

PATVIRTINTA
Marijampolės savivaldybės tarybos
2019 m. vasario 25 d. sprendimu Nr. 1-36
(Marijampolės savivaldybės tarybos
2023 m. rugsėjo 25 d. sprendimo Nr. 1-285
redakcija)



MARIJAMPOLĖS DARNAUS JUDUMO MIESTE PLANAS

TURINYS

SUTRUMPINIMAI	3
SĄVOKOS.....	4
IVADAS	5
1. PLANO TERITORIJOS APIBRĖŽIMAS.....	6
1.1. GEOGRAFINĖ PLANE NUMATOMŲ PRIEMONIŲ TAIKymo IR TIKSLŲ ĮGYVENDINIMO TERITORIJA.....	6
1.2. PLANO TERITORIJOJE ĮGYVENDINAMOS SUSISIEKIMO VALDYMO PRIEMONĖS IR PLANAVIMO PROCESAI.....	7
1.3. PLANO TERITORIJAI AKTUALŲS PLANAVIMO DOKUMENTAI	10
2. JUDUMO PLĖTROS VIZIJA.....	16
2.1. JUDUMO PLĖTROS PRIORITETAi	16
2.2. JUDUMO PLĖTROS TIKSLAI IR UŽDAVINIAI	17
3. ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS FUNKCINĖJE ZONOJE ANALIZĖ.....	18
3.1. EISMO IR KELEIVIŲ SRAUTŲ TYRIMAI.....	18
3.2. FUNKCINĖS ZONOS CENTRŲ IR SVARBIAUSIŲ TRAUKOS OBJEKTŲ PASIEKIAMUMO VERTINIMAS	21
3.3. STATISTINIŲ DUOMENŲ ANALIZĖ	24
3.4. GYVENTOJŲ APKLAUSOS REZULTATAI	35
3.5. GEROJI PLANO RENGIMO UŽSIENIO ŠALYSE PATIRTIS	44
3.6. ILGALAIKĖ TRANSPORTO SISTEMOS (IKI 2030 M.) PERSPEKTYVA	44
4. TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ	44
4.1. VIEŠOJO TRANSPORTO PATRAUKLUMO DIDINIMAS	44
4.2. PĖSČIŲJŲ, BEVARIKLIO TRANSPORTO IR MIKROMOBILUMO PRIEMONIŲ SKATINIMAS.....	48
4.3. DARNAUS JUDUMO SKATINIMAS	51
4.4. EISMO IR GYVENTOJŲ SAUGUMO DIDINIMAS	52
4.5. EISMO ORGANIZAVIMO TOBULINIMAS IR JUDUMO VALDYMAS	53
4.6. PLANO TERITORIJOS LOGISTIKOS ORGANIZAVIMAS.....	54
4.7. TRANSPORTO SISTEMOS VISUOTINIMAS	55
4.8. ALTERNATYVIAISIAIS DEGALais VAROMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ NAUDOJIMO SKATINIMAS IR INFRASTRUKTŪROS PLĖTRA	57
4.9. INTELEKTINĖS TRANSPORTO SISTEMOS, SKAITMENIZACIJA, INOVACIJOS IR NAUJOS JUDUMO PASLAUGOS	58
4.10. TEN-T TRANSPORTO MAZGŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTRA	59
5. JUDUMO PLANO TERITORIJOJE VARIANTAI	62
5.1. JUDUMO VARIANTŲ APIBŪDINIMAS	62
5.2. JUDUMO VARIANTŲ EKONOMINĖ ANALIZĖ.....	72
6. VEIKSMŲ PLANAS	75
7. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS	81

SUTRUMPINIMAI

BP – Marijampolės miesto teritorijos bendrasis planas
DJMP – Darnaus judumo mieste planas
EGDV – ekonominė grynoji dabartinė vertė
ENIS – ekonominės naudos ir išlaidų santykio rodiklis
ES – Europos Sąjunga
EVGN – ekonominė vidinė gražos norma
FGDV – finansinė grynoji dabartinė vertė
FNIS – finansinės naudos ir išlaidų santykio rodiklis
FVGN – finansinė vidinė gražos norma
GDV – grynoji dabartinė vertė
IP – investicijų projektas
SEA – sąnaudų efektyvumo analizė
SNA – sąnaudų ir naudos analizė
SPTŽ – Specialiųjų poreikių turintys žmonės
SVA – sąnaudų-veiksmingumo analizė
VGN – vidinė gražos norma
AEI – atsinaujinantys energijos ištekliai
BVP – bendrasis vidaus produktas
COVID-19 – infekcinė liga, sukelta SARS-CoV-2
LAKD – Lietuvos automobilių kelių direkcija
LR – Lietuvos Respublika
LSD – Lietuvos statistikos departamentas
MSA – Marijampolės savivaldybės administracija
NEKS – Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas 2021–2030 metams
NENS – Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija
SGD – suskystintosios gamtinės dujos
ŠESD – šiltnamio efektą sukeliančios dujos

SAVOKOS

Atsinaujinančių išteklių energija – energija iš atsinaujinančių neiškastinių išteklių: vėjo, saulės energija, aplinkos energija, geoterminiai, hidroterminiai ištekliai ir vandenynų energija, hidroenergija, biomasė, biodujos, įskaitant sąvartynų ir nuotekų perdirbimo įrenginių dujas, taip pat kitų atsinaujinančių neiškastinių išteklių, kurių panaudojimas technologiškai yra galimas dabar arba bus galimas ateityje, energija.

Darnus judumas – Efektyviu išteklių naudojimu ir jų prieinamumu grindžiama asmenų galimybė keliauti tam tikroje teritorijoje, sukelti kuo mažesnę poveikį aplinkai.

Darnaus judumo planas – Patvirtintų teritorijų planavimo dokumentų ir savivaldybių strateginių plėtros planų pagrindu atsižvelgiant į darnaus judumo planavimo principus rengiamas strateginis miesto, funkcinės zonos, savivaldybės teritorijos, savivaldybių grupės, regiono ar kitos numatytos teritorijos planas, pagal kurį, atliekant visapusišką transporto ir žmonių keliavimo įpročių analizę, siekiama patenkinti žmonių ir įmonių judumo numatytoje teritorijoje poreikius, užtikrinti žmonių, gyvenančių, dirbančių ir keliaujančių numatytoje teritorijoje, geresnę gyvenimo kokybę ir skatinti darnų susisiekimą visomis transporto priemonėmis ar pėsčiomis, prioritetą teikiant viešajam keleiviniam, bevarikliam arba aplinkos neteršiančiam ar ją mažai teršiančiam transportui.

Marijampolės regionas – Kalvarijos savivaldybės, Kazlų Rūdos savivaldybės, Marijampolės savivaldybės, Šakių rajono savivaldybės ir Vilkaviškio rajono savivaldybės teritorija.

Planas – Marijampolės darnaus judumo mieste planas.

Rodiklis – kiekybinis dydis arba kokybinis požymis, iš kurio sužinoma planuoti, valdyti ir kontroliuoti reikalinga informacija, galinti padidinti valdymo veiksmingumą.

Kitos sąvokos suprantamos taip, kaip jos apibrėžtos Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatyme, Lietuvos Respublikos kelių įstatyme, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme, Lietuvos Respublikos strateginio valdymo įstatyme, Lietuvos Respublikos statybos įstatyme, Lietuvos Respublikos regioninės plėtros įstatyme, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatyme, Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatyme ir kituose teisės aktuose.

IVADAS

Darnaus judumo sąvoka yra apibrėžta Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijose (TAR, 2022-12-27, Nr. 26988) nurodant, kad tai efektyviu išteklių naudojimu ir jų prieinamumu grindžiama asmenų galimybė keliauti tam tikroje teritorijoje, sukelti kuo mažesnę poveikį aplinkai.

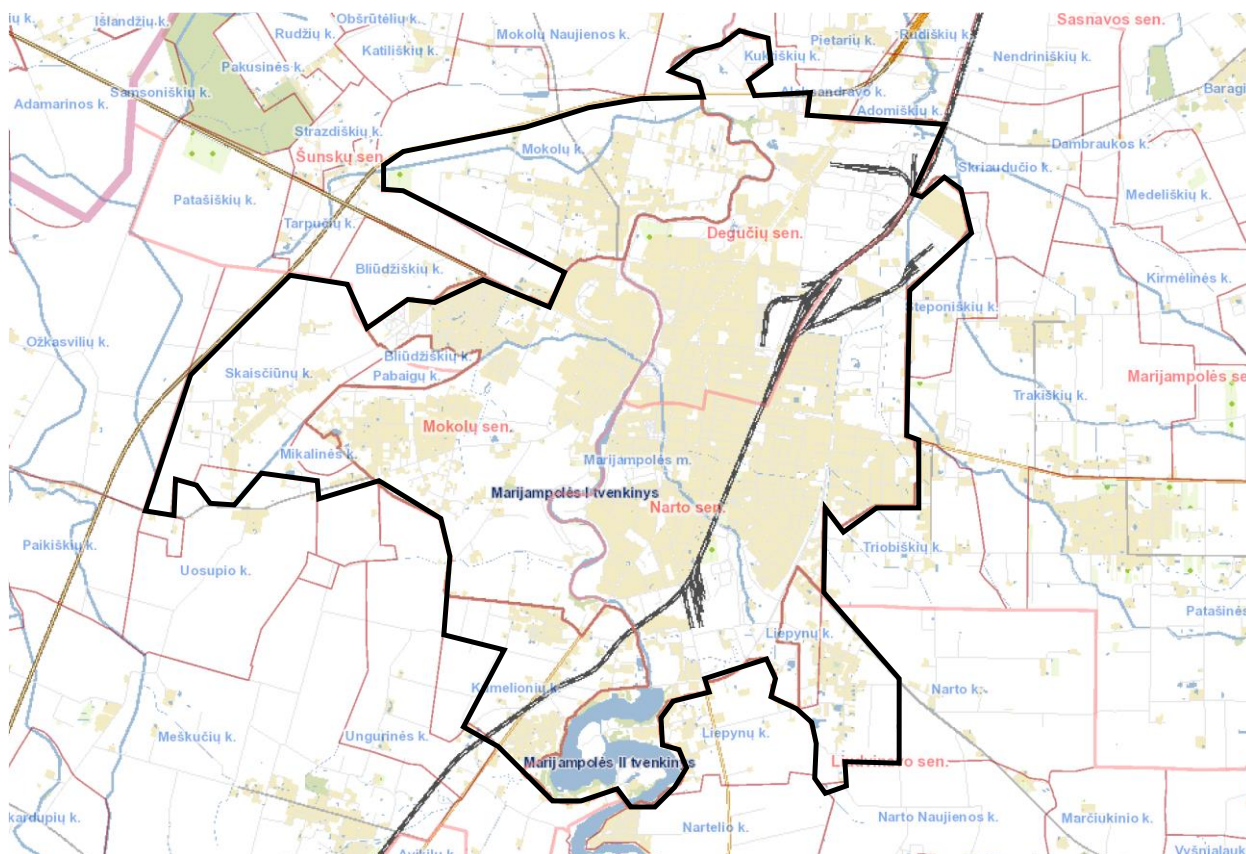
Marijampolės savivaldybės lygmeniu už darnaus judumo politikos įgyvendinimą vietos lygmeniu atsakinga savivaldybės atstovaujamoji institucija (savivaldybės taryba) ir vykdomoji institucija (savivaldybės meras).

Marijampolės darnaus judumo mieste plano tikslai: įvertinti visų susisiekimo sistemos dalyvių pagrindinius judumo poreikius Plano teritorijoje; numatyti ir integruoti įvairius susisiekimo būdus Plano teritorijoje; siekti, kad Plane 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 Plano teritoriją; išnaudoti Plano teritorijoje esančią susisiekimo infrastruktūrą ir pritaikyti ją viešajam keleiviniam transportui, pėstiesiems, dviratininkams ir kitiems eismo dalyviams; plėtoti teikiamas transporto paslaugas, didinti jų veiksmingumą, siekti, kad Plane 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 Plano teritorijoje ir kt.

Marijampolės darnaus judumo mieste planas parengtas, atsižvelgiant į Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijų (TAR, 2022-12-27, Nr. 26988), Nacionaliniu oro taršos mažinimo plano (TAR, 2019-04-26, Nr. 6860), Lietuvos Respublikos nacionalinio energetikos ir klimato srities veiksmų plano 2021–2030 m. (TAR, 2019-05-22, Nr. 8073), Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos (Žin., 2012, Nr. 80-4149), Nacionalinės klimato kaitos valdymo darbotvarkės (TAR, 2021-07-02, Nr. 15226) ir kitų aktualių teisės aktų nuostatas, remiantis Valstybės duomenų agentūros, VĮ Registrų centro, Marijampolės savivaldybės administracijos ir kitų šaltinių duomenimis.

socialinių bei aptarnavimo paslaugų panaudojimui; siektinas funkcinų ir transportinių ryšių gerinimas tarp kompaktiškai užstatytos miesto teritorijos ir artimojo priemiesčio centrų.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytas aplinkybes, Planas įgyvendinamas Marijampolės miesto ir priemiestinių Kumelionių kaimo, Mokolų kaimo, Narto kaimo, Skaisčiūnų kaimo teritorijose. Bendras teritorijos plotas – 35,16 kv. km, iš jų Marijampolės miesto plotas – 24,11 kv. km.



Nagrinėjamos funkcinės zonos teritorija

1.2. Plano teritorijoje įgyvendinamos susisiekimo valdymo priemonės ir planavimo procesai

Galiojančio darnaus judumo mieste plano įgyvendinimas. Plano teritorijoje įgyvendinamas Marijampolės darnaus judumo mieste planas, patvirtintas 2019-02-25 Marijampolės savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1-36. Jo sprendinių įgyvendinimo apžvalga pateikta lentelėse.

Marijampolės miesto darnaus judumo veiksmų plano 2019–2020 m. laikotarpiui numatytų priemonių įgyvendinimo apžvalga

Teminė dalis	Veiksmo pavadinimas	Veiksmo būseną
Viešojo transporto skatinimas	Viešojo transporto maršrutų optimizavimas ir reisų tankinimas	Įvykdyta. Nuo 2021 m. sausio 1 d.: - Nr. 4 ir Nr. 6 maršrutai sujungti į vieną, nes sutapo dalis trasos; - Nr. 2 ir Nr. 9 maršrutai sujungti į vieną, nes sutapo dalis trasos; Naujų maršrutų nebuvo sukurta. Atsižvelgiant į Plano rekomendacijas, 2019 m. maršrutas Nr. 3A buvo performuotas į „žiedinį“.
	Viešojo transporto patrauklumo didinimas plačiau taikant ITS sprendimus	Vykdoma. El. bilieto sistema diegiama 2021–2022 metais. Lėšų poreikis – 266.550,00 Eur. Finansuojama ES ir savivaldybės biudžeto lėšomis.
	Viešojo transporto informacinės sistemos modernizavimas	Įvykdyta. Maršrutai, vežėjai, eismo tvarkaraščiai pateikti informacinėje sistemoje www.visimarsrutai.lt .
	Viešojo transporto parko atnaujinimas	Nevykdyta. Negautas finansavimas.
Alternatyvių degalų ir aplinką mažiau teršiančio transporto skatinimas	Viešos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros sukūrimas	Įvykdyta. 2021 metais įrengtos dvi elektromobilių įkrovimo stotelės. Finansuota ES ir savivaldybės biudžeto lėšomis. Lėšų poreikis – 76.984,94 Eur.
Bevariklio transporto integracija	Dviračių saugojimo infrastruktūros plėtra (prie 8 pagrindinių Marijampolės miesto mokymo įstaigų)	Nevykdyta. Neskirtas ES finansavimas. Lėšų poreikis – 220.701,00 Eur (pagal parengtą techninį projektą).
Transporto sistemos ir specialiuoju turinčių žmonių įtrauktis	Viešojo transporto stotelių pritaikymas SPTŽ, prioritetą teikiant esančioms prie svarbiausių traukos objektų.	Įvykdyta. Viešojo transporto stotelių įrengimas SPTŽ finansuotas ES ir savivaldybės biudžeto lėšomis 2021–2022 metais. Lėšų poreikis – 16.776,41 Eur.
	Esamos infrastruktūros tobulinimas, pritaikant ją SPTŽ	Įvykdyta. 2021–2022 metais rekonstruota 61 pėsčiųjų perėja įrengiant kryptinį apšvietimą. Finansuota ES ir savivaldybės biudžeto lėšomis. Lėšų poreikis – 384.561,96 Eur.
	Viešojo transporto personalo ugdymas apie negalios supratimą ir viešojo transporto teikimo SPTŽ ypatumus	Įvykdyta. UAB „Marijampolės autobusų parkas“ įmonėje vykdytas personalo ugdymas.
Modalinis transporto priemonių pasiskirstymas	Darnų judumą ir saugų eismą skatinančių renginių organizavimas	Įvykdyta. Kasmet Marijampolėje vyksta „Europos judumo savaitė“.

(šaltinis: Marijampolės savivaldybės administracija)

Marijampolės miesto darnaus judumo veiksmų plano 2021–2030 m. įgyvendinimo apžvalga

Teminė dalis	Veiksmo pavadinimas	Veiksmo būseną
Viešojo transporto skatinimas	Viešojo transporto stotelių modernizavimas	Vykdoma. 2022 m. įrengti 6 paviljonai. Finansuota savivaldybės biudžeto lėšomis, 44.939,40 Eur.
Alternatyvių degalų ir aplinką mažiau teršiančio transporto skatinimas	Viešos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra	Nevykdyta.
Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas	Automobilių tiltų ir jų prieigų rekonstravimas ir plėtra	Nevykdyta. Tiltu per Šešupę pastatymui ir Aušros g. pratęsimui iki Vokiečių g. neskirtas finansavimas.

	Gatvių rekonstravimas pagal C kategorijos gatvėms keliamus reikalavimus	Vykdoma. Kauno gatvė buvo rekonstruota 2020 metais ES ir savivaldybės biudžeto lėšomis metais. Lėšų poreikis – 1.329.840,00 Eur. Rodiklio reikšmė – 0,775 km.
	Sankryžų rekonstravimas į žiedines sankryžas	Nevykdyta. Neskirtas finansavimas.
	Darnų judumą ir saugų eismą skatinančių renginių organizavimas	Nevykdyta.
ITS diegimas	ITS pritaikymas eismo valdymo srityje, didinant gatvių tinklo pralaidumą ir patrauklumą	Vykdoma. 2020–2021 metais įrengta 2 grupės adaptyvių šviesoforų. Finansuota valstybės biudžeto lėšos. Lėšų poreikis – 160.000,00Eur.
	Viešojo transporto stotelių modernizavimas, pritaikant ITS sprendimus	Vykdoma. 2022 metais įrengta 20 vnt. informacinių švieslenčių viešojo transporto stotelėse. Finansuota ES ir savivaldybės biudžeto lėšomis. Lėšų poreikis – 169.703,15 Eur.
Bevariklio transporto integracija	Pėsčiųjų ir dviračių takų plėtra (bei pritaikymas SPTŽ)	Vykdoma. 2022 metais įrengti nauji pėsčiųjų ir dviračių takai: nuo senosios užtvankos iki Civinsko g. (0,335 km; lėšų poreikis – 108.975,98 Eur); nuo Parko g. iki buvusio „Arvi“ stadiono (0,896 km; lėšų poreikis – 223.024,00 Eur). Finansuota savivaldybės biudžeto lėšomis.
	Dviračių takų integracija į bendrą eismą, kelio dalyje atskiriant tik dviračiams skirtą ruožą	Nevykdyta.
	Greičio kontrolė	Vykdoma. Kelio ženklas „552–Gyvenamoji zona“. 2020 metais įrengta 18 vnt., 2021 metais įrengta 10 vnt., 2022 metais įrengta 4 vnt. Finansuojama savivaldybės biudžeto lėšomis. Lėšų poreikis – 5.760,00 Eur.
	Remonto infrastruktūros plėtra	Įvykdyta. 2022 metais įrengti 3 interaktyvūs išmanieji suoliukai su dviračių remonto mechanizmais. Lėšų poreikis – 25.000,00 Eur. Finansuota savivaldybės biudžeto lėšomis.
	Dviračių saugojimo infrastruktūros plėtra miesto centre, laisvojoje ekonominėje zonoje, masinės traukos vietose	Nevykdyta. Neskirtas finansavimas.
	Daugiabučių bendrijų ir bendruomenių skatinimas spręsti ir inicijuoti dviračių saugojimo infrastruktūros kūrimą	Nevykdyta. Neskirtas finansavimas.
Eismo sauga ir saugumas	Pėsčiųjų perėjų ir pavojingų gatvių ruožų rekonstravimas	Vykdoma. 2020 metais įrengta saugumo salelių 12 vnt., 2021 metai 10 vnt., 2022 metais 3 vnt. Finansuota ES ir savivaldybės biudžeto lėšomis. Lėšų poreikis – 20.880,00 Eur. 2020 metais susiaurinti 2 važiuojamosios dalies ruožai. Finansuota savivaldybės biudžeto lėšomis. Lėšų poreikis – 7.000,00 Eur.
	Šviesoforais reguliuojamų sankryžų modernizavimas	Vykdoma. 2021 metais įdiegta 2 vnt. (S. Dariaus ir S. Girėno ir V. Kudirkos gatvių sankryžoje), 2022 metais įdiegta 4 vnt.

		(Tarpučių ir Vilkaviškio gatvių sankryžoje). Finansuota valstybės ir savivaldybės biudžetų lėšomis. Lėšų poreikis – 160.000,00 Eur.
Transporto sistemos ir poreikių turinčių žmonių įtrauktis	Miesto infrastruktūros pritaikymas SPTŽ	Įvykdyta. 2022 metais 19 vnt. pėsčiųjų perėjų pritaikyta SPTŽ. Finansuota ES ir savivaldybės biudžeto lėšos. Lėšų poreikis – 50.000,00 Eur.
	Viešojo transporto personalo ugdymas apie negalios supratimą ir viešojo transporto teikimo SPTŽ ypatumus	Vykdoma. UAB „Marijampolės autobusų parkas“ nuolat vykdomi personalo mokymai.

(šaltinis: Marijampolės savivaldybės administracija)

1.3. Plano teritorijai aktualūs planavimo dokumentai

Europos Sąjungos lygmens strateginio planavimo dokumentai ir iniciatyvos. Rengiant Marijampolės darnaus judumo mieste planą aktualu įvertinti ES strateginio planavimo dokumentus ir iniciatyvas: „Europos žaliasis kursas“, „Darnaus ir išmanaus judumo strategija“, „Naujoji ES judumo mieste sistema“.

„Europos žaliasis kursas“ yra politikos iniciatyvų rinkinys, kuriuo siekiama padėti ES vykdyti žaliąją pertvarką, o galutinis tikslas – iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą. Juo remiama ES transformacija į teisingą ir klestinčią visuomenę, turinčią modernią ir konkurencingą ekonomiką. Jame pabrėžiama, kad reikia laikytis holistinio ir tarpsektorinio požiūrio, pagal kurį visų atitinkamų sričių politika padėtų siekti galutinio su klimatu susijusio tikslo. Rinkinys apima iniciatyvas klimato, aplinkos, energetikos, transporto, pramonės, žemės ūkio ir tvaraus finansavimo srityse – visos šios sritys yra glaudžiai tarpusavyje susijusios. Šis rinkinys – tai pasiūlymai peržiūrėti su klimatu, energetika ir transportu susijusius teisės aktus ir įgyvendinti naujas teisėkūros iniciatyvas, kad ES teisės aktai būtų suderinti su ES klimato srities tikslais. Europos klimato teisės aktu (reglamentu) politinis užmojis iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą paverčiamas ES teisine pareiga. Jį priimdamos, ES ir jos valstybės narės įsipareigojo grynąjį ES išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 2030 m. sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Pagrindiniai į reglamentą įtraukti veiksmai yra šie: nustatyti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo iki 2050 m. tempą, kad įmonės, suinteresuotieji subjektai ir piliečiai žinotų, ko tikėtis; sukurti sistemą, pagal kurią būtų stebima pažanga, padaryta siekiant šio tikslo, ir apie ją būtų pranešama; užtikrinti ekonomiškai efektyvią ir socialiai teisingą žaliąją pertvarką.

2020 m. gruodžio 11 d. Europos Komisija pristatė komunikatą „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ (COM(2020) 789 galutinis). Juo siekiama padėti ES sukurti būsimą darnaus, išmanaus ir atsparaus judumo sistemą ir užtikrinti reikiamas esmines permainas, kad būtų pasiekti Europos žaliojo kurso tikslai. Be kita ko, šioje strategijoje numatyta Europos žaliąjį kursą transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 90 proc., kad iki 2050 m. būtų neutralizuotas ES ekonomikos poveikis klimatui, ir kartu siekiama nulinio taršos lygio tikslo. Strategija įgyvendinama, vykdant šias pavyzdines iniciatyvas: 1) skatinimas naudoti netaršias transporto priemones, atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalus ir plėsti susijusią infrastruktūrą; 2) netaršių oro uostų ir uostų sukūrimas; 3) darnesnis ir sveikesnis tarpmiestinis susisiekimas ir judumas mieste; 4) krovinių transporto žalinimas; 5) anglies dioksido apmokestinimas ir geresnės paskatos naudotojams; 6) susietojo ir

automatizuoto daugiaryšio judumo pavertimas tikrove; 7) inovacijos, duomenys ir dirbtinis intelektas išmanesniai judumui užtikrinti; 8) bendrosios rinkos stiprinimas; 9) sąžiningas ir teisingas judumo užtikrinimas visiems.

EK komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujoji ES judumo mieste sistema“ (COM(2021) 811 galutinis) pateikia siūlymus imtis ryžtingesnių veiksmų, siekiant keisti požiūrį į judumo mieste organizavimą. Kaip pažymi EK, siekiama pereiti nuo požiūrio, pagrįsto sklandžiu eismo srautu, prie tvaresnio žmonių ir prekių judėjimo. EK teigimu, tai reikštų kolektyvinio transporto, įskaitant viešąjį transportą, struktūros stiprinimą, geresnes aktyvaus judumo galimybes ir efektyvią, nulinės taršos miesto logistiką bei prekių pristatymą galutiniam gavėjui. Turėtų būti itin svarbu įgyvendinti daugiaryšio transporto principą pasitelkiant skaitmeninius sprendimus. Tai turėtų užtikrinti geresnį susisiekimą miesto ir priemiestinėse zonose ir pagerinti jo efektyvumą. Rekomenduojama, kad miestai, priemiestinės ir kaimo zonos bendradarbiautų rengiant darnaus judumo mieste planus ir tvarios miesto logistikos planus, skirtus plačioms funkcinėms zonoms. Turėtų būti siekiama kovoti su padrika priemiesčių plėtra ir erdvinio chaosu. Rekomendacijose pažymima, kad viešasis transportas yra itin svarbus judumo plėtrai, todėl jo vystymas turėtų būti remiamas nustatant viešojo transporto tikslus per artimiausius kelerius metus. Taip pat neturėtų būti pamiršami tokie aspektai kaip prieinamumas, įperkamumas, saugumas, patikimumas ir punktualumas. Tuo pačiu metu reikia stiprinti pasitikėjimą miesto transporto saugumu sveikatos požiūriu, ypač sveikatos krizių, tokių kaip COVID-19 pandemija, metu. Taip pat svarbu, kad naudojimasis šia transporto rūšimi nebūtų siejamas su skurdu.

Nacionalinio lygmens strateginio planavimo dokumentai. Planui aktualūs nacionalinio lygmens strateginio planavimo dokumentai: 2021–2030 metų nacionalinis pažangos planas, 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa.

2021–2030 metų nacionaliniame pažangos plane (TAR, 2020-09-16, Nr. 19293) (toliau – NPP) numatyti strateginiai tikslai ir pažangos uždaviniai, skirti kurti valstybei, kuri, kartu su kitomis valstybėmis laikydamosi įpareigojančių mūsų planetos galimybių ir išteklių tausojimo taisyklių, sieks, kad visiems gyventojams būtų užtikrinta aukšta gyvenimo kokybė – kiekvienam sudarytos sąlygos dalyvauti visuomenės gyvenime ir kurti socialinę bei dvasinę gerovę šalyje. NPP esminis tikslas – sveikas ir laimingas žmogus, galintis veikti ir kurti, dirbti kokybišką darbą, gaunantis orias pajamas, gyvenantis darnioje bendruomenėje, įkvepiančioje ir palaikančioje, saugioje, sveikoje ir švarioje aplinkoje, ugdančioje pagarbą, atvirumą ir pasitikėjimą, vertybiniu pagrindu formuojamą valstybės politiką. Kartu bus siekiama puoselėti ir išsaugoti tautinę ir pilietinę tapatybę. Siekiant įveikti sudėtingiausius Lietuvos iššūkius ir problemas, užsibrėžta 10 ateinančio dešimtmečio strateginių tikslų. Darnaus judumo atžvilgiu svarbūs yra NPP 5 strateginis tikslas „gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“¹ ir 6 strateginis

¹ Įgyvendinant Plano penktąjį strateginį tikslą siekiama sparčiau integruoti šalies energetikos, transporto ir informacinius infrastruktūros tinklus į atitinkamus ES tinklus ir gerinti infrastruktūros junglumą šalies viduje, taip stiprinti šalies ekonomikos konkurencingumą ir gerinti žmonių gyvenimo kokybę – užtikrinti ne tik ekonominių, bet ir asmeninių poreikių tenkinimą, galimybes keliauti, pasiekti darbo vietas ir paslaugas. Šis strateginis tikslas tiesiogiai susijęs ir įgyvendinamas drauge su šeštojo strateginio tikslo uždaviniais, kuriais siekiama spartinti perėjimą prie darnaus ir švaraus įvairiarūšio judumo, mažinti energijos ir transporto sektorių sukeltą taršą, didinti atsinaujinančių energijos išteklių dalį, energijos vartojimo efektyvumą.

tikslas „užtikrinti gerą aplinkos kokybę ir gamtos išteklių naudojimo darną, saugoti biologinę įvairovę, švelninti Lietuvos poveikį klimato kaitai ir didinti atsparumą jos poveikiui“².

NPP numatytiems penktojo tikslo „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“ 5.3 uždaviniui „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“ ir 5.4 uždaviniui „Gerinti skaitmeninį junglumą ir didinti susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą bei sektoriaus kuriamą vertę“, šeštojo tikslo „Užtikrinti gerą aplinkos kokybę ir gamtos išteklių naudojimo darną, saugoti biologinę įvairovę, švelninti Lietuvos poveikį klimato kaitai ir didinti atsparumą jos poveikiui“ 6.1 uždaviniui „Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyvių degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą“ ir dešimtojo tikslo „Stiprinti nacionalinį saugumą“ 10.2 uždaviniui „Sukurti ir pritaikyti transporto infrastruktūrą, reikalingą tarptautiniam kariniam judumui“ įgyvendinti Susisiekimo ministerija parengė 2022–2030 metų susisiekimo plėtros programą. Programoje numatytos su darnaus judumo politikos įgyvendinimu susijusios pažangos priemonės „Skatinti darnų judumą“, „Gerinti susisiekimą kelių transportu“, „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“, „Skatinti alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje“ ir kt.

Vietinio lygmens strateginio plėtros planavimo dokumentai. Nagrinėjamai sričiai aktualus vietinio lygmens strateginio planavimo dokumentas – Marijampolės savivaldybės plėtros iki 2030 metų strateginis planas, patvirtintas Marijampolės savivaldybės tarybos 2021 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. 1-128.

Taip pat paminėtina iš dalies su darnaus judumo politikos įgyvendinimu susijusi Išmaniosios Marijampolės savivaldybės plėtros koncepcija, patvirtinta Marijampolės savivaldybės administracijos direktoriaus 2022 m. rugsėjo 22 d. įsakymu Nr. DV-1425.

Marijampolės savivaldybės plėtros iki 2030 metų strateginiame plane (toliau – SPP) numatyti keturi savivaldybės plėtros prioritetai: Sumani ir saugi visuomenė, Konkurencingas verslas, Darni aplinka, Patrauklios kaimo vietovės.

Su darnaus judumo sritimi tiesiogines sąsajas turi prioritetai „Darni aplinka“ ir „Patrauklios kaimo vietovės“. Jų tikslai, uždaviniai ir jų vertinimo kriterijai pateikti lentelėje.

Savivaldybės strateginio plėtros plano tikslai, uždaviniai ir jų vertinimo kriterijai

Tikslo, uždavinio Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Kriterijaus Nr.	Kriterijaus pavadinimas	Mato vienetas	Bazinė rodiklio reikšmė (metai)	Siekiamą reikšmę	
						2025	2030
3 PRIORITETAS. DARNI APLINKA							
3.1	Mažinti visuomenės ir ūkio neigiamą	E-03-01	Teršalų, išmestų į aplinkos orą iš	Tonos	892 (2019)	850	800

² Įgyvendinant Plano šeštąjį strateginį tikslą visų pirma siekiama užtikrinti aplinkos, tinkamos darniai gyventi visų formų gyvybei, kokybę. Šis siekis apima tiek darnaus gamtos išteklių naudojimo, tiek atliekų prevencijos ir tvarkymo įgyvendinant žiedinės ekonomikos tikslus, aplinkos oro ir vandens taršos mažinimo, ekosistemų stabilumo, bioįvairovės išsaugojimo bei klimato kaitos švelninimo ir atsparumo klimato kaitos pokyčiams didinimo problemas. Siekiant užtikrinti darnų vystymąsi, šis tikslas apima pramonės pertvarkymo į žiedinę ekonomiką, poveikio aplinkai mažinimo, švaraus transporto ir energetikos sektorių, aplinkai darnių ūkininkavimo metodų plėtros uždavinius, kurie bus įgyvendinami kartu su pirmojo ir penktojo strateginių tikslų uždaviniais.

Tikslo, uždavinio Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Kriterijaus Nr.	Kriterijaus pavadinimas	Mato vienetas	Bazinė rodiklio reikšmė (metai)	Siekiamą reikšmę	
						2025	2030
	poveikį aplinkai		stacionarių taršos šaltinių, kiekis				
3.1.1	Didinti savivaldybės gyventojų aplinkosauginį sąmoningumą	R-03-01-01	Namų ūkiuose išrūšiuotų pakuočių ir antrinių žaliavų kiekis	Tonos	699 (2019)	1.000	1.300
3.1.2	Plėtoti žaliąją savivaldybės infrastruktūrą	R-03-01-02	Gyventojų, kurie kasdienes keliones atlieka iškastiniu kuru varomu lengvuoju automobiliu, dalies sumažėjimas	Procentai	-	5,00	10,00
3.1.3	Plėtoti išteklius tausojančią ir aplinką saugančią komunalinių paslaugų infrastruktūrą	R-03-01-03	Geriamojo vandens netekčių, vandens infiltracijos, energijos nuostolių CŠT tinkluose kiekio sumažėjimas	Procentai	-	15,00	30,00
4 PRIORITETAS. PATRAUKLIOS KAIMO VIETOVĖS							
4.1	Užtikrinti darnų žemės ūkio vystymąsi	E-04-01	Savivaldybės žemės ūkio produkcija to meto kainomis	Mln. eurų	59,60 (2019)	65,00	70,00
4.1.1	Sudaryti sąlygas plėtoti konkurencingą žemės ūkį	R-04-01-01	Bendras deklaruotas žemės ūkio naudmenų ir pasėlių plotas	Tūkst. hektarų	52,21 (2020)	53,50	54,80
4.2	Padidinti kaimo vietovių infrastruktūros patrauklumą ir saugumą	E-04-02	Kaimo gyventojų dalis metų pradžioje	Procentai	34,95 (2020)	36,00	37,00
4.2.1	Gyventojų poreikiams pritaikyti kaimo vietovių viešąją infrastruktūrą	R-04-02-01	Kaimo gyvenviečių, kuriose per laikotarpį buvo modernizuota viešoji infrastruktūra, skaičius	Vienetai	0	5	10

(šaltinis: Marijampolės savivaldybės plėtros iki 2030 metų strateginis planas)

Išmaniosios Marijampolės savivaldybės plėtros koncepcijoje numatytos keturios išmaniosios savivaldybės plėtros prioritetinės sritys: 1 sritis. Išmanioji vietos valdžia ir viešasis administravimas (i. Valdymas); 2 sritis. Išmaniosios paslaugos (i. Paslaugos); 3 sritis. Išmanūs piliečiai (i. Piliečiai); 4 sritis. Kibernetinio saugumo kultūra (i. Saugumas).

Išmaniosios savivaldybės plėtros koncepcija, užtikrinanti vizijos ir plėtros prioritetų įgyvendinimą, išdėstyta, suformuluojant strateginius tikslus bei uždavinius ir apibūdinant svarbiausias priemones šiems tikslams realizuoti. Darnaus judumo sričiai aktualios nuostatos pateiktos lentelėse.

Išmaniosios Marijampolės savivaldybės plėtros tikslai, uždaviniai ir jų vertinimo kriterijai

Tikslo, uždavinio Nr.	Tikslo, uždavinio pavadinimas	Kriterijaus Nr.	Kriterijaus pavadinimas	Mato vienetas	Bazinė rodiklio reikšmė 2021 m.	Siekiamą reikšmę	
						2026 m.	2030 m.
1.	Užtikrinti skaidrų ir efektyvų valdymą	E-01	1.000 gyventojų tenkantis savivaldybės administracijos pareigybių skaičius metų pabaigoje	Skaičius 1.000 gyventojų	4,39	4,39	4,39
1.1.	Sudaryti prielaidas didinti Savivaldybės administracijos teikiamų administracinių ir viešųjų paslaugų efektyvumą, mažinti administracinę naštą	R-01-01	Savivaldybės administracijos elektroninių būdu sudarytų siunčiamųjų dokumentų, vidaus dokumentų, protokolų, teisės aktų, sutarčių dalis	Procentai	60,00	75,00	100,00
		R-01-03	Per trumpesnę negu nustatyta teisės aktuose laiką Savivaldybės administracijoje suteiktų administracinių ir viešųjų paslaugų dalis	Procentai	20,00	50,00	100,00
2.	Užtikrinti Savivaldybės administracijos ir savivaldybės pavaldumo įstaigų gyventojams ir kitiems vartotojams teikiamų paslaugų kokybę	E-02	Savivaldybės gyventojų, teigiamai vertinančių savivaldybės veiklą, dalis	Procentai	65,00	90,00	95,00
2.1.	Skatinti gyventojus naudotis elektroninėmis paslaugomis	R-02-01	Savivaldybės administracijos elektroniniu būdu suteiktų administracinių ir viešųjų paslaugų dalis	Procentai	25,00	40,00	70,00

(šaltinis: Išmaniosios Marijampolės savivaldybės plėtros koncepcija)

Išmaniosios Marijampolės savivaldybės plėtros koncepcijos svarbiausių priemonių sąrašas

Eil. Nr.	Priemonė	Produkto kriterijaus numeris, pavadinimas, mato vienetas, siekiama reikšmė	Priemonės vykdymo laikotarpis	Atsakinga institucija
1 sritis. Išmanioji vietos valdžia ir viešasis administravimas (i. Valdymas)				
1.1 kryptis. Savivaldybės informacinių sistemų plėtojimas				
1.1.2.	Elektroninių paslaugų informacinės sistemos diegimas	P-01-01-02 Įdiegtų informacinių sistemų skaičius, vnt. (1)	2022-2023	MSA

Eil. Nr.	Priemonė	Produkto kriterijaus numeris, pavadinimas, matavimo vienetas, siekiama reikšmė	Priemonės vykdymo laikotarpis	Atsakinga institucija
2 sritis. Išmaniosios paslaugos (i. Paslaugos)				
2.1 kryptis. Viešosios tvarkos ir visuomenės apsaugos, aplinkos apsaugos paslaugų plėtojimas				
2.1.2.	Viešųjų erdvių stebėjimo sistemos plėtojimas	P-02-01-02 Įrengtų vaizdo stebėjimo, greičio matavimo, automobilių valstybinių numerių atpažinimo vietų skaičius, vnt. (50)	2025–2026	MSA
2.2 kryptis. Ekonomikos srities paslaugų plėtojimas				
2.2.1.	Savivaldybės GIS paslaugų plėtojimas	P-02-02-01 Įdiegtų ar išplėtotų GIS modulių skaičius, vnt. (10)	2023–2030	MSA
2.2.2.	Viešojo transporto informacinės sistemos diegimas ir plėtra	P-02-02-02 Įdiegtų informacinių sistemų skaičius, vnt. (1)	2022–2030	MSA
2.2.3.	Miesto dviračių, automobilių dalinimosi / nuomos paslaugos įdiegimas	P-02-02-03 Įdiegtų paslaugų skaičius, vnt. (1)	2024–2025	MSA inicijuoja; paslaugą plėtoja privatus paslaugų teikėjas
2.2.4.	Elektromobilių įkrovimo prieigų įrengimas	P-02-02-04 Įrengtų viešųjų elektromobilių įkrovimo aikštelių skaičius, vnt. (8)	2025–2029	MSA inicijuoja; paslaugą plėtoja privatus paslaugų teikėjas
2.3 kryptis. Būsto ir komunalinio ūkio paslaugų plėtojimas				
2.3.1.	Išmaniojo LED gatvių ir viešųjų erdvių apšvietimo plėtra	P-02-03-01 LED šviestuvais apšviestų gatvių dalis iš visų apšviestų gatvių, proc. (100,00)	2023–2030	MSA

(šaltinis: Išmaniosios Marijampolės savivaldybės plėtros koncepcija)

Teritorijų planavimo dokumentai. Nagrinėjamai sričiai aktualūs teritorijų planavimo dokumentai yra Marijampolės miesto teritorijos bendrasis planas, patvirtintas 2017 m. rugsėjo 25 d. Marijampolės savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1-229, ir Marijampolės savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Marijampolės savivaldybės tarybos 2017 m. rugsėjo 25 d. sprendimu Nr. 1-230 (toliau kartu – BP).

Teritorinės plėtros srityje BP numatyta tolimesnė miesto plėtra: naujų gyvenamųjų teritorijų poreikis yra 260 ha; naujų kitos statybos teritorijų poreikis yra 170 ha; bendras naujų teritorijų poreikis yra 430 ha.

Pramoninių teritorijų srityje BP numatyta išsaugoti esamas pramonės teritorijas, plėsti naujas pramonės teritorijas, dalį esamų pramonės teritorijų konvertuoti į komercinės paskirties teritorijas. BP tankinami miesto šiaurės rytų dalyje bei pietinėje dalyje esančių pramonės teritorijų užstatymas, plečiama inžinerinė infrastruktūra, gerinami ryšiai su kitomis miesto dalimis.

Komercinės ir pramonės paskirties teritorijų plėtros srityje BP numatyta didinti miesto teritorijų žemių panaudojimo efektyvumą. BP sprendiniuose numatoma komercinės ir pramonės teritorijų plėtra:

1. Centrinėje miesto dalyje ir centro prieigose:

- miesto centrinėje dalyje ir centro prieigose pirmenybė teikiama smulkiam verslui ir amatams, viešosioms paslaugoms plėtoti, siekiant sumažinti tranzitinius srautus miesto teritorijoje;
- plėtojamos esamos komercinės paskirties teritorijos.

2. Kitose miesto dalyse:

- prie J. Basanavičiaus gatvės numatoma esamos pramonės ir sandėliavimo paskirties teritorijos konversija į komercinės paskirties objektų teritorijas, nukreipianti transporto srautus nuo miesto centrinės dalies;
- prie Laisvės gatvės miesto įvaždžiui gerinti ateityje numatyta galimybė garažų konversijai, numatant visuomeninės ir (ar) komercinės paskirties objektų teritorijas, smulkų verslą;
- plėtojama komercinės paskirties teritorija ties Melioratorių gatve.

Gatvių tinklo plėtros srityje BP rekomenduota asfaltuoti gatves su žvyro danga; naujų gatvių trasas realizuoti detaliaisiais planais projektuojant visą gatvių ilgį, o ne atskiras atkarpas; kontroliuoti, kad rengiant atskirų teritorijų detaliuosius planus ar naujų bei rekonstruojamų gatvių techninius projektus būtų suprojektuoti ir pėsčiųjų, dviračių takai ar pažymėtos gatvių važiuojamoje dalyje dviračių eismo juostos (jeigu jie numatyti projekte); vykdyti avaringų taškų stebėseną.

Siekiant sumažinti tranzitinį eismą centrinėje miesto dalyje ir tolygiai paskirstyti transporto srautus, BP nurodyta būtinybė formuoti pirmaeilės svarbos rišlų gatvių tinklą: 1) rekonstruojant Aušros g. ir įrengiant jos tęsinius iki Vasaros g. bei Vokiečių g. (su tiltu per Šešupę); 2) įrengti Vasaros g. tęsinius iki Vytauto g. (krašto kelio Nr. 201 ir sujungiant su Vokiečių g. tęsinio) bei į šiaurinės miesto dalies pramoninę teritoriją; 3) įrengti rytinį miesto aplinkkelį.

Viešojo transporto plėtros srityje BP pažymėta būtinybė dėti pastangas šios transporto rūšies darbo gerinimui atnaujinant transporto priemones, optimizuojant maršrutus ir kt.

2. JUDUMO PLĖTROS VIZIJA

Atsižvelgiant į darnaus judumo srities dokumentų nuostatas, savivaldybės plėtros iki 2030 metų strateginį planą, darnaus judumo teminių dalių išvadas, suformuluota judumo vizija:

Marijampolės funkcinė zona – moderni, aktyvi, žalia ir aplinkai draugiška miestą ir priemiesčius jungianti teritorija, kurioje paprasta ir saugu judėti visiems.

2.1. Judumo plėtros prioritetai

Atsižvelgus į situacijos analizės ir gyventojų nuomonės tyrimo rezultatus, įvertinus suformuluotą funkcinės zonos judumo viziją, nustatyti šie plėtros prioritetai (prioritetinės sritys):

- 1 prioritetas. Gyventojų judumo įpročių formavimas;
- 2 prioritetas. Kelių transporto neigiamo poveikio mažinimas;

2.2. Judumo plėtos tikslai ir uždaviniai

Funkcinės zonos judumo plėtos strategija, užtikrinanti vizijos ir plėtos prioritetų įgyvendinimą, išdėstyta, suformuluojant strateginius tikslus bei uždavinius ir apibūdinant strategines priemones šiems tikslams realizuoti. Strategija įgyvendinama, rengiant ir įgyvendinant priemones atitinkančius projektus.

Prioritetų, tikslų įgyvendinimui vertinti nustatyti įgyvendinimo vertinimo kriterijai, o plėtos mastą ir ambicijas parodo vertinimo kriterijų reikšmės. Lentelėje nurodytos bazinės reikšmės, planuojamos tarpinės ir galutinės vertinimo kriterijų reikšmės.

Judumo plėtos prioritetų ir tikslų įgyvendinimo vertinimo kriterijai

Prioriteto, tikslo pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas, mato vienetas	Bazinė kriterijaus rodiklio reikšmė (metai)	Siekiamą reikšmę	
			2025	2030
1 prioritetas. Gyventojų judumo įpročių formavimas	Gyventojų, kasdienio susisiekimo reikmėms naudojančių viešąjį transportą, dviratį, kitą bevariklį transportą, ar vykstančių pėsčiomis, dalis, proc.	37,00 (2018)	37,50	40,00
1.1 tikslas. Didinti viešojo transporto patrauklumą ir naudojimą ³	Vienam gyventojui tenkantis keleivių vežimų vietinio susisiekimo maršrutais skaičius, vnt.	9,25 (2022)	13,00	15,00
1.2 tikslas. Skatinti pėsčiuosius, bevariklį transportą, mikromobilumą ir darnų judumą ⁴	Vienam gyventojui tenkantis dviračių ir pėsčiųjų takų ilgis, m	685 (2022)	715	905
1.3 tikslas. Skatinti transporto sistemos visuotinimą ⁵	SPTŽ poreikiams pritaikytų viešojo transporto stotelių dalis, proc.	45 (2022)	55	85
2 prioritetas. Kelių transporto neigiamo poveikio mažinimas	Kelių eismo įvykiuose sužeistų asmenų skaičius 1.000-iai gyventojų	0,627 (2021)	0,620	0,600
2.1 tikslas. Didinti eismo ir gyventojų saugumą ⁶	Kelių eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės, skaičius 1.000-iai gyventojų	0,39 (2021)	0,37	0,35
2.2 tikslas. Gerinti eismo organizavimą ir judumo valdymą ⁷	Moderniomis priemonėmis valdomų šviesoforinių sankryžų dalis, proc.	12 (2022)	20	100
2.3 tikslas. Gerinti teritorijos logistiką ⁸	A, B ir C kategorijų susisiekimo linijų (gatvių) dalis teritorijos gatvių tinkle, proc.	15,20 (2022)	15,20	16,50

³ atitinka 1 teminę sritį „Viešojo transporto patrauklumo didinimas ir naudojimo skatinimas“.

⁴ atitinka 2 teminę sritį „Pėsčiųjų, bevariklio transporto ir mikromobilumo skatinimas“ ir 3 teminę sritį „Darnaus judumo skatinimas“.

⁵ atitinka 7 teminę sritį „Transporto sistemos visuotinimas“.

⁶ atitinka 4 teminę sritį „Eismo ir gyventojų saugumo didinimas“.

⁷ atitinka 5 teminę sritį „Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas“ ir 9 teminę sritį „Intelektinių transporto sistemų plėtojimas“.

⁸ atitinka 6 teminę sritį „Plano teritorijos logistikos organizavimas“.

Prioriteto, tikslo pavadinimas	Vertinimo kriterijaus pavadinimas, mato vienetas	Bazinė kriterijaus rodiklio reikšmė (metai)	Siekiamą reikšmę	
			2025	2030
2.4 tikslas. Skatinti alternatyviais degalais varomų transporto priemonių naudojimą ⁹	Alternatyviaisiais degalais varomų netaisytų transporto priemonių dalis, proc.	0,99 (2022)	1,20	2,00

3. ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS FUNKCINĖJE ZONOJE ANALIZĖ

3.1. Eismo ir keleivių srautų tyrimai

Marijampolės savivaldybės teritoriją kerta šiaurės–pietų ir rytų–vakarų transporto koridoriai:

- tarptautinis TEN-T tinklo kelių transporto koridorius „Via Baltica“ (E 67) (magistralinis kelias A5);
- tarptautinis TEN-T tinklo kelių transporto IXD koridorius (IXB koridoriaus atšaka) kelias A7 (E28) ir tarptautinis magistralinis kelias A16 (E28);
- tarptautinis geležinkelių transporto koridorius „Rail Baltica“.

„Via Baltica“ magistralei Lietuvoje suteiktas ypatingos valstybinės svarbos statusas. Parengti projektai rekonstruoti kelio atkarpą nuo Marijampolės iki valstybinės sienos su Lenkija¹⁰.

Marijampolės savivaldybės bendrajame plane numatomas šiaurės–rytų aplinkkelis, sujungiantis tarptautinius magistralinius kelius A16 (E 28) ir „Via Baltica“ kelią. Visos šios priemonės gerina eismo saugą Marijampolės savivaldybės valstybinės reikšmės keliuose, o tai atitinka TEN-T plėtros gaires, kuriose prioritetą teikiamas saugiam eismui.

Geras kelių tinklas yra regioninės plėtros pagrindas, o kokybiškos jungtys su TEN-T transporto koridoriais yra svarbus regionų centrų ekonomikos augimo pagrindas. Marijampolės savivaldybė geras prielaidas gerinti gyventojų judumą bei transporto paslaugų prieinamumą.

Marijampolės užmiesčio kelių tinklą formuoja magistraliniai keliai – A5, A7, A16 ir krašto keliai – 182, 201. Rajoninės reikšmės keliai Nr. 2605, Nr. 2607, Nr. 2609, Nr. 2626 atlieka privažiavimo prie priemiestinių gyvenviečių funkciją.

Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas valstybinės reikšmės keliuose 2021 m.

Kelio Nr.	Kelio pavadinimas	Ruožo pradžia, km	Ruožo pabaiga, km	VMPEI, aut./parą		
				Lengvieji	Krovininiai	Bendras

⁹ atitinka 8 teminę sritį „Alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimo skatinimas“.

¹⁰ patvirtintas specialusis teritorijų planavimo dokumentas „Via Baltica“ rekonstrukcijai nuo Marijampolės iki Lietuvos ir Lenkijos sienos (kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožas nuo 56,83 iki 97,06 km). Šio kelio ruožo rekonstrukcija bus įgyvendinta 4 etapais. Planuojama šį ruožą, taip pat jame esančius tiltus, viadukus, jungiamuosius kelius, rekonstruoti į modernią 4 eismo juostų automagistralę iki 2024 m. pabaigos. 2022 m. pabaigoje įsigaliojo VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos sutartis dėl magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai („Via Baltica“) ruožo nuo 72,50 iki 79 km rekonstravimo. Planuojama, kad šiame ruože statybos darbai bus baigti 2023 metų rudenį.

A5	Kaunas–Marijampolė–Suvalkai	52,5	58,1	11.142	5.876	17.018
A5	Kaunas–Marijampolė–Suvalkai	58,1	63,6	5.593	5.808	11.401
A5	Kaunas–Marijampolė–Suvalkai	63,6	86,1	3.606	5.397	9.003
A7	Marijampolė–Kybartai– Kaliningradas	2,5	4,1	6.594	905	7.499
A16	Vilnius–Prienai–Marijampolė	133,2	135,6	5.327	475	5.802
182	Marijampolė–Liudvinavas–Krosna	1,0	12,7	3.695	237	3.932
201	Marijampolės aplinkkelis	3,0	21,2	4.180	180	4.360

(šaltinis: Lietuvos automobilių kelių direkcija)

Kaip rodo pateikti duomenys, vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (VMPEI) magistraliniuose keliuose buvo nuo 5.805 aut./parą (A7) iki 17.018 aut./parą (A5), krašto keliuose – nuo 3.932 iki 4.360. Krovininis transportas magistraliniame kelyje A5 sudaro 35–53 proc.

Marijampolės miesto teritorijos bendrajame plane aukščiausia B1 gatvės kategorija numatoma gatvei, sutampančiai su planuojama rytinio aplinkkelio trasa ir įsijungiančiai į „Via Baltica“ kelią. Pagrindinės B2 gatvės kategorija numatyta Vasaros g. (nuo Gedimino g.) su tęsiniu iki Vytauto g. (krašto kelio Nr. 201) ir Gedimino g. atkarpa nuo Vasaros g. iki miesto ribos (magistralinio kelio Nr. A16).

Pagrindinį aptarnaujančių (C1 ir C2 kategorijos) gatvių tinklą sudaro linijinės ir žiedinės esamų ir planuojamų gatvių jungtys. Svarbiausia šiaurės–pietų krypties transporto ašis yra Kauno g.–Stoties g.–Geležinkelio g. jungtis, jungianti „Via Baltica“ kelią ir krašto kelią Nr. 201. Rytų–vakarų kryptimi miesto teritorijas su užmiesčio keliais A7 ir A16 jungia Gedimino g. ir Vilkaviškio g.

Žiedinės jungtys aptarnaujančių (C1 kategorijos) gatvių pagrindu formuojamos Vytauto g., Geležinkelio g., Sporto g., R. Juknevičiaus g., J. Ambrazevičiaus–Brazaičio g., Vokiečių g. pagrindu.

Eismo sąlygos nagrinėjamoje teritorijoje apskritai yra palyginti geros. Visgi dalyje centrinės miesto dalies gatvių dėl didelio eismo intensyvumo formuojasi spūstys, ypač rytinio ir vakarinio piko metu (R. Juknevičiaus, Vilkaviškio gatvėse, lėto eismo sąlygos yra centrinėje miesto dalyje Vytauto, Laisvės, V. Kudirkos gatvėse). Spūstys formuojasi dėl pasiekto gatvių maksimalaus pralaidumo, pagrindinės miesto dalies (pietinės ir centrinės) jungčių su kairiajame Šešupės krante išsidėsčiusiais miesto rajonais (vakariniais miesto rajonais, į funkcinę zoną patenkančiu Skaisčiūnų kaimu). Šių rajonų gyventojai į miesto centrinę gali patekti tik miesto centrinėje dalyje Vilkaviškio gatvėje esančiu tiltu per Šešupę (žr. pav., tiltas Nr. 1). Šiauriau, R. Juknevičiaus gatvėje esantis tiltas (žr. pav., tiltas Nr. 2) teigiamos įtakos transporto srautams per centrinę miesto dalį nedaro, nes svarbus tik šiaurinei miesto daliai ir Mokolų gyvenvietei.



Funkcinės zonos rajonų jungtys

(pastaba: 1 – esamas tiltas Vilkaviškio g., 2 – esamas tiltas R. Juknevičiaus g.; 3 – planuojamas tiltas Aušros g. ir gatvių jungtys)

Aplinkos apsaugos agentūros 2019 m. vykdytoje aplinkos oro kokybės tyrimų ataskaitoje pažymima, kad Marijampolės miesto centrinėje dalyje kietųjų dalelių, SO₂, NO₂ ir benzeno koncentracijos yra didesnės nei vidutinės šalyje, o kai kuriais atvejais viršija ribines vertes. Kelių transporto ir darnaus judumo srityje atkreiptinas dėmesys į NO₂ ir kietųjų dalelių (KD_{2,5}, KD₁₀) koncentracijas, kadangi jos pirmiausia siejamos su didesniu transporto eismo srautu (plačiau oro užterštumo analizę žr. 3.3 skyriuje). Tiek miesto pietinėje ir rytinėje, tiek ir vakarinėje dalyje veikiančios įmonės ir investicijoms numatomi sklypai neturi patogaus susisiekimo su A5 magistrale, todėl krovininio transporto srautai nukreipiami į šią magistralę per visą miestą rytine jo dalimi, o tai didina oro taršą ir transporto keliamo triukšmo lygį.

Tiesioginė jungtis tarp pietinės ir vakarinės miesto dalių yra būtina tam, kad būtų užtikrinta tinkama gyvenimo kokybė šiose teritorijose, o ypač centrinėje miesto dalyje gyvenantiems ir dirbantiems žmonėms. Dėl didelio eismo intensyvumo per Vilkaviškio gatvėje esantį tiltą, nėra galimybių sumažinti oro taršą, transporto keliamą triukšmo lygį, todėl problemiška plėtoti verslo ir sandėliavimo, viešojo maitinimo, apgyvendinimo, laisvalaikio organizavimo ir kitas paslaugas Marijampolės miesto centre.

Patogios ir tiesioginės transporto jungties trūkumas mažina tiek miesto vakarinėje dalyje veikiančių įmonių, suformuotų ir investicijoms numatomų komercinės paskirties sklypų (Vokiečių g. 12, Vokiečių g. 38) investicinį patrauklumą, tiek ir miesto pietinėje dalyje, prie P.

Armino, Vasaros ir Fabriko gatvių esančioje pramonės zonoje veikiančių įmonių (UAB „Lietuvos cukrus“, UAB „ICECO“ ir daug kitų, mažesnių įmonių) pasiekiamumą, investicinį patrauklumą. Išlieka prastos šių įmonių tolesnės plėtros perspektyvos.

Geresnio susisieikimo problema išlieka aktuali ir numatomai plėtoti bei investuotojų poreikiams pritaikyti Marijampolės miesto pietinėje dalyje esančiai 16,3750 ha ploto teritorijai Vasaros g. 91 ir Jono Prano Aleksos g. 16 esančiai Marijampolės laisvosios ekonominės zonos 3,3194 ha ploto teritorijai.

Kairiajame Šešupės upės krante esanti teritorija Miesto bendrajame plane yra numatyta gyvenamųjų namų, taip pat visuomeninės paskirties objektų statybai. Nesant patogaus susisieikimo su kitomis miesto dalimis, teritorija nepatraukti gyventojams kurtis.

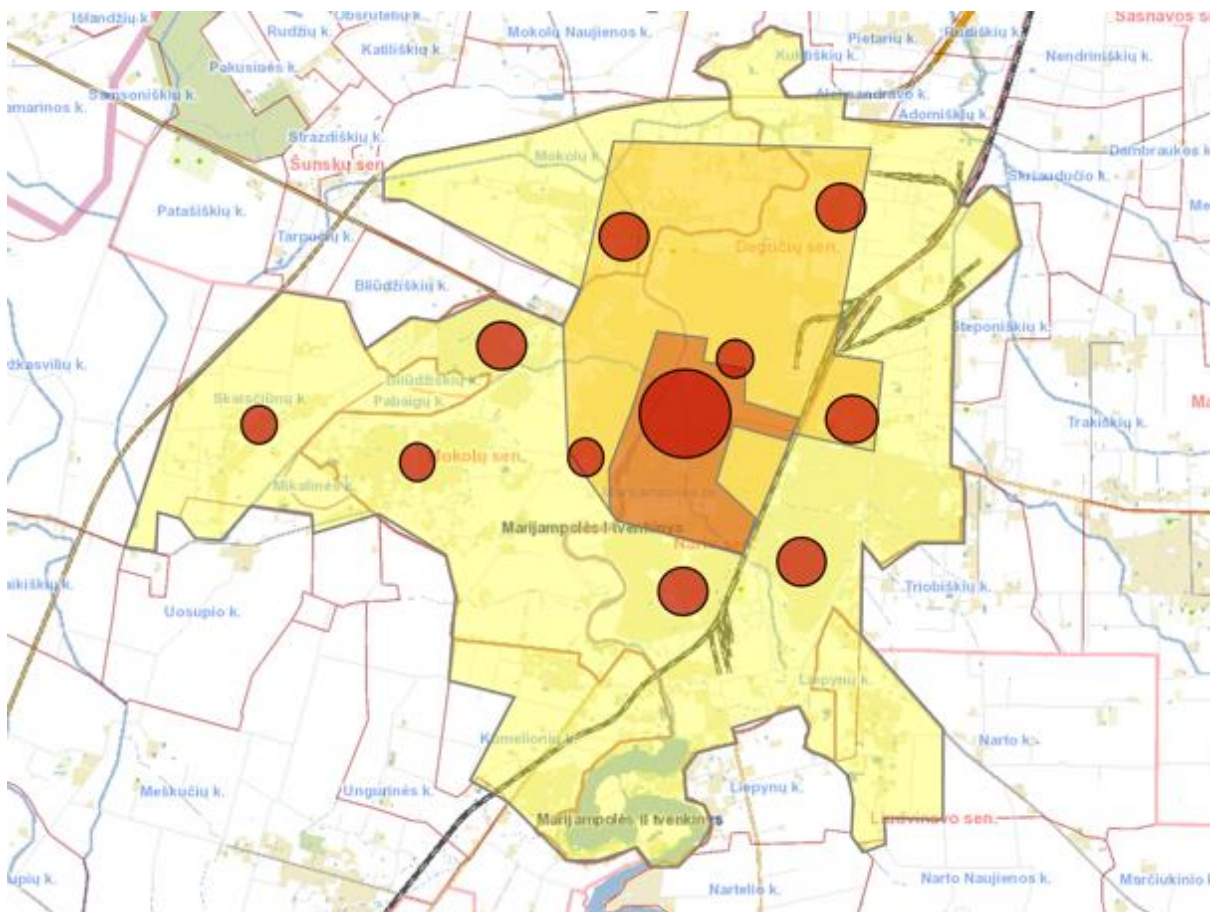
Jungtis reikalinga ir Šešupės kairiajame krante (Vokiečių g. 15) numatomai statyti savivaldybės ir pietvakarių Lietuvos gyventojams svarbų sporto ir kultūros objekto – daugiafunkcinės sporto arenos – pasiekiamumui.

Būtinybė įrengti šią jungtį ir tiltą Aušros g. konstatuota ir Marijampolės miesto teritorijos bendrajame plane, patvirtintame 2017-09-25 Marijampolės savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1-229 (apie tai plačiau – 1.3 skyriuje, psl. 16).

3.2. Funkcinės zonos centrų ir svarbiausių traukos objektų pasiekiamumo vertinimas

Plano teritorija pagal funkcionavimo problemų diferenciaciją, gyvenimo kokybės skirtumus ir aplinkos savitumą atskirose zonose skirstytina į tris struktūrines zonas: centrinę, vidurinę ir periferinę (žr. pav.):

- centrinėje zonoje (schemeje pažymėta oranžine spalva) yra saugomas Marijampolės miesto istorinis centras, svarbus miesto savitumui ir jo identitetui. Plėtros principus bei apribojimus nustato senamiesčio apsaugą reglamentuojantys teritorijų planavimo dokumentai bei kiti specialieji reglamentai. Čia skatinama prestižinių paslaugų, aptarnavimo sektoriaus plėtra, kuriamos sąlygos išlaikyti esamus ir pritraukti naujus gyventojus. Neskatinama paslaugų, sukeliančių transporto srautus į senamiesčio teritoriją plėtra. Vyrauja vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamosios teritorijos;
- vidurinė zona apima mišrias intensyvaus užstatymo teritorijas. Šioje zonoje yra intensyviai užstatytos daugiaaukštės gyvenamosios statybos teritorijos su reikiama socialine, paslaugų ir kita infrastruktūra bei periferijoje naujai formuojamų svarbiausių lokalių centrų prieigos;
- periferinė zona (pažymėta geltonai) apima mažo užstatymo intensyvumo gyvenamąsias teritorijas – vienbutės statybos kvartalai su reikiama socialine, paslaugų ir aptarnavimo infrastruktūra periferinėje zonoje. Į gyvenamąsias teritorijas konvertuojamos sodininkų bendrijos. Siektina, kad natūraliais funkciniais ryšiais su miestu susijusi periferinė zona būtų vystoma vieningai.



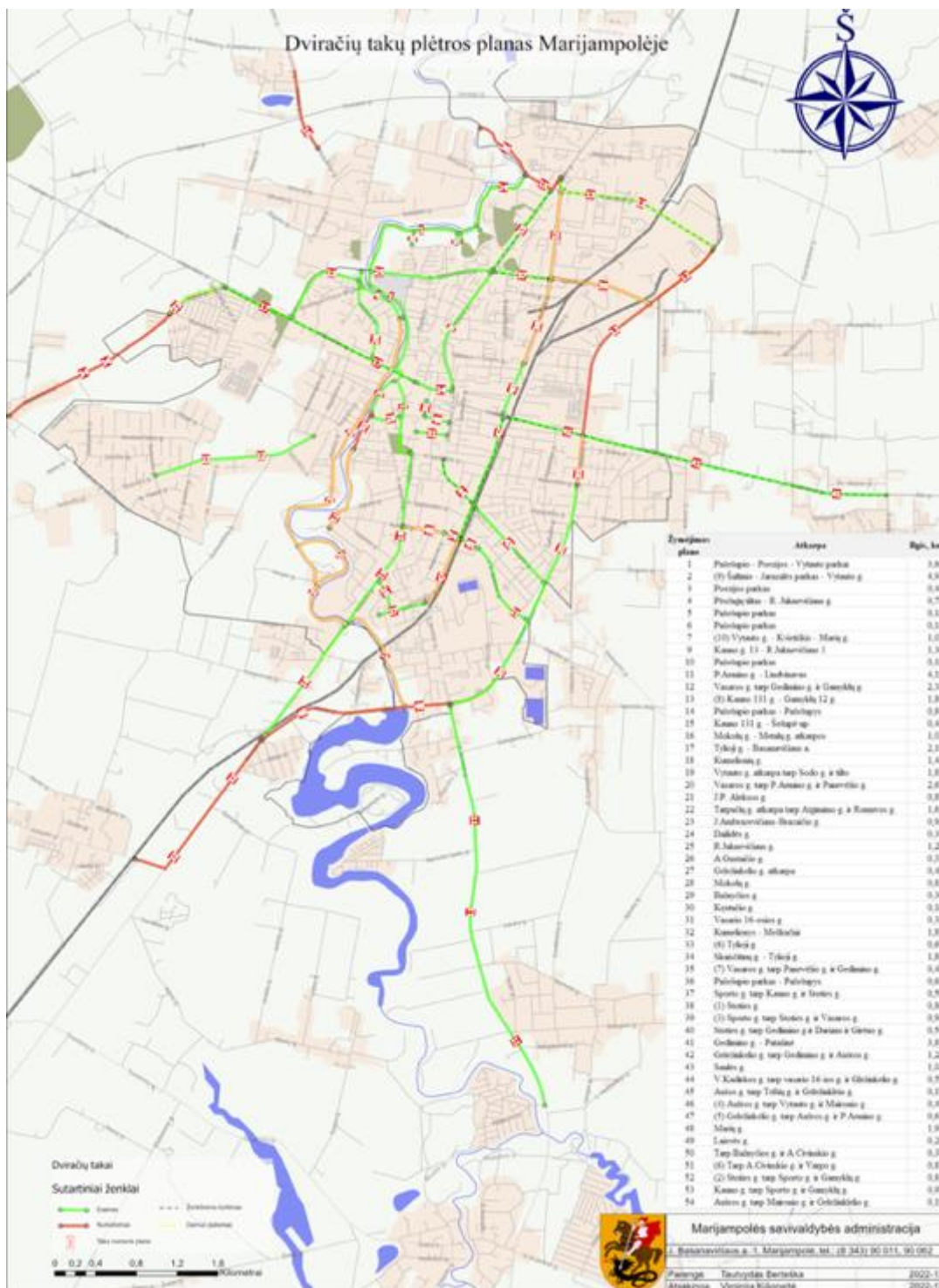
Struktūrinās zonas ir traukos centrā

Plano teritorijoje veikia daugiau nei 100 švietimo, kultūros ir sporto įstaigų. Be to, veikia ligoninė, poliklinikos, privačios šeimos klinikos, odontologijos kabinetai, privačios specializuotų medicinos paslaugų įmonės, pakankamai išvystytas vaistinių ir optiku tinklas.

Marijampolės mieste, kaip savivaldybės centre, veikia visos svarbiausios teisėsaugos įstaigos: policijos komisariatas, prokuratūra, teismas. Mieste taip pat galima gauti visas pagrindines su teisėsaugos sektoriumi susijusias paslaugas: notarų, antstolių, advokatų bei teisininkų.

Šiuo metu daugiausia švietimo, sporto, kultūros ir kitų administracinių pastatų yra susitelkę miesto centrinėje zonoje (senamiestyje) bei miesto šiaurės vakarinėje dalyje prie Mokolų, Vilkaviškio gatvių, Šiaurės rytinėje dalyje prie Kauno gatvės, bei centrinėje miesto dalyje pietinėje miesto dalyje prie Vytauto, P. Armino ir V. Kudirkos, Gedimino gatvių. Šios teritorijos išskiriamos kaip esami miesto aptarnavimo centrai.

Vertinant miesto rajonų, svarbiausių traukos objektų pasiekiamumą bevarikliu transportu, atsižvelgiama į du pagrindinius aspektus: 1) kasdieninio susisiekimo dviračių trasų tinklo išvystymą ir 2) turistinio–pažintinio dviračių trasų tinklo išvystymą. Šiuo metu Marijampolėje dviračių ir pėsčiųjų takai (nagrinėjamoje teritorijoje jų bendras ilgis – 37,28 km) įrengti fragmentiškai, nesiejant jų į bendrą tinklą, taigi tiek kasdienio naudojimo, tiek rekreacinių objektų pasiekiamumas nėra pakankamas. Taip pat reikia pažymėti, kad bevariklio transporto jungtis su vakarine (kairiajame Šešupės krante esančia) funkcinės zonos dalimi yra labai prastas, nes į šią dalį gali būti patenkama tik Vilkaviškio g. esančiu tiltu (žr. plačiau 3.1 skyriuje, psl. 19).



Esami ir planuojami funkcinės zonos dviračių ir pėsčiųjų takai

(šaltinis: Marijampolės savivaldybės administracija)

Vertinant trauko centrų pasiekiamumą kitų rūšių transportu, pažymėtina, jog eismo sąlygos yra geros, gatvių tinklas yra išvystytas ir užtikrina visų pagrindinių centrinėje, rytinėje, pietinėje funkcinės zonos dalyse esančių objektų pasiekiamumą automobilių transportu. Visgi kelių transporto jungtis su vakarine (kairiajame Šešupės krante esančia) funkcinės zonos dalimi yra problemiškas (žr. plačiau 3.1 skyriuje, psl. 19).

Viešuoju transportu pagrindinių traukos taškų pasiekiamumas yra užtikrintas; tolimiausius traukos taškus pasiekti užtrunka iki 30 minučių.

3.3. Statistinių duomenų analizė

Gyventojų skaičius. VDA duomenimis 2023 m. pr. savivaldybėje gyveno 54.710 gyventojų. Savivaldybės gyventojų skaičius 2019–2023 metais augo 1,15 proc. Pažymėtina, kad 2021 ir 2023 metais pirmą kartą per paskutinius dešimt metų buvo stebimas gyventojų skaičiaus augimas.

Gyventojų skaičius metų pradžioje (asmenys)

	2019	2020	2021	2022	2023
Lietuvos Respublika	2.794.184	2.794.090	2.810.761	2.805.998	2.860.002
Marijampolės apskritis	138.678	136.671	138.292	136.429	135.891
Marijampolės sav.	54.090	53.772	54.846	54.291	54.710

(šaltinis: VDA)

2023 m. pr. savivaldybės miesto tipo vietovėse (konkrečiai – Marijampolės mieste) gyveno 36.807 gyventojai (66,80 proc. visų gyventojų), kaimiškose teritorijose – 17.903 gyventojai (33,20 proc.). Pažymėtina, kad sparčiau mažėjant kaimo gyventojų skaičiui, paskutiniais metais gyventojų skaičiaus struktūra nežymiai keitėsi miesto naudai.

Gyventojų skaičius mieste ir kaime metų pradžioje (asmenys)

	2019	2020	2021	2022	2023
Marijampolės sav.	54.090	53.772	54.846	54.291	54.710
Miestas	35.241	34.975	36.727	36.255	36.807
Kaimas	18.849	18.797	18.119	18.036	17.903

(šaltinis: VDA)

Gyventojų tankis. 2022 m. savivaldybės gyventojų tankis siekė 71,9 asmens kvadratiniam kilometre (apskirtyje – 30,5, Lietuvoje – 42,8). Nagrinėjamu laikotarpiu mažėjant gyventojų skaičiui, gyventojų tankis taip pat mažėjo (4,89 proc.). Nors savivaldybės gyventojų tankis mažėjo, tačiau tiek apskrities, tiek ir šalies kontekste jis išliko labai didelis¹¹.

Gyventojų tankis metų pradžioje (gyventojai/kv. km)

	2018	2019	2020	2021	2022
Lietuvos Respublika	44,2	43,6	43,0	42,8	42,8
Marijampolės apskritis	33,4	32,5	31,6	31,1	30,5
Marijampolės sav.	75,6	73,9	72,3	71,6	71,9

(šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas)

Gyventojų struktūra pagal amžių. Paskutiniais metais stebimas gyventojų skaičiaus mažėjimas turėjo įtakos savivaldybės gyventojų amžiaus struktūrai:

- gyventojų nuo 0 iki 15 m. dalis mažėjo: 2019 m. pr. 16,01 proc., 2023 m. pr. – 15,80 proc.;

¹¹ Po didžiųjų šalies miestų savivaldybių (Vilniaus m. sav., Kauno m. sav. ir kt.) tankio rodiklis yra didžiausias Lietuvoje.

- darbingo amžiaus gyventojų dalis augo: 2019 m. pr. buvo 62,42 proc., 2023 m. pr. – 62,45 proc.;
- pensinio amžiaus gyventojų dalis augo: 2019 m. pr. buvo 21,57 proc., 2023 m. pr. – 21,76 proc.

Analizuojant atskirų amžiaus grupių tendencijas, matyti, kad labiausiai gyventojų skaičius mažėjo 15–24 ir 45–49 m. amžiaus grupėse. Lyginant savivaldybę su Marijampolės apskrities ar šalies rodikliais, matyti, kad savivaldybėje yra nežymiai didesnė jauno amžiaus ir darbingo amžiaus asmenų dalis, nežymiai mažesnė pensinio amžiaus asmenų dalis.

Savivaldybės gyventojų skaičiaus kitimas amžiaus grupėse

Amžiaus grupė	2019	2023	Pokytis, proc.
Iš viso pagal amžių	54.090	54.710	1,15
0–4	2.851	2.590	-9,15
5–9	2.737	2.792	2,01
10–14	2.588	2.602	0,54
15–19	3.023	2.615	-13,50
20–24	3.432	3.005	-12,44
25–29	3.471	3.535	1,84
30–34	3.033	3.182	4,91
35–39	3.116	3.045	-2,28
40–44	3.442	3.243	-5,78
45–49	4.048	3.587	-11,39
50–54	4.431	4.188	-5,48
55–59	4.604	4.466	-3,00
60–64	3.635	4.164	14,55
65–69	2.824	3.109	10,09
70–74	2.107	2.240	6,31
75–79	2.135	2.040	-4,45
80–84	1.647	1.583	-3,89
85 ir vyresni	1.476	1.494	1,22

(šaltinis: VDA)

Socialinė ir demografinė analizė rodo, kad savivaldybės gyventojų skaičiaus pokyčius labiausiai lemiantis veiksnys – migracija, kuri savo ruožtu daro įtaką gimstamumui.

Migracija. Paskutiniaisiais metais neto migracijos rodiklis savivaldybėje gerėjo, o 2020 ir 2022 metai neto migracija jau buvo teigiama. Tai turėjo žymios teigiamos įtakos savivaldybės gyventojų skaičiui. Pažymėtina, kad teigiamos neto migracijos tendencijos stebimos ir apskrityje bei šalyje.

Neto migracija, asmenys

	2018	2019	2020	2021	2022
Lietuvos Respublika	-3.292	10.794	19.993	19.653	72.372
Marijampolės apskritis	-1.652	-1.162	-417	-222	773
Marijampolės sav.	-259	-168	154	-30	856

(šaltinis: VDA)

Gimstamumas. Paskutiniaisiais metais gimstamumas savivaldybėje mažėjo. 2018–2022 metais gimstamumas sumažėjo nuo 493 iki 367 asmenų per metus, t.y. 23,13 proc. Bendras

gimstamumo sumažėjimas savivaldybėje ir apskrityje (24,47 proc.) vertintinas kaip didelis, kadangi šalyje gimstamumas mažėjo silpniau – tik 14,25 proc.

Gimusiųjų skaičius, asmenys

	2018	2019	2020	2021	2022
Lietuvos Respublika	28.149	27.393	25.144	23.330	21.957
Marijampolės apskritis	1.259	1.291	1.023	942	917
Marijampolės sav.	493	523	418	374	367

(šaltinis: VDA)

Tyrėjų nuomone, veiksniai, darantys įtaką gyventojų migracijai yra ekonominiai, politiniai ir teisiniai, socialiniai ir kultūriniai, psichologiniai, saugumo, geografiniai, demografiniai ir kiti. Labai svarbus sprendimą emigruoti lemiantis veiksnys yra vietovės viešosios infrastruktūros būklė: mokslininkai daro išvadą, kad neveikiant kokioms nors papildomoms jėgoms, asmens sprendimas emigruoti remiasi dviejų vietovių pranašumų ir trūkumų subjektyviu vertinimu, t. y. vietovės, kurioje asmuo gyvena, ir vietovės, į kurią jis ketina migruoti. Tai reiškia, kad didelę reikšmę sprendžiant migracijos klausimą turi savivaldybės viešosios infrastruktūros būklė. Viešosios infrastruktūros kokybei savivaldybėje paskutinį dešimtmetį buvo skiriama palyginti daug investicijų, tačiau ir tolimesnis viešosios infrastruktūros modernizavimas turi didelio potencialo papildyti investicijų į viešąją infrastruktūrą ekonominį poveikį vietos gyventojams.

Gyventojų užimtumas ir nedarbas. Savivaldybės teritorijoje dirbančių asmenų skaičius iki 2022 metų išaugo iki 27,90 tūkst. LR Finansų ministerija prognozuoja¹², kad 2023–2025 metais užimtų gyventojų skaičius Lietuvoje mažės (iki 1.357,1 tūkst.), taigi darytina išvada, kad savivaldybėje užimtųjų skaičiaus kitimo tendencijos turėtų koreguotis.

Užimti gyventojai, m. pab., tūkst.

	2018	2019	2020	2021	2022
Lietuvos Respublika	1.374,70	1.378,40	1.358,10	1.368,60	1.420,80
Marijampolės apskritis	63,20	61,10	59,30	60,80	65,40
Marijampolės sav.	27,50	24,80	24,60	26,10	27,90

(šaltinis: VDA)

Vidutinis metinis registruotas nedarbo lygis nagrinėjamu laikotarpiu savivaldybėje išaugo nuo 7,5 iki 8,4 proc., tačiau buvo mažesnis nei apskrityje ir šalyje.

LR Finansų ministerija prognozuoja, kad 2023–2025 metais nedarbo lygis šalyje sumažės iki 6,3 proc.; darytina išvada, kad savivaldybėje nedarbo lygis turėtų dar mažėti.

Vidutinis metinis registruotas nedarbo lygis, procentais

	2018	2019	2020	2021	2022
Lietuvos Respublika	8,5	8,4	12,6	13,0	9,0
Marijampolės apskritis	8,9	8,9	13,8	14,4	10,0
Marijampolės sav.	7,5	7,8	12,4	12,4	8,4

(šaltinis: Užimtumo tarnyba prie LR SAM)

¹² <https://finmin.lrv.lt/lt/aktualus-valstybes-finansu-duomenys/ekonomines-raidos-scenarijus>

Darbo užmokestis. 2022 m. III ketvirtį vidutinis darbo užmokestis šalyje prieš mokesčius buvo 1.787 eurai, t. y. 10,22 proc. didesnis negu prieš metus.

Mėnesinis bruto darbo užmokestis savivaldybėje taip pat augo – 2022 m. III ketvirtį mėnesinis bruto darbo užmokestis siekė 1.464 eurus. Eliminavus nuo 2019 m. sausio 1 d. pakeistų darbdavio ir darbuotojo mokamų valstybinio socialinio draudimo įmokų tarifų įtaką (bruto darbo užmokestis indeksuotas 1,289 karto), matyti, kad darbo užmokestis lyginant su 2018 m. III ketvirčiu, išaugo 47,57proc.

LR Finansų ministerija prognozuoja, kad 2023–2025 metais darbo užmokestis šalyje išaugs iki 1.980 Eur. Darytina išvada, kad savivaldybėje darbo užmokestis turėtų didėti.

Mėnesinis bruto darbo užmokestis, eurai

	2018 III ketv.	2019 III ketv. 13	2020 III ketv.	2021 III ketv.	2022 III ketv.
Lietuvos Respublika	927,80	1.306,30	1.443,80	1.586,00	1.787,10
Marijampolės apskritis	762,40	1.076,00	1.189,40	1.274,90	1.426,20
Marijampolės sav.	784,00	1.119,10	1.232,90	1.316,90	1.464,10

(šaltinis: VDA)

Skurdo rizika. Skurdo rizikos riba¹⁴ apskaičiuojamas kaip 60 proc. ekvivalentinių piniginių disponuojamųjų pajamų medianos¹⁵. 2022 metais skurdo rizikos riba Lietuvoje buvo 485 Eur per mėnesį vienam gyvenančiam asmeniui, 1.019 Eur – šeimai, kurią sudaro du suaugusieji ir du vaikai iki 14 metų amžiaus.

Paskutiniaisiais metais bendras skurdo rizikos lygis¹⁶ šalyje sumažėjo 1,7 procentinio punkto – nuo 22,9 iki 21,2 proc. Nagrinėjamu laikotarpiu skurdo rizikos lygis savivaldybėje ir apskrityje buvo gerokai didesnis nei vidutiniškai šalyje.

Skurdo rizikos lygis, procentais

	2018	2019	2020	2021	2022
Lietuvos Respublika	22,9	20,6	20,9	20	21,2
Marijampolės apskritis	36,6	30,9	28,9	27,4	27,9
Marijampolės sav.	36,1	29,9	25,1	24	24,9

(šaltinis: VDA)

Kelių transporto priemonių parkas. 2021 metų pabaigoje savivaldybėje 82,85 proc. visų transporto priemonių sudarė lengvieji automobiliai, 8,86 proc. – krovininiai automobiliai ir puspriekabių vilkikai.

Kelių transporto priemonių skaičius, m. pab.

¹³ Nuo 2019 m. sausio 1 d. pakeisti darbdavio ir darbuotojo mokamų valstybinio socialinio draudimo įmokų tarifai. Bruto darbo užmokestis indeksuotas 1,289 karto.

¹⁴ Sąlyginis pajamų dydis, už kurį mažesnes disponuojamąsias pajamas gaunantys namų ūkiai priskiriami prie skurstančiųjų. Skurdo rizikos rodikliai apskaičiuoti naudojant skurdo rizikos ribą, lygią 60 proc. ekvivalentinių disponuojamųjų pajamų medianos.

¹⁵ Mediana – centrinė reikšmė, dalijanti visą reikšmių aibę pusiau taip, kad pusė reikšmių yra didesnės už medianą, kita pusė – mažesnės.

¹⁶ Skurdo rizikos lygis – asmenų, kurių ekvivalentinės piniginės disponuojamosios pajamos mažesnės už skurdo rizikos ribą, dalis.

	2017	2018	2019	2020	2021
Lietuvos Respublika	1.577.932	1.671.604	1.763.237	1.847.156	2.069.891
Marijampolės apskritis	84.671	90.347	95.166	99.456	112.832
Marijampolės sav.	35.031	36.591	38.382	40.061	40.942

(šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas, Regitra)

Marijampolės transporto priemonių parke dominuoja lengvieji automobiliai. 2021 m. lengvieji automobiliai sudarė 82,85 proc. visų transporto priemonių. Marijampolėje transporto priemonių parkas vidutiniškai padidėja 1,2 tūkst. vnt. per metus.

Kelių transporto priemonių skaičius, m. pab.

	2017	2018	2019	2020	2021
Motociklai	603	634	727	859	975
Mopedai	227	261	304	332	363
Lengvieji automobiliai	29.583	30.791	32.136	33.459	33.922
Autobusai	147	145	145	142	139
Troleibusai					
Krovininiai automobiliai	2.300	2.467	2.628	2.805	2.883
Puspriekabių vilkikai	472	511	581	606	743
Puspriekabės	389	401	445	465	541
Priekabos	1.106	1.154	1.177	1.148	1.143
Specialūs automobiliai	204	227	239	245	233
Iš viso	35.031	36.591	38.382	40.061	40.942

(šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas)

Lengvųjų automobilių skaičius 1.000 gyventojų paskutiniaisiais metais nuosekliai augo ir išliko vienas didžiausių šalyje.

Lengvųjų automobilių skaičius 1.000 gyventojų

	2017	2018	2019	2020	2021
Lietuvos Respublika	418	439	466	486	504
Marijampolės apskritis	456	488	530	559	575
Marijampolės sav.	461	485	519	543	552

(šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas)

Didžioji dalis savivaldybėje registruotų transporto priemonių varoma dyzelinu (64,43 proc.) ir benzinu (17,49 proc.). Tokios struktūros transporto priemonių parkas yra didelis taršos šaltinis – naudodamas naftos degalus, transportas išmeta į atmosferą apie 20 proc. visų ŠESD.

Viena iš priemonių oro taršai mažinti yra ekologiško transporto ir alternatyvių degalų naudojimo skatinimas, biodegalų naudojimas ir elektromobilių plėtra. UAB „Regitra“ 2022 m. gruodžio mėn. duomenimis šalyje hibridinių transporto priemonių buvo 46,86 tūkst., elektrinių – 8,12 tūkst. Tuo pačiu laikotarpiu savivaldybėje hibridinių transporto priemonių buvo 526, elektrinių – 86. Hibridinės transporto priemonės savivaldybėje sudarė tris kartus didesnę dalį nei šalyje, o elektrinių – daugiau nei du kartus mažesnę dalį, nei šalyje. Taigi būtina kuo aktyviau skatinti alternatyvaus kuro plitimą ir naudojimą Lietuvos miestuose, taip pat ir Marijampolėje. Šiuo metu pagrindinės kliūtys – didelė tokių automobilių kaina, menkas vartotojų palankumas ir degalinių (ar elektros energijos įkrovimo stotelių) stygius.

Transporto priemonių parkas Marijampolės savivaldybėje pagal degalų rūšį

	Transporto priemonių skaičius
--	-------------------------------

Benzinas	8.093
Benzinas/Dujos	1.536
Benzinas/Dujos/Elektra	31
Benzinas/Elektra	439
Benzinas/Etanolis	6
Benzinas/Etanolis/Dujos	1
Benzinas/Gamtinės dujos	7
Benzinas/Suskystintos naftos dujos	41
Benzinas/Suskystintos naftos dujos/Elektra	1
Dyzelinas	29.826
Dyzelinas/Dujos	3
Dyzelinas/Elektra	48
Dyzelinas/Gamtinės dujos	1
Elektra	86
Etanolis	1
Gamtinės dujos	11
Gamtinės dujos/Elektra	1
Suskystintos gamtinės dujos	1
Suskystintos naftos dujos	1
Nenurodyta	6.152
Iš viso	46.286

(šaltinis: Regitra)

Gyventojai gali rinktis transporto priemonių rūšį, o jų pasirinkimą lemia tokie veiksniai, kaip prieinamumas, kokybė, kaina ir pan. Geresnė viešojo transporto kokybė užtikrina dažnesnį šios transporto rūšies pasirinkimą, o kartu ir didesnius keleivių srautus. Atlikti tarptautiniai tyrimai parodė, kad lengvųjų automobilių vairuotojus labai sunku „persodinti“ į viešąjį transportą. Automobilių vairuotojai neigiamai atsiliepia apie kelionės laiką ir patogumą kelionę atliekant viešuoju transportu, taip pat pažymi, kad automobilis tinkamesnis daugiatiakslėms kelionėms.

Viešasis transportas. Viešojo transporto keleivių srautai Marijampolės miesto ir priemiestiniais maršrutais iki COVID-19 pandemijos sparčiai augo; tam įtakos turėjo tiek viešojo transporto priemonių atnaujinimas, tiek maršrutų pertvarkymas bei viešojo transporto stotelių bei viešojo transporto informacinės sistemos modernizavimas. Pandemijos metu keleivių srautai sumažėjo daugiau nei du kartus. Pandemijai pasibaigus keleivių vežimo apimtys nuosekliai auga. Augimo tempus mažina per pandemiją susiformavę gyventojų įpročiai vykti nuosavais automobiliais, netikrumas dėl COVID-19 prevencinių ir saugos priemonių taikymo viešajame transporte efektyvumo.

Keleivių vežimas kelių transportu

	2017	2018	2019	2020	2021
Vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutas	475,2	439,8	418,6	221,7	244,1
Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutas	523,7	537,3	489,9	208,8	230,3

(šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas)

Vienam gyventojui tenkantis kelionių viešuoju transportu skaičius įvertina ir gyventojų skaičiaus kitimą. Vienam gyventojui tenkantis kelionių skaičius Marijampolėje paskutiniiais metais buvo itin mažas, o per pandemiją dar sumažėjo 20 proc.

Žemi viešojo transporto efektyvumo rodikliai bei aukštas automobilizacijos lygis rodo, kad gyventojai linkę dažniau naudoti nuosavą automobilį. Tikėtina, jog tokia tendencija išliks ir

ateityje. Būtina didinti viešojo transporto patrauklumą: atnaujinti transporto priemones, mažinti intervalus.

2022-09-01 duomenimis savivaldybėje viešojo transporto paslaugas teikė UAB „Marijampolės autobusų parkas“, kuris turėjo 38 viešojo transporto priemones¹⁷. Pagal kategoriją ir klasę viešojo transporto priemonės pasiskirsto taip: 19 M2 ir 19 M3; pagal kuro tipą: dyzelis – 30, suslėgtos gamtinės dujos CNG – 7, suslėgtos gamtinės dujos ir (arba) elektra – 1. Siekdama užtikrinti suslėgtų gamtinių dujų tiekimą autobusams, UAB „Marijampolės autobusų parkas“ 2014 metais įrengė autobusų užpildymo suslėgtomis gamtinėmis dujomis kompresorinę stotį. Kompresorinė stotis naudoja ir hidrometaną H₂NG (vandenilio ir gamtinių dujų mišinį).

Avaringumas. Paskutiniaisiais metais avaringumo situacija savivaldybėje gerėjo – kelių eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės, skaičius, sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičius sumažėjo. Marijampolės savivaldybė patenka tarp tų, kuriose eismo įvykių užregistruojama mažiausiai.

Kelių eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo žmonės

	2017	2018	2019	2020	2021
Lietuvos Respublika	3.055	2.925	3.188	2.788	2.784
Marijampolės apskritis	108	116	122	104	85
Marijampolės sav.	46	44	33	37	29

(šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas)

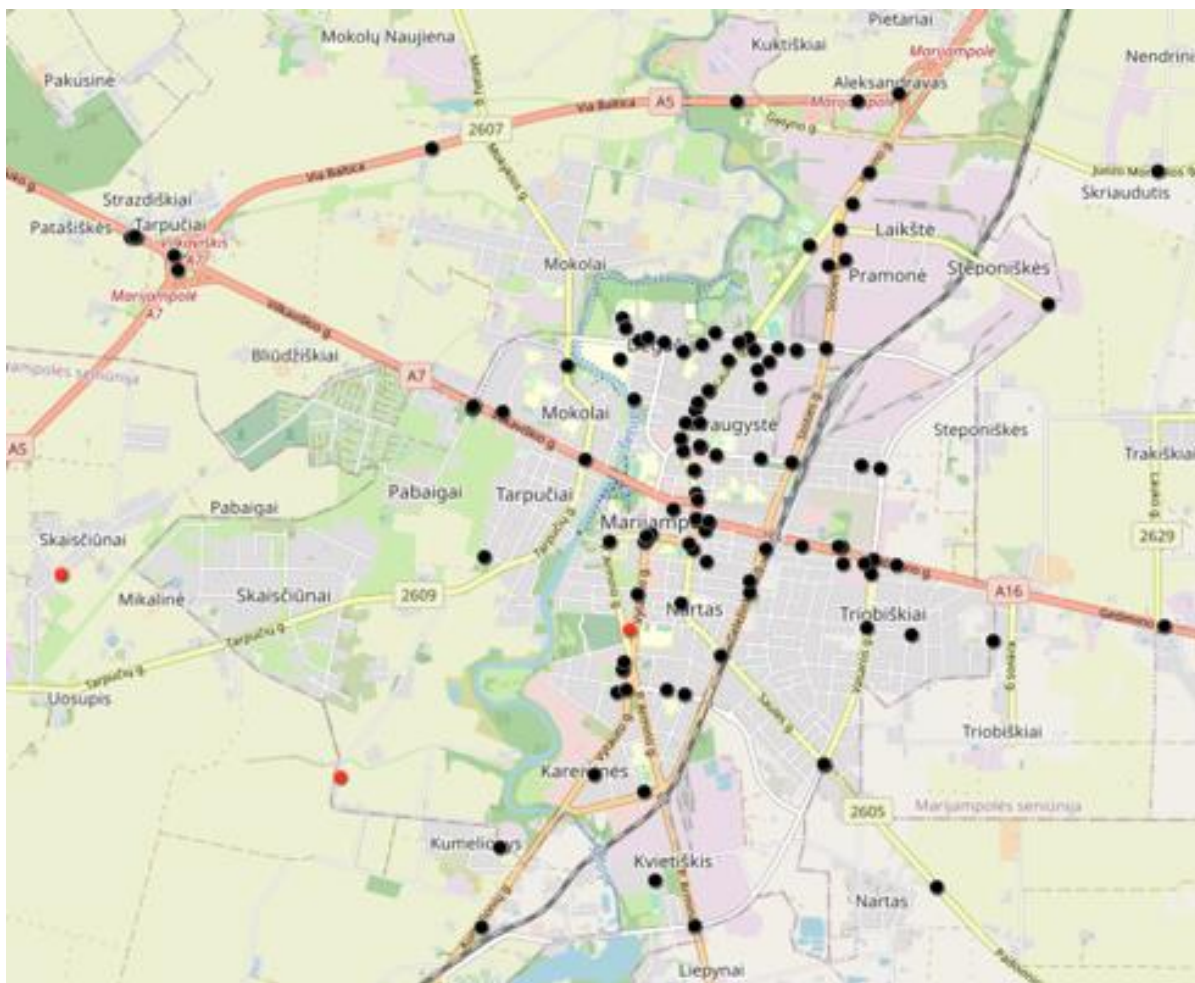
Kelių eismo įvykiuose sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičius

		2017	2018	2019	2020	2021
Sužeistieji	Lietuvos Respublika	3.561	3.390	3.769	3.161	3.182
	Marijampolės apskritis	147	142	167	112	97
	Marijampolės sav.	60	50	42	38	34
Žuvusieji	Lietuvos Respublika	191	173	186	176	147
	Marijampolės apskritis	18	4	15	9	5
	Marijampolės sav.	10	1	6	1	0

(šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas)

Pažymėtina, kad daugiau negu pusė visų kelių eismo įvykių užregistruojama Marijampolės mieste ir jo prieigose.

¹⁷ Faktiškai eksploatuojamos – 35, iš kurių 9 naudojamos miesto maršrutuose, 26 – priemiesčio ir tarp miestiniuose maršrutuose.



Kelių eismo įvykiai Marijampolės funkcinėje mieste 2017–2021 metais

(šaltinis: <https://ktti.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=d0994fc74c4346158c0916dc3b37314d>)

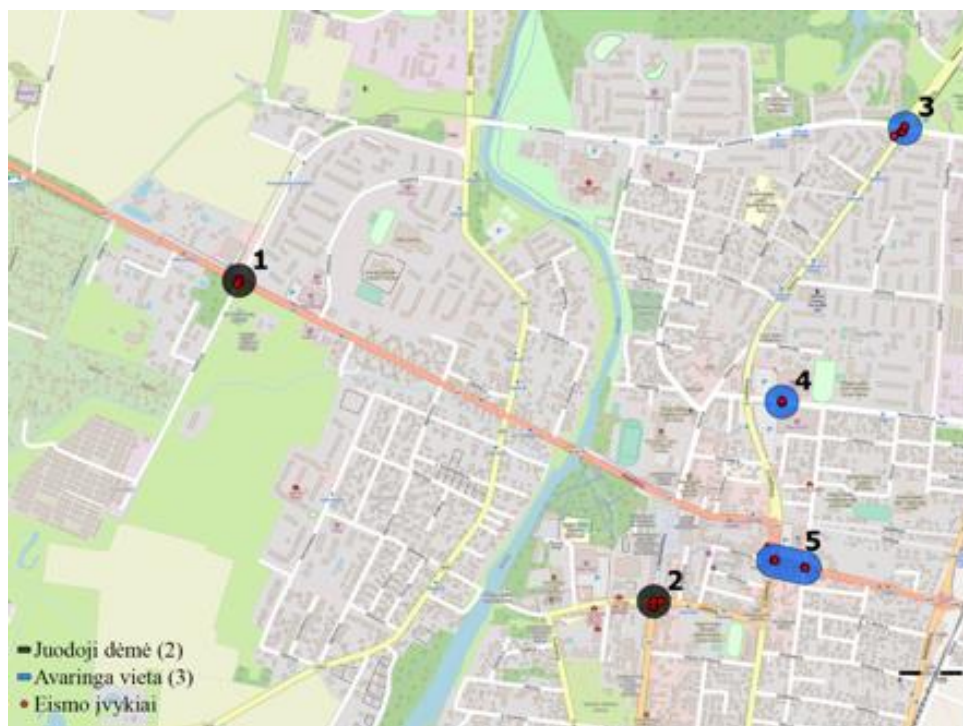
(pastaba: juodai pažymėti eismo įvykiai, kuriuose buvo sužeistų, raudonai – kuriuose buvo žuvusių; techniniai eismo įvykiai, kuriuose patiriama tik materialinė žala – nenagrinėjami)

Marijampolėje vyrauja dvi įskaitinių eismo įvykių rūšys – užvažiavimai ant pėsčiojo ir transporto priemonių susidūrimai (72 proc. užvažiavimų ant pėsčiųjų įvyko pėsčiųjų perėjose; 44 proc. eismo įvykių su pėsčiaisiais įvyko tamsiu paros metu). Darytina prielaida, kad papildomos investicijos į kryptinį pėsčiųjų perėjų apšvietimą šį skaičių sumažintų.

2022 metais parengtoje juodųjų dėmių ir avaringų vietų nustatymo ir tyrimo ataskaitoje¹⁸ Marijampolės savivaldybei priklausančiuose keliuose ir gatvėse iš viso buvo nustatyta 2 juodosios dėmės (JD) ir 3 avaringos vietos (AV). Visos jos buvo Marijampolės mieste:

- 1 JD – Vilkaviškio g., Vokiečių g. ir J. Ambrazevičiaus-Brazaičio g. sankryža;
- 2 JD – Laisvės g., Vytauto g. ir Bažnyčios g. sankryža;
- 3 AV – Kauno g., Sporto g. ir R. Juknevičiaus g. sankryža;
- 4 AV – Dariaus ir Girėno g. ruožas;
- 5 AV – Gedimino g. ruožas (tarp sankryžos su Žemaitės g. ir sankryžos su V. Kudirkos g.).

¹⁸ „Marijampolės savivaldybės juodųjų dėmių ir avaringų vietų žemėlapių sudarymas, juodųjų dėmių ir avaringų vietų nustatymas ir tyrimas“, Transporto kompetencijų agentūra, 2022.



2022 metų Marijampolės miesto juodųjų dėmių ir avaringų vietų žemėlapis

(šaltinis: Marijampolės savivaldybės juodųjų dėmių ir avaringų vietų žemėlapio sudarymas, juodųjų dėmių ir avaringų vietų nustatymas ir tyrimas)

Triukšmo lygis. Triukšmo lygio ir oro užterštumo analizė atliekama vadovaujantis iki šiol Marijampolės mieste atliktų tyrimų ir modeliavimo rezultatais.

Triukšmo ribinius dydžius reglamentuoja LR Sveikatos apsaugos ministro 2011 m. birželio 13 d. įsakymas Nr. V-604 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ patvirtinimo“ (Žin., 2011, Nr. 75-3638). Vadovaujantis higienos normomis HN 33:2011, ekvivalentinis transporto sukeliama triukšmo lygis gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties) aplinkoje neturi viršyti:

- vakaro metu (18–22 val.) – 60 dBA;
- nakties metu (22–6 val.) – 55 dBA;
- dienos metu (6–18 val.) – 65 dBA;

Mobilieji akustinio triukšmo šaltiniai Marijampolės mieste – automobilių transportas ir geležinkelių transportas.

Autotransporto triukšmo indėlis miestų aplinkoje sudaro iki 80 proc. bendro visų šaltinių poveikio. Pagrindiniai parametrai, lemiantys autotransporto keliamo triukšmo lygį, yra transporto priemonių techninė būklė, gatvių dangos kokybė, eismo intensyvumas, važiavimo greitis ir gatvių aplinkos užstatymas. 2017 m. atliktų triukšmo tyrimų (Ldvn) švietimo įstaigų, socialinės globos įstaigų, religinių namų, kapinių teritorijų, parkų zonų aplinkoje ekvivalentinio triukšmo lygio viršijimai neužfiksuoti.

Oro užterštumas. Oro taršos ribinius dydžius reglamentuoja LR Aplinkos ministro ir LR Sveikatos apsaugos ministro 2000 m. spalio 30 d. įsakymas Nr. 471/582 „Dėl teršalų, kurių kiekis aplinkos ore ribojamas pagal Europos sąjungos kriterijus, sąrašo ir teršalų, kurių kiekis aplinkos ore ribojamas pagal nacionalinius kriterijus, sąrašo ir ribinių aplinkos oro užterštumo verčių patvirtinimo“ (Žin., 2000, 100-3185), LR Aplinkos ministro ir LR Sveikatos apsaugos ministro 2001 m. gruodžio 11 d. įsakymas Nr. 591/640 „Dėl aplinkos oro užterštumo normų nustatymo“ (Žin., 2001, 106-3827).

Oro užterštumo lygio tyrimas Marijampolės mieste buvo vykdomas 2019 metais¹⁹. Buvo išmatuotos KD₁₀, KD_{2.5} ir KD₁ frakcijų kietųjų dalelių koncentracijos, lakiųjų organinių junginių (benzeno) koncentracijos, SO₂ ir NO₂ koncentracijos. Pasyvieji mėginių ėmimo įrenginiai buvo sumontuoti šiose vietose: 1) V. Kudirkos g. (sutampa su A16 (E28) ir Gedimino g. (sutampa su A7) sankryžoje (Prekybos centro „Lidl“ automobilių stovėjimo aikštelėje). 2) Pavasario g. ir Liepų g. sankryža (ties Pavasario g. 32); 3) Statybininkų g. (ties Statybininkų g. 12). Kietųjų dalelių skaitikliai buvo sumontuoti Bažnyčios g. 28B.

Vidutinė metinė KD₁₀ koncentracija tiek Marijampolėje, tiek ir kituose miestuose neviršija ribinės 40 µg/kub. m. vertės. Marijampolės miesto rodiklio vertė sudaro 65,75 proc. ribinės vertės.

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

(šaltinis: Oro užterštumo lygio įvertinimas Lietuvoje naudojant difuzinius ėmiklius. Galutinė ataskaita)

Tyrimo metu nustatytas KD₁₀ paros ribinės vertės (50 µg/kub. m) viršijimų skaičius Marijampolės mieste – 38. Teisės aktai numato 35 leistinus KD₁₀ paros normos viršijimus, taigi darytina išvada, kad viršijimų skaičius yra nedidelis (palyginimui: Vilniaus – 41, Kauno – 45, Alytaus – 31, Panevėžio – 28). Leistinas viršijimų skaičius Marijampolėje, kaip ir kituose lyginamuosiuose miestuose, buvo pasiektas tik tiriamųjų metų gruodžio mėnesį. KD₁₀ paros ribinės vertės viršijimai siejami su šildymo sezonu – tuomet KD₁₀ koncentracija didesnė.

Vidutinė metinė KD_{2.5} tiek Marijampolėje, tiek ir kituose lyginamuosiuose šalies miestuose neviršijo 2019 metų koncentracijų ribinės vertės 25 µg/kub. m. Marijampolėje metinis vidurkis sudarė 83,60 proc. ribinės vertės. Nuo 2020 metų teisės aktuose sumažinus vidutinės metinės koncentracijos ribinę vertę iki 20 µg/kub. m, Marijampolėje (o taip pat ir keliuose kituose miestuose) ribinė vertė viršijama.

¹⁹ Oro užterštumo lygio įvertinimas Lietuvoje naudojant difuzinius ėmiklius. Galutinė ataskaita. Nuoroda internete: <https://aaa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/oras/oro-kokybes-ataskaitos/aplinkos-oru-kokybes-difuziniais-emikliais-tyrimai>

KD_{2.5} koncentracijos lyginamuosiuose miestuose

Miestas	Metinis vidurkis (µg/kub. m.)	Maksimalus paros vidurkis (µg/kub. m.)	Minimalus paros vidurkis (µg/kub. m.)
Marijampolė	20,9	96,5	3,4
Alytus	17,8	101,0	1,7
Telšiai	23,7	109,8	2,5
Tauragė	16,5	91,5	2,1
Utena	17,5	81,9	3,1
Kaunas	19,6	53,8	1,5
Vilnius	16,4	84,7	1,8
Klaipėda	15,7	71,3	1,1
Panevėžys	19,2	87,0	2,6

(šaltinis: Oro užterštumo lygio įvertinimas Lietuvoje naudojant difuzinius ėmiklius. Galutinė ataskaita)

Marijampolės mieste KD₁ vidutinės metinės koncentracijos, didžiausios ir mažiausios paros vertės yra panašios į KD_{2.5} ir KD₁₀, todėl atskirai nenagrinėjamos.

Marijampolės mieste vykdyti SO₂ ir NO₂ koncentracijų tyrimai parodė, kad visose tyrimų vietose koncentracijų reikšmės yra šalies mastu vidutinės, tačiau absoliučia prasme gana žemos ir neviršija jokių ribinių verčių, įskaitant ir augmenijos apsaugos ribines vertes (didžiausios vertės fiksuotos Vilniaus ir Kauno stebėjimo vietose).

Pažymėtina, kad vidutinės NO₂ koncentracijos didžiausios centrinėje Marijampolės miesto dalyje (18,1 µg/kub. m); koncentracijos mažesnės šildymo sezono metu (7,8–16,6 µg/kub. m) ir didesnės nešildymo sezono metu (8,3–19,6 µg/kub. m). Azoto dioksido koncentracijos pirmiausia siejamos su didesniu transporto eismo srautu šiuo sezonu (intensyvus eismas dažniausiai yra padidėjusių azoto dioksido koncentracijų priežastis), tačiau prie to žymia dalimi prisideda ir energetikos sektorius.

Vidutinės SO₂ koncentracijos Marijampolės mieste taip pat didžiausios centrinėje miesto dalyje (0,9 µg/kub. m), tačiau, priešingai nei NO₂, didesnės šildymo sezono metu (1,1–1,5 µg/kub. m) ir mažesnės nešildymo sezono metu (0,2–0,3 µg/kub. m). Sieros dioksido koncentracijos siejamos pirmiausiai su energetika, namų ūkių šildymu, kiek mažiau – su pramonės sektoriumi, kelių transportu.

Marijampolės mieste vykdyti lakiųjų organinių junginių (benzeno) koncentracijų tyrimai rodo, kad visose vietose reikšmės yra šalies mastu vidutinės, tačiau absoliučia reikšme yra žemos ir neviršija ribinių verčių. Benzeno koncentracijos Marijampolės mieste didžiausios centrinėje miesto dalyje (1,2 µg/kub. m), didesnės šildymo sezono metu (1,3–2,0 µg/kub. m) ir mažesnės nešildymo sezono metu (0,4–0,5 µg/kub. m). Benzeno koncentracijos siejamos pirmiausiai su namų ūkių šildymu, kiek mažiau – su pramonės sektoriumi, kelių transportu.

Apibendrinant kietųjų dalelių koncentracijų tyrimų duomenis, pažymėtina, kad Marijampolės mieste kietųjų dalelių koncentracijos yra didesnės nei vidutinės, o kai kuriais atvejais viršija ribines vertes. Kietųjų dalelių koncentracijos pirmiausia siejamos su būstų šildymu, tačiau didelę įtaką tam daro pramonė, kelių transportas ir energetika. Lyginant su kitais taršos šaltiniais, kelių transporto priemonių išmetamų teršalų poveikis yra kenksmingesnis, kadangi šie teršalai išmetami pažemiu.

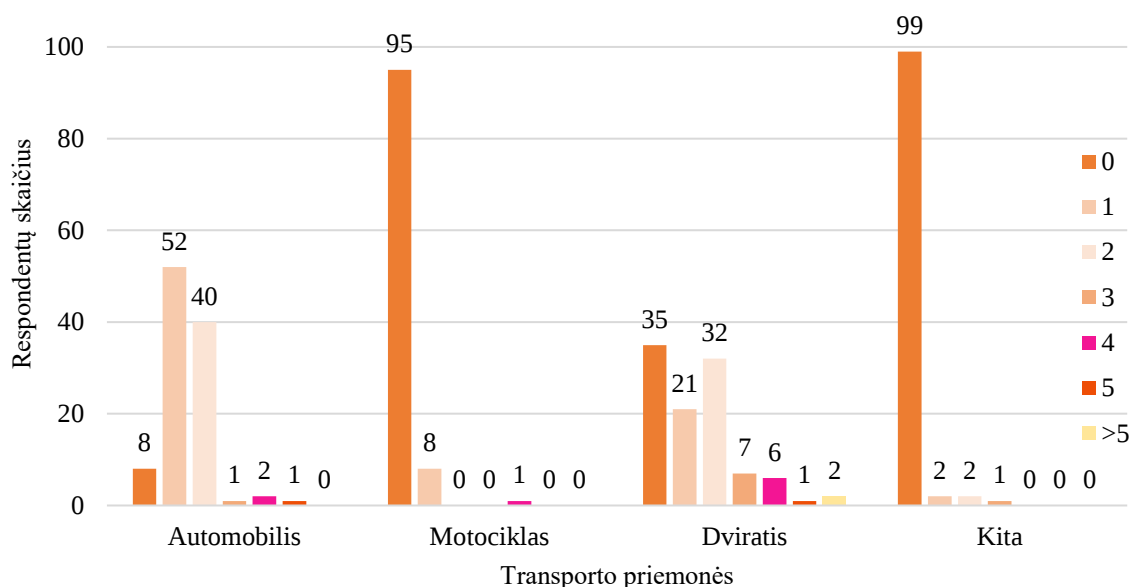
Apibendrinant SO₂, NO₂ ir benzeno koncentracijų tyrimų duomenis, pažymėtina, kad Marijampolės mieste šių junginių koncentracijos yra didesnės nei vidutinės šalyje, tačiau visais atvejais gana žemos ir ribinių verčių neviršija. Kelių transporto ir darnaus judumo srityje pirmiausia atkreiptinas dėmesys į NO₂ koncentracijas, kadangi jos pirmiausia siejamos su didesniu transporto eismo srautu.

Siekiant mažinti šios taršos priežastis, darnaus judumo srityje reikalinga gerinti eismo organizavimą, funkcinės zonos teritorijos logistiką (optimizuojant miesto transporto srautus), formuoti gyventojų judumo įpročius, skatinant modalinio pasiskirstymo kaitą netaršaus, bevariklio judumo link ir pan. Atsižvelgiant į tai, kad prie oro taršos didele dalimi prisideda ir miesto energetikos, pramonės bei namų ūkių sektoriai, reikalingas kompleksinis požiūris į oro taršos funkcinėje zonoje mažinimą ir kompleksinės priemonės, apimančios visus minėtus sektorius.

3.4. Gyventojų apklausos rezultatai

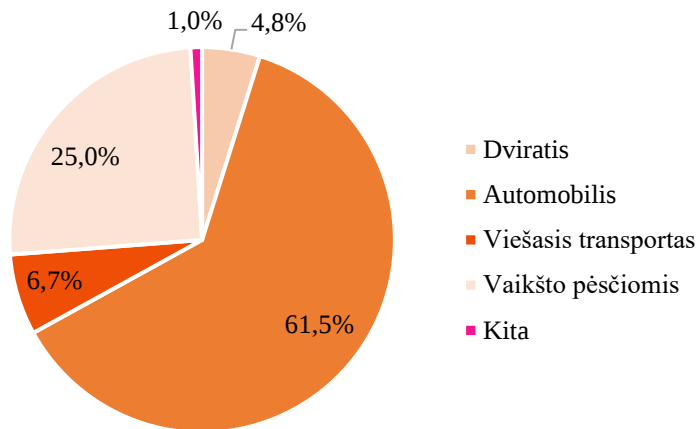
2017 metais buvo vykdyta anketinė gyventojų apklausa. Apklausoje dalyvavo 104 asmenys, iš kurių 72,1 proc. – moterys, 27,9 proc. – vyrai. Daugiausia respondentų buvo 26 – 40 m. asmenys (53,8 proc.), kita didelė respondentų dalis – 41 – 65 m. asmenys (34,60 proc.), likusi dalis – 18 – 25 m. asmenys (11,5 proc.). Dauguma anketą užpildžiusių asmenų – dirbantys asmenys (92,3 proc. respondentų).

Bendroji informacija apie keliavimo įpročius. Dauguma gyventojų (šeimos) turi 1–2 automobilius, taip pat nemaža dalis respondentų (šeimų) turi po 1–2 dviračius.



Marijampoliečių (šeimų) turimas transporto priemonių skaičius

Kelionėms mieste miestiečiai daugiausia naudojami automobiliu (61,5 proc.) arba vaikšto pėsčiomis (26 proc.).

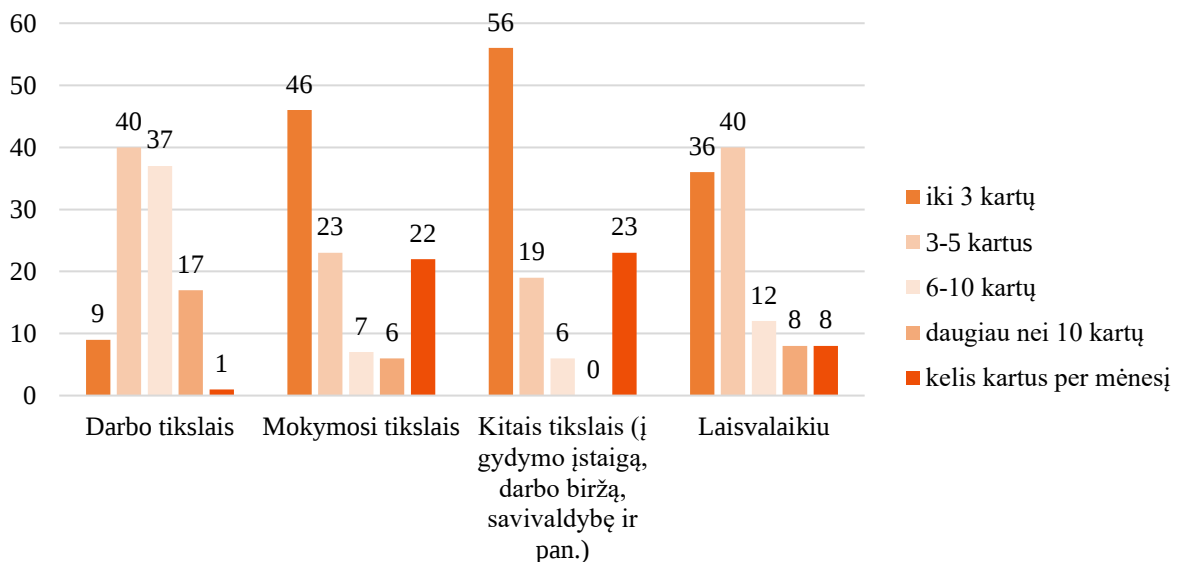


Dažniausiai naudojamas transportas kelionėms mieste

Didžiausią įtaką keliavimo būdo ar transporto priemonės pasirinkimui turi patogumas (ši aspektą kaip vieną pagrindinių įvardijo 72,1 proc. respondentų), kelionės trukmė (48,1 proc. respondentų) ir kelionės atstumas (46,2 proc. respondentų). Kiti aspektai, į kuriuos atsižvelgia miestiečiai – miesto infrastruktūra (19,2 proc.), kelionės kaina (11,5 proc.), aplinkosauginiai aspektai (4,8 proc.), oro sąlygos, laiko sąnaudos, sveikatos būklė ir pan. (apie iki 7 proc. respondentų).

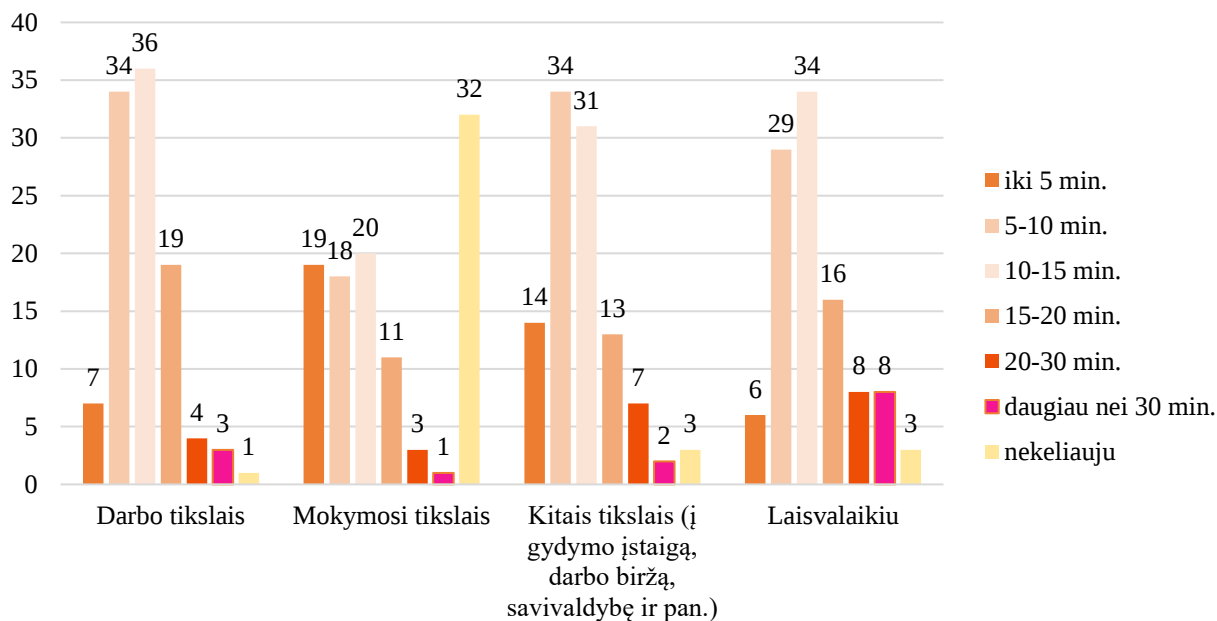
Kelionės kaina mieste svarbi daugumai respondentų – 61,5 proc. atsakė, jog kaina svarbi, 24 proc. – kad nesvarbi, o 14,4 proc. neturėjo nuomonės šiuo klausimu.

Dauguma kelionių Marijampolėje atliekama darbo tikslais bei laisvalaikio.



Kelionės dažnumas Marijampolėje (kartai per savaitę)

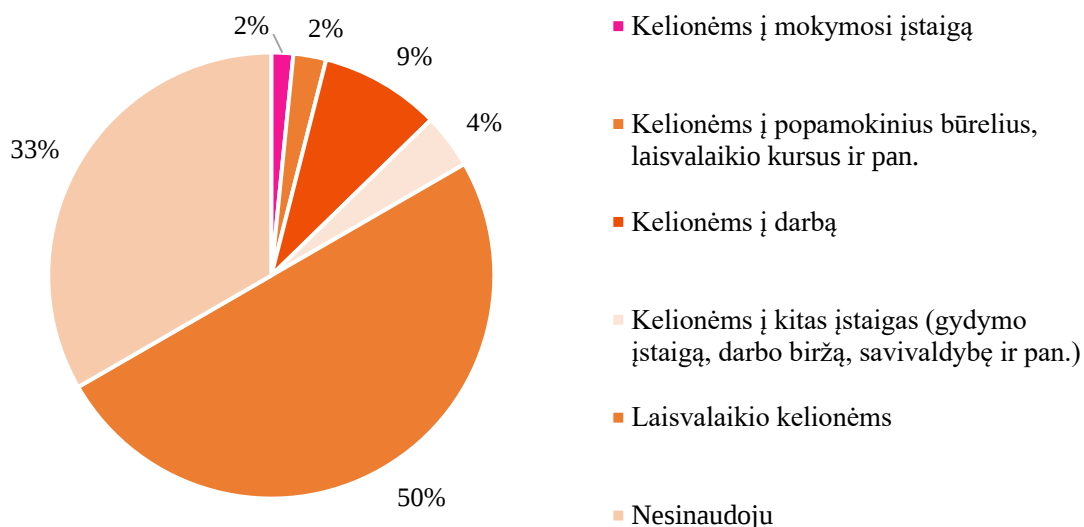
Dauguma kelionių (įvairiais tikslais) Marijampolėje yra trumpos – 5–10 min. arba 10–15 min.



Kelionių trukmė Marijampolėje pagal kelionės tikslus

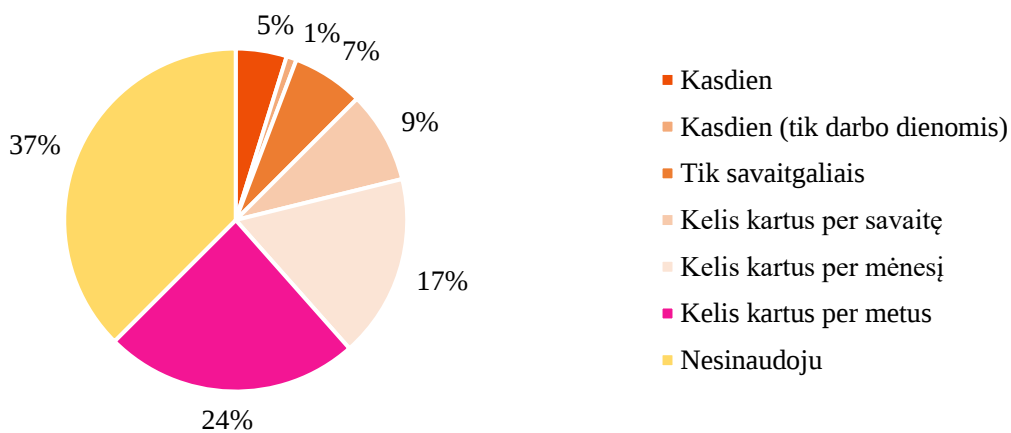
Dviračių eismas, naudojimosi įpročiai. Dauguma gyventojų nurodė, kad jų nuomone dviračių takų tinklas mieste nėra pakankamai išvystytas – tik 26 proc. apklaustųjų nurodė, kad dviračių takų tinklas yra pakankamas. Likusieji (išskyrus 2,9 proc., kurie neturėjo nuomonės dėl dviračių takų tinklo) nurodė, kad dviračių takų tinklas nepakankamai išvystytas. Kaip pagrindines dviračių takų tinklo problemas gyventojai įvardijo tai, kad ne visur yra dviračių takai (pvz., patogų važiuoti sutvarkytu parku iki centro, Poezijos parko, tačiau išvažiuojant iš gyvenamųjų rajonų dviračių takų nėra, o norint juos pasiekti reikia kirsti daug judrių gatvių); 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.

Dauguma miestiečių dviračiais šiuo metu naudojami laisvalaikio tikslais (50 proc.). Taip pat didelė dalis respondentų jais iš viso nesinaudoja (33 proc.).



Kelionių dviračiu pasiskirstymas pagal kelionės tikslus

Dauguma gyventojų dviračiu naudojami gana retai – 24 proc. respondentų teigia, jog dviračiu naudojami tik kelis kartus per metus, 17,3 proc. – kelis kartus per mėnesį. 37,5 proc. dviračiu nesinaudoja.



Dviračių naudojimo dažnumas

Dauguma gyventojų dviračiais naudojami dėl to, jog tai švari, aplinką tausojanti transporto priemonė (46,2 proc. respondentų), be to, tai pigus (32,7 proc.) ir patogus (16,3 proc.) susisiekimo būdas. Taip pat gyventojus rinkti dviračius paskatina trumpa kelionės trukmė (7,7 proc.) ir nuosavo automobilio neturėjimas (7,7 proc.).

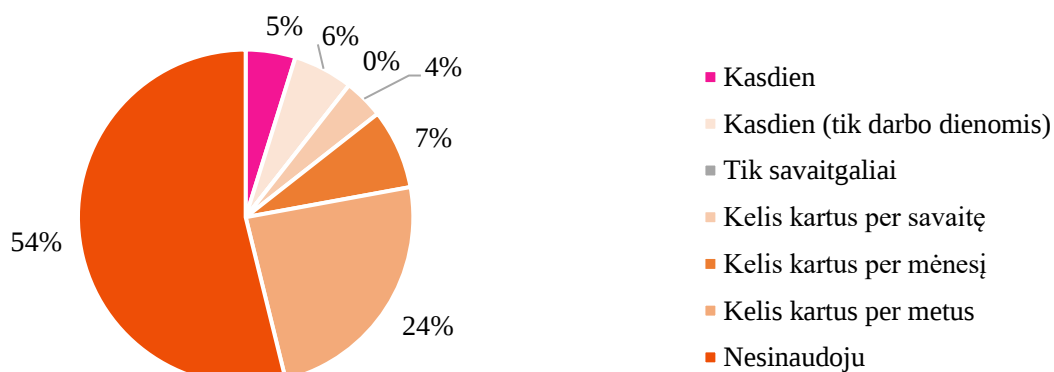
Siekiant išsiaiškinti, kas skatina gyventojus naudotis dviračiais gyventojams buvo leidžiama pateikti ir savo nuomonę bei įžvalgas. Įvertinus apklausos respondentų atsakymus nustatyta, kad dviračio naudojimą kelionėms lemia ir tai, kad tai gyventojams maloni laisvalaikio leidimo priemonė, sportinė, sveikatos būklę gerinanti veikla.

Pagrindinė paskata gyventojams naudotis (ar dažniau naudotis) dviračiais būtų tankesnis dviračių takų tinklas (tai svarbu net 58,7 proc. respondentų) ir geresnė dviračių takų kokybė (tinkama danga, saugumas ir kt.) – tai svarbu 50 proc. respondentų. Taip pat įtakos galėtų turėti daugiau dviračių saugojimo vietų mieste (37,5 proc. respondentų), dviračių dalijimosi paslaugos atsiradimas mieste (16,3 proc.), išaugusi kuro kaina (9,6 proc.).

Gyventojai įvardino ir keletą kitų aspektų, kurie galimai paskatintų dviračių naudojimą: sąlygų sudarymas darbovietėse, skatinamosios priemonės iš savivaldybės pusės (dviračių laikymo vietos (įskaitant saugų laikymą prie namų), švietimas ir pan.). Vis dėlto daugiau nei 18 proc. respondentų mano, jog naudotis dviračiais jų nepaskatintų jokie infrastruktūros pagerinimai ar kitos priežastys ir jie pirmenybę teiktų automobiliui (13,5 proc.) ar viešajam transportui (4,8 proc.).

Viešasis transportas, naudojimosi įpročiai. Respondentų atsakymai, susiję su viešuoju transportu rodo, jog jie daugiausia linkę naudotis automobiliais.

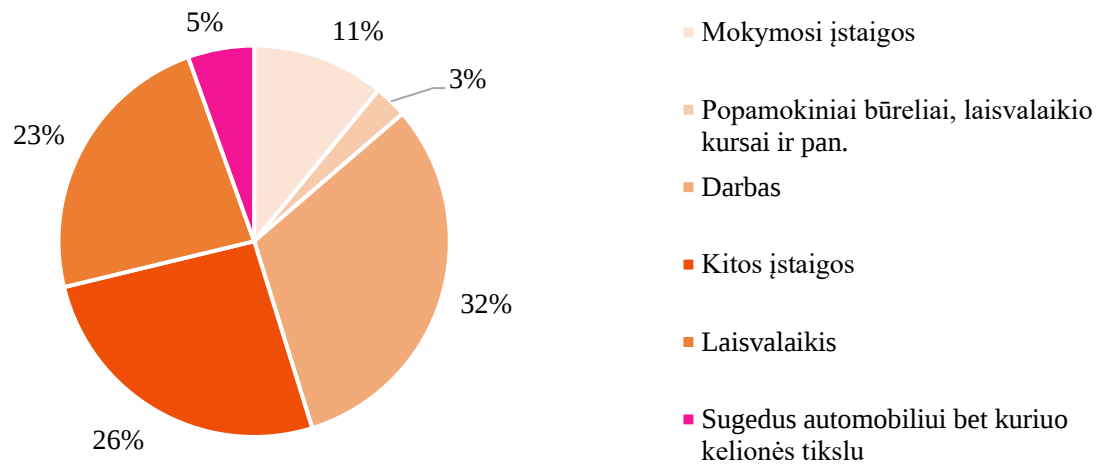
Į klausimą „kaip dažnai naudojate viešuoju transportu“ daugiau nei pusė respondentų (54 proc.) atsakė, jog viešuoju transportu nesinaudoja. Kasdien viešuoju transportu naudojasi tik 5 proc. respondentų, kasdien (darbo dienomis) – 6 proc.



Viešojo transporto naudojimo dažnumas Marijampolėje

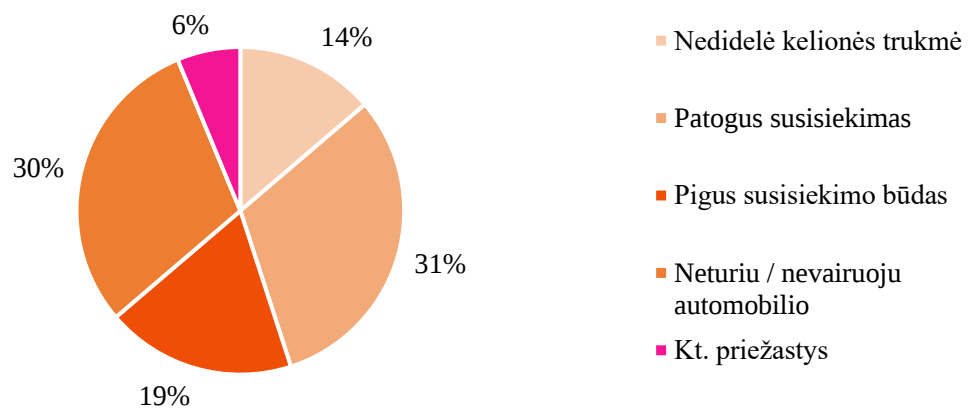
Viešuoju transportu gyventojai daugiausia naudojami kelionėms į darbą – 32 proc. atsakiusiųjų, kurie naudojami viešuoju transportu, kitas įstaigas – 26 proc., laisvalaikio kelionėms – 23 proc.

Nors dauguma respondentų atsakė, kad viešuoju transportu nesinaudoja, dalis jų bent kartą viešuoju transportu pasinaudoja, kai neturi galimybės pasinaudoti automobiliu.



Viešojo transporto kelionių tikslai

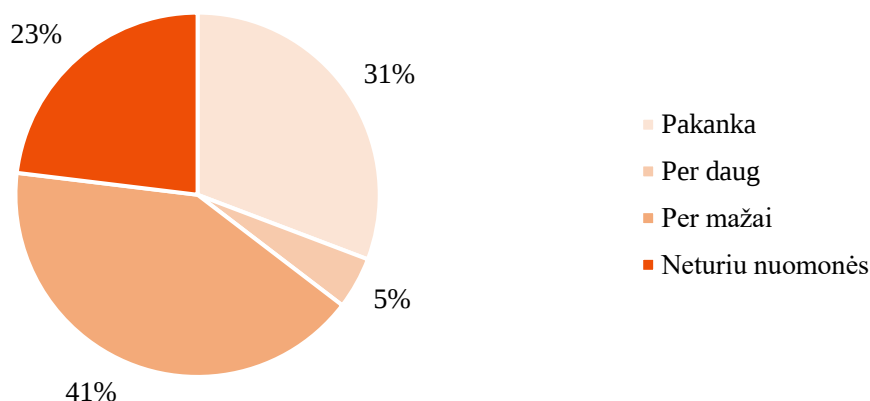
Minėtoms kelionėms viešąjį transportą daugiausia žmonės renkasi dėl to, jog jų manymu susisiekimas yra patogus (31 proc. besinaudojančių), neturi nuosavo automobilio arba nevairuoja (30 proc.). Įtaką daro ir nedidelė kelionės kaina bei trukmė.



Priežastys, dėl kurių marijampoliečiai naudojami viešuoju transportu

Dauguma viešojo transporto naudotojų nurodė, kad juos tenkina viešojo transporto būklė (86 proc.); kai kurie pastebėjo, kad ji nuolat gerėja. Visgi gyventojų netenkina viešojo transporto dažnumas ir maršrutai. 66,7 proc. respondentų, iš tų, kurie naudojami viešuoju transportu, nurodė, jog viešojo transporto dažnumas yra nepakankamas. Kai kurie respondentai papildomai nurodė problemas: per dažnai važiuoja viešasis transportas nereikalingomis (nepopuliariomis) valandomis (važinėja pustuščiai autobusai), nepritaikytas dažnumas prie gyventojų poreikių, trūksta informacijos apie pačius maršrutus.

Vertindami viešojo transporto maršrutus, dauguma gyventojų nurodė, kad jų per mažai (41 proc.), tačiau ne mažą dalį gyventojų vis dėlto sutiko, kad maršrutų pakanka (31 proc.) arba iš viso neturėjo nuomonės šiuo klausimu (23 proc.). Gyventojų įvardytos problemos: maršrutai iš esmės yra nepatogūs, nesuderinti grafikai.

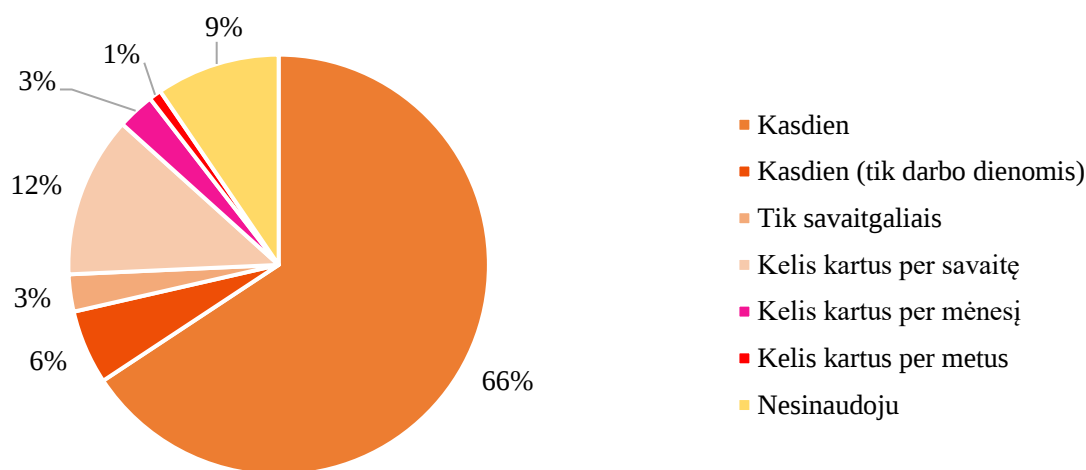


Gyventojų nuomonė apie viešojo transporto maršrutų dažnumą

Viešojo transporto stotelių būklė didžiąją dalį respondentų, besinaudojančių viešuoju transportu, tenkina (74 proc.). Neigiamai stotelių būklę vertina 19 proc. Likę stotelių būklę vertina palankiai, tačiau įvardijo keletą probleminių aspektų: trūksta transporto grafikų, trūksta pačių stotelių kai kuriose miesto vietose (pvz., Tarpučių mikrorajone); pasitaiko vandalizmo atvejų, kuriuos gyventojai siūlytų spręsti vaizdo stebėjimo kameromis.

Nors 23,8 proc. atsakiusių nurodė, kad nėra priemonių, kurios paskatintų juos pradėti naudotis viešuoju transportu (ar naudotis juo dažniau), vis tik kiti respondentai mano, kad tokios priemonės kaip didesnis viešojo transporto dažnumas (42,9 proc.), tinkamesnis maršrutų laikas (38,1 proc.), didesnis maršrutų skaičius (25,7 proc.), mažesnė viešojo transporto kelionės kaina (23,8 proc.) paskatintų didesnę viešojo transporto naudojimą. Nedidelė dalis gyventojų įvardijo ir kitus skatinamuosius aspektus: geresnė viešojo transporto priemonių būklė, išaugusi kuro kaina, darbo vieta (mieste), paslaugų neapmokestinimas.

Automobilių eismas, naudojimo įpročiai. Automobiliai – dažniausiai gyventojų naudojama transporto priemonė. Jais kasdien naudojasi 65,7 proc. respondentų. Tik 9,5 proc. respondentų nurodė, kad automobiliu nesinaudoja.

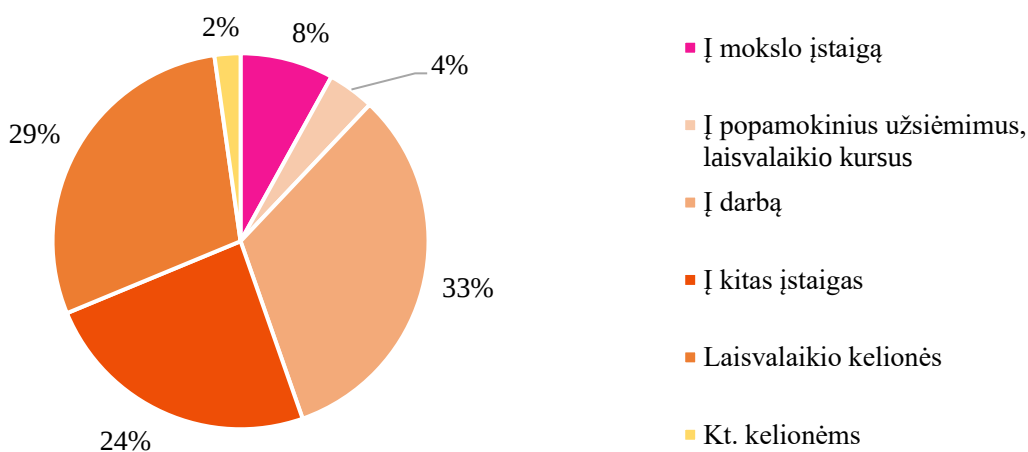


Automobilio naudojimo dažnumas

Mažiau nei pusė (44,8 proc.) apklaustųjų mano, kad automobilių srautas mieste yra per didelis. 41,9 proc. vertina, kad srautas yra tinkamas. Kiti apklausos dalyviai nurodo, kad srautas per didelis tik kai kuriose gatvėse ir (arba) piko metu (pvz., piko metu srautas per didelis ir susidaro spūstys ties tiltais, esančiais Vilkaviškio ir Palangos gatvėse).

Sunkvežimių srautą, kaip tinkamą, vertina 56,2 proc. apklaustųjų, 21,9 proc. mano, jog sunkvežimių srautas yra per didelis. Taip pat didelė dalis apklaustųjų neturėjo nuomonės šiuo klausimu (21 proc.). Greičiausiai šie gyventojai nesusiduria su problemomis dėl sunkiasvorių transporto priemonių srauto, taigi nemano, kad jų srautas yra per didelis.

Automobilius gyventojai naudoja įvairiems kelionių tikslams. Daugiausia – kelionėms į darbą. Taip pat dažnas naudojimo tikslas laisvalaikio kelionėms, kelionėms į kitas įstaigas.



Kelionių automobiliu tikslai

Automobiliai laikomi populiariausia transporto priemone dėl patogaus susisiekimo (nuo taško A iki taško B) – šią automobilių savybę labiausiai vertina 76,2 proc. apklausoje dalyvavusių respondentų. Taip pat gyventojams svarbi ir nedidelė kelionės trukmė (54,3 proc.).

Kitos gyventojų vertinamos savybės – kelionės kaina (5,7 proc. gyventojų vertina, jog tai pigus susisiekimo būdas), patogiu vežti krovinius. Kai kuriems gyventojams – tai vienintelis būdas

pasiekti darbovietę (pvz., nėra viešojo transporto ar jis nevyksta reikiamu metu). Automobiliu gyventojai naudojami ir dėl to, jog jų netenkina viešojo transporto kaina ir (ar) kokybė (13,3 proc.).

Automobilių vairuotojai susiduria su parkavimo problema. Didžioji dalis apklausos dalyvių nurodė, kad trūksta parkavimo vietų: parkavimo vietų miesto centre (67,6 proc.), gyvenamuosiuose rajonuose (62,9 proc.), prie viešojo aptarnavimo įstaigų (56,2 proc.), prie laisvalaikio leidimo vietų (10,5 proc.). Tik 7,6 proc. mano, kad parkavimo vietų pakanka. Kai kurie apklausos dalyviai siūlo parkavimą mieste apmokestinti, nes dėl didelių parkuojančių automobilių gyventojų srautų, jų vertinimu, kenčia kelio danga.

Šaligatvių būklė. 33,3 proc. apklaustųjų nurodė, kad juos šaligatvių būklė mieste tenkina. Likę įvardijo, kad būklė netenkina arba tenkina iš dalies. Identifikuoti šie šaligatvių būklės trūkumai: ne visur šaligatviai sutvarkyti, kad būtų patogiu eiti, duobėti (tamsoje lengva užkliūti), centre būklė gera (šaligatviai sutvarkyti arba tvarkomi), o toliau nuo centro šaligatviai labai blogos būklės.

Gyventojų dažniausiai įvardytos problemos:

- parkavimas (tiek prie daugiabučių, tiek kitose miesto vietose – pvz., nepatogu apsilankyti pašte, kitose paslaugų teikimo įmonėse ir įstaigose) (21 atsakymas);
- netenkina viešojo transporto maršrutai, grafikai, grafikų tarpusavio nesuderinamumas (dideli tarpai tarp skirtingų maršrutų ir pan.) (14 atsakymų);
- miesto infrastruktūra nepritaikyta dviratininkams (8 atsakymai);
- šaligatvių įrengimas (nepatogiai suformuoti šaligatvių nuolydžiai ar jų nėra, nepatogu šaligatviais judėti su vaikų bei neįgaliųjų vežimėliais (7 atsakymai);
- miesto infrastruktūra nepritaikyta neįgaliesiems (7 atsakymai);
- ne visos pėsčiųjų perėjos apšviestos (6 atsakymai);
- spūsty piko metu (6 atsakymai);
- pasiekiamumas (ne visas miesto vietas galima pasiekti viešuoju transportu ar jis apsunkintas; nepatogiai išdėstytos stotelės (tik pagrindinėse gatvėse); dalies rajonų viešuoju transportu neįmanoma pasiekti vakare ar savaitgaliais (6 atsakymai);
- netinkamas eismo reguliavimas (5 atsakymai);
- eismo saugumas (nepatogiai sustatyti ženklai, parkavimas užstoja perėjas, probleminės sankryžos, nesaugi požeminė pėsčiųjų perėja) (5 atsakymai);
- motorolerių ir kt. transporto priemonių keliamas triukšmas (4 atsakymai);
- gatvių ir šaligatvių apšvietimas (4 atsakymai).

Gyventojų dažniausiai teikti pasiūlymai:

- sureguliuoti eismą (10 atsakymų);
- sutvarkyti šaligatvius (8 atsakymai);
- įrengti tiltą (Aušros g.) (7 atsakymai);
- pagerinti viešojo transporto maršrutų tinklą, dažnumą (7 atsakymai);
- sutvarkyti kelius (4 atsakymai);
- plėtoti dviračių takų tinklą (4 atsakymai).

3.5. Geroji plano rengimo užsienio šalyse patirtis

Budapeštas (Vengrija). Parengtas „Budapešto „širdies“ judumo planas“ papildė anksčiau patvirtintą „Miesto plėtros koncepciją“. Jame patvirtinta miesto plėtros vizija ir ilgalaikiai prioritetai, urbanistinės plėtros strategija. Darnaus judumo planas buvo parengtas siekiant atgaivinti miesto centrą ir ženkliai sumažinti eismą įgyvendinant darnaus judumo infrastruktūros projektus. Pagrindinis plano prioritetas – bevariklis transportas, o kartu ir parama vietiniam verslui bei gyvenimo kokybės kėlimas.

Odensė (Danija). Šis miestas sugebėjo uždaryti automobilių eismą dviejose pagrindinėse miesto gatvėse. Miestas į planavimą įtraukė įvairiausių interesų šalis (ne tik vietinius gyventojus, bet ir daug kitų dalyvių iš viso miesto) ir net sukūrė specialią „Priemonių dėžutę“, kurioje paprastais žodžiais buvo paaiškintas eismo planavimas.

Brėmenas (Vokietija). Miesto darnaus judumo planas yra vertinamas kaip vienas informatyviausių ir susilaukė tarptautinio susidomėjimo, šis planas pelnė Europos SUMP apdovanojimą. Atlikus išsamią SSGG analizę, buvo suplanuotos darnų judumą skatinančios priemonės ir iškelta hipotezė, kokio poveikio tikimasi. Periodiškai atliekamas darnaus judumo plano priemonių įdiegimo vertinimas, taip siekiant skatinti pažangą.

3.6. Ilgalaikė transporto sistemos (iki 2030 m.) perspektyva

Transportas – tai ūkio šaka, kuri apima krovinių ir keleivių pervežimą įvairiomis transporto priemonėmis. Pasaulinė praktika rodo, kad išvystyta transporto infrastruktūra ir transporto veikla garantuoja aukštą ekonomikos lygį ir piliečių gerovę.

Lietuvos transporto sistemos misija – užtikrinti darnų visuomenės narių mobilumą ir prekių transportavimą, palaikant dinamišką šalies ūkio plėtrą, didinti konkurencinį Lietuvos pajėgumą tarptautinėse rinkose. Parengtu Marijampolės darnaus judumo mieste planu siekiama prisidėti prie Lietuvos transporto misijos.

Marijampolės miestas pasižymi itin aukštu automobilizacijos lygiu, kuris visuomet viršijo Lietuvos vidurkį. Atlikus esamos situacijos analizę, paaiškėjo, kad dėl žemų viešojo transporto darbo rodiklių ir didelės automobilizacijos, automobiliams palankios infrastruktūros, šiuo metu net 62 proc. miesto gyventojų kasdienės keliones atlieka lengvuju automobiliu, 25 proc. – pėsčiomis, 7 proc. – viešuoju transportu, 5 proc. – dviračiais, o 1 proc. apklausoje dalyvavusių žmonių nurodė kitą.

4. TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ

4.1. Viešojo transporto patrauklumo didinimas

Viešojo transporto maršrutai. 2023 metais funkcinėje zonoje buvo vykdomi 7 miesto ir 11 priemiestinių maršrutų. Daugumoje miesto ir priemiesčio maršrutų autobusai darbo dienomis kursuoja nuo 7.00 iki 18 val.; didžiojoje dalyje maršrutų autobusai kursuoja ir savaitgaliais ir švenčių dienomis.

Keleivių pervežimo autobusais priemiestinių ir miesto maršrutų eismo maršrutai

Nr. 3 (miesto maršrutas)	Autobusų parkas – Kauno g. – Autobusų stotis – Gedimino g. – Aušros g. – Saulės g. – Narto k.
Nr. 3A (miesto maršrutas)	Autobusų stotis – Sasnavos g. – Vasaros g. – Klaipėdos g. – Panausupio g. – Punsko g. – Matulaičių g. – Dainavos g. – Aušros g. – Autobusų stotis
Nr. 6 (miesto maršrutas)	Skaisčiūnai – Kosmonautų g. – Mokolai – Degučiai – Laisvės g. – Iceco – Kvietiškis
Nr. 6B (miesto maršrutas)	Kosmonautų g. – Mokolai – Degučiai – Aušros g.
Nr. 9 (miesto maršrutas)	Naujosios kapinės – Mokolai – Degučiai – Autobusų stotis – Kumelionys – SB „Piliakalnis“
Nr. 10 (miesto maršrutas)	Autobusų parkas – Mokolai – Kosmonautų g. – Autobusų parkas
Nr. 11 (miesto maršrutas)	Pieno konservai – Aušros g. – Kvietiškis – Iceco
Nr. 7 (priemiesčio)	Mokolai–Degučiai–Puskelniai
Nr. 8 (priemiesčio)	Degučiai–Ožkasviliai–Balsupiai–Keturvalakiai–Karkliniai–Degučių k.
Nr. 12 (priemiesčio)	Degučiai–Meškučiai–Skardupiai–Vidgiriai–Valavičiai–Svetlica
Nr. 13 (priemiesčio)	Marijampolės autobusų stotis–Patašinė–Igliauka–Gudeliai–Riečiai–Daugirdai
Nr. 14 (priemiesčio)	Mokolai–Degučiai–Trakiškiai–Baraginė
Nr. 15 (priemiesčio)	Mokolai–Nartelio sodai–Užgiriai–Liudvinavas–Liucinavas
Nr. 16 (priemiesčio)	Mokolai–Liudvinavas–Kūlokai–Bukta–Želsva–Naujiena
Nr. 17 (priemiesčio)	„Marijampolė–Sasnava–Vinčiai–Gavaltuva–Bagotoji–Kazlų Rūda
Nr. 18 (priemiesčio)	Mokolai–Padovinys–Gyviškiai–Daukšiai
Nr. 19 (priemiesčio)	Marijampolės autobusų stotis–Mokolų k.–Strazdiškiai–Rudžiai–Šunskai–Tursučiai
Nr. 20 (priemiesčio)	Marijampolės autobusų stotis–Tautkaičiai–Obelinė–Plutiškės

(šaltinis: Marijampolės savivaldybės administracija)

Atsižvelgiant į UAB „Marijampolės autobusų parkas“ vykdomą keleivių srautų stebėseną, gyventojų apklausos rezultatus, gaunamus gyventojų prašymus, vykdomus renginius ar kelių remonto darbus, autobusų maršrutai ir autobusų eismo grafikai koreguojami. Paskutinį kartą autobusų maršrutai, grafikai koreguoti 2021 metais. Darytina išvada, kad autobusų maršrutai, eismo grafikai tenkina nūdienos bazinius poreikius, tačiau neskatina gyventojų viešuoju transportu naudotis dažniau. Dėl šios priežasties reikalinga įvairiais būdais skatinti ir populiarinti naudojimąsi viešuoju transportu (t. sk. įgyvendinant bandomuosius projektus atskiruose maršrutuose).

Taip pat pažymėtina, kad Marijampolės savivaldybė ir UAB „Marijampolės autobusų parkas“, bendradarbiaudamos su Marijampolės LEZ veikiančia UAB „Dovista“²⁰, vykdo reguliarius (kasdien) užsakomuosius reišius, maršrutą ir grafikus priderinus prie bendrovės poreikių. Ši geroji praktika skatintina taikyti plačiau, bendradarbiaujant su kitomis funkcinės zonos įmonėmis, pirmiausia stambiosiomis.

Esama viešojo transporto infrastruktūra. Esama viešojo transporto infrastruktūra yra pakankamai išvystyta: viešojo transporto stotelių tinklas yra gana tankus, dalyje stotelių įrengtos stoginės, autobusai yra žemagrindžiai. Viešojo transporto stotelių pasiekiamumas atitinka viešojo transporto pasiekiamumą reglamentuojančių „Urbanizuotų teritorijų susisiekimo sistemų planavimo normų“ reikalavimus²¹.

²⁰ 2023-08-29 bendrovėje dirbo 356 darbuotojai.

²¹ nuolatinio viešojo transporto tinklo tankis turi būti toks, kad maksimalus ėjimo pėsčiomis iki viešojo transporto stotelių atstumas būtų ne didesnis kaip 500 m – intensyvaus užstatymo teritorijose, užstatytose penkių ir daugiau



Viešojo transporto stotelių pasiekiamumas Marijampolės mieste

Atsižvelgiant į UAB „Marijampolės autobusų parkas“ vykdomus autobusų maršrutų pakeitimus, koreguojamos ir autobusų sustojimų vietos. Paskutinės korekcijos darytos 2021 metais. Taigi darytina išvada, kad stotelių tinklo aprėptis tenkina nūdienos poreikius.

Apibendrinant analizės duomenis matyti, jog viešojo transporto trūkumai yra: nemaža dalis vykdomų miesto ir priemiestinių maršrutų trasose esamų autobusų stotelių infrastruktūros yra nusidėvėjusi ir jai reikalingas atnaujinimas; esama infrastruktūra mažai pritaikyta SPTŽ; didžioji dalis viešojo transporto priemonių yra palyginti senos ir taršios, taigi prisideda prie ir taip palyginti didelio Marijampolės miesto centrinės dalies oro užterštumo (plačiau žr. poskyrį „Oro užterštumas“, psl. 33).

Viešojo transporto sistemos tobulinimas. Viešojo transporto skatinimas yra viena svarbiausių darnų judumą skatinančių priemonių, kadangi viešasis transportas tenkina savarankiškai galinčių keliauti žmonių poreikius. Šios transporto rūšies patrauklumas susijęs su kitų rūšių transportu ir skatinimas turi būti vykdomas kompleksiskai: skatinti bendrą gyventojų judumo įpročių keitimą; sudaryti galimybę naudotis viešuoju transportu kasdienių kelionių metu, pakeičiant individualaus transporto naudojimą; sudaryti konkurenciją individualiam transportui bei parodyti naudą poveikiui aplinkai ir gyvenimo kokybei.

aukštų pastatais; 600 m – ekstensyvaus užstatymo vidutinių ir didelių miestų teritorijose, užstatytose 1–3 aukštų pastatais.

2015 m. UAB „Marijampolės autobusų parkas“ atnaujino autobusų parką, buvo įsigyti 8 nauji gamtinėmis dujomis ir (arba) elektra varomi autobusai. Siekdama užtikrinti suslėgtų gamtinių dujų tiekimą autobusams, UAB „Marijampolės autobusų parkas“ įrengė autobusų užpildymo suslėgtomis gamtinėmis dujomis kompresorinę stotį. Kompresorinė stotis naudoja ir hidrometaną H_2NG (vandenilio ir gamtinių dujų mišinį). Įsigytos naujos ekologiškos nekenksmingos aplinkai keleivinio transporto priemonės Marijampolėje užtikrino geresnę viešojo transporto keleivių važiavimo kokybę, geresnį reguliavimą ir punctualumą, padidino viešojo transporto patrauklumą, užtikrino mažesnę aplinkos taršą, sumažino išlaidas degalams ir autobusų remontui.

2022-09-01 duomenimis savivaldybėje viešojo transporto paslaugas teikė UAB „Marijampolės autobusų parkas“, kuris turėjo 38 viešojo transporto priemones²². Pagal kategoriją ir klasę viešojo transporto priemonės pasiskirsto taip: 19 M2 ir 19 M3; pagal kuro tipą: dyzelis – 30, suslėgtos gamtinės dujos CNG – 7, suslėgtos gamtinės dujos ir (arba) elektra – 1.

Ne visi įmonės autobusai atitinka šiuolaikinės transporto priemonės įvaizdį, senesni kelia daug techninių problemų, nepritaikyti SPTŽ. Didėjant transporto priemonių amžiui, kartu didėja ir jų eksploatavimo kaštai (didėja kuro sąnaudos, reikalingi dažnesni remonto ir aptarnavimo darbai). Dėl šių priežasčių būtina tęsti autobusų parko atnaujinimą, alternatyviais degalais varomus autobusus.

Didinant viešojo transporto integraciją į bendrą Marijampolės miesto susisiekimo sistemą ir prieinamumą, tikslinga:

- kurti patrauklią ir saugią viešojo transporto infrastruktūrą (funkcinės zonos teritorijoje vykdomų miesto ir priemiestinių maršrutų trasose modernizuojant stoteles, didinant stotelių su paviļjonais ir pastogėmis skaičių);
- vystyti viešojo transporto sistemą (didinant prieinamumą visoms interesų grupėms);
- atnaujinti autobusų parką;
- plėtoti viešojo transporto informacinę sistemą (pateikiant informaciją apie paslaugas realiu laiku bei viešojo transporto atvykimo prognozes).

Skatinant gyventojus rinktis viešąjį transportą vietoje automobilio, siūloma modernizuoti mieste esančias stoteles, taip pat didinti stotelių su paviljonais ir pastogėmis skaičių.

Viešojo transporto sąveikos su privačiu transportu galimybės. Ankstesniame darnaus judumo mieste plane buvo pažymėta, kad, atsižvelgiant į miesto dydį, kai kelionės ilgis iki centrinės miesto dalies iš bet kurio taško neviršija 5 km, o kelionės trukmė automobiliu – 10 min., mažai tikėtina, kad žmogus nuosavu automobiliu atvykęs iš kitų vietovių gaiš laiką ir persės į viešąjį transportą, kad pasiektų miesto centrą. Dėl šios priežasties viešojo transporto sąveikos su privačiu transportu galimybės toliau nėra nagrinėjamos.

²² Faktiškai eksploatuojamos – 35, iš kurių 9 naudojamos miesto maršrutuose, 26 – priemiesčio ir tarp miestiniuose maršrutuose.

4.2. Pėsčiųjų, bevariklio transporto ir mikromobilumo priemonių skatinimas

Marijampolės darnaus judumo mieste plano apimtyje atliekant esamos situacijos analizę buvo identifikuotos šios pagrindinės su pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros plėtra susijusios problemos: daugelyje miesto vietų trūksta pėsčiųjų ir dviračių takų, esamos pėsčiųjų ir dviračių trasos nėra integruotos į vieningą tinklą; nėra dviračių stovėjimo ir saugojimo vietų.

Bevariklio transporto sistemos tobulinimas. Gyventojų judumas priklauso nuo įpročių, kuriuos yra sunku pakeisti. Dideliu judumu pasižymi 27–40 m. amžiaus asmenys, o vyresnių nei 40 m. gyventojų judumo poreikiai mažėja. Šio amžiaus žmonių keliavimo būdo pasirinkimą pakeisti nėra lengva. Darnaus susisiekimo įpročiai turi būti formuojami nuo mažens, todėl pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros plėtra visų pirma turi būti pritaikyta vaikų susisiekimo poreikiams.

Siekiant sukurti funkcionuojančią, patogią ir saugią infrastruktūrą pėstiesiems ir dviratininkams, požiūris į darnų susisiekimą turi būti formuojamas nuo ankstyvo amžiaus ugdant judėjimo savarankiškumą. Atsižvelgiant į tai, darnaus judumo mieste plane numatomą pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūrą siūloma plėtoti užtikrinant susisiekimą su prioritetiniais objektais: mokyklomis ir kitomis vaikų ugdymo įstaigomis; kitomis savivaldybei pavaldžiomis institucijomis; kultūros ir laisvalaikio centrais; daugiabučiais gyvenamaisiais namais, taip pat su turistiniais ir rekreaciniais objektais (parkais, kultūros paveldo objektais ir kt.).

Dviračių takų tinklo planavimo principai. Siekiant užtikrinti pėsčiųjų ir dviračių takų patrauklumą, atliekant projektavimo ir modernizavimo darbus būtina vadovautis „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos R PDTP 12“, kurios parengtos remiantis užsienio valstybių patirtimi ir universalaus dizaino principais. Pagrindiniai dviračių takų tinklo planavimo principai: svarbiausi traukos objektai tarpusavyje sujungiami trumpiausiu atstumu; dviračių takų tinkle turi būti užtikrintas saugus eismas; dviračių takai ir trasos turi būti sujungtos į vientisą susisiekimo tinklą; dviračių takai tiesiami toliau nuo taršos ir triukšmo objektų (šaltinių); vengti kontakto su intensyvaus automobilių eismo keliais ir gatvėmis; dviračių takai turi tapti neatsiejama kraštovaizdžio dalimi; dviračių trasos privalo būti patrauklios; dviračių trasos turi būti paženklintos kelio ir informaciniais ženklais, nuorodomis į lankytinus objektus.

Bevariklio transporto sistemos tobulinimo priemonės. Siekiant spręsti pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros plėtos problemas, Marijampolės darnaus judumo mieste plane siūlomos šios priemonės: pėsčiųjų ir dviračių takų plėtra, dviračių aptarnavimo infrastruktūros plėtra, dviračių saugojimo vietų įrengimas.

Pėsčiųjų ir dviračių takų plėtra. Marijampolės darnaus judumo mieste planu siekiama, kad svarbiausi traukos objektai tarpusavyje būtų sujungti trumpiausiu atstumu ir būtų įrengtas vientisas susisiekimo pėsčiomis ir dviračiais tinklas.

Dalis dviračių atkarpų (jungčių) yra planuojamos įrengti, įgyvendinant Marijampolės savivaldybės strateginį veiklos planą. Pavyzdys – dviračių takų jungtis su Marių parku, numatoma

įrengti pagal „Kvartalo Marijampolėje, apriboto Poilsio g., Šešupės upe, Marių g., ir Marijampolės miesto riba detaliojo plano“ sprendinius²³ (žr. pav.).



Planuojama dviračių takų jungtis su Marių parku

(šaltinis: Marijampolės savivaldybės administracija)

Atsižvelgiant į jau įrengtų pėsčiųjų ir dviračių takų atkarpas, vertinama, kad iki planuojamojo laikotarpio pabaigos būtų reikalinga įrengti apie 10 km takų; dar apie 8 km dviračių eismo atkarpų reikalinga įrengti bendrame sraute (gatvių važiuojamojoje dalyje). Tokiu būdu būtų suformuotas tankus dviračių ir pėsčiųjų takų tinklas, jungiantis Šešupės pakrantes, miesto centrą, visuomeninės paskirties objektus, darbo vietas, rekreacines teritorijas Šešupės pakrantėse.

Svarbu, kad dviračių takų tinkle būtų užtikrintas saugus eismas, t. y. gatvėse, kuriose yra numatytas dviračių eismas bendrame sraute, siūloma įrengti tinkamą automobilių greitį užtikrinančias inžinerines priemones.

Siekiant užtikrinti pėsčiųjų saugumą, taip pat rekomenduojama užtikrinti, kad šaligatviai, pėsčiųjų takai, perėjos, pandusai, laiptai ir kiti trasoje esantys elementai būtų tinkamai apšviesti tamsiuoju paros metu.

²³ <https://www.marijampole.lt/architektura-ir-teritoriju-planavimas/projektiniu-pasiulymu-ir-teritoriju-planavimo-dokumentu-viesinimas/1357/rengiamo-kvartalo-marijampoleje-apriboto-poilsio-g.-sesupes-upe-mariu-g.-ir-marijampoles-miesto-riba-detaliojo-plano-sprendiniai:14286>

Dviračių saugojimo infrastruktūros plėtra. Marijampolės darnaus judumo mieste plano apimtyje atliekant esamos situacijos analizę paaiškėjo, kad trūksta patogaus ir saugaus dviračių stovėjimo ir saugojimo sprendimų.

Tik individualių namų gyventojai turi saugias ir patogias dviračių saugojimo galimybes. Daugiabučių namų (kuriuose nėra rūšių) gyventojams paprastai tenka laikyti dviračius butuose ar balkonuose. Nors šiuo metu rinkoje galima įsigyti įvairių priemonių, leidžiančių minimizuoti erdvės poreikius dviračių saugojimui butuose ar kitose patalpose, jų naudojimui, kaip ir dviračių išnešimui į (iš) lauką būtina pakankamai gera fizinė būklė, o pats išnešimo procesas dažnai yra nepatogus, ypač daugiabučiuose, kurių liftai nėra tam pritaikyti. Dėl šių priežasčių tik nedidelė daugiabučių namų gyventojų dalis gali (ar pageidauja) naudotis dviračiais ir kasdieninėms kelionėms didžiajai daliai daugiabučių gyventojų dviračiai nėra patrauklūs.

Labai svarbu plėtoti saugių ir patogių dviračių saugojimo vietų tinklą daugiabučių mikrorajonuose, prie pagrindinių mokymo, vaikų ugdymo ir kitų savivaldybės įstaigų ar įmonių bei prie kultūros ir laisvalaikio centrų. Taip pat, skatinant bevariklio transporto naudojimą, reikėtų atsižvelgti į dviračių remonto paslaugų trūkumą.

Saugojimo vietos turi būti įrengiamos greta dviračiams skirtos susisiekimo infrastruktūros ir svarbiausių traukos bei gyvenamųjų objektų. Šios vietos turėtų būti įrengiamos prie pastatų, 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. Planuojant dviračių saugojimo vietų ir jose įrengiamų saugyklų apimtį, rekomenduojama naudoti koeficientą 0,1, t. y. numatyti vieno dviračio saugojimo galimybes dešimčiai mokinių ir darbuotojų. Lentelėje pateikiama informacija apie rekomenduojamas dviračių saugojimo vietų apimtį prie pagrindinių ugdymo įstaigų.

Dviračių saugojimo vietų apimtys prie ugdymo įstaigų

Eil. Nr.	Mokymo įstaigos pavadinimas	Dviračių saugojimo vietų apimtys (dviračių skaičius)
1.	Marijampolės profesinio rengimo centras	150
2.	Marijampolės Rygiškių Jono gimnazija	120
3.	Marijampolės Jono Totoraičio progimnazija	100
4.	Marijampolės kolegija	90
5.	Marijampolės Rimanto Stankevičiaus progimnazija	70
6.	Marijampolės „Ryto“ pagrindinė mokykla	60
7.	Marijampolės „Šaltinio“ progimnazija	50
8.	Marijampolės Marijonų gimnazija	40
9.	Marijampolės Šv. Cecilijos gimnazija	40
10.	Marijampolės Petro Armino progimnazija	30
	Iš viso:	750

Planuojama, kad iki 2030 metų reikalinga įrengti 8 dviračių saugyklas prie ugdymo ir kitų įstaigų, apie 50 dviračių saugyklų prie daugiabučių.

Prie traukos objektų, kur vyrauja trumpalaikio stovėjimo poreikiai (pvz., prie parduotuvių, bibliotekų ir prie kitų trumpalaikės paslaugas teikiančių įmonių ar įstaigų) rekomenduojama įrengti atvirus dviračių stovus.

Dviračių aptarnavimo vietų įrengimas. Kaip minėta, Marijampolės miesto bevariklio transporto priemonių naudotojai susiduria su remonto paslaugų trūkumo problema. Siekiant

spręsti šias problemas, prie pagrindinių dviračių takų būtų tikslinga įrengti dviračių remonto stoteles, kuriose galima būtų susireguliuoti padangų slėgį, atlikti smulkų dviračio remontą. Vertinama, kad iki planuojamo laikotarpio pabaigos reikalinga įrengti 13 dviračių remonto stotelių.



Dviračių remonto stotelių pavyzdžiai

4.3. Darnaus judumo skatinimas

Marijampolės miesto ir priemiesčio teritorijų gyventojų modaliniam pasiskirstymui nustatyti buvo naudojamas anoniminės anketinės apklausos rezultatai ir funkcinės zonos gyventojų prognozės duomenys.

Apklausos rezultatai parodė, kad populiariausia susisiekimo priemonė mieste yra lengvasis automobilis. Marijampolės mieste atstumai tarp objektų yra nedideli (dažniausia kelionių trukmė 5–15 min.), tačiau net 62 proc. kasdienio susisiekimo reikmėms naudoja nuosavą automobilį. 25 proc. gyventojų nurodė, kad į darbą, mokymo ar kitas įstaigas eina pėsčiomis, 7 proc. – važiuoja viešuoju transportu, 5 proc. – renkasi dviratį, o 1 proc. respondentų nurodė vykstantys kitu būdu.

Visomis darnų judumą skatinančiomis priemonėmis turi būti siekiama sumažinti individualaus motorinio transporto naudojimą ir suteikti alternatyvą gyventojams. Susisiekimo būdų pasirinkimą dažniausiai lemia įpročiai ir artimoje aplinkoje vyraujantis pavyzdys, todėl greitai pasiekti darnaus judumo plano tikslus ir pajausti poveikį yra praktiškai neįmanoma. Įpročiai turi būti formuojami nuo vaikystės, todėl didelis dėmesys, skatinant darnų judumą, turi būti teikiamas vaikams, juos šviečiant ir sudarant visas galimybes naudotis pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūra. Kitos darnų judumą skatinančios priemonės: viešojo transporto infrastruktūros patrauklumo ir prieinamumo didinimas, eismo saugos ir saugumo didinimas keliuose diegiant inžinerinius sprendinius, intelektinių transporto sistemų diegimas, alternatyvių degalų skatinimo priemonės plečiant elektromobilių infrastruktūrą, viešosios miesto infrastruktūros pritaikymas SPTŽ ir pan. turi būti įgyvendinamos ir vertinamos kompleksiskai.

Siekiant nustatyti savivaldybės gyventojų skaičių 2030 m., parengta gyventojų skaičiaus prognozė. Atsižvelgiant į tai, kad patikimų oficialių prognozių dėl savivaldybės gyventojų skaičiaus kitimo nėra, naudojamos Lietuvos statistikos departamento pateikiamos prognozės dėl Lietuvos gyventojų skaičiaus. Prognozuojama, kad 2030 m. pr. šalies gyventojų skaičius bus 2,58 mln. asmenų, t.y. 7,64 proc. mažesnis nei 2021 m. pradžioje.

Vidutinio metinio Lietuvos gyventojų skaičiaus prognozės

	2024	2026	2028	2030
Gyventojų skaičius	2.737.607	2.680.733	2.627.448	2.575.553

(šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas)

Prognozuojant savivaldybės gyventojų skaičių, laikomasi prielaidos, kad jis keisis tokiu pačia apimtimi, kaip ir Lietuvos gyventojų skaičius. Atlikta prognozė rodo, kad iki 2030 m. savivaldybės gyventojų skaičius sumažės iki 49,39 tūkstančio, Marijampolės mieste – iki 32,09 tūkstančio.

Prognozuojama, kad įgyvendinus Plane numatytas priemones, 2030 m. apie 58 proc. funkcinės zonos gyventojų rinksis lengvąjį automobilį, 20 proc. – vaikščios pėsčiomis, 10 proc. – važinės dviračiu, o 12 proc. pagrindine susisiekimo priemone laikys viešąjį transportą.

4.4. Eismo ir gyventojų saugumo didinimas

Esama eismo saugos ir saugumo situacija. Marijampolės funkcinės zonos situacijos analizė parodė, kad eismo saugumo situacija Marijampolėje yra geresnė nei daugumoje panašaus dydžio miestų. Vis dėlto, yra pavojingos saugiam eismui vietos ar ruožai, kuriuose būtina artimiausiu laiku įrengti saugaus eismo priemones.

Siekiant išsiaiškinti eismo įvykių pėsčiųjų perėjose priežastis 2019 metais atliktas visų pėsčiųjų perėjų, esančių B, C ir D1 kategorijos gatvėse, eismo saugumo patikrinimas. Iš viso buvo patikrinta 118 pėsčiųjų perėjų ir tik nedidelė dalis buvo įvertintos kaip atitinkančios eismo saugumo ir pėsčiųjų perėjų įrengimo taisyklių reikalavimus. Dažniausiai pasitaikantys trūkumai: pėstiesiems iki kitos gatvės pusės, iškiliosios saugumo salelės reikia pereiti daugiau kaip dvi eismo juostas; pėstiesiems iki kitos gatvės pusės be iškiliosios saugumo salelės reikia pereiti platesnę kaip 8,5 m važiuojamąją dalį; pėstiesiems iki iškiliosios saugumo salelės reikia pereiti platesnę kaip 7,0 m važiuojamąją dalį; pėstiesiems iki kitos gatvės pusės iš viso reikia pereiti daugiau kaip keturias eismo juostas; ties pėsčiųjų perėja nėra šaligatvių, pėsčiųjų takų; pėsčiųjų perėjos neapšviestos kryptiniu apšvietimu; pėsčiųjų perėjos nepritaikytos SPTŽ.

Marijampolėje policija užtikrina miesto saugumą stebint ją vaizdo kameromis. 2020 metais rugsėjo mėn. Marijampolės mieste veikusias, dar 2008 metais įdiegtas, vaizdo stebėjimo kameras pakeitė moderni vaizdo stebėjimo sistema – vaizdo stebėjimo sistemų tinklas išplėstas, anksčiau veikusių kamerų vietoje buvo sumontuotos naujos, modernios kameros, taip pat atsirado naujų kamerų įvairiose viešosiose erdvėse. Šiuo metu sistemą sudaro 65 vaizdo stebėjimo kameros, 9 greičio matavimo ir 11 automobilių valstybinių numerių atpažinimo vietų.

Eismo ir gyventojų saugumo didinimo priemonės. Identifikavus pagrindines eismo saugos ir saugumo problemas mieste ir siekiant jas spręsti, siūlomi šie konkretūs sprendiniai: saugumo salelių pėsčiųjų perėjose įrengimas, važiuojamosios dalies siaurinimas pėsčiųjų perėjose, pėsčiųjų perėjų kryptinio apšvietimo įrengimas, šviesoforais reguliuojamų sankryžų modernizavimas, pėsčiųjų perėjų rekonstravimas ir pritaikymas SPTŽ poreikiams; juodųjų dėmių ir avaringų vietų sutvarkymas; skatinimas rūpintis savo saugumu per švietėjišką veiklą.

Itin svarbu eliminuoti susidariusias juodąsias dėmes ir avaringas vietas. Šioje srityje numatomos įgyvendinti šios priemonės: eismo saugumo sprendinių įdiegimas Dariaus ir Girėno gatvės atkarpoje, įrengiant pėsčiųjų perėjos šviesoforinį valdymą; inžinerinių eismo saugumo priemonių įdiegimas Marijampolės miesto Vilkaviškio gatvėje, įrengiant žiedinę sankryžą; Mokolų–R. Juknevičiaus gatvių sankryžos rekonstravimas (esant techninėms įrengimo galimybėms – į žiedinę sankryžą); Kauno–Stoties–Gamyklų–Statybininkų gatvių sankryžos rekonstravimas (esant techninėms įrengimo galimybėms – į žiedinę sankryžą); Vilkaviškio g., Vokiečių g. ir J. Ambrazevičiaus – Brazaičio g. sankryžos rekonstravimas į žiedinę; Gėlyno g. – Kauno g. sankryžos rekonstravimas.

Geroji praktika rodo, kad inžinerinių eismo saugos ir saugumo priemonių, tokių kaip saugos salelės, LED gatvių ir pėsčiųjų perėjų apšvietimas, įdiegimas mieste daugeliu atvejų pasitvirtina, todėl, tikėtina, kad jų įrengimas Marijampolėje sumažintų nelaimingų įvykių skaičių bei teiktų tiek socialinę, tiek ekonominę naudą.

Pagrindinės švietimo priemonės – tai įvairios akcijos ir renginiai (tokie kaip „Europos judumo savaitė“, „Aš matomas tamsoje“, „Nebūk briedis“, „Saugokime vieni kitus kelyje“ ir kt.).

„Europos judumo savaitė“ suteikia žmonėms galimybę apsvastyti, kam išties skirtos miestų gatvės, aptarti būdus, kaip būtų galima spręsti oro ir triukšmo taršos problemas, eismo įvykių gausos ir sveikatos problemas. Nurodomos trys pagrindinės darniosios transporto priemonės – viešasis transportas, dviračių transportas ir vaikščiojimas – jų tarpusavio ryšiai (įvairiarūšiškumas) suformuoja daugelio veiklų pagrindą.

Mokslo metų pradžioje organizuojamos švietimo priemonės mokiniams ir visuomenei, vykdomos savivaldybės kartu su Policijos departamentu, draudimo kompanijomis, privačiomis institucijomis ir asmenimis. Vykdoma akcija „Diena mieste be automobilio“. Akcijos metu Marijampolės miesto viešojo transporto autobusai keleivius veža nemokamai.

4.5. Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas

Eismo organizavimo sprendiniai. Eismo sąlygos Plano teritorijoje yra palyginti geros. Tiek susisiekimo greičio, kuris siekia 30–35 km/h, tiek centrinės miesto dalies pasiekiamumas rodo, kad nagrinėjamoje teritorijoje nėra didelių susisiekimo problemų. Tarp svarbesnių problemų pažymėtinas nepakankama miesto dalių dešiniajame ir kairiajame Šešupės krantuose jungtis (plačiau apie tai – 3.1 ir 3.2 skyriuje, 19–21 psl.). Eismo sąlygoms toliau gerinti centrinėje miesto zonoje ir vidurinėje miesto zonoje Plano apimtyje reikalinga diegti nuotolinio šviesoforų grupių valdymo ir kontrolės sistemą, o taip pat diegti adaptyvių šviesoforų grupes, kas užtikrins didesnę transporto pravažumą.

Automobilių statymo problemų mieste sprendimo būdai. Funkcinės zonos gatvėse nėra ryškių automobilių stovėjimo vietų problemų. Prie atskirų traukos punktų tik tam tikromis valandomis pasiekiamas maksimalus stovėjimo vietų užpildymas. Automobilių stovėjimo vietų skaičius miesto centre neturėtų būti plečiamas, kad nepritrauktų papildomų transporto srautų. Taikomos automobilių stovėjimo kontrolės priemonės turėtų būti tokios, kurios neskatintų į miesto centrą važiuoti lengvuju automobiliu. Jau šiuo metu Marijampolės miesto centre taikomas stovėjimo laiko ribojimas, kuris padėjo išspręsti ilgalaikio pastatymo miesto centre problemą. Įgyvendinant darnaus judumo principus, viena iš priemonių, kuria galima sumažinti automobilių

skaičių centrinėje miesto dalyje – leisti tik trumpalaikį stovėjimą ir, reikalui esant, apmokestinti ilgalaikį stovėjimą.

Didžiausias automobilių stovėjimo vietų trūkumas jaučiamas Palangos gatvėje prie Marijampolės ligoninės. Čia siūloma padidinti stovėjimo vietų skaičių praplečiant esamas automobilių stovėjimo aikšteles arba vietoje esamos aikštelės Palangos gatvėje statyti daugiaaukštę automobilių stovėjimo aikštelę. Nors papildomų aikštelių įrengimas nėra vienas Plano rengimo principų, tačiau ligoninė ir konsultacinė poliklinika yra ta vieta, kur pacientams turi būti užtikrinta galimybė į gydymo įstaigą atvykti nuosavu automobiliu ir jį patogiai pastatyti.

Automobilių stovėjimo vietų trūkumas jaučiamas ir daugiaaukščių gyvenamųjų namų kvartaluose. Automobilių stovėjimo vietų plėtra neatitinka darnaus judumo principų, nes vietų skaičiaus didinimas lemtų individualių automobilių patrauklumo augimą, todėl naujų stovėjimo vietų ar aikštelių įrengimas nerekomenduotinas šio plano įgyvendinimo ribose.

4.6. Plano teritorijos logistikos organizavimas

Krovininio transporto judėjimas funkcinėje zonoje. Sunkiasvorio krovininio transporto eismas miesto centrinėje dalyje ir gyvenamosiose teritorijose yra draudžiamas. Marijampolės mieste vyrauja iki 3,5 tonų masės krovininis transportas, kuris sudaro 6,8 proc. viso transporto srauto. Krovininis transportas, kurio didžiausia leidžiama masė yra didesnė kaip 3,5 tonų sudaro tik 0,7 proc. viso transporto srauto.

Marijampolės transporto srautų pasiskirstymo analizė parodė, kad miesto teritoriją kerta santykinai nedideli tranzitiniai transporto srautai. Visas tranzitinis sunkusis krovininis transportas tarp magistralinių kelių A5 ir A16 nukreipiamas rytiniu miesto pakraščiu – Vasaros, Gamyklų, Kauno gatvėmis. Šiomis gatvėmis taip pat yra nukreiptas sunkusis krovininis transportas, vykstantis į miesto šiaurės rytiniame pakraštyje esančią pramonės zoną.



Krovininio transporto judėjimas Marijampolės mieste

Pagrindinės paslaugų įmonės, tokios kaip mokyklos, gydymo įstaigos, prekybos centrai, viešbučiai yra išsidėstę visame Marijampolės mieste. Atsižvelgiant į tai, kad prekes, paslaugas ir žaliavas pristatantis krovininis transportas sudaro nežymią dalį ir nesukelia rimtų susisiekimo problemų, įvesti apribojimų šias įmones, prekybos ar paslaugų centrus aptarnaujančiam krovininiam transportui nėra prasmės.

Plano teritorijos logistikos tobulinimo priemonės. Plano teritorijos logistikos tobulinimo sprendiniai formuojami atsižvelgiant į pastarųjų metų ekonominius bei susisiekimo pokyčius, įvertinant prognozuojamą automobilizacijos lygį ir urbanizuojamų teritorijų plėtrą.

Plano teritorijos gyventojų tankumas, teritorijos struktūra rodo, kad dalis gyventojų į kasdienes keliones gali vykti pėsčiomis ar dviračiu. Pagrindinė problema yra nesuformuotas gatvių tinklas, skirtas greitam susisiekimui miesto teritorijoje ir su užmiesčio keliais. Esamo gatvių tinklo tankumas ir dalies sankryžų techniniai parametrai, eismo reguliavimo priemonės jau netenkina autotransporto eismo poreikių.

Miesto vidaus susisiekimo tinklas turi būti orientuotas į miesto transporto pagrindinių gatvių karkaso suformavimą, esamų probleminių vietų panaikinimą, gyvenamųjų rajonų aptarnavimą. Miesto centrinėje dalyje ir gyvenamuosiuose rajonuose pirmenybė turi būti teikiama miesto visuomeniniam transportui, dviratininkams ir pėstiesiems.

Pagrindinis miesto rytų–vakarų krypties koridorius (Vilkaviškio ir R. Juknevičiaus gatvės) yra pasiekęs savo pralaidumo ribas. Tą patį galima pasakyti apie Kauno g., Stoties g. Siūloma pirmiausia atnaujinti šias gatves, kurioms tenka didžiausias transporto srautų krūvis. Taip pat siūloma statyti tiltą per Šešupę ir pratęsti Aušros gatvę iki Vokiečių gatvės. Ši jungtis nuimtų intensyvaus transporto srautus nuo centrinės miesto dalies.

Atsižvelgiant į aukščiau minėtas problemas, iki planuojamojo laikotarpio pabaigos reikalinga įgyvendinti tokias priemones, kaip tilto per Šešupę (Aušros g.) ir jo prieigų statyba; Kauno gatvės rekonstravimas pagal C kategorijos gatvėms keliamus reikalavimus; R. Juknevičiaus gatvės rekonstravimas pagal C kategorijos gatvėms keliamus reikalavimus; Stoties gatvės rekonstravimas pagal C kategorijos gatvėms keliamus reikalavimus.

4.7. Transporto sistemos visuotinimas

Esamos infrastruktūros pritaikymo SPTŽ situacija. Transporto infrastruktūros pritaikymo asmenų su negalia judėjimui techniniai aspektai yra reglamentuoti statybos techniniame reglamente STR 2.03.01:2019 „Statinių prieinamumas“ ir „Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadove“.

Pagrindinės problemos, susijusios su specialiuųjų poreikių turinčių žmonių (SPTŽ) įtrauktimi yra šios: dalis vykdomų miesto ir priemiestinių maršrutų trasose esančių viešojo transporto stotelių nėra pritaikytos SPTŽ poreikiams; dalis pėsčiųjų perėjų nėra pritaikytos SPTŽ poreikiams; dauguma šaligatvių ir sankryžų nėra pritaikyti SPTŽ poreikiams (netinkama šaligatvių danga, ne prie visų sankryžų ir pėsčiųjų perėjų įrengti šaligatvių bortų nužeminimai, neįrengtos vedimo sistemos ir įspėjamieji paviršiai).

Transporto sistemos visuotinimas turi apimti ne tik SPTŽ, bet ir kitų žmonių, kurių judėjimas tam tikromis aplinkybėmis gali būti ribotas, poreikius. Tokių žmonių grupės apima vaikus, žmones su lagaminais ar kitais nešuliais, vyresnio amžiaus žmones, tėvus su kūdikiais ir kt.

Universalaus dizaino infrastruktūros principai. Siekiant sukurti visoms žmonių grupėms prieinamą aplinką, rekomenduojama taikyti universalaus dizaino principus: visų lygybė (ta pačia aplinka gali naudotis ir ribotus funkcinius gebėjimus turintys asmenys, jie neišskiriami iš visų kitų; gaminiai ir statiniai suprojektuojami taip, kad jie atrodytų patraukliai ir estetiškai); lankstumas (galimybė tą patį naudojamą dalyką prisitaikyti pagal individualius poreikius); paprastas ir intuityvus naudojimas (lengvai suprantama, kaip naudotis daiktu, orientuotis aplinkoje); tinkama informacija (užtikrinama pakankama informacija ir ši informacija pateikiama įvairiomis reikiamomis formomis, įskaitant Brailio raštą ir garsinę informaciją); tolerancija klaidoms (mažinama tikimybė patirti žalą ar orumo pažeminimą); mažiausios jėgos sąnaudos (aplinka ir produktais gali pasinaudoti ir mažesnę fizinę jėgą turintys asmenys); optimalus dydis ir erdvė (tinkamas erdvių, statinių ir produktų plotis, aukštis, dydis).

Viešojo transporto stotelių pritaikymas SPTŽ. Atsižvelgiant į esamą situaciją, rekomenduojama rekonstruoti ir pritaikyti SPTŽ poreikiams viešojo transporto stoteles, esančias prie svarbiausių traukos objektų. Rekonstruojant stoteles, būtina laikytis reikalavimų ir rekomendacijų, nurodytų STR 2.03.01:2019 „Statinių prieinamumas“ ir Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiektimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadove. Paminėtini tokie aspektai, kaip: stotelės pradžios ir pabaigos pažymėjimas liečiamaisiais išpėjamaisiais paviršiais (reljefinėmis linijomis ar kitos formos šaligatvio plytelėmis); eismo tvarkaraščių įrengimas tinkamame aukštyje (1.000–1.500 mm); užtikrinimas, kad stotelėje nebus kliūčių SPTŽ judėjimui (ant šaligatvių nebūtų metalinių šiukšliadėžių ir stovų su viešojo transporto stotelės ženklų); stotelių įrengimas taip, kad laukiantys keleiviai galėtų lengvai pamatyti atvykstančią transporto priemonę.

Pėsčiųjų perėjų, šaligatvių ir sankryžų pritaikymas SPTŽ. Atsižvelgiant į esamą situaciją, rekomenduojama rekonstruoti pėsčiųjų perėjas, šaligatvius ir sankryžas. Rekonstruojant būtina užtikrinti, kad bus laikomasi reikalavimų ir rekomendacijų, nurodytų normatyviniuose ir rekomendaciniuose dokumentuose bei taikomi universalaus projektavimo principai.

Infrastruktūros elementų pritaikymas SPTŽ. Visi plane numatomi nauji transporto infrastruktūros elementai (pvz., naujos pėsčiųjų ir dviračių takų atkarpos) turi būti pritaikyti SPTŽ poreikiams laikantis universalaus dizaino principų bei reikalavimų, nurodytų STR ir „Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiektimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadove“.

Viešojo transporto personalo ugdymas SPTŽ vežimo klausimais. Viešojo transporto personalas nuolat keičiasi, todėl būtina nuolat ugdyti jų supratimą apie SPTŽ poreikius viešajame transporte.

4.8. Alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimo skatinimas ir infrastruktūros plėtra

2022 metais savivaldybėje veikė trys elektromobilių įkrovimo prieigos (viešoji). Dviejų prieigų (esančių Vilkaviškio g. 2 (įkrovimo prieigų skaičius – 2, suminė galia – 100 kW), Bažnyčios g. 19 (įkrovimo prieigų skaičius – 2, suminė galia – 100 kW)) savininkas yra savivaldybė, vienos savininkė – LAKD (magistralės A5 65,82 kilometre esanti EMSI degalinė; įkrovimo prieigų skaičius – 2, suminė galia – 90 kW).

Marijampolės savivaldybės tarybos 2022-02-28 nutarimu Nr. 1-57 patvirtintas Marijampolės miesto teritorijoje numatomų įrengti elektromobilių įkrovimo prieigų²⁴ planas (toliau – Įkrovimo prieigų planas). Pagal jį miesto teritorijoje iki 2029 metų bus įrengta dar 10 įkrovimo prieigų su 22 elektromobilių įkrovimo stotelėmis.

Planuojami elektromobilių įkrovimo stotelių ir prieigų įrengimo rodikliai

Metai	Stotelių skaičius	Įkrovimo prieigų skaičius	Bendra visų prieigų galia, kW
2022	-	-	-
2023	-	-	-
2024	-	-	-
2025	2	4	150
2026	2	6	200
2027	2	4	150
2028	2	4	150
2029	2	4	100
Iš viso	10	22	750

(parengta pagal Marijampolės savivaldybės teritorijoje numatomų įrengti viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų planą)

²⁴ Elektromobilių įkrovimo prieiga – elektromobilių įkrovimo sąsaja, per kurią vienu metu galima įkrauti vieną elektromobilį, arba įrenginys, kuriuo vienu metu galima sukeisti vieno elektromobilio akumuliatorių.



Marijampolės miesto teritorijoje numatomų įrengti elektromobilių įkrovimo prieigų išdėstymo schema
(šaltinis: Marijampolės savivaldybės teritorijoje numatomų įrengti viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų planas)

4.9. Intelektinės transporto sistemos, skaitmenizacija, inovacijos ir naujos judumo paslaugos

Esamos situacijos įvertinimas. Įgyvendinant ankstesnio darnaus judumo mieste plano nuostatas, viešajame transporte įdiegta elektroninio bilieta sistema, viešojo transporto maršrutų duomenys integruoti į informacinę sistemą www.visimarsrutai.lt; viešojo transporto stotelėse įrengta 20 vnt. informacinių švieslenčių, dvejose sankryžose įrengtos adaptyvių šviesoforų grupės.

Siekiant plačiau panaudoti intelektinių transporto sistemų teikiamus privalumus, siūloma įgyvendinti žemiau apibūdintas priemones.

Viešojo transporto stotelių infrastruktūros tobulinimas. Remiantis 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES, Marijampolės miesto viešojo transporto stotelėse turi būti teikiama tokia informacija: viešojo transporto tvarkaraščiai; maršrutai su gatvių pavadinimais; papildoma informacija (priklausomai nuo stotelės svarbos). Taip pat rekomenduojama teikti duomenis apie realų atvykimo laiką bei informaciją apie trukdžius ar maršruto pasikeitimus.

Šviesoforinių sankryžų tobulinimas. Siūloma įdiegti adaptyvų šviesoforų sistemas ir nuotolinio šviesoforų valdymo ir kontrolės sistemą, kuri stebėtų ir valdytų visą miesto šviesoforų tinklą. Atsižvelgiant į funkcinės zonos dydį ir eismo srautų intensyvumą, daugiausiai dėmesio turi būti skiriama adaptyviam šviesoforų valdymui. Taip būtų atsižvelgiama į realią eismo situaciją ir subalansuojami transporto srautai.

4.10. TEN-T transporto mazgų infrastruktūros plėtra

Kelių transporto infrastruktūros tendencijos. Savivaldybės teritorija yra ir ateityje išliks ypatingai svarbioje strateginėje padėtyje susisiektimo sistemų atžvilgiu, nes jos teritoriją kerta aukščiau aprašytų tiek Šiaurės–Pietų, tiek ir Rytų–Vakarų koridorių elementai: tarptautinis TEN–T tinklo kelių transporto koridorius Via Baltica (E 67) (Lietuvoje – magistralinis kelias A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai); tarptautinis TEN–T tinklo kelių transporto IXD koridorius (IXB koridoriaus atšaka) kelias A7 (E28) Marijampolė–Kybartai–Kaliningradas ir tarptautinis magistralinis kelias A16 (E 28) Vilnius–Prienai–Marijampolė. Via Baltica magistralei Lietuvoje suteiktas ypatingos valstybinės svarbos statusas.

Siekiant pagerinti nepakankamą eismo saugos lygį, kuris daro įtaką eismo įvykių su skaudžiomis pasekmėmis skaičiui, pagerinti važiavimo kokybę, pagerinti aplinkosaugines sąlygas, atriboti tranzitinio transporto srautus nuo vietinio eismo, 2014–2018 metais rekonstruoti magistralės ruožai tarp Kauno ir Marijampolės. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2019 m. lapkričio 20 d. nutarimu Nr. 1177 patvirtintas „Magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožo nuo 56,83 iki 97,06 km rekonstravimo specialusis planas“. Nuo 56,83 iki 76,33 km kelias driekiasi Savivaldybės teritorijoje. Dėl išaugusio eismo intensyvumo ir didelio avarijų skaičiaus kelių numatoma rekonstruoti pagal automagistralės kategorijos parametrus: išplatinti iki 4 eismo juostų, viduryje įrengiant 5,50 m pločio skiriamąją juostą, abejose pusėse įrengti apjungiamuosius kelius, panaikinti vieno lygio sankryžas ir nuovažas. Planuojama, kad ruožas bus rekonstruotas iki 2027 m.

Geras kelių tinklas yra regioninės plėtros pagrindas, o kokybiškos jungtys su TEN–T transporto koridoriais yra svarbus regionų centrų ekonomikos augimo pagrindas. Taigi, Marijampolės savivaldybė turi pačias geriausias prielaidas auginti savo potencialą ir gerinti gyventojų judumą bei transporto paslaugų prieinamumą.

Nacionaliniuose susisiektimo plėtros planavimo dokumentuose įvardijami šie pagrindiniai uždaviniai, susiję su geležinkelio transportu: įrengti naują, atnaujinti ir tobulinti esamą tarptautinės ir vietinės reikšmės geležinkelių infrastruktūrą (įskaitant naujų projekto Rail Baltica geležinkelio kelių ir antrųjų geležinkelio kelių bei aplinkkelių tiesimą), įgyvendinti naujus kontrolės, valdymo ir signalizacijos, energijos posistemių projektus (įskaitant geležinkelių linijų elektrifikavimą); diegti intelektines transporto sistemas ir technologijas, kurios padėtų užtikrinti geresnį keleivių ir krovinių judumą TEN–T keliuose, kituose valstybinės ir vietinės reikšmės keliuose, miestų gatvėse, geležinkeliuose ir vidaus vandenų keliuose; taikant inovatyvius sprendimus, modernizuoti ir plėtoti pasienio kontrolės punktus prie išorinių ES sienų pagal Šengeno reikalavimus, ES muitų teisės aktus ir tarptautinius saugumo reikalavimus; sukurti ir plėtoti viešųjų logistikos centrų infrastruktūrą ir užtikrinti jų jungtis su tarptautiniais transporto koridoriais; vykdyti aktyvią tarptautinę transporto politiką siekiant, kad šalies ūkiui tektų kuo didesnę pasaulinės (Europos ir Azijos) ir regioninės (Baltijos jūros) prekybos rinkų vežimo bei

logistikos paslaugų dalis; atsižvelgiant į Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, pranašumus, privataus ir valstybinio kapitalo įmonių poreikius, didinti su tranzitu susijusių papildomų pridėtinę vertę kuriančių paslaugų patrauklumą; plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą gerinant keleivių ir krovinių judumą Baltijos jūros regione ir stiprinant Baltijos jūros ir Juodosios jūros transporto jungtis; skatinti tarpinstitucinį, viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimą įgyvendinant Lietuvos Respublikos transporto politiką; ekonominėmis ir administracinėmis priemonėmis skatinti efektyvesnę energijos išteklių ir energijos vartojimą transporto sektoriuje; didinti energijos vartojimo efektyvumą – skatinti alternatyvių energijos šaltinių (degalų) naudojimą transporte, sukurti tam reikalingą infrastruktūrą ir atnaujinti viešojo transporto parką.

Geležinkelių transporto infrastruktūros plėtros tendencijos. LR dalyvauja įgyvendinant tarptautinį transporto projektą Šiaurės – Pietų kryptimi Rail Baltica, kuris kokybiška geležinkelio linija sujungs Varšuvą, Kauną, Rygą, Taliną, Helsinkį. Rail Baltica geležinkelis yra sudedamoji tarptautinio Baltijos–Adrijos TEN–T transporto koridoriaus dalis, kuris ateityje per Varšuvą turės jungtį ir su Čekija, Slovakija, Austrija, Slovėnija, Italija. Rail Baltica projektas Lietuvoje suskirstytas į dvi dalis: Rail Baltica 1 (2015 m. pab. įgyvendintas projektas nutiesiant europinės vėžės geležinkelio ruožą nuo Lenkijos–Lietuvos sienos iki Kauno (per Marijampolės miestą) kartu rekonstruojant greta esančią plačiosios vėžės geležinkelio liniją, kurios maksimalus greitis yra iki 120 km / h). Projekto „Rail Baltica“ pirmąjį etapą Lietuva sėkmingai įgyvendino 2015 metais – europinės vėžės geležinkelio linija buvo nutiesta nuo Lenkijos ir Lietuvos sienos link Šeštokų, Marijampolės, Kazlų Rūdos ir Kauno. Šio etapo metu įrengta 123 km ilgio europinio standarto tarpvalstybinis geležinkelis, kuriuo dabar tarp Kauno ir Balstogės kursuoja keleiviniai traukiniai.

Visgi geležinkelio svarba Savivaldybės ekonomikai kol kas yra maža – veikia tik Marijampolės geležinkelio stotis, kurioje nėra galimybių birių krovinių, konteinerių; cisternų, krovinių sunkvežimių ar tralų su priekabomis pervežimo ir panašių krovinių krovai (artimiausias taškas – Šeštokuose, kur kraunami paprasti konteineriai, birūs vagonai; Mockavos terminalas, kur galima perkrauti cisternas, Kauno terminalas, kur yra galimybė perkrauti visų tipų krovinius).

Kiek didesnę vaidmenį geležinkelių transportas teikia gyventojams. Nagrinėjamu laikotarpiu keleivių vežimo apimtys geležinkelių transportu šalies viduje išaugo. Keleivių srautų augimą lėmė šie vidiniai veiksniai: riedmenų atnaujinimas, traukinių eismo tvarkaraščių sudarymas ir koregavimas, atsižvelgiant į statistinius pervežtų keleivių duomenis maršrutuose, keleivių pageidavimus bei pasiūlymus, apklausų rezultatus; keleivių aptarnavimo kokybės gerinimas; rinkodaros priemonės ir kt. Prie srauto augimo prisidėjo ir išoriniai veiksniai: ekonomikos augimas, automobilių naudojamo kuro kainų augimas. Srauto spartesnį augimą stabdo mažėjantis šalies gyventojų skaičius ir kt. veiksniai. Pagrindiniai geležinkelio transporto konkurentai šiame sektoriuje yra autobusų įmonės, vykdančios tolimojo susisiekimo keleivių vežimą. Marijampolės geležinkelio stotyje stoja keleiviniai traukiniai, vežantys keleivius maršrutais Kaunas–Marijampolė–Kaunas; Kaunas–Šeštokai–Kaunas; Kaunas–Balstogė–Kaunas, tačiau keleivių vežimas šiais maršrutais buvo nedidelis.

Krovinių tranzito per Marijampolės miestą tendencijos ir perspektyvos. Lietuva geografiniu požiūriu tyrime priskirtina trijų tarptautinių transporto koridorių „Šiaurės jūra–Baltijos jūra“, „Baltijos jūra–Adrijos jūra“, „Rytų–Vakarų transporto koridorius“ tiesioginės

įtakos zonai, todėl šiame poskyryje, remiantis Eurostat duomenimis apie tarptautinės prekybos apimtis tarp koridorių valstybių 2017–2020 metais, buvo atlikta Marijampolės kaip geležinkelio krovinių tranzito centro potencialo įvertinimas.

Apibendrinti duomenys apie tarptautinių transporto koridorių „Šiaurės jūra–Baltijos jūra“ ir „Baltijos jūra–Adrijos jūra“ tarptautinės prekybos apimtis leidžia teigti, jog Šiaurės/Šiaurės–rytų kryptimi (į Suomiją, Estiją, Latviją) iš šių koridorių šalių buvo gabenta 17 mln. tonų krovinių, Vakarų–pietvakarių kryptimi (iš Suomijos, Estijos, Latvijos) – 28 mln. tonų krovinių.

Tarptautinės prekybos srautas iš Baltarusijos, Ukrainos, Turkijos šiaurės kryptimi į Latviją, Estiją ir Suomiją siekė 1,6 mln. tonų. Didžiausią dalį krovinių šių siuntė Baltarusija (75 proc.) ir Ukraina (16 proc.). Tuo pačiu laikotarpiu krovinių srautas iš Suomijos, Estijos ir Latvijos pietų kryptimi į Baltarusiją, Ukrainą ir Turkiją buvo 0,7 mln. tonos, iš kurių didžiausią dalį sudarė Suomijos (47 proc.) ir Latvijos (30 proc.) kroviniai.

Rytų–Vakarų transporto koridoriaus tarptautinės prekybos duomenys rodo, jog Vakarų šalių (Belgijos, Vokietijos, Danijos, Nyderlandų, Lenkijos ir Švedijos) eksportas į trečiąsias šalis (Rusiją, Baltarusiją, Kazachstaną, Turkiją ir Kiniją) padidėjo nuo 43 iki 53 mln. tonų (iš jų kroviniai į Rusiją, Baltarusiją ir Kazachstaną – 19 mln. tonų), importas iš trečiųjų šalių į šalis nares išaugo nuo 191 iki 221 mln. tonų. Iš minėtų Vakarų šalių į analizuotas trečiąsias šalis gabenamus krovinius galima priskirti išbaigtiems gaminiams, o didžioji dalis iš trečiųjų šalių į Vakarų šalis gabenamų krovinių yra žaliavos, pusgaminiai (Rusijos nafta, kiti mineraliniai produktai, chemijos produktai (175 mln. tonų), Kazachstano mineraliniai produktai, metalai, žemės ūkio produktai, chemijos produktai (10 mln. tonų), Baltarusijos naftos produktai, kiti mineraliniai produktai, chemijos produktai (7 mln. tonų), iš viso 192 mln. tonų), likusieji □ apdirbti, išbaigti gaminiai (Kinijos, Turkijos kroviniai, iš viso 29 mln. tonų).

Aukščiau pateiktame žemėlapyje neįskaičiuoti Kinijos eksporto apimtys. Šiuo klausimu pažymėtina, jog Kinija į šalis nares eksportuoja įvairių prekių grupių, šiek tiek didesnė dalis tenka dirbiniais iš akmens, metalo gaminiams, mašinoms ir mechaniniams įrenginiams. Kinijos eksportas į Latviją siekė 84 tūkst. tonų, į Lenkiją – 1,9 mln. tonų, Lietuvą – 176 tūkst. tonų, Baltarusiją – 932 tūkst. tonų. Didžioji dalis krovinių iš Kinijos į Europą atgabenama jūrų transportu į nacionalinius jūrų uostus, iš kur sausumos transportu – geležinkelio ir (arba) kelių transportu – pasiekia galutinį krovinių gavėją.

Rengiant krovinių ir keleivių srautų prognozes, buvo remiamasi prielaida jog „Rail Baltica“ bus nutiesta nuo Lenkijos–Lietuvos sienos iki Kauno, bus įsteigti Kauno ir Vilniaus viešieji logistikos centrai, „Rail Baltica“ ruožas yra vienas iš prioritetinių TEN-T projektų. Prognozuojant ruožo srauto apimtis papildomai buvo įvertintas krovinių srautų, pervežamų minėtomis kryptimis, augimas dėl bendro Lietuvos ir pasaulio ekonomikos augimo. Taip pat buvo remtasi VGTU parengtu ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ patvirtintu „Lietuvos geležinkelių krovinių ir keleivių apimčių prognozės iki 2040 metų“ moksliniu darbu. Remiantis VGTU mokslinio darbo prielaidomis ir konsultanto prielaidomis numatoma, kad nutiesus Europinę vėžę 2040 m. nagrinėjamu ruožu galėtų būti gabenama apie 13 mln. t krovinių ir apie 105 tūkst. keleivių.

TEN-T transporto mazgų infrastruktūros plėtros priemonės. Geras kelių tinklas yra regioninės plėtros pagrindas, o kokybiškos jungtys su TEN-T transporto koridoriais yra svarbus

regionų centrų ekonomikos augimo pagrindas. Marijampolės savivaldybė geras prielaidas gerinti gyventojų judumą bei transporto paslaugų prieinamumą.

Marijampolės užmiesčio kelių tinklą formuoja magistraliniai keliai – A5, A7, A16 ir krašto keliai – 182, 201. Rajoninės reikšmės keliai Nr. 2605, Nr. 2607, Nr. 2609, Nr. 2626 atlieka privažiavimo prie priemiestinių gyvenviečių funkciją.

„Via Baltica“ magistralei Lietuvoje suteiktas ypatingos valstybinės svarbos statusas. Parengti projektai rekonstruoti kelio atkarpą nuo Marijampolės iki valstybinės sienos su Lenkija²⁵.

Marijampolės savivaldybės bendrajam plane numatomas šiaurės-rytų aplinkkelis, sujungiantis tarptautinius magistralinius kelius A16 (E 28) ir „Via Baltica“ kelią. Visos šios priemonės gerina eismo saugą Marijampolės savivaldybės valstybinės reikšmės keliuose, o tai atitinka TEN-T plėtros gaires, kuriose prioritetą teikiamas saugiam eismui.

Svarbų vaidmenį keleivių ir krovinių pervežime perspektyvoje turės geležinkelių transportas. Geležinkelis yra viena iš alternatyvų automobiliu transportui sprendžiant aplinkosauginės ir ekologinės problemas visame Marijampolės regione. Norint padidinti pervežimus šia transporto rūšimi, būtinas infrastruktūros modernizavimas ir esminis susisiekimo greičio padidinimas bei įsijungimas į Europos geležinkelio tinklą.

Svarbiausiais išorės susisiekimo objektais nagrinėjamoje teritorijoje išlieka: Transeuropinis I transporto koridorius, jungiantis Šiaurės Europą su Centrine bei Vakarų Europa; Transeuropinio IX transporto koridoriaus atšaka IXD Kaunas–Kaliningradas; E kategorijos kelias E28 (A16) „Vilnius – Prienai – Marijampolė“.

Siekiant plėtoti veiksmingą ir integralų Plano teritorijoje susisiekimą su TEN-T transporto mazgais, šio Plano rėmuose rekomenduojama užtikrinti anksčiau parengtų projektų tęstinumą ir jų realizavimą ir sujungti miesto greito eismo gatvių karkasą su išorės jungtimis ir formuoti vieningą transporto koridorių sistemą. Pirmiausia rekomenduojama įrengti E kategorijos kelio E28 (A16) „Vilnius–Prienai–Marijampolė“ lengvojo tranzitinio transporto koridorių, nutiesti rytinį Marijampolės miesto aplinkkelį (nuo kelio A16 į kelią A5) sunkiojo tranzitinio transporto eismui ir logistikos centro aptarnavimui, taip pat nutiesti trūkstantis gatvių ruožus plėtojamoje miesto šiaurės rytinėje dalyje (t. sk. ir Marijampolės LEZ teritorijoje).

5. JUDUMO PLANO TERITORIJOJE VARIANTAI

5.1. Judumo variantų apibūdinimas

Šiuo Planu siekiama, kad Marijampolės funkcinė zona taptų moderni, aktyvi, žalia ir aplinkai draugiška miestą ir priemiesčius jungianti teritorija, kurioje paprasta ir saugu judėti visiems. Viziją planuojama pasiekti, plėtojant prioritetines sritis, atsižvelgiant į nustatytus tikslus ir uždavinius bei vertinimo kriterijus.

²⁵ patvirtintas specialusis teritorijų planavimo dokumentas „Via Baltica“ rekonstrukcijai nuo Marijampolės iki Lietuvos ir Lenkijos sienos (kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai ruožas nuo 56,83 iki 97,06 km). Šio kelio ruožo rekonstrukcija bus įgyvendinta 4 etapais. Planuojama šį ruožą, taip pat jame esančius tiltus, viadukus, jungiamuosius kelius, rekonstruoti į modernią 4 eismo juostų automagistralę iki 2024 m. pabaigos. 2022 m. pabaigoje įsigaliojo VI Lietuvos automobilių kelių direkcijos sutartis dėl magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai („Via Baltica“) ruožo nuo 72,50 iki 79 km rekonstravimo. Planuojama, kad šiame ruože statybos darbai bus baigti 2023 metų rudenį.

Atsižvelgiant į „Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijų“ 16.5 punkto nuostatas²⁶, Plano tikslus ir uždavinius, sudaryti du alternatyvūs judumo variantai.

Pirmasis judumo variantas. Įgyvendinant šį judumo variantą (žr. lentelę), numatoma plėtoti abi vizijoje numatytas prioritетines sritis: 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 preliminarai priemonėms įgyvendinti reikalinga lėšų suma – 58,1 mln. Eur.

Pirmojo judumo varianto priemonės

Prioriteto, tikslo, uždavinio pavadinimas	Atitinkanti teminė dalis	Priemonės pavadinimas	Įgyvendinimo rodiklis	Rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo laikotarpis, metai
1 prioritetas. Gyventojų judumo įpročių formavimas					
1.1. Didinti viešojo transporto patrauklumą ir naudojimą					
1.1.1. Modernizuoti viešojo transporto infrastruktūrą	1. Viešojo transporto patrauklumo didinimas ir naudojimo skatinimas	Elektroninio bilieto sistemos diegimas ²⁷	Įdiegta elektroninio bilieto sistema, vnt.	1	2023
		Viešojo transporto informacinės sistemos modernizavimas	Įdiegta informacinių švieslenčių viešojo transporto stotelėse; įdiegta informacinių švieslenčių autobusų išvykimo aikštelėse autobusų stoties teritorijoje, vnt.	38	2023–2030
		Viešojo transporto stotelių modernizavimas	Esamų susidėvėjusių keleivių laukimo paviljonų pakeitimas į naujus, vnt.	56	2023–2030

²⁶ Turi būti pateikti ne mažiau kaip du judumo variantai.

²⁷ Priemonė yra įgyvendinama iš 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos ir savivaldybės biudžeto lėšų.

		Viešojo transporto parko atnaujinimas	Įsigyti alternatyviais degalais (elektra, vandeniliu arba kitu alternatyviu kuru) varomi autobusai, vnt.	27	2023–2027
		Bandomojo projekto, skatinančio naudoti viešuoju transportu, įgyvendinimas ²⁸	Maršrutų, kuriuose bandomojo projekto metu buvo koreguotas eismo grafikas, skaičius, vnt.	1	2024–2026
		Verslo įmonėms reikalingų maršrutų organizavimas	Maršrutų, kurie organizuojami bendradarbiaujant su verslo subjektais, skaičius	1	2024–2030
1.2. Skatinti pėsčiuosius, bevariklį transportą, mikromobilumą ir darnų judumą					
1.2.1. Kurti sąlygas pėsčiųjų, bevariklio transporto judumui ir mikromobilumui	2. Pėsčiųjų, bevariklio transporto ir mikromobilumo skatinimas	Dviračių ir pėsčiųjų takų įrengimas	Nutiesta dviračių ir pėsčiųjų takų, km	10,02	2023–2030
		Dviračių eismo bendrame sraute atkarpų įrengimas	Įrengta atkarpų, km	8	2023–2030
		Greitį apribojančių inžinerinių priemonių įgyvendinimas atkarpose, kuriose numatytas dviračių eismas bendrame sraute	Atkarpose, kuriose bus numatytas dviračių eismas bendrame sraute, greitį (30 km/h) užtikrinančių inžinerinių priemonių įrengimas, vnt.	30	2023–2030
		Dviračių saugojimo infrastruktūros įrengimas	Įrengta dviračių saugyklų, vnt.	8	2023–2028
		Daugiabučių bendrijų ir bendruomenių	Įrengta dviračių saugyklų, vnt.	50	2025–2028

²⁸ Planuojamas bandomasis projektas, kurio metu siekiama išsiaiškinti, kokią įtaką keleivių srautams daro autobusų važiavimo dažnis. Pasirinktame dažniausiai naudojamame maršrute planuojama padidinti autobusų važiavimo dažnį (pvz., kas 10 minučių). Projektas vykdomas 12 mėn.

		skatinimas spręsti ir inicijuoti dviračių saugojimo infrastruktūros kūrimą			
		Mobilių dviračių remonto stotelių įrengimas	Įrengta dviračių aptarnavimo stotelių, vnt.	13	2023–2030
1.2.2 uždavinys. Stiprinti teigiamas visuomenės nuostatas darnaus judumo klausimais	3. Darnaus judumo skatinimas	Darnų judumą ir saugų eismą skatinančių renginių (Europos judumo savaitės ir kt.) organizavimas	Organizuota renginių, vnt.	13	2023–2030
1.3 tikslas. Skatinti transporto sistemos visuotinėmą					
1.3.1 uždavinys. Viešąjį transportą pritaikyti SPTŽ poreikiams	7. Transporto sistemos visuotinėmis	Viešojo transporto stotelių rekonstravimas ir pritaikymas SPTŽ poreikiams	Rekonstruotos stotelės, vnt.	44	2023–2030
		Viešojo transporto personalo ugdymas apie negalios supratimą ir viešojo transporto teikimo SPTŽ ypatumus	Organizuota mokymų, vnt.	5	2023–2030
2 prioritetas. Kelių eismo neigiamo poveikio mažinimas					
2.1 tikslas. Didinti eismo ir gyventojų saugumą					
2.1.1 uždavinys. Plėtoti eismo ir gyventojų saugumo infrastruktūrą	4. Eismo ir gyventojų saugumo didinimas	Saugumo salelių pėsčiųjų perėjose įrengimas	Įrengta saugumo salelių pėsčiųjų perėjose	45	2023–2030
		Važiuojamosios dalies siaurinimas pėsčiųjų perėjose	Įrengta važiuojamosios dalies siaurinimų pėsčiųjų perėjose, vnt.	10	2023–2030
		Pėsčiųjų perėjų kryptinio apšvietimo įrengimas	Modernizuotų pėsčiųjų perėjų, vnt.	50 .	2023–2030

		Šviesoforais reguliuojamų sankryžų modernizavimas	Modernizuota sankryžų, vnt.	8	2023–2030
		Pėsčiųjų perėjų rekonstravimas ir pritaikymas SPTŽ poreikiams	Rekonstruotos pėsčiųjų perėjos, vnt.	30	2023–2030
		Eismo saugumo sprendinių įdiegimas Dariaus ir Girėno gatvės atkarpoje, įrengiant pėsčiųjų perėjos šviesoforinį valdymą	Modernizuotų pėsčiųjų perėjų, vnt.	1	2024–2026
		Inžinerinių eismo saugumo priemonių įdiegimas Marijampolės miesto Vilkaviškio gatvėje, įrengiant žiedinę sankryžą	Modernizuota sankryžų, vnt.	1	2024–2026
		Mokolų–R. Juknevičiaus gatvių sankryžos rekonstravimas (esant techninėms įrengimo galimybėms – į žiedinę sankryžą)	Rekonstruota sankryžų, vnt.	1	2026
		Kauno–Stoties–Gamyklų–Statybininkų gatvių sankryžos rekonstravimas (esant techninėms įrengimo galimybėms – į žiedinę sankryžą)	Rekonstruota sankryžų, vnt.	1	2030
		Gėlyno g., Kauno g. sankryžos rekonstravimas	Rekonstruota sankryža, vnt.	1	2030
2.2 tikslas. Gerinti eismo organizavimą ir judumo valdymą					
2.2.1 uždavinys. Diegti šiuolaikiškas eismo valdymo priemones	5. Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas	Nuotolinio šviesoforų grupių valdymo ir kontrolės diegimas	Įdiegta valdymo sistemų, vnt.	1	2023–2030

	9. Intelektinių transporto sistemų plėtojimas	Adaptyvių šviesoforų grupių įdiegimas	Įrengta adaptyvių šviesoforų grupių, vnt.	10	2023–2030
2.3 tikslas. Gerinti teritorijos logistiką					
2.3.1 uždavinys. Plėtoti teritorijos logistikai reikšmingą susisiekimo infrastruktūrą	6. Plano teritorijos logistikos organizavimas	Tilto per Šešupę Marijampolės Aušros gatvėje ir jo prieigų statyba	Pastatytas tiltas, vnt. Rekonstruota gatvės, km	1 1,7	2023–2030
		Kauno gatvės rekonstravimas pagal C kategorijos gatvės keliamus reikalavimus	Rekonstruota gatvės, km Pastaba. (2020 metais buvo rekonstruota 0,775 km gatvės atkarpa.)	1,0	2026
		R. Juknevičiaus gatvės rekonstravimas pagal C kategorijos gatvės keliamus reikalavimus	Rekonstruota gatvės, km	1,3	2026
		Stoties gatvės rekonstravimas pagal C kategorijos gatvės keliamus reikalavimus	Rekonstruota gatvės, km	2,2	2026
2.4 tikslas. Skatinti alternatyviais degalais varomų transporto priemonių naudojimą					
2.4.1 uždavinys. Plėtoti elektromobilių įkrovimo prieigų tinklą	8. Alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimo skatinimas	Elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtojimas	Įrengtos elektromobilių įkrovimo stotelės, vnt.	35	2023–2030

Antrasis judumo variantas. Įgyvendinant šį judumo variantą (žr. lentelę), numatoma plėtoti abi vizijoje numatytas prioritетines sritis: 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. Skirtumas nuo pirmuoju judumo varianto toks, kad numatytos papildomos priemonės: daugiaaukštės automobilių stovėjimo aikštelės statyba Palangos g. šalia Marijampolės ligoninės; Marijampolės rytinio aplinkkelio tiesimas. Iš viso siūloma įgyvendinti 33 priemonės. Bendra preliminarinių priemonių įgyvendinti reikalinga lėšų suma – 79,6 mln. Eur.

Antrojo judumo varianto priemonės

Prioriteto, tikslo, uždavinio pavadinimas	Atitinkanti teminė dalis	Priemonės pavadinimas	Įgyvendinimo rodiklis	Rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo laikotarpis, metai
1 prioritetas. Gyventojų judumo įpročių formavimas					
1.1. Didinti viešojo transporto patrauklumą ir naudojimą					
1.1.1. Modernizuoti viešojo transporto infrastruktūrą	1. Viešojo transporto patrauklumo didinimas ir naudojimo skatinimas	Elektroninio bilieto sistemos diegimas	Įdiegta elektroninio bilieto sistema, vnt.	1	2023
		Viešojo transporto informacinės sistemos modernizavimas	Įdiegta informacinių švieslenčių viešojo transporto stotelėse; įdiegta informacinių švieslenčių autobusų išvykimo aikštelėse autobusų stoties teritorijoje, vnt.	38	2023–2030
		Viešojo transporto stotelių modernizavimas	Esamų susidėvėjusių keleivių laukimo paviljonų pakeitimas į naujus, vnt.	56	2023–2030
		Viešojo transporto parko atnaujinimas	Įsigyti alternatyviais degalais (elektra, vandeniliu arba kitu alternatyviu kuru) varomi autobusai, vnt.	27	2023–2027
		Bandomojo projekto, skatinančio naudoti viešuoju transportu, įgyvendinimas ²⁹	Maršrutų, kuriuose bandomojo projekto metu buvo koreguotas eismo grafikas, skaičius, vnt.	1	2024–2026

²⁹ Planuojamas bandomasis projektas, kurio metu siekiama išsiaiškinti, kokią įtaką keleivių srautams daro autobusų važiavimo dažnis. Pasirinktame dažniausiai naudojamame maršrute planuojama padidinti autobusų važiavimo dažnį (pvz., kas 10 minučių). Projektas vykdomas 12 mėn.

		Verslo įmonėms reikalingų maršrutų organizavimas	Maršrutų, kurie organizuojami bendradarbiaujant su verslo subjektais, skaičius	1	2024–2030
1.2. Skatinti pėsčiuosius, bevariklį transportą, mikromobilumą ir darnų judumą					
1.2.1. Kurti sąlygas pėsčiųjų, bevariklio transporto judumui ir mikromobilumui	2. Pėsčiųjų, bevariklio transporto ir mikromobilumo skatinimas	Dviračių ir pėsčiųjų takų įrengimas	Nutiesta dviračių ir pėsčiųjų takų, km	10,02	2023–2030
		Dviračių eismo bendrame sraute atkarpų įrengimas	Įrengta atkarpų, km	8	2023–2030
		Greitį apribojančių inžinerinių priemonių įgyvendinimas atkarpose, kuriose numatytas dviračių eismas bendrame sraute	Atkarpose, kuriose bus numatytas dviračių eismas bendrame sraute, greitį (30 km/h) užtikrinančių inžinerinių priemonių įrengimas, vnt.	30	2023–2030
		Dviračių saugojimo infrastruktūros įrengimas	Įrengta dviračių saugyklų, vnt.	8	2023–2028
		Daugiabučių bendrijų ir bendruomenių skatinimas spręsti ir inicijuoti dviračių saugojimo infrastruktūros kūrimą	Įrengta dviračių saugyklų, vnt.	50	2025–2028
		Mobilių dviračių remonto stotelių įrengimas	Įrengta dviračių aptarnavimo stotelių, vnt.	13	2023–2030
1.2.2. uždavinys. Stiprinti teigiamas visuomenės nuostatas darnaus judumo klausimais	3. Darnaus judumo skatinimas	Darnų judumą ir saugų eismą skatinančių renginių (Europos judumo savaitės ir kt.) organizavimas	Organizuota renginių, vnt.	13	2023–2030
1.3 tikslas. Skatinti transporto sistemos visuotinimą					

1.3.1 uždavinys. Viešąjį transportą pritaikyti SPTŽ poreikiams	7. Transporto sistemos visuotinimas	Viešojo transporto stotelių rekonstravimas ir pritaikymas SPTŽ poreikiams	Rekonstruotos stotelės, vnt.	30	2023–2030
		Viešojo transporto personalo ugdymas apie negalios supratimą ir viešojo transporto teikimo SPTŽ ypatumus	Organizuota mokymų, vnt.	5	2023–2030
2 prioritetas. Kelių eismo neigiamo poveikio mažinimas					
2.1 tikslas. Didinti eismo ir gyventojų saugumą					
2.1.1 uždavinys. Plėtoti eismo ir gyventojų saugumo infrastruktūrą	4. Eismo ir gyventojų saugumo didinimas	Saugumo salelių pėsčiųjų perėjose įrengimas	Įrengta saugumo salelių pėsčiųjų perėjose	45	2023–2030
		Važiuojamosios dalies siaurinimas pėsčiųjų perėjose	Įrengta važiuojamosios dalies siaurinimų pėsčiųjų perėjose, vnt.	10	2023–2030
		Pėsčiųjų perėjų kryptinio apšvietimo įrengimas	Modernizuotų pėsčiųjų perėjų, vnt.	50	2023–2030
		Šviesoforais reguliuojamų sankryžų modernizavimas	Modernizuota sankryžų, vnt.	8	2023–2030
		Pėsčiųjų perėjų rekonstravimas ir pritaikymas SPTŽ poreikiams	Rekonstruotos pėsčiųjų perėjos, vnt.	30	2023–2030
		Eismo saugumo sprendinių įdiegimas Dariaus ir Girėno gatvės atkarpoje, įrengiant pėsčiųjų perėjos šviesoforinį valdymą	Modernizuotų pėsčiųjų perėjų, vnt.	1	2024–2026
		Inžinerinių eismo saugumo priemonių įdiegimas Marijampolės	Modernizuota sankryžų, vnt.	1	2024–2026

		miesto Vilkaviškio gatvėje, įrengiant žiedinę sankryžą			
		Mokolų– R. Juknevičiaus gatvių sankryžos rekonstravimas (esant techninėms įrengimo galimybėms – į žiedinę sankryžą)	Rekonstruota sankryžų, vnt.	1	2026
		Kauno–Stoties– Gamyklų– Statybininkų gatvių sankryžos rekonstravimas (esant techninėms įrengimo galimybėms – į žiedinę sankryžą)	Rekonstruota sankryžų, vnt.	1	2030
		Gėlyno g., Kauno g. sankryžos rekonstravimas	Rekonstruota sankryža, vnt.	1	2030
		Daugiaaukštės automobilių stovėjimo aikštelės statyba Palangos g. šalia Marijampolės ligoninės	Įrengta aikštelių, vnt.	1	2027–2030
2.2 tikslas. Gerinti eismo organizavimą ir judumo valdymą					
2.2.1 uždavinys. Diegti šiuolaikiškas eismo valdymo priemonės	5. Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas	Nuotolinio šviesoforų grupių valdymo ir kontrolės diegimas	Įdiegta valdymo sistemų, vnt.	1	2023–2030
	9. Intelektinių transporto sistemų plėtojimas	Adaptyvių šviesoforų grupių įdiegimas	Įrengta adaptyvių šviesoforų grupių, vnt.	10	2023–2030
2.3 tikslas. Gerinti teritorijos logistiką					
2.3.1 uždavinys. Plėtoti teritorijos logistikai reikšmingą susisiekimo infrastruktūrą	6. Plano teritorijos logistikos organizavimas	Tilto per Šešupę Marijampolės Aušros gatvėje ir jo prieigų statyba	Pastatytas tiltas, vnt. Rekonstruota gatvės, km	1 1,7	2023–2030
		Kauno gatvės rekonstravimas pagal C kategorijos gatvės	Rekonstruota gatvės, km Pastaba. (2020 metais buvo	1,0	2026

		keliamus reikalavimus	rekonstruota 0,775 km gatvės atkarpa.)		
		R. Juknevičiaus gatvės rekonstravimas pagal C kategorijos gatvės keliamus reikalavimus	Rekonstruota gatvės, km	1,3	2026
		Stoties gatvės rekonstravimas pagal C kategorijos gatvės keliamus reikalavimus	Rekonstruota gatvės, km	2,2	2026
		Marijampolės rytinio aplinkkelio tiesimas	Nutiesta kelio, km	6	2025–2030
2.4 tikslas. Skatinti alternatyviais degalais varomų transporto priemonių naudojimą					
2.4.1 uždavinys. Plėtoti elektromobilių įkrovimo prieigų tinklą	8. Alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimo skatinimas	Elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtojimas	Įrengtos elektromobilių įkrovimo stotelės, vnt.	35	2023–2030

5.2. Judumo variantų ekonominė analizė

Vadovaujantis investicinių projektų rengimo metodika, alternatyvų palyginimui ir optimalios alternatyvos pasirinkimo pagrindimui naudojami sąnaudų SVA arba SNA metodai. Atsižvelgiant į Metodikos nuostatas, projekto alternatyvos toliau vertinamos SNA metodu.

Socialinė-ekonominė analizė įvertina plano indėlį regiono ar visos šalies ekonominei gerovei. Minėta nauda viešosios infrastruktūros kūrimo ir modernizavimo atveju yra pagrindinė viešųjų investicijų nauda.

Ekonominis Plano vertinimas yra pagrįstas dviejų judumo variantų palyginimu, atsižvelgiant į kiekvieno varianto įgyvendinimui reikalingas investicijas ir sukuriamą socialinę-ekonominę naudą.

Socialiniams-ekonominiams rodikliams apskaičiuoti naudojama socialinė diskonto norma (SDN). Ekonominėje analizėje taikoma 5 proc. SDN.

Ekonominė grynoji dabartinė vertė (EGDV) parodo, kokia socialinė-ekonominė nauda bus sukurta. Jei $EGDV < 0$, sukuriamą diskontuotą naudą nepadengia diskontuotų išlaidų, todėl Projekto įgyvendinti nėra tikslinga. Jei $EGDV > 0$, kuriama pridėtinė vertė visuomenei.

Ekonominė vidinė grąžos norma (EVGN) – tai diskonto norma, kuriai esant EGDV yra lygi nuliui. Kadangi skaičiuojant EGDV grynujų pajamų srautai taip pat diskontuojami,

apskaičiuotoji EVGN lyginama su SDN, pritaikyta EGDV apskaičiuoti. Žymią socialinę ekonominę naudą duodančio projekto EVGN paprastai yra didesnė nei SDN.

Planui įgyvendinti reikalingos investicijos. Plano investicijos – tai visos Plano veikloms įgyvendinti reikalingos išlaidos.

Preliminarus judumo variantų investicijų poreikis

Judumo variantas	Investicijų poreikis, tūkst. Eur
Pirmasis judumo variantas	55.523
Antrasis judumo variantas	70.538

(parengta konsultanto pagal Marijampolės savivaldybės administracijos duomenis)

Išorinio poveikio vertinimas. Išorinio poveikio įvertinimas – Plano sukuriamų rezultatų (naudos ir žalos) nustatymas. Siekiant tinkamai palyginti abiejų judumo variantų poveikį, numatomi poveikio komponentai, jų tikėtinas mastas ir galima ekonominė vertė. Judumo variantų rezultatų poveikis įvertinamas šiuo eiliškumu: pasirenkami vertintini judumo variantų poveikio naudos ir žalos komponentai; nustatomas judumo variantų sukuriamos naudos ir žalos poveikio mastas tikslinėms grupėms.

Vertintini socialinio-ekonominio poveikio komponentai nustatomi atsižvelgiant į nagrinėjamą sektorių ir veiklų pobūdį. Planas didžiaja dalimi apima transporto sektorių, o pagrindiniai socialinės-ekonominės naudos komponentai, siejami su transporto projektais, apima laiko sutaupymus; nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimą; triukšmo taršos sumažėjimą; oro taršos sumažėjimą; šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijos sumažėjimą.

Laiko sutaupymas yra laikomas kaip viena didžiausių naudų. Nauda grindžiama tuo, kad asmuo, sumažindamas su darbu susijusios kelionės laiką, galėtų atlikti produktyvų darbą. Laiko sutaupymai yra itin svarbu darbdaviams, nes ilgesnis kelionės darbo tikslais laikas lemia didesnes sąnaudas. Tuo tarpu su darbu nesusijusioms kelionėms sugaištas laikas yra vertinamas vartotojų pasiryžimu sumokėti, atskleidžiančiu, kaip žmonės vertina savo laisvalaikį.

Nelaimingų atsitikimų kelyje sumažėjimas yra taip pat reikšminga nauda tiek Lietuvos, tiek užsienio transporto projektuose. Lietuvos keliuose žūsta labai daug žmonių, todėl tai laikoma viena didžiausių transporto problemų.

Atmosferos taršai didelės neigiamos įtakos taip pat turi kelių transporto priemonės, gerai išplėtotas kelių transporto tinklas ir palyginti didelis eismo intensyvumas. Oro tarša turi tiesioginės įtakos tiek vartotojams, tiek gamintojams, neigiamai veikia žmogaus sveikatą, kenkia gamtai, skatina klimato kaitą.

ŠESD emisijos mažinimas šiuo metu yra vienas svarbiausių strateginių tikslų globaliame lygmenyje. Labiausiai šiltnamio efektą skatina CO₂ emisija, kurią sumažinti galima būtų investavus į dviračių ir pėsčiųjų takus ir skatinant gyventojus keisti savo judumo įpročius.

Sąnaudų ir naudos analizės rezultatai. Plane numatytų priemonių įgyvendinimas yra finansiškai neatsiperkantis, tačiau investicijos į transporto sistemos gerinimą teikia ekonominę naudą. SNA atliekama vertinant nelaimingų atsitikimų skaičiaus sumažėjimą, laiko sutaupymus, aplinkos taršos rodiklių ir anglies dioksido (kaip šiltnamio efektą skatinančių dujų) emisijos sumažėjimą.

Svarbiausias naudos komponentas yra laiko sutaupymai. Plane numatytų priemonių diegimas, infrastruktūros gerinimas prisidės prie gyventojų laiko taupymo. Atliekant laiko sutaupymų analizę remiamasi šiomis prielaidomis:

- dviratininkams prognozuojama 10 proc. laiko sutaupymų dėl dviračių eismo reguliavimo priemonių įrengimo, takų dangų sutvarkymo ir perėjų pritaikymo;
- viešojo transporto maršrutų optimizavimas ir ITS diegimas viešuoju transportu keliaujančių žmonių keliones sutrumpintų iki 15 proc.;
- eismo organizavimo tobulinimo ir judumo valdymo priemonės leistų sutaupyti 60.000 val. kelionės laiko per metus;
- 75 proc. kelionių mieste yra atliekama darbo ar mokslo tikslais, 25 proc. – laisvalaikio;
- 77 proc. viešojo transporto keleivių vyks darbo ar mokslo tikslais, 23 proc. – laisvalaikio;
- visų dviračių keliaujančių žmonių 20 proc. vyksta darbo tikslais, 80 proc. – laisvalaikio;
- modalinis pasiskirstymas iki 2030 m. kis tolygiai.

Plano variantuose numatytos priemonės padės sumažinti eismo įvykiuose nukentėjusių žmonių skaičių. Atliekant skaičiavimus, laikomasi prielaidos, kad įdiegtos eismo saugos ir saugumo priemonės padėtų išvengti 1,4 sužeistojo ir 0,1 žuvusiojo per metus.

Plane numatytos priemonės darys teigiamą poveikį oro taršos rodikliams. Atliekant analizę laikoma, kad per metus automobilis nuvažiuoja 5.475 km; 74 proc. lengvųjų automobilių yra dyzeliniai, o 20 proc. – benzininiai; modalinis pasiskirstymas iki 2030 m. kis tolygiai. Remiantis aukščiau išvardintomis prielaidomis, apskaičiuotas suminis taršos sumažėjimas iki 2030 m.

Suminis taršos sumažėjimas 2030 m., tonomis

	Pirmasis judumo variantas	Antrasis judumo variantas
PM	1	1
NOx	30	30
NMLOJ	3	4
CO2	41.342	42.434
Iš viso	41.376	42.469

(šaltinis: sudaryta konsultanto)

Toliau lentelėje pateikiami apibendrinti pirmojo ir antrojo judumo variantų metinės ekonominės naudos pinigine išraiška.

Judumo variantų ekonominės naudos palyginimas

Socialinė nauda	Sutaupymai per metus, Eur	
	Pirmasis judumo variantas	Antrasis judumo variantas
Nelaimingų įvykių sumažėjimas	740.973	740.973
Laiko sąnaudų sumažėjimas	941.230	954.878
Oro taršos sumažėjimas	35.330	35.719
Anglies dioksido (kaip ŠESD) emisijos sumažėjimas	83.362	84.446
Iš viso	1.800.895	1.816.016

(šaltinis: sudaryta konsultanto)

Judumo variantų ekonominio vertinimo rezultatai

Variantas	Investicijos, mln. Eur	Investicijų likutinė vertė, mln. Eur	EGDV, mln. Eur	EVGN, proc.
-----------	------------------------	--------------------------------------	----------------	-------------

Pirmasis judumo variantas	55,52	33,43	10,53	6,43
Antrasis judumo variantas	70,54	49,67	9,22	5,96

(šaltinis: sudaryta konsultanto)

Atlikus ekonominę analizę nustatyta, kad abu judumo variantai duoda ekonominę naudą (EGDV didesnė už nulį). Pirmojo judumo varianto rodikliai (EGDV, EVGN) yra geresni, todėl jį ir siūloma įgyvendinti.

6. VEIKSMŲ PLANAS

Marijampolės darnaus judumo veiksmų planas (pirmasis judumo variantas)

Finansavimo šaltinių žymėjimas: ESSF – ES struktūrinių fondų lėšos, SB – savivaldybės biudžeto lėšos, PL – privačios lėšos, KT – kitų finansavimo šaltinių lėšos)

Prioriteto, tikslo, uždavinio pavadinimas	Atitinkanti teminė dalis	Priemonės pavadinimas	Įgyvendinimo rodiklis	Rodiklio reikšmė	Įgyvendinimo laikotarpis, metai	Preliminarus lėšų poreikis, tūkst. Eur, finansavimo šaltiniai	Atsakinga institucija
1 prioritetas. Gyventojų judumo įpročių formavimas							
1.1. Didinti viešojo transporto patrauklumą ir naudojimą							
1.1.1. Modernizuoti viešojo transporto infrastruktūrą	1. Viešojo transporto patrauklumo didinimas ir naudojimo skatinimas	Elektroninio bilieto sistemos diegimas	Įdiegta elektroninio bilieto sistema, vnt.	1	2023	268 (ESSF, SB) ³⁰	MSA
		Viešojo transporto informacinės sistemos modernizavimas	Įdiegta informacinių švieslenčių viešojo transporto stotelėse; įdiegta informacinių švieslenčių autobusų išvykimo aikštelėse autobusų stoties teritorijoje, vnt.	38	2023–2030	386 (ESSF, SB)	MSA
		Viešojo transporto stotelių modernizavimas ³¹	Esamų susidėvėjusių keleivių laukimo paviļjonų	56	2023–2030	1.127 (ESSF, SB)	MSA

³⁰ Priemonė yra įgyvendinama iš 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos ir savivaldybės biudžeto lėšų.

³¹ tik vykdomų ir toliau planuojamų vykdyti miesto ir priemiestinių maršrutų trasose funkcinės zonos ribose.

			pakeitimas į naujus, vnt.				
			Viešojo transporto stotelių rekonstravimas ir pritaikymas SPTŽ poreikiams, vnt.	44			
		Viešojo transporto parko atnaujinimas	Išigyti alternatyviais degalais (elektra, vandeniliu arba kitu alternatyviu kuru) varomi autobusai, vnt.	27	2023–2027	9.300 (ESSF, SB)	MSA UAB „Marijampolės autobusų parkas“
		Bandomojo projekto, skatinančio naudoti viešuoju transportu, įgyvendinimas ³²	Maršrutų, kuriuose bandomojo projekto metu buvo koreguotas eismo grafikas, skaičius, vnt.	1	2024–2026	50 (SB)	MSA UAB „Marijampolės autobusų parkas“
		Verslo įmonėms reikalingų maršrutų organizavimas	Maršrutų, kurie organizuojami bendradarbiaujant su verslo subjektais, skaičius	1	2024–2030	50 (SB, PL)	MSA UAB „Marijampolės autobusų parkas“
1.2. Skatinti pėsčiuosius, bevariklį transportą, mikromobilumą ir darnų judumą							
1.2.1. Kurti sąlygas pėsčiųjų, bevariklio	2. Pėsčiųjų, bevariklio transporto ir	Dviračių ir pėsčiųjų takų įrengimas ³³	Nutiesta dviračių ir pėsčiųjų takų, km	10,02	2023–2030	4.568 (ESSF, SB)	MSA

³² Planuojamas bandomasis projektas, kurio metu siekiama išsiaiškinti, kokią įtaką keleivių srautams daro autobusų važiavimo dažnis. Pasirinktame dažniausiai naudojamame maršrute planuojama padidinti autobusų važiavimo dažnį (pvz., kas 10 minučių). Projektas vykdomo trukmė – 12 mėn.

³³ Planavimo darbai vykdomi šiems projektams: „Marijampolės miesto Stoties, Sporto, Gamyklų gatvių dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra, skatinant bevariklio transporto integraciją“, „Dviračių ir pėsčiųjų tako įrengimas Marijampolės miesto Vasaros g. atkarpoje, skatinant bevariklio transporto integraciją“, „Dviračių ir pėsčiųjų tako tarp A. Civinsko g. ir Aušros . g Marijampolės mieste įrengimas, skatinant bevariklio transporto integraciją“, „Marijampolės miesto Tyliosios, Skaisčių, Mikalinės gatvių dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra, skatinant bevariklio transporto integraciją“, „Dviračių tako įrengimas Marijampolės miesto J. Dailidės g. ir

transporto judumui ir mikromobilumui	mikromobilumo skatinimas						
		Dviračių eismo bendrame sraute atkarpų įrengimas	Įrengta atkarpų, km	8	2023–2030	15 (ESSF, SB)	MSA
		Greitį apribojančių inžinerinių priemonių įgyvendinimas atkarpose, kuriose numatytas dviračių eismas bendrame sraute, greitį (30 km/h) užtikrinančių inžinerinių priemonių įrengimas, vnt.	Atkarpose, kuriose bus numatytas dviračių eismas bendrame sraute, greitį (30 km/h) užtikrinančių inžinerinių priemonių įrengimas, vnt.	30	2023–2030	15 (ESSF, SB)	MSA
		Dviračių saugojimo infrastruktūros įrengimas	Įrengta dviračių saugyklų, vnt.	8	2023–2028	312 (ESSF, SB)	MSA
		Daugiabučių bendrijų ir bendruomenių skatinimas spręsti ir inicijuoti dviračių saugojimo infrastruktūros kūrimą	Įrengta dviračių saugyklų, vnt.	50	2025–2028	500 (ESSF, SB)	MSA
		Mobilių dviračių remonto stotelių įrengimas	Įrengta dviračių aptarnavimo stotelių, vnt.	13	2023–2030	25 (ESSF, SB)	MSA
1.2.2 uždavinys. Stiprinti teigiamas visuomenės nuostatas darnaus judumo klausimais	3. Darnaus judumo skatinimas	Darnų judumą ir saugų eismą skatinančių renginių (Europos judumo savaitės ir kt.)	Organizuota renginių, vnt.	13	2023–2030	39 (ESSF, SB)	MSA

Vilkaviškio g. atkarpoje, skatinant bevariklio transporto integraciją“, „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Marių parke“.

		organizavimas					
1.3 tikslas. Skatinti transporto sistemos visuotinimą							
1.3.1 uždavinys. Viešąjį transportą pritaikyti SPTŽ poreikiams	7. Transporto sistemos visuotinimas	Viešojo transporto personalo ugdymas apie negalios supratimą ir viešojo transporto teikimo SPTŽ ypatumus	Organizuota mokymų, vnt.	5	2023–2030	8 (SB, PL)	UAB „Marijampolės autobusų parkas“
2 prioritetas. Kelių eismo neigiamo poveikio mažinimas							
2.1 tikslas. Didinti eismo ir gyventojų saugumą							
2.1.1 uždavinys. Plėtoti eismo ir gyventojų saugumo infrastruktūrą	4. Eismo ir gyventojų saugumo didinimas	Saugumo salelių pėsčiųjų perėjose įrengimas	Įrengta saugumo salelių pėsčiųjų perėjose	45	2023–2030	45 (ESSF, SB)	MSA
		Važiuojamosios dalies siaurinimas pėsčiųjų perėjose	Įrengta važiuojamosios dalies siaurinimų pėsčiųjų perėjose, vnt.	10	2023–2030	35 (ESSF, SB)	MSA
		Pėsčiųjų perėjų kryptinio apšvietimo įrengimas	Modernizuota pėsčiųjų perėjų, vnt.	50	2023–2030	125 (ESSF, SB)	MSA
		Šviesoforais reguliuojamų sankryžų modernizavimas	Modernizuota sankryžų, vnt.	8	2023–2030	1.300 (ESSF, SB)	MSA
		Pėsčiųjų perėjų rekonstravimas ir pritaikymas SPTŽ poreikiams	Rekonstruotos pėsčiųjų perėjos, vnt.	30	2023–2030	300 (ESSF, SB)	MSA
		Eismo saugumo sprendinių įdiegimas Dariaus ir Girėno gatvės atkarpoje, įrengiant pėsčiųjų perėjas	Modernizuota pėsčiųjų perėjų, vnt.	1	2024–2026	150 (ESSF, SB)	MSA

		šviesoforinį valdymą					
		Inžinerinių eismo saugumo priemonių įdiegimas Marijampolės miesto Vilkaviškio gatvėje, įrengiant žiedinę sankryžą	Modernizuota sankryžų, vnt.	1	2024–2026	1.085 (ESSF, SB)	MSA
		Mokolų–R. Juknevičiaus gatvių sankryžos rekonstravimas (esant techninėms įrengimo galimybėms – į žiedinę sankryžą)	Rekonstruota sankryžų, vnt.	1	2026	1.200 (ESSF, SB)	MSA
		Kauno–Stoties–Gamyklų–Statybininkų gatvių sankryžos rekonstravimas (esant techninėms įrengimo galimybėms – į žiedinę sankryžą)	Rekonstruota sankryžų, vnt.	1	2030	2.000 (ESSF, SB)	MSA
		Gėlyno g., Kauno g. sankryžos rekonstravimas	Rekonstruota sankryža, vnt.	1	2030	1.000 (ESSF, SB)	MSA
2.2 tikslas. Gerinti eismo organizavimą ir judumo valdymą							
2.2.1 uždavinys. Diegti šiuolaikiškas eismo valdymo priemones	5. Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas	Nuotolinio šviesoforų grupių valdymo ir kontrolės diegimas	Įdiegta valdymo sistemų, vnt.	1	2023–2030	20 (ESSF, SB)	MSA
	9. Intelektinių transporto sistemų plėtojimas	Adaptivių šviesoforų grupių įdiegimas	Įrengta adaptivių šviesoforų grupių, vnt.	10	2023–2030	800 (ESSF, SB)	MSA
2.3 tikslas. Gerinti teritorijos logistiką							
2.3.1 uždavinys. Plėtoti teritorijos logistikai	6. Plano teritorijos logistikos organizavimas	Tilto per Šešupę Marijampolės Aušros gatvėje ir jo	Pastatytas tiltas, vnt. Rekonstruota gatvės, km	1 1,7	2023–2030	17.000 (SB, KT)	MSA

reikšmingą susisiekimo infrastruktūrą		prieigų statyba					
		Kauno gatvės rekonstravi mas pagal C kategorijos gatvės keliamus reikalavimu s	Rekonstruo ta gatvės, km Pastaba. (2020 metais buvo rekonstruot a 0,775 km gatvės atkarpa.)	1,0	2026	4.000 (SB, KT)	MSA
		R. Jukneviči aus gatvės rekonstravi mas pagal C kategorijos gatvės keliamus reikalavimu s	Rekonstruo ta gatvės, km	1,3	2026	3.500 (SB, KT)	MSA
		Stoties gatvės rekonstravi mas pagal C kategorijos gatvės keliamus reikalavimu s	Rekonstruo ta gatvės, km	2,2	2026	5.000 (SB, KT)	MSA
2.4 tikslas. Skatinti alternatyviais degalais varomų transporto priemonių naudojimą							
2.4.1 uždavinys. Plėtoti elektromobilių įkrovimo prieigų tinklą	8. Alternatyviais degalais varomų transporto priemonių naudojimo skatinimas	Elektromobi lių įkrovimo infrastruktūr os plėtojimas	Įrengtos elektromob ilių įkrovimo stotelės, vnt.	35	2023– 2030	1.300 (ESSF, SB, PL, KT)	MSA

7. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

Darnaus judumo planavimo svarbiausias akcentas – tai nuolatinė Plano stebėseną. Pasitelkiant ją didinamas proceso veiksmingumas ir gerinama įgyvendinimo kokybė. Siekiant užtikrinti, kad įgyvendinimo etapas būtų sėkmingas, prieš jo pradžią turi būti nustatyti pagrindiniai tikslai, siektini rezultatai, jų vertinimo rodikliai ir siektinos reikšmės planuojamoje perspektyvoje, o stebėseną turi būti pradėta laiku, kad būtų galima tinkamai reaguoti į pasikeitimus. Stebėsenos rezultatai turi būti naudojami procese kaip grįžtamoji informacija, siekiant toliau optimizuoti įgyvendinimą, taip pat apie juos turėtų būti pranešta institucijoms, suinteresuotoms grupėms ir visiems gyventojams. Už Plano stebėseną ir įgyvendinimą atsakinga Marijampolės savivaldybės administracija.

LR Susisiekimo ministerija iki 2024 metų planuoja parengti skaitmeninę Duomenų platformą, kuri leis už Plano įgyvendinimą ir stebėseną atsakingiems asmenims centralizuotai rinkti, suvesti, analizuoti ir viešinti duomenis apie Plane numatytų priemonių įgyvendinimo esamą padėtį, daromą pažangą ir darnaus judumo rodiklius. Duomenų platforma bus viešai prieinama kiekvienam asmeniui. Šis įrankis leis institucijoms, suinteresuotiems asmenims ir visiems gyventojams vienoje vietoje matyti, kokia yra esama darnaus judumo priemonių įgyvendinimo situaciją ir kokie pasiekti darnaus judumo rodikliai Lietuvoje.

Siekdama sėkmingo Plano tikslų, veiksmų plano rodiklių ir priemonių įgyvendinimo užtikrinimo ir pažangos stebėsenos, Marijampolės savivaldybės administracija:

- užtikrina duomenų platformoje kaupiamų duomenų pateikimą;
- užtikrina Plano įgyvendinimą, renka ir sistemina duomenis, susijusius su veiksmų plano tikslų įgyvendinimu;
- reguliariai analizuoja veiksmų plano priemonių rodiklius (įskaitant ir kitus Plane numatytus rodiklius) ir ieško sprendimų, kaip juos pagerinti, nustato esamas problemas ir kitus veiksnius, dėl kurių vėluojama įgyvendinti Plane iškelto tikslus;
- užtikrinta reguliarių vietos bendruomenės dalyvavimą įgyvendinant Planą ir informavimą apie Plano įgyvendinimą;
- reguliariai seka, ar nėra naujų pokyčių, galinčių nulemti Plano įgyvendinimą (ar nepasikeitė vietos, nacionaliniai teisės aktai, technologiniai sprendimai, finansavimo ar vietos politika);
- prireikus, suderinęs su LR Susisiekimo ministerija, keičia ir atnaujina esamas įgyvendinimo priemones, nutraukia neveiksmingų priemonių vykdymą;
- dalijasi įgyta patirtimi ir gerąja praktika su kitais miestais Lietuvoje, regione ir (ar) ES, ieško galimybių mokytis iš kitų patirties.

Vykdydama Plano stebėseną, Marijampolės savivaldybės administracija Susisiekimo ministerijai teikia informaciją apie darnaus judumo priemonių įgyvendinimą, prireikus organizuoja susitikimus, kuriuose aptariama Plano įgyvendinimo proceso eiga.