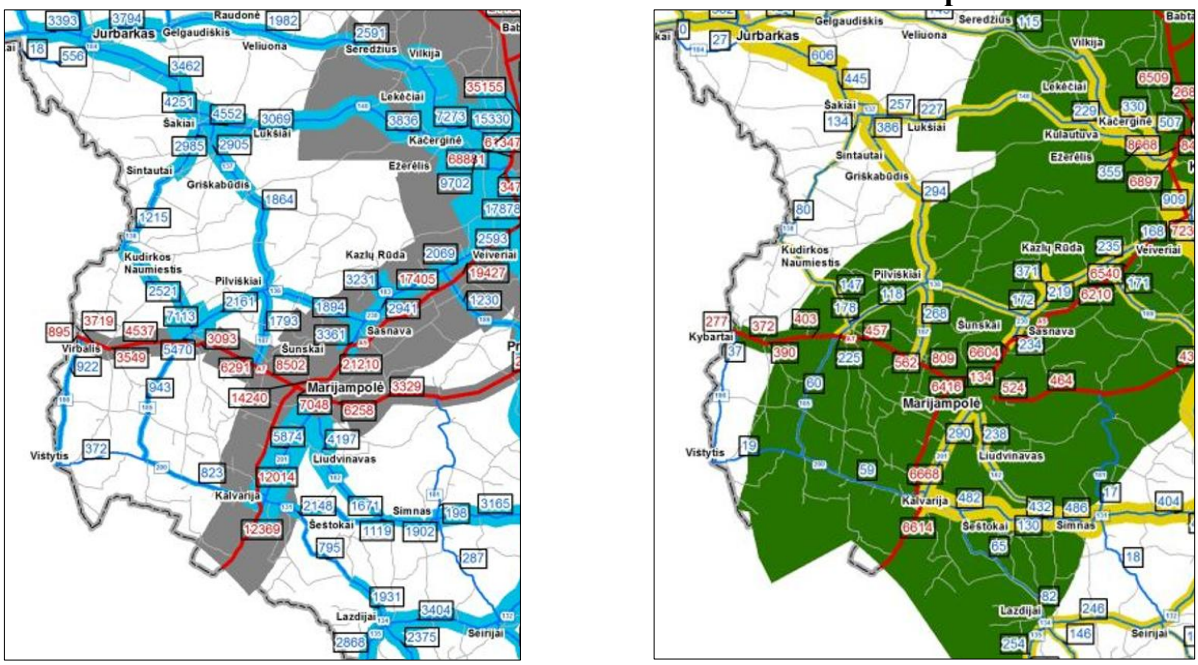
---

[1] Aplinkos ministerija, https://am.lrv.lt/lt/veiklos-sritys-1/klimato-politika/klimato-kaita/sesd-apskaitos-ir-prognoziu-ataskaitos-nacionaliniai-pranesimai/;

[2] Aplinkos apsaugos agentūra, Nacionalinė šiltnamio efektą sukeliančių dujų apskaitos ataskaita, https://aaa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/siltnamio-efekta-sukeliancios-dujos-1/sesd-apskaitos-ir-prognoziu-ataskaitos/;

[3] Vidaus reikalų ministerija, https://nrp.vrm.lt/lt/regionu-pletros-programu-ir-planu-rengimas/regionu-pletros-programos-rodikliai/268;

Bendras VMPEI **Krovininio transporto VMPEI**



1 pav. Eismo intensyvumo žemėlapis. 2023 m. vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (VMPEI) magistraliniuose ir krašto keliuose[4]

Marijampolės miestas pritraukia aplinkinių mažųjų regiono savivaldybių gyventojus darbo vietomis ir paslaugų pasiūla. Marijampolės miestą siejantys socialiniai ir ekonominiai ryšiai su gretimomis gyvenamosiomis teritorijomis formuoja Marijampolės miesto įtakos zoną. Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano[5] (toliau – Bendrasis planas) konkretizuotuose sprendiniuose „Regionai 2030“ Marijampolės miestas priskirtas regioniniam palaikomojo tipo centrui.

1 lentelė. Gyventojų skaičius Marijampolės regione[6]

Savivaldybė	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kalvarijos	10 438	10 187	10 093	9 919	9 913	9 737
Kazlų Rūdos	11 493	11 339	11 054	10 959	10 931	10 837
Marijampolės	54 090	53 772	54 846	54 291	54 710	54 576
Marijampolės miestas	**35 241**	**34 975**	**36 727**	**36 255**	**36 807**	**36 687**
Šakių rajono	27 341	26 707	26 931	26 318	25 918	25 609
Vilkaviškio rajono	35 316	34 666	35 368	34 942	34 419	33 904
Marijampolės regionas	**138 678**	**136 671**	**138 292**	**136 429**	**135 891**	**134 663**

Gyventojų skaičiaus duomenys rodo, kad bendras Marijampolės regiono gyventojų skaičius mažėja, tačiau pastaraisiais metais gyventojų skaičius stabilizavosi Marijampolės savivaldybėje, o Marijampolės miesto gyventojų skaičius pradėjo augti ir yra didesnis nei bet kurios kitos Marijampolės regiono savivaldybės bendras gyventojų skaičius. Tai rodo, kad eismo intensyvumas Marijampolės mieste didėja, kartu tai sukelia didesnę taršą ŠESD dėl augančių transporto srautų, tad ir nedarnaus judumo problema regione aktualiausia Marijampolės miestui.

Aukštus ŠESD emisijų rodiklius lemia susisiekimo infrastruktūros (tame tarpe pritaikytos bevarikliam transportui) išvystymo trūkumai, lengvųjų automobilių skaičius, gyventojų naudojimosi viešuoju transportu įpročiai, mažas infrastruktūros, kuri sudarytų sąlygas rinktis alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemones, prieinamumas. Tarša didžiausia miestų teritorijose dėl palyginti lėto eismo, didelės transporto priemonių koncentracijos ir spūsčių, menko naudojimosi viešuoju transportu ir bevariklėmis transporto priemonėmis.

[4] Lietuvos automobilių kelių direkcija, https://vialietuva.lt/eismo-intensyvumas;
[5] Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“,
[6] Valstybės duomenų agentūra;

Marijampolės regionas pasižymi palyginti išvystyta kelių infrastruktūra – 2023 m. kelių su patobulinta danga dalis sudarė 38,3 proc. ir buvo didesnė nei šalies vidurkis (33,3 proc.), o miestų gatvių tankis 2023 m. pabaigoje buvo 6 km/km^2, tai didžiausias rodiklis šalyje (vidutiniškai 4 km/km^2).

2 lentelė. Kelių su patobulinta danga dalis ir gatvių tankumas 2023 m.

Savivaldybė	Kelių su patobulinta danga dalis, proc.	Miestų gatvių tankis metų pabaigoje, km/km²
Kalvarijos	33,2	11
Kazlų Rūdos	28,8	6
Marijampolės	51,7	7
Šakių rajono	33,2	4
Vilkaviškio rajono	37,7	6
Marijampolės regione	**38,3**	**6**
Šalyje	**33,3**	**4**

Dviračių takų ilgis Marijampolės regione – mažiausias tarp šalies regionų ir 2023 m. pabaigoje siekė 48,9 km (viso šalyje – 1 775,4 km). Marijampolės savivaldybė, kaip regiono centras, kuriame eismo srautai didžiausi, turi tik maždaug penktadalį regiono dviračių takų – 2023 m. Marijampolės savivaldybėje buvo 11,3 km dviračių takų.

3 lentelė. Dviračių takų ilgis metų pabaigoje[7]

Savivaldybė	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kalvarijos	-	-	-	3,3	-	-
Kazlų Rūdos	-	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9
Marijampolės	4	4	9	10,5	11,3	11,3
Šakių rajono	25,9	25,9	25,9	25,9	25,9	26,5
Vilkaviškio rajono	-	-	-	2,6	4,1	5,2
Marijampolės regione	**29,9**	**35,8**	**40,8**	**48,2**	**47,2**	**48,9**
Šalyje	**1 284,9**	**1 344**	**1 405,2**	**1 543,3**	**1 662,2**	**1 775,4**

Marijampolės regione (kartu su Tauragės) 2023 m. pabaigoje buvo didžiausias individualių transporto priemonių skaičius, tenkančių 1 tūkst. gyventojų – šalyje vidutiniškai teko 517 automobiliai, Marijampolės ir Tauragės regionuose – 595 automobiliai.

4 lentelė. Individualių lengvųjų automobilių skaičius, tenkantis 1 tūkst. gyventojų[8]

Teritorija	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kalvarijos	488	542	579	610	637	637
Kazlų Rūdos	456	501	533	567	575	594
Marijampolės	485	519	543	552	569	571
Šakių rajono	504	558	594	614	644	634
Vilkaviškio rajono	488	532	560	572	597	590
Marijampolės regione	**488**	**530**	**559**	**575**	**596**	**595**
Šalyje	**439**	**466**	**486**	**504**	**507**	**517**

Bendras individualių lengvųjų automobilių skaičius regione pastaruosius 5-erius metus auga, didžiausias Marijampolės savivaldybėje ir 2023 m. pabaigoje siekė 31 301 automobilius.

5 lentelė. Bendras individualių lengvųjų automobilių skaičius metų pabaigoje[9]

Savivaldybė	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kalvarijos	5 094	5 526	5 766	6 049	6 319	6 308
Kazlų Rūdos	5 244	5 679	5 935	6 211	6 283	6 491
Marijampolės	26 249	27 912	29 040	29 994	31 142	31 301

[7] Valstybės duomenų agentūra;
[8] Valstybės duomenų agentūra;
[9] Valstybės duomenų agentūra;

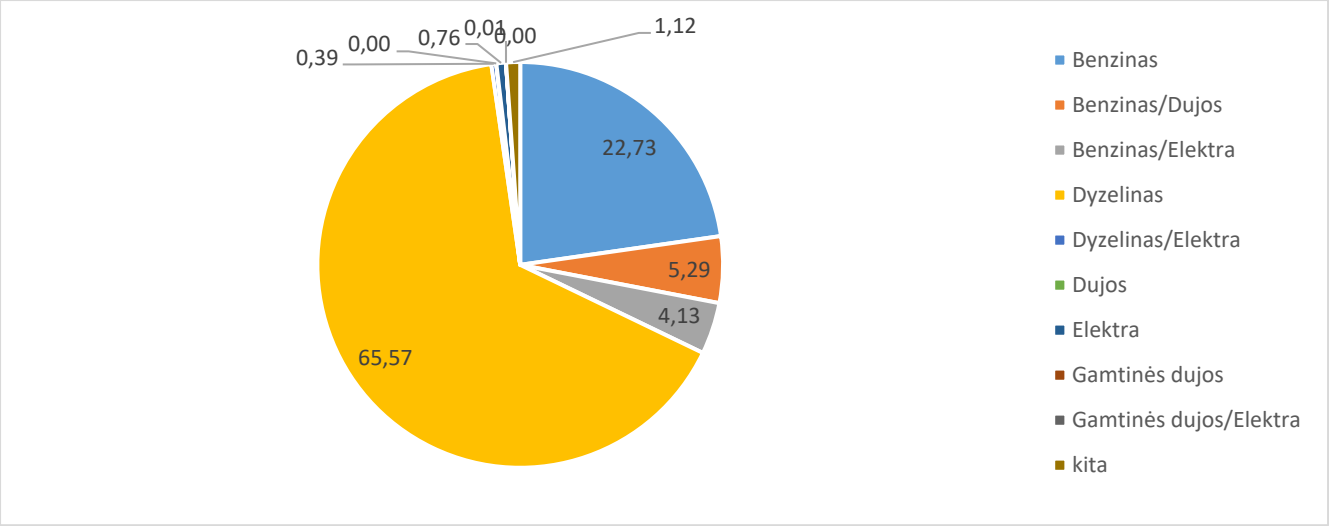
Šakių rajono	13 785	14 904	15 482	16 157	16 686	16 505
Vilkaviškio rajono	17 243	18 437	19 176	19 994	20 556	20 371
Marijampolės regione	**67 615**	**72 458**	**75 399**	**78 405**	**80 986**	**80 976**

Transporto priemonių parko amžius turi įtakos jų keliamai taršai. Didžioji dalis lengvųjų automobilių šalyje (51,2 proc.) 10–20 metų amžiaus ir net 25,9 proc. senesni nei 20 metų.

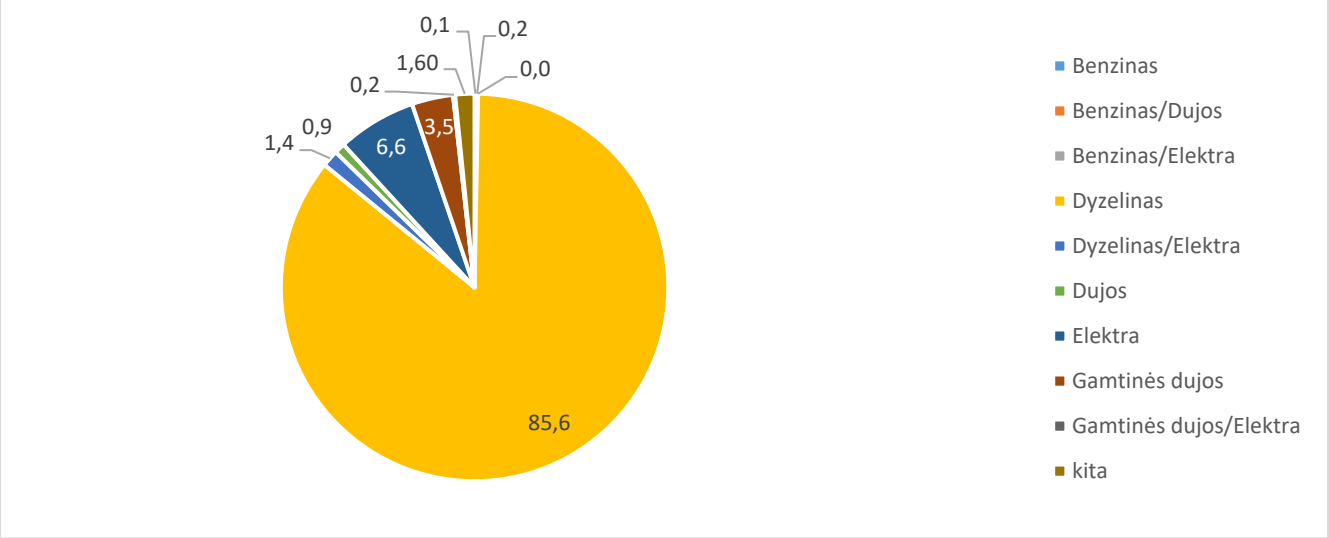
6 lentelė. Lengvųjų automobilių ir autobusų šalyje dalis pagal amžių 2023 m., proc.[10]

Amžius	Lengvieji automobiliai	Autobusai
0-2	4,5	7,1
2-5	5,6	16,2
5-10	12,8	18,5
10-20	51,2	39,9
20 metų ir daugiau	25,9	18,4

Autobusų, kurie būtų mažiau nei 10 metų senumo, yra daugiau nei lengvųjų automobilių, tačiau didesnė dalis autobusų yra varomi dyzelinu.



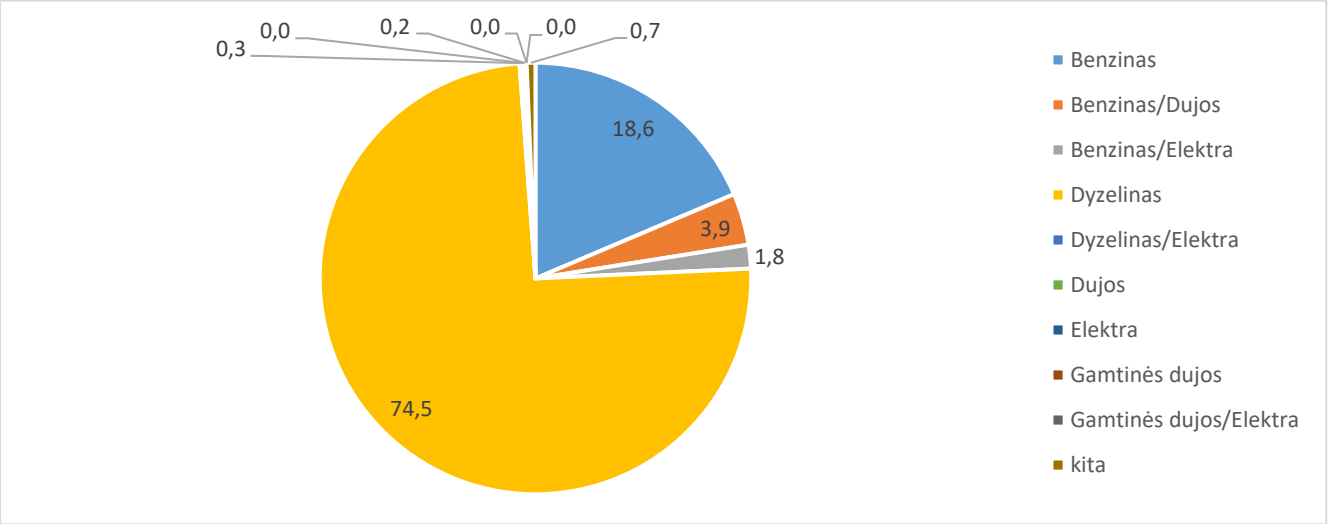
2 pav. Transporto priemonių parko duomenys šalyje pagal degalų rūšį, M1 klasė[11]



3 pav. Transporto priemonių parko duomenys šalyje pagal degalų rūšį, M_2 ir M_3 klasė[12]

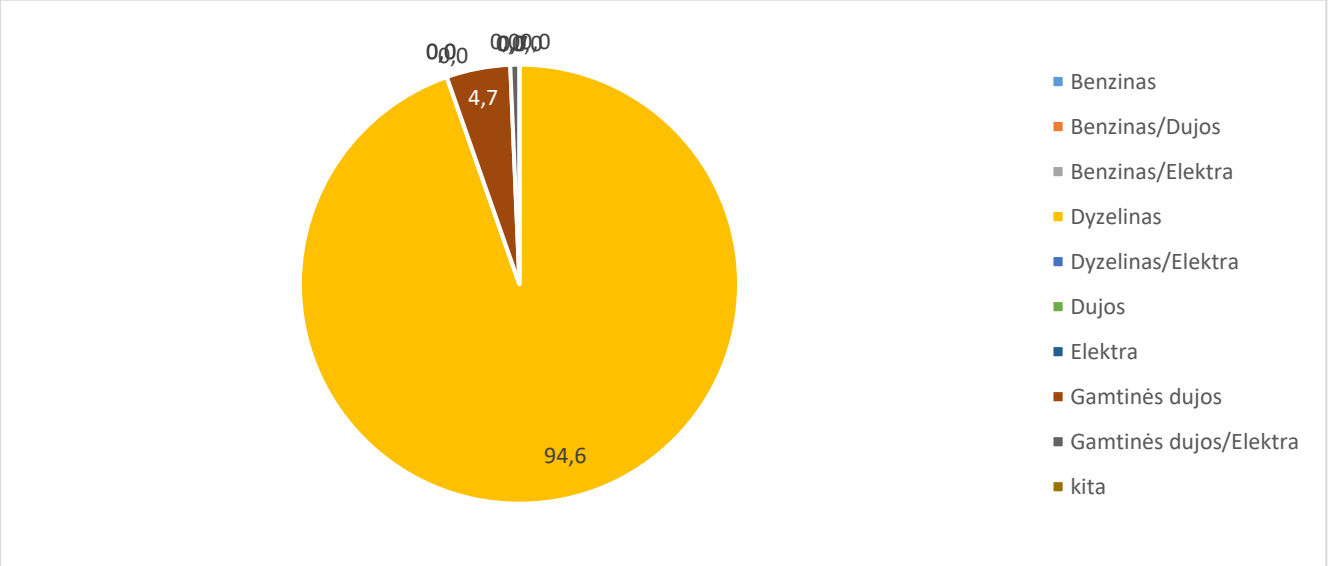
[10] Valstybės duomenų agentūra. Regiono ar savivaldybių lygiu duomenys nėra prieinami;
[11] Regitros Transporto priemonių registracijos 2024 m. birželio 1 d. duomenys, https://www.regitra.lt/lt/atviri-duomenys/;
[12] Regitros Transporto priemonių registracijos 2024 m. birželio 1 d. duomenys, https://www.regitra.lt/lt/atviri-duomenys/;

Didžioji dalis tiek lengvųjų automobilių, tiek autobusų šalyje yra varomi dyzelinu. Marijampolės savivaldybėje registruotų transporto priemonių duomenys panašūs, tik dar didesnė dalis transporto priemonių yra varomos dyzelinu.



4 pav. Transporto priemonių parko duomenys Marijampolės sav. pagal degalų rūšį, M1 klasė[13]

Marijampolės savivaldybėje benzinu ir dyzelinu varomi lengvieji automobiliai sudaro 93,1 proc., šalyje – 88,3 proc., autobusų, varomų elektra, dalis šalyje sudaro 6,6 proc., Marijampolės savivaldybėje tokių autobusų nėra.



5 pav. Transporto priemonių parko duomenys Marijampolės sav. pagal degalų rūšį, M_2 ir M_3 klasė[14]

Tai rodo, kad taršą ŠESD lemia transporto priemonių parko amžius ir išmetami degimo produktai atsižvelgiant į degalų rūšį.

Remiantis Oro užterštumo lygio įvertinimo Lietuvoje naudojant difuzinius ėmiklius galutinės ataskaitos duomenimis[15], Marijampolėje, lyginant su kitais miestais, užterštumas kietosiomis dalelėmis yra aukštesnis nei vidutiniškai užfiksuota tyrimo metu (aukštesnis tik Vilniuje, Kaune ir Telšiuose).

[13] Regitros Transporto priemonių registracijos 2024 m. birželio 1 d. duomenys, https://www.regitra.lt/lt/atviri-duomenys/;
[14] Regitros Transporto priemonių registracijos 2024 m. birželio 1 d. duomenys, https://www.regitra.lt/lt/atviri-duomenys/;
[15] Oro užterštumo lygio įvertinimas Lietuvoje naudojant difuzinius ėmiklius. Galutinė ataskaita. Aplinkos apsaugos agentūra, https://aaa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/oras/oro-kokybes-ataskaitos/aplinkos-oro-kokybes-difuziniais-emikliais-tyrimai/;

7 lentelė. Vidutinės metinės KD10 koncentracijos lyginamuosiuose miestuose

Miestas	KD10 (µg/kub. m.)
Marijampolė	26,3
Alytus	22,9
Telšiai	31,0
Tauragė	23,8
Utena	24,9
Kaunas	27,5
Vilnius	28,7
Klaipėda	23,3
Panevėžys	24,8
Vidutiniškai skaitikliuose	**25,2**

Siekiant mažinti transporto sektoriaus keliamą taršą, vertintina viešojo susisiekimo situacija. Aukščiau minėtas didelis individualiųjų lengvųjų automobilių skaičius Marijampolės regione sietinas su regiono gyventojų naudojimosi viešuoju transportu rodikliais. Marijampolės regione vidutiniškai vienam gyventojui tenkančių kelionių autobusais skaičius 2023 m. buvo 14 kelionių ir tai trečias mažiausias šalyje (vidutiniškai šalyje 89 kelionės)[16]. Marijampolės savivaldybėje šis rodiklis 2023 m. buvo 22 kelionės, tai rodo, kad ir regiono centras pasižymi žemu naudojimusi viešuoju transportu.

8 lentelė. Vidutiniškai vienam gyventojui tenkančių kelionių autobusais skaičius

Teritorija	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Marijampolės savivaldybėje	23	23	22	11	12	18	22
Marijampolės regione	**16**	**16**	**15**	**8**	**8**	**12**	**14**
Šalyje	103	103	104	65	58	85	89

Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo (toliau – Įstatymas) tikslas – mažinti transporto sektoriaus poveikį klimato kaitai ir aplinkos oro taršai, siekiant, kad 2030 metais atsinaujinančių energijos išteklių dalis transporto sektoriuje, palyginti su bendruoju galutiniu energijos suvartojimu transporto sektoriuje, sudarytų ne mažiau kaip 15 procentų. Siekiant Įstatymo tikslų, jame nustatytos ir savivaldybių kompetencijos, kurios tame tarpe apima ir darnaus judumo miestuose planų rengimą, derinimą su Susisiekimo ministerija ir jų įgyvendinimą. Bendrajame plane[17] nurodoma, kad urbanistinių aglomeracijų teritorijos turi būti planuojamos kompleksiškai ir integraliai stiprinant darnius transporto ir judumo, technologijų inžinerinius tinklus ir infrastruktūrą.

Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plane[18] kaip kelių transporto sub-sektoriaus silpnybės įvardinta tai, kad regionuose nepakankamai pritaikyta infrastruktūra ir transporto priemonės specialiųjų poreikių turintiems žmonėms, vietinio priemiestinio susisiekimo viešojo transporto priemonės yra techniškai ir morališkai pasenusios, nuosekliai augantis lengvųjų automobilių skaičius lemia augančią oro taršą ir ŠESD emisijas, o kelių transporto emisijos yra didžiausios bendrame šalies kontekste. Tai patvirtinta aukščiau pateikti analizės duomenys. Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plane stiprybe įvardinta tai, kad miestai, kurie turi daugiau nei 25 tūkst. gyventojų ir kurortai pasirengė darnaus judumo planus, juose numatytos priemonės nemotorizuotam susisiekimui keliais.

Marijampolės regione darnaus judumo mieste planą yra parengusi Marijampolės savivaldybė[19] (toliau – Marijampolės DJMP). Marijampolės DJMP tikslai:

- įvertinti visų susisiekimo sistemos dalyvių pagrindinius judumo poreikius Marijampolės DJMP teritorijoje;

[16] Valstybės duomenų agentūra;
[17] Bendrojo plano 77 punktas;
[18] Patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. vasario 9 d. įsakymu Nr. 3-86, https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Vie%C5%A1inimui%2BLietuvos%2Btransporto%2Binfrastrukt%C5%ABros%2Bpl%C4%97tros%2Biki%2B20 30%2Bm_%2Bplanas(1).pdf;
[19] patvirtintas Marijampolės savivaldybės tarybos 2019 m. vasario 25 d. sprendimu Nr. 1-36 „Dėl Marijampolės darnaus judumo mieste plano patvirtinimo“ (pakeistas Marijampolės savivaldybės tarybos 2023 m. rugsėjo 25 d. sprendimu Nr. 1-28 ir 2026 m. sausio 30 d. sprendimu Nr. 1-19);

- numatyti ir integruoti įvairius susisiekimo būdus Marijampolės DJMP teritorijoje;
- siekti, kad Marijampolės DJMP pateikti sprendimai mažintų išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų, oro ir triukšmo taršos kiekį, didintų energijos vartojimo efektyvumą, mažintų spūstis ir eismo įvykius keliuose;
- siekti, kad susisiekimo paslaugos būtų prieinamos ir įperkamos visiems asmenims (ypatingą dėmesį skiriant socialiai pažeidžiamoms visuomenės grupėms) ir kad kaimo ir atokiau esančios teritorijos būtų įtrauktos į Marijampolės DJMP teritoriją;
- išnaudoti Marijampolės DJMP teritorijoje esamą susisiekimo infrastruktūrą ir pritaikyti ją viešajam keleiviniam transportui, pėstiesiems, dviratininkams ir kitiems eismo dalyviams;
- plėtoti teikiamas transporto paslaugas, didinti jų veiksmingumą, siekti, kad Marijampolės DJMP pateikti sprendimai atitiktų darnaus vystymosi principus (socialinius, ekonominio vystymosi ir aplinkos apsaugos), universalaus dizaino principus (visų lygybės, lankstumo, paprasto ir intuityvaus naudojimo, tinkamos informacijos, tolerancijos klaidoms, mažiausios jėgos sąnaudų, optimalaus dydžio ir erdvės), ekonominio gyvybingumo, socialinės lygybės, sveikatos ir aplinkos kokybės gerinimo poreikių principus ir skatintų pereiti prie saugaus, pažangaus, universalaus, visiems prieinamo judumo Marijampolės DJMP teritorijoje ir kt.

Marijampolės DJMP atlikus esamos situacijos analizę, paaiškėjo, kad dėl žemų naudojimosi viešuoju transportų rodiklių ir didelės automobilizacijos, automobiliams palankios infrastruktūros, šiuo metu net 62 proc. miesto gyventojų kasdienes keliones atlieka lengvuoju automobiliu, 25 proc. – pėsčiomis, 7 proc. – viešuoju transportu, 5 proc. – dviračiais, o 1 proc. apklausoje dalyvavusių žmonių nurodė kitą.

Marijampolės DJMP rengimo metu atliktos gyventojų apklausos rezultatai parodė, kad daugumos gyventojų nuomone dviračių takų tinklas mieste nėra pakankamai išvystytas – tik 26 proc. apklaustųjų nurodė, kad dviračių takų tinklas yra pakankamas. Likusieji (išskyrus 2,9 proc., kurie neturėjo nuomonės dėl dviračių takų tinklo) nurodė, kad dviračių takų tinklas nepakankamai išvystytas. Kaip pagrindines dviračių takų tinklo problemas gyventojai įvardijo tai, kad ne visur yra dviračių takai; tose vietose, kur baigiasi dviračių takai šaligatviai per aukštais bortais (sunku ant jų užvažiuoti); dviratininkai dažnai priversti kelionę tęsti gatve ar šaligatviais, kai baigiasi dviračių takas, o tai nėra saugu.

Marijampolės DJMP atlikta eismo ir keleivių srautų analizė parodė, kad:

- dalyje miesto gatvių formuojasi spūstys, ypač piko metu, dėl pasiekto maksimalaus gatvių pralaidumo, miesto gyvenamuosius rajonus nuo centro skiriančios upės ir esamų tiltų apkrovos;
- Marijampolėje dviračių ir pėsčiųjų takai įrengti fragmentiškai, nesiejant jų į bendrą tinklą, nėra dviračių stovėjimo ir saugojimo vietų, taigi pasiekiamumas nėra pakankamas;
- transporto infrastruktūra (viešojo transporto stotelės, pėsčiųjų perėjos, šaligatviai, sankryžos) nėra pritaikyta žmonių su negalia bei kitų žmonių, kurių judėjimas tam tikromis aplinkybėmis gali būti ribotas, poreikiams;
- mieste atlikus juodųjų dėmių nustatymo tyrimą nustatytos 2 juodosios dėmės ir 3 avaringos vietos[20] bei kita.

Tik dalis Marijampolės DJMP 2019–2020 m. ir 2021–2030 m. laikotarpiui numatytų priemonių buvo įgyvendinta, dalis priemonių neįgyvendinta dėl finansavimo trūkumo.

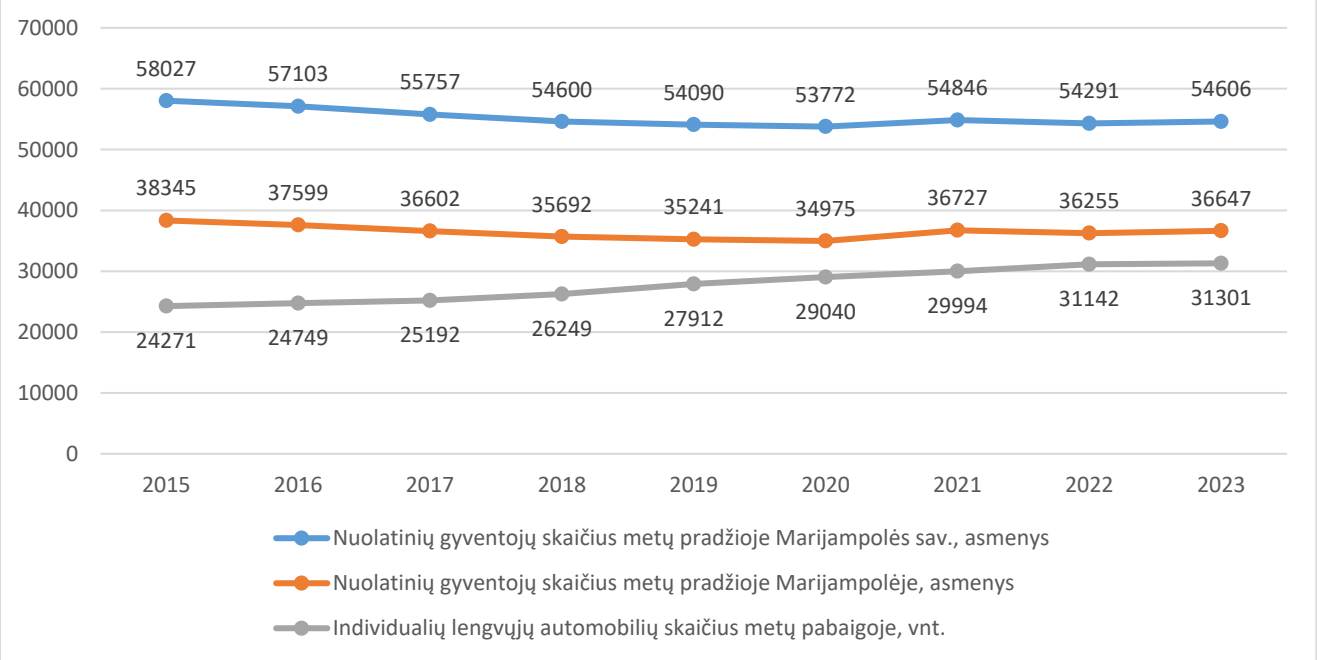
Pagal 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 4 prioriteto „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ 04.5.1-TID-R-514 priemonę „Darnaus judumo priemonių diegimas“ Marijampolės savivaldybė įgyvendino projektą „Darnaus judumo priemonių diegimas Marijampolės mieste“, kuriuo buvo įdiegtos elektroninio bilieto bei viešojo transporto informacinė sistemos, rekonstruotos perėjos su naujai įrengta apšvietimo sistema ir rekonstruotos viešojo transporto stotelės.

Iš kitų finansavimo šaltinių buvo vykdomas viešojo transporto maršrutų optimizavimas, 2021 metais įrengtos dvi elektromobilių įkrovimo stotelės, viešojo transporto personalo ugdymas, gatvių

[20] Įgyvendinant projektus pagal RPPl pažangos priemonę Nr. LT024-03-01-01 „Eismo saugos priemonių diegimas“ numatoma pašalinti 1 juodąją dėmę ir 1 avaringą vietą. Kitas juodąsias dėmes ir avaringas vietas, atsižvelgiant į Marijampolės savivaldybės juodųjų dėmių ir avaringų vietų žemėlapio sudarymo, juodųjų dėmių ir avaringų vietų nustatymo ir tyrimo pasiūlytus techninius sprendinius, numatoma šalinti Marijampolės savivaldybės biudžeto lėšomis;

rekonstravimas, pėsčiųjų ir dviračių takų plėtra, infrastruktūros pritaikymas negalią turinčiųjų poreikiams. Dalis priemonių, numatytų DJMP (viešojo transporto parko atnaujinimas, dviračių saugojimo infrastruktūros plėtra, sankryžų rekonstravimas į žiedines sankryžas, darnų judumą ir saugų eismą skatinančių renginių organizavimas, dviračių takų integracija į bendrą eismą, kelio dalyje atskiriant tik dviračiams skirtą ruožą), nebuvo vykdomos dėl nepakankamo finansavimo.

Įvertinus tai, kad Valstybės duomenų agentūros duomenys rodo pastaraisiais metais stabilų Marijampolės savivaldybės gyventojų skaičių bei didėjantį individualių lengvųjų automobilių skaičių Marijampolės savivaldybėje, ši problema gali tapti dar opesne ateityje – didėja eismo intensyvumas, atitinkamai didėja tarša, sugaištama daugiau laiko kelionėms.

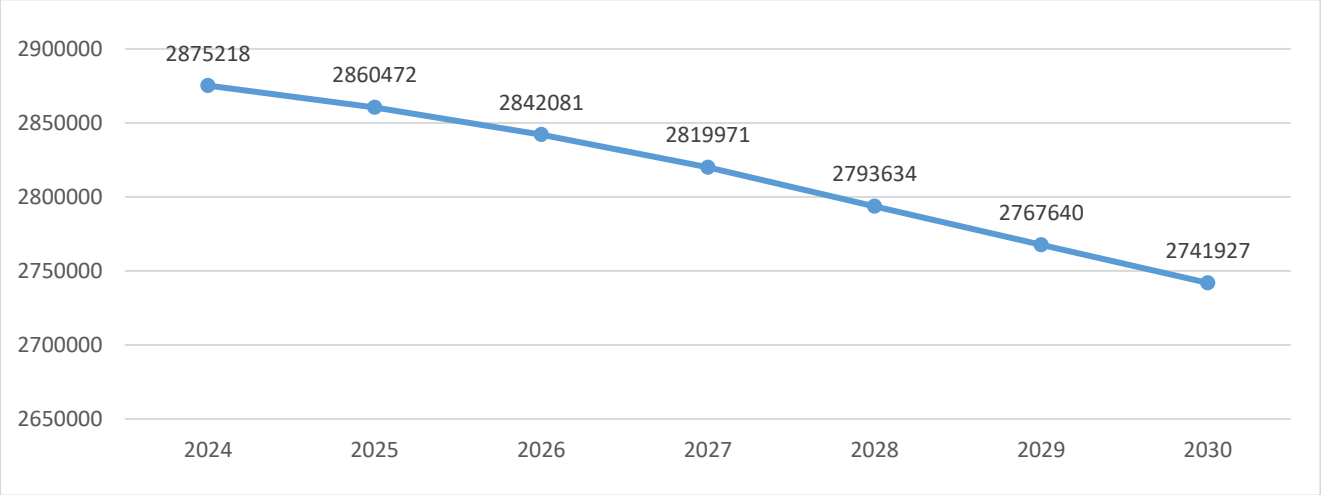


6 pav. Gyventojų ir individualių lengvųjų automobilių skaičius Marijampolės savivaldybėje ir Marijampolės mieste 2015–2023 m.[21]

Atsižvelgiant į Marijampolės miesto gyventojų skaičiaus duomenis, darnaus judumo priemonių diegimas Marijampolės mieste aktualus daugiau kaip 36 tūkst. Marijampolės miesto gyventojų, neskaičiuojant į regiono centrą atvykstančių kitų Marijampolės savivaldybės bei mažųjų Marijampolės regiono ar tolesnių savivaldybių gyventojų.

Šios pažangos priemonės **tikslinė grupė** – Marijampolės miesto gyventojai (2024 m. pradžios duomenimis – 36 687 gyventojai), netiesiogiai naudą gaus viso Marijampolės regiono gyventojai, lankydamiesi regiono centre (2024 m. pradžios duomenimis – 134 663 gyventojai)[22]. Remiantis Valstybės duomenų agentūros pateikiamomis šalies gyventojų skaičiaus prognozėmis iki 2030 metų, numatoma gyventojų skaičiaus mažėjimas šalyje.

[21] Valstybės duomenų agentūra;
[22] Valstybės duomenų agentūra;



7 pav. Gyventojų skaičiaus šalyje prognozė 2024–2030 m.

Marijampolės DJMP pateikiama gyventojų skaičiaus Marijampolės mieste prognozė. Marijampolės DJMP nurodoma, kad atsižvelgiant į tai, kad patikimų oficialių prognozių dėl savivaldybės gyventojų skaičiaus kitimo nėra, naudojamos Valstybės duomenų agentūros pateikiamos prognozės dėl Lietuvos gyventojų skaičiaus. Prognozuojant Marijampolės savivaldybės gyventojų skaičių, laikomasi prielaidos, kad jis keisis tokiu pačia apimtimi, kaip ir Lietuvos gyventojų skaičius. Atlikta prognozė rodo, kad iki 2030 m. Marijampolės savivaldybės gyventojų skaičius taip pat sumažės.

Išvystyta ir saugi susisiekimo infrastruktūra yra vienas iš esminių veiksnių, lemiančių tvarų regionų centrų ekonomikos augimą ir turinčių didelę reikšmę Lietuvos ekonominei ir socialinei raidai, todėl svarbu investuoti diegiant darnaus judumo priemones, skatinti gyventojus rinktis ne taršius lengvuosius automobilius savo kelionėms, o alternatyvius keliavimo būdus.

Marijampolės DJMP nustatytos problemos ir poreikiai dera su Bendrajame plane nustatytu vienu kompaktiško miesto principų – efektyvus mobilumas ir optimali susisiekimo infrastruktūra: siekiama skatinti vaikščiojimo ir bevariklio transporto priemonių naudojimą ir didinti pasirinkimo galimybes, pritaikyti šiems judėjimo būdams susisiekimo infrastruktūros vystymą, užtikrinti kokybiškas ir saugias viešojo transporto paslaugas. Miesto plėtrą koncentruoti ties reikšmingais viešojo transporto srautų multimodaliniais taškais. Skatinti daugiarūšiškumą, didinti daugiarūšio transporto pasirinkimo galimybes, vystyti bevariklio transporto ir dalijimosi sprendinių infrastruktūrą. Vyriausybei bendradarbiaujant su savivaldybėmis diegti išmaniąsias technologijas (integruotas visų viešojo transporto rūšių elektroninis bilietas, elektra varomas viešasis transportas)[23].

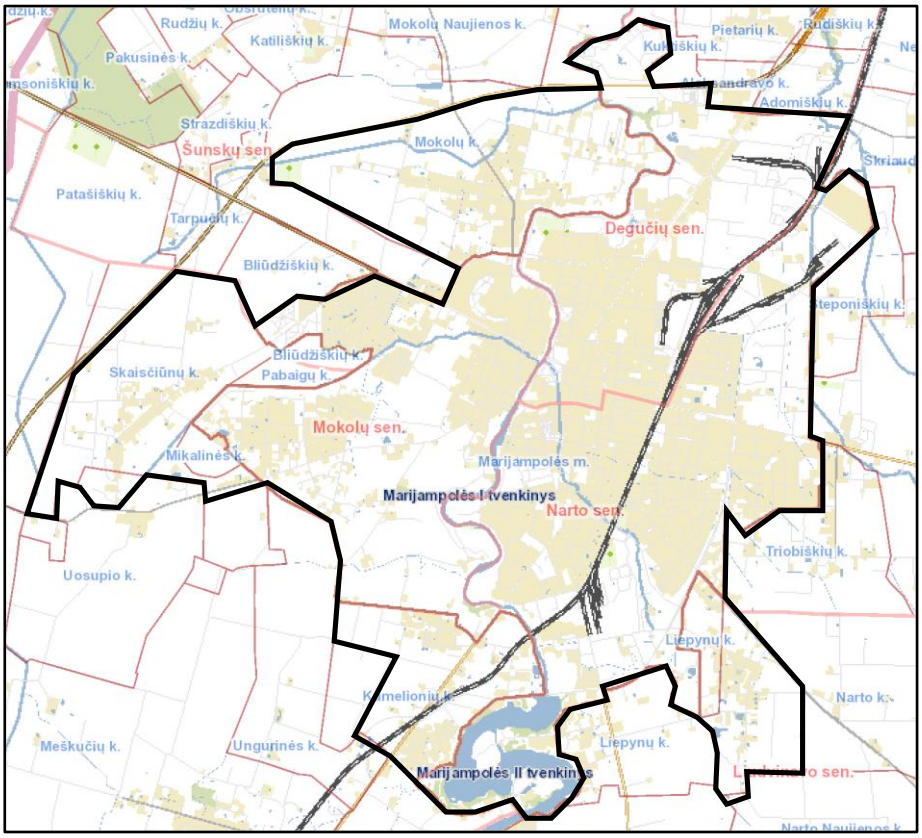
Pažangos priemone siekiamas pokytis – sudaryti sąlygas gyventojų judumo įpročių keitimui ir prisidedant prie besinaudojančiųjų lengvaisiais automobiliais skaičiaus mažinimo bei pėsčiomis vaikščiojančių, dviračiais važiuojančių ir besirenkančiųjų viešąjį transportą skaičiaus didinimo.

Įgyvendinus darnaus judumo priemones būtų prisidedama prie 2022–2030 m. regionų plėtros programoje[24] nustatyto poveikio rodiklio „Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimas 1 gyventojui – gyventojų kelionių įtaka (lengvųjų automobilių, motociklų, mopedų ir viešojo transporto naudojimas), tonos“ siekimo (MRPPL nustatyta siekiama Marijampolės regiono reikšmė 2030 m. – 1,3 tonos).

III SKYRIUS
PAŽANGOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMO TERITORIJA

Pažangos priemonė, apimanti dalį Marijampolės DJMP numatytų veiksmų, bus įgyvendinama Marijampolės savivaldybėje, Marijampolės DJMP numatytoje – Marijampolės miesto teritorijoje (8 pav.).

[23] Bendrojo plano 66.3 punktas;
[24] Patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. birželio 29 d. nutarimu Nr. 713 „Dėl 2022–2030 m. regionų plėtros programos patvirtinimo“ (III skyrius „RPP poveikio rodikliai ir jų siektinos reikšmės“, 1 lentelė „NPP ir RPP rodiklių sąsajos“);



8 pav. Marijampolės darnaus judumo mieste plano įgyvendinimo teritorija

Taip pat pagal šią pažangos priemonę numatomi įgyvendinti projektai (1.1.1. „Marijampolės miesto Stoties, Sporto, Gamyklų gatvių dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra, skatinant bevariklio transporto integraciją“, 1.1.2. „Dviračių ir pėsčiųjų tako tarp A. Civinsko g. ir Aušros g. Marijampolės mieste įrengimas, skatinant bevariklio transporto integraciją“, 1.1.3. „Marijampolės miesto Tyliosios, Skaisčiūnų, Mikalinės gatvių dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra, skatinant bevariklio transporto integraciją“, 1.1.5. Dviračių ir pėsčiųjų tako nuo senosios užtvankos iki Karklų g. Marijampolės mieste įrengimas, skatinant bevariklio transporto integraciją“, 1.1.7. „Viešojo transporto informacinės sistemos modernizavimas, įgyvendinant darnaus judumo priemones“, 1.1.8. „Viešojo transporto infrastruktūros modernizavimas, įgyvendinant darnaus judumo priemones“) yra įtraukti į 2023–2029 m. Marijampolės miesto tvarios plėtros strategiją, patvirtintą Marijampolės savivaldybės tarybos 2024 m. balandžio 29 d. sprendimu Nr. 1-155 „Dėl 2023–2029 m. Marijampolės miesto tvarios plėtros strategijos patvirtinimo“.

IV SKYRIUS
PAŽANGOS PRIEMONĖS VEIKLOS, PROJEKTŲ VYKDYTOJAI IR PARTNERIAI

Siekiant sudaryti sąlygas gyventojų judumo įpročių keitimui ir prisidedant prie besinaudojančiųjų lengvaisiais automobiliais skaičiaus mažinimo bei pėsčiomis vaikščiojančių, dviračiais važiuojančių ir besirenkančiųjų viešąjį transportą skaičiaus didinimo, numatoma šia pažangos priemone įgyvendinti vieną veiklą – **Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas Marijampolės mieste.**

Ši veikla tiesiogiai siejasi su MRPPL nustatyta Marijampolės regiono problema „Nepakankamai tvarus išteklių naudojimas ir aplinka“ ir jos priežastimi „Nepakankamas eismo saugumas, didelės šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos dėl nedarnaus judumo“ – aukštas ŠESD emisijas lemia nepakankamos sąlygos darniam judumui.

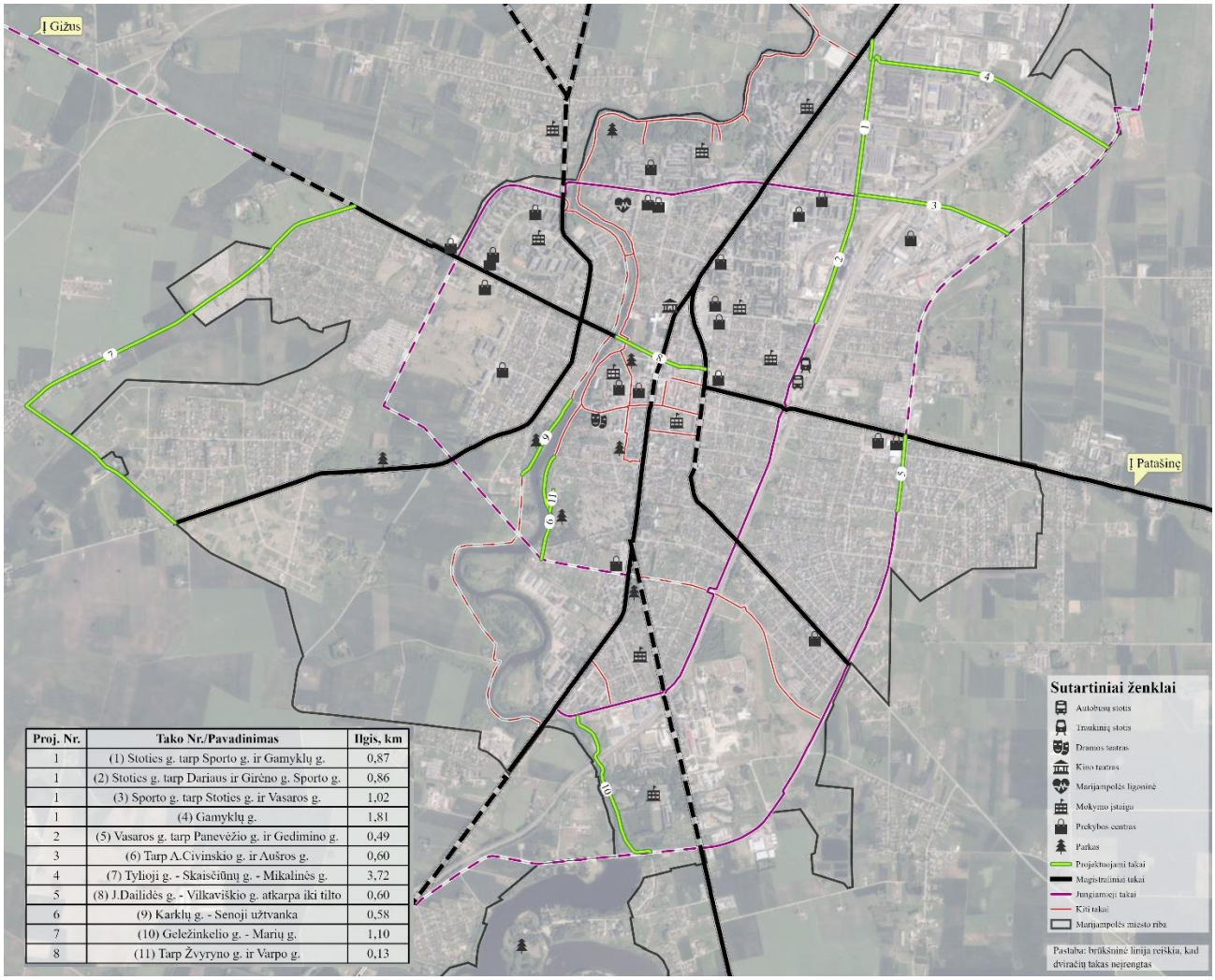
Parengus Marijampolės DJMP ir išanalizavus infrastruktūros būklę, eismo ir keleivių srautus miesto funkcinėse zonose, viešojo transporto, automobilių skaičiaus, eismo saugos, triukšmo lygio, oro užterštumo duomenis, atlikus miesto gyventojų apklausą ir įvertinus jau įdiegtas darnaus judumo priemones, buvo parengtas DJMP veiksmų planas. Marijampolės DJMP siekiama didinti viešojo

transporto patrauklumą ir naudojimą; skatinti pėsčiuosius, bevariklį transportą, mikromobilumą ir darnų judumą; skatinti transporto sistemos visuotinimą; didinti eismo ir gyventojų saugumą; gerinti eismo organizavimą ir judumo valdymą; gerinti teritorijos logistiką; skatinti alternatyviais degalais varomų transporto priemonių naudojimą. Iš viso siūloma įgyvendinti 31 priemonę. Bendra preliminari Marijampolės DJMP priemonėms įgyvendinti reikalinga lėšų suma – 58,1 mln. Eur.

Atsižvelgiant į tai, kad Marijampolės mieste nepakankamai išvystyta pėsčiųjų ir dviračių takų infrastruktūra, esamos pėsčiųjų ir dviračių trasos nėra integruotos į vientisą tinklą, nepakanka dviračių stovėjimo ir saugojimo vietų, nepatrauklus viešasis transportas, trūksta informacijos apie maršrutus, pažangos priemonės lėšomis numatoma diegti dalį darnaus judumo priemonių, numatytų Marijampolės DJMP:

- 1 prioriteto „Gyventojų judumo įpročių formavimas“ 1.1. tikslo „Didinti viešojo transporto patrauklumą ir naudojimą“, 1.1.1. uždavinio „Modernizuoti viešojo transporto infrastruktūrą“ priemones „Viešojo transporto informacinės sistemos modernizavimas“ ir „Viešojo transporto stotelių modernizavimas“;
- 1 prioriteto „Gyventojų judumo įpročių formavimas“ 1.2. tikslo „Skatinti pėsčiuosius, bevariklį transportą, mikromobilumą ir darnų judumą“, 1.2.1. uždavinio „Kurti sąlygas pėsčiųjų, bevariklio transporto judumui ir mikromobilumui“ priemones „Dviračių ir pėsčiųjų takų įrengimas“ ir „Dviračių saugojimo infrastruktūros įrengimas“.

Marijampolės DJMP siekiama, kad svarbiausi traukos objektai tarpusavyje būtų sujungti trumpiausiu atstumu ir būtų įrengtas vientisas susisiekimo pėsčiomis ir dviračiais tinklas. Atitinkamai pagal pažangos priemonę planuojama dviračių takų infrastruktūros plėtra numatyta atsižvelgiant į pagrindines funkcines bevariklio transporto infrastruktūros mieste ašis, jungiančias pagrindines kasdienes funkcines zonas – gyvenamosios, darbo, paslaugų ir pan. (9 pav.)



Proj. Nr.	Tako Nr./Pavadinimas	Ilgis, km
1	(1) Stoties g. tarp Sporto g. ir Gamyklų g.	0,87
1	(2) Stoties g. tarp Dariaus ir Girėno g. Sporto g.	0,86
1	(3) Sporto g. tarp Stoties g. ir Vasaros g.	1,02
1	(4) Gamyklų g.	1,81
2	(5) Vasaros g. tarp Panevėžio g. ir Gedimino g.	0,49
3	(6) Tarp A.Civinskio g. ir Aušros g.	0,60
4	(7) Tylioji g. - Skaisčiūnų g. - Mikalinės g.	3,72
5	(8) J.Dailidės g. - Vilkaviškio g. atkarpa iki tilto	0,60
6	(9) Karklų g. - Senoji užtvanka	0,58
7	(10) Geležinkelio g. - Marių g.	1,10
8	(11) Tarp Žvyryno g. ir Varpo g.	0,13

9 pav. Dviračių takų schema

Marijampolės DJMP planuojamas Marijampolės mieste saugus, nepertraukiamas ir patogus dviračių takų tinklas, siūloma užtikrinti susisiekimą su prioritetiniais objektais: mokyklomis ir kitomis vaikų ugdymo įstaigomis, kitomis savivaldybei pavaldžiomis institucijomis, kultūros ir laisvalaikio centrais, daugiabučiais gyvenamaisiais rajonais. Projektais, numatomais įgyvendinti pagal šią pažangos priemonę, siekiama integruoti dviračių transporto infrastruktūrą į bendrą transporto sistemą, siekti, kad dviračių ir pėsčiųjų tinklo plėtra būtų saugi ir patraukli jos naudotojui. Dviračių susisiekimo tinklas planuojamas ir tiesiamas vadovaujantis funkcionalumo, saugaus eismo ir ekologiškumo principais, kaip vientisa, savarankiška, jungianti gyvenamąsias, darbo, paslaugų vietas, susisiekimo sistema.

9 lentelė. Pažangos priemone numatomi įrengti dviračių takai

Projektas	Atkarpa dviračių takų schemoje	Funkcinių zonų jungtys
1.1.1. Marijampolės miesto Stoties, Sporto, Gamyklų gatvių dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra, skatinant bevariklio transporto integraciją	1-4 atkarpos	Remiantis Marijampolės miesto teritorijos bendruoju planu[25], dviračių takai įrengiami pramoninės ir sandėliavimo zonoje, jungiant darbo vietas su gyvenamosios miesto zonomis.
1.1.2. Dviračių ir pėsčiųjų tako tarp A. Civinsko g. ir Aušros g. Marijampolės mieste įrengimas, skatinant bevariklio transporto integraciją	6 ir 11 atkarpos	Remiantis Marijampolės miesto teritorijos bendruoju planu, dviračių takai įrengiami gyvenamojoje zonoje, netoli miesto centro, jungiant darbo ir paslaugų vietas su gyvenamosios miesto zonomis.
1.1.3. Marijampolės miesto Tyliosios, Skaisčiūnų, Mikalinės gatvių dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra, skatinant bevariklio transporto integraciją	7 atkarpa	Remiantis Marijampolės miesto teritorijos bendruoju planu, dviračių takai įrengiami gyvenamojoje zonoje, jungiant jas su pagrindiniais miesto transporto koridoriais
1.1.5. Dviračių ir pėsčiųjų tako nuo senosios užtvankos iki Karklų g. Marijampolės mieste įrengimas, skatinant bevariklio transporto integraciją	9 atkarpa	Remiantis Marijampolės miesto teritorijos bendruoju planu, dviračių takai įrengiami jungiant gyvenamąsias zonas su miesto centro zona su darbo ir paslaugų vietomis.
1.1.10. Dviračių ir pėsčiųjų tako tarp Geležinkelio ir Marių gatvių įrengimas, skatinant bevariklio transporto integraciją	7 atkarpa	Remiantis Marijampolės miesto teritorijos bendruoju planu, dviračių takai įrengiami jungiant gyvenamąsias bei pramonines zonas su pagrindiniais miesto transporto koridoriais.

Marijampolės DJMP apimtyje atliekant esamos situacijos analizę paaiškėjo, kad trūksta patogaus ir saugaus dviračių stovėjimo ir saugojimo sprendimų. Saugojimo vietos turi būti įrengiamos greta dviračiams skirtos susisiekimo infrastruktūros ir svarbiausių traukos bei gyvenamųjų objektų, kur yra ilgalaikis stovėjimo poreikis: greta mokyklų ir kitų ugdymo įstaigų, savivaldybės administracijos patalpų ir savivaldybei pavaldžių įstaigų (skirta jų darbuotojams), bei daugiabučių gyvenamųjų namų. Tad šia pažangos priemone numatoma įgyvendinti kitą Marijampolės DJMP sprendinį – įrengti dviračių saugyklas (dengtas stogines su stovais) prie 8 didžiausių Marijampolės miesto bendrojo lavinimo įstaigų. Taip siekiama keisti Marijampolės miesto gyventojų, ypatingai moksleivių, keliavimo įpročius.

Dviračių saugyklų įrengimas padės užtikrinti skirtingų transporto rūšių (dviračių ir viešojo transporto) sąveiką ir bus itin naudingas miesto bendrojo lavinimo mokiniams ir gyventojams. Projektu siekiama integruoti dviračių saugyklų plėtros infrastruktūrą į bendrą transporto sistemą, siekti, kad infrastruktūros tinklo plėtra būtų saugi ir patraukli jos naudotojui. Bemotorio transporto naudojimas miestuose mažintų ŠESD, vizualinę ir triukšmo taršas, taip pat prisidėtų prie individualių automobilių skaičiaus mažinimo.

[25] Marijampolės savivaldybės tarybos 2017 m. rugsėjo 25 d. sprendimas Nr. 1-229 „Dėl Marijampolės miesto teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“;

10 lentelė. Pažangos priemone numatomos įrengti dviračių saugyklos

Projektas	Dviračių saugyklų įrengimo vietos
1.1.6. Dviračių saugyklų prie Marijampolės miesto bendrojo lavinimo įstaigų įrengimas, skatinant bevariklio transporto integraciją	Prie 8 didžiausių Marijampolės miesto bendrojo lavinimo įstaigų: - Marijampolės „Ryto“ pagrindinės mokyklos (Mokyklos g. 22); - Marijampolės Rimanto Stankevičiaus progimnazijos (Vasario 16-osios g. 7); - Marijampolės Jono Totoraičio progimnazijos (Dariaus ir Girėno g. 7); - Marijampolės Petro Armino progimnazijos (Vytenio g. 47); - Marijampolės „Šaltinio“ progimnazijos (Mokolų g. 61); - Marijampolės Rygiškio Jono gimnazijos (Kauno g. 7); - Marijampolės Sūduvos gimnazijos (R. Juknevičiaus g. 32); - Marijampolės šv. Cecilijos gimnazijos (Naujakurių g. 6).

Siekiant mažinti ŠESD emisijas būtinas viešojo transporto patrauklumo didinimas, taip siekiant pakeisti gyventojų įpročius bei dažniau naudotis viešuoju transportu nei individualiais automobiliais. Remiantis Marijampolės DJMP, viešasis transportas Marijampolėje nėra patrauklus, trūksta informacijos apie maršrutus, trūksta stotelių ir paviljonų, jie nusidėvėję, nepatrauklūs ir nesudaro patogių ir saugių sąlygų (tame tarpe asmenims su ribotomis judėjimo galimybėmis ar negalia) naudotis viešuoju transportu.

11 lentelė. Pažangos priemone numatomos įgyvendinti viešojo transporto patrauklumo didinimo ir naudojimo skatinimo veiklos

Projektas	Veiklos
1.1.7. Viešojo transporto informacinės sistemos modernizavimas, įgyvendinant darnaus judumo priemones	Keleivių informavimo sistemos įdiegimas Marijampolės miesto viešojo transporto autobusų stotelėse (informacinės LED švieslentės 20 vnt. stotelių)
1.1.8. Viešojo transporto infrastruktūros modernizavimas, įgyvendinant darnaus judumo priemones	- Keleivių laukimo paviljonų pakeitimas į naujus ir jų montavimo darbų įsigijimas (56 vnt.) Vytauto, Aušros, Seminarijos, Laisvės, V. Kudirkos, Kauno, Gamyklų, Statybininkų, Gedimino, Stoties, Dariaus ir Girėno, Vokiečių, Uosupio, Mokolų, Vilkaviškio, Kosmonautų, Tarpučių, Tyliosios, R. Juknevičiaus, J. Dailidės, Sporto, P. Armino, Saulės ir Dainavos gatvėse; - Viešojo transporto stotelių rekonstravimas ir pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms (39 vnt.)

Projektai pagal šią pažangos priemonę bus atrenkami planavimo būdu.

Remiantis Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 32–33 punktais, savivaldybių vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūra, taisymas, tiesimas ir saugaus eismo organizavimas, keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas yra savarankiškosios savivaldybių funkcijos; remiantis Alternatyviųjų degalų įstatymo 12 straipsniu savivaldybės institucijos pagal kompetenciją savivaldybės teritorijoje rengia, suderinusios su Susisiekimo ministerija tvirtina ir įgyvendina darnaus judumo miestuose ir atsinaujinančių išteklių energijos naudojimo plėtros planų priemones.

Vadovaujantis 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairių[26] (toliau – Finansavimo gairės) 2.3.3. papunkčiu, galimas projektų Nr. 1.1.1.-1.1.3. ir 1.1.5-1.1.8 bei 1.1.10. pareiškėjas – Marijampolės savivaldybės administracija.

Partneriai projektuose nenumatomi.

[26] Patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2023 m. balandžio 14 d. įsakymu Nr. 3-192 „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairių patvirtinimo“;

V SKYRIUS
PAŽANGOS PRIEMONĖS PROJEKTŲ ATRANKA

Numatomas projektų planavimas visai pažangos priemonei ir jos veiklai „Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas Marijampolės mieste“. Tai atitinka Strateginio valdymo metodikos[27] 135.2 papunkčio nuostatas – projektais numatoma prisidėti vykdant Vietos savivaldos įstatyme savivaldybių savarankiškąsias ir valstybės perduotas funkcijas bei Alternatyviųjų degalų įstatymu savivaldybėms nustatytas kompetencijas (žr. IV skyrių „Pažangos priemonės veiklos, projektų vykdytojai ir partneriai“).

Visais atvejais projektai turi atitikti Finansavimo gairių nuostatas.

VI SKYRIUS
PAŽANGOS PRIEMONĖS PRISIDĖJIMAS PRIE HORIZONTALIŲJŲ PRINCIPŲ ĮGYVENDINIMO

12 lentelė. Informacija apie pažangos priemonės prisidėjimą prie horizontaliųjų principų

Eil. Nr.	Horizontalieji principai (toliau – HP)	Informacija apie pažangos priemonės prisidėjimą prie HP
1.	Darnaus vystymosi	2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje[28] (toliau – Susisiekimo plėtros programa) suplanuotoje pažangos priemonėje 10-002-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ numatyta, jog bus prisidedama prie Darnaus vystymosi horizontaliojo principo įgyvendinimo. Įgyvendinant projektus regione pagal šią pažangos priemonę ir diegiant darbaus judumo priemones bus prisidedama prie 11-ojo tikslo „Pasiekti, kad miestai ir gyvenvietės taptų įtraukūs, saugūs, atsparūs ir darnūs“ bei 13-ojo Darnaus vystymosi tikslo „Imtis skubių kovos su klimato kaita ir jos poveikiu veiksmų“. Įgyvendinant pažangos priemonės projektus nebus pažeidžiami darnaus vystymosi, įskaitant reikšmingos žalos nedarymo principą, bus laikomasi klimato ir aplinkos apsaugos standartų ir reikšmingos žalos nedarymo principo. Visi projektai atitiks Finansavimo gairių 3 dalyje nustatytus horizontaliųjų principų laikymosi reikalavimus.
2.	Inovatyvumo (kūrybingumo)	Įgyvendinant projektus pagal šią pažangos priemonę, kuriais bus diegiamos darnaus judumo priemonės bus netiesiogiai prisidedama prie Inovatyvumo (kūrybingumo) horizontaliojo principo įgyvendinimo.
3.	Lygių galimybių visiems	Susisiekimo plėtros programoje suplanuotoje pažangos priemonėje 10-002-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ numatyta, jog bus prisidedama prie Lygių galimybių visiems horizontaliojo principo įgyvendinimo. Įgyvendinant pažangos priemonės projektus nebus pažeidžiami lygių galimybių ir nediskriminavimo (dėl lyties, rasės, tautybės, pilietybės, kalbos, kilmės, socialinės padėties, tikėjimo, įsitikinimų ar pažiūrų, amžiaus, lyties orientacijos, etninės priklausomybės, religijos, negalios ar kitų aspektų), įskaitant prieinamumo visiems reikalavimo užtikrinimą (infrastruktūros ir pan.). Įgyvendinant projektus bus užtikrintos ne tik moterų ir vyrų lygios galimybės, bet ir garantuotos lygios galimybės visiems žmonėms, visų pirma

[27] Patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 292 „Dėl Strateginio valdymo metodikos patvirtinimo“;

[28] Patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. kovo 16 d. nutarimu Nr. 245 „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos patvirtinimo“;

		socialiai atskirtoms grupėms, siekiant išlikti aktyviais ekonominio ir socialinio gyvenimo dalyviais ar jais tapti. Projektuose nenumatyta apribojimų socialiai atskirtoms grupėms pasinaudoti sutvarkyta infrastruktūra, numatytos visos pritaikymo priemonės neįgaliesiems. Sukurta infrastruktūra galės naudotis visi gyventojai nepriklausomai nuo jų lyties, rasės arba etninės kilmės, religijos tikėjimo, amžiaus, negalios, seksualinės orientacijos. Projektų įgyvendinimo metu numatoma infrastruktūra, pritaikant ją specialiųjų poreikių turintiems žmonėms (nuvažiavimai, įrengti įspėjamieji bei vedimo paviršiai ir pan., pritaikant universalaus dizaino ir kitas inžinerines priemone). Visi projektai atitiks Finansavimo gairių 3 dalyje nustatytus horizontaliųjų principų laikymosi reikalavimus.

VII SKYRIUS
IŠANKSTINĖS SĄLYGOS

2022–2030 m. regionų plėtros programoje Susisiekimo ministerijos regioninei pažangos priemonei 10-002-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ nustatytos išankstinės sąlygos:

1. Savivaldybės tarybos patvirtintas darnaus judumo mieste planas, kurio parengimas finansuotas 2014–2020 m. ES fondų lėšomis.

ATITIKTIS: Marijampolės darnaus judumo mieste planas patvirtintas Marijampolės savivaldybės tarybos 2019 m. vasario 25 d. sprendimu Nr. 1-36 „Dėl Marijampolės darnaus judumo mieste plano patvirtinimo“ (Marijampolės savivaldybės tarybos 2026 m. sausio 30 d. sprendimo Nr. 1-19 „Dėl Marijampolės savivaldybės tarybos 2019 m. vasario 25 d. sprendimo Nr. 1-36 „Dėl Marijampolės darnaus judumo mieste plano patvirtinimo“ pakeitimo“ redakcija).

Marijampolės darnaus judumo mieste planas parengimas finansuotas 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų lėšomis – įgyvendintas projektas Nr. 04.5.1-TID-V-513-01-0018 „Darnaus judumo Marijampolės mieste plano parengimas“ pagal 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 4 prioriteto „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ 04.5.1-TID-V-513 priemonę „Darnaus judumo sistemų kūrimas“.

Pažangos priemone numatoma įgyvendinti Marijampolės darnaus judumo mieste plane numatytas veiklas.

2. Pagal Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatas parengtas ir patvirtintas viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų vietinės reikšmės keliuose planas iki 2030 m.

ATITIKTIS: Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo Marijampolės mieste planas patvirtintas Marijampolės savivaldybės tarybos 2022 m. vasario 28 d. sprendimu Nr. 1-57 „Dėl Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo Marijampolės mieste plano patvirtinimo“.

Pažangos priemone nenumatoma įgyvendinti Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimo Marijampolės mieste plane numatytų veiklų.

VIII SKYRIUS
PAŽANGOS PRIEMONĖS STEBĖSENOS RODIKLIAI

Produkto ir rezultato rodikliai pažangos priemonei ir jos veiklai pasirinkti vadovaujantis Finansavimo gairių 2.1. dalyje „Finansuojamos veiklos ir siekiami stebėsenos rodikliai“ pateikta informacija.

13 lentelė. Pažangos priemonės veiklų produkto rodikliai

Pažangos priemonės veiklų produkto rodikliai							
Veiklos pavadinimas	**Rodiklio kodas**	**Rodiklio pavadinimas, matavimo vienetas**	**Rodikliui pasiekti planuojama panaudoti pažangos lėšų suma, Eur**		**Siektinos rodiklio reikšmės**		**Siektinos rodiklio reikšmės nustatymo pagrindimas**
			Iš viso	**Iš jų ES, kitos tarptautinės finansinės paramos ir valstybės biudžeto lėšų suma**	**Tarpinė reikšmė (2025)**	**Galutinė reikšmė (2030)**	
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas Marijampolės mieste	P.B.2.0058	Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama, kilometrai	7 092 205,90	6 028 375,00	0	**8,94**	Reikšmė apskaičiuota remiantis numatomų įgyvendinti projektų Nr. 1.1.1.–1.1.3. ir 1.1.5. bei 1.1.10. informacija.
	P.S.2.1035	Įgyvendintos darnaus judumo priemonės, skaičius	1 692 429,61	1 438 565,15	0	3	Reikšmė apskaičiuota remiantis numatomų įgyvendinti projektų Nr. 1.1.6.–1.1.8. informacija.

14 lentelė. Pažangos priemonės rezultato rodikliai

Pažangos priemonės rezultato rodikliai							
Rodiklio kodas	**Rodiklio pavadinimas, matavimo vienetas**	**Pradinė rodiklio reikšmė (2023)**	**Rodikliui pasiekti planuojama panaudoti pažangos lėšų suma, Eur**		**Siektinos rodiklio reikšmės**		**Siektinos rodiklio reikšmės nustatymo pagrindimas**
			Iš viso	**Iš jų ES, kitos tarptautinės finansinės paramos ir valstybės biudžeto lėšų suma**	**Tarpinė reikšmė (2025)**	**Galutinė reikšmė (2030)**	
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
R.B.2.2064	Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus (naudotojai per metus)	0	7 092 205,90	6 028 375,00	0	17 010	Reikšmė apskaičiuota remiantis numatomų įgyvendinti projektų Nr. 1.1.1.–1.1.3. ir 1.1.5. bei 1.1.10. informacija.

Marijampolės regiono plėtros tarybos administracijos ekspertė,
laikinai atliekanti administracijos direktoriaus funkcijas _____ Agnė Norutė

(parašas) *(vardas ir pavardė)*