**2022–2030 M. KLAIPĖDOS REGIONO PLĖTROS PLANO**

**PAŽANGOS PRIEMONĖS** **NR. LT023-02-02-05**

**DIEGTI DARNAUS JUDUMO PRIEMONES MIESTUOSE**

**PAGRINDIMO APRAŠAS**

2024-07-01 Nr. PA-4

**I SKYRIUS**

**BENDROSIOS NUOSTATOS**

|  |  |
| --- | --- |
| **Regiono plėtros uždavinys (-iai)** | LT023-02-02 Paskatinti darnaus judumo sistemos vystymą |

# **II SKYRIUS**

# **SITUACIJOS ANALIZĖ IR SIEKIAMAS POKYTIS**

Pažangos priemone sprendžiama 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros plane[[1]](#footnote-1) (toliau – RPP) nurodyta 2 problema „Integruotos ir gyventojų poreikius atitinkančios tvarios transporto sistemos neefektyvi veikla“ ir šalinama jos priežastis 2.2. „Nepakankamai išvystyta darnaus judumo infrastruktūra“.

 2022–2023 metų Regionų plėtros programoje[[2]](#footnote-2) pastebima, kad Klaipėdos regiono susisiekimo sistema nėra integrali, o viešojo transporto sistema nepakankamai patraukli, neatitinkanti gyventojų ir regiono svečių poreikių, dviračių takų tinklas, nors ir didžiausio tankio šalyje, išvystytas netolygiai.

 Darnų judumą skatinančių sprendinių miestuose trūkumo, netolygiai išvystyto bevariklio transporto infrastruktūros problema įvardijama ir 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje[[3]](#footnote-3). Joje nurodoma, kad tvaraus, darnaus judumo sprendinių susisiekimui miestuose trūkumas prisideda prie didelio išmetamo ŠESD[[4]](#footnote-4) ir kitų oro teršalų kiekio transporto sektoriuje. Dėl intensyvių gyventojų kelionių nuosavais automobiliais miestuose, ypač didžiuosiuose Lietuvos miestuose, susidaro eismo spūstys, nėra sudarytos sąlygos judėti saugiai ir patogiai alternatyviu būdu. Tai pat identifikuojama eismo organizavimo priemonių orientacija į automobilius, bet ne į viešąjį transportą, pėsčiuosius ar bemotores transporto priemones.

 Lietuvos Respublikos bendrajame plane numatyta, kad urbanistiniams centrams ir jų planuojamoms teritorijoms turi būti taikomi kompaktiškumo principai. Vienas iš jų susisiekimo infrastruktūrą vystyti taip, kad būtų skatinamas vaikščiojimas, bevariklio transporto priemonių naudojimas, transporto daugiarūšiškumas (pėsčiųjų, dviračių takai, geležinkelio, viešojo transporto linijos ir t. t.). Svarbu miestuose siekti darnios kelionių struktūros vystymo, kai sudėtinės susisiekimo sistemos dalims teikiami šie prioritetai: kelionės pėsčiomis, bevariklėmis transporto priemonėmis ir kitais mikromobilumo sprendimais, viešuoju transportu, dalijamasi transporto priemonėmis, privačiu transportu. Susisiekimo plėtros programoje taip pat pastebėta, kad šalies mastu šiuo metu yra įrengta vos 15,38 proc. planuojamo dviračių takų tinklo.

 Atsižvelgiant į stebimas problemas, RPP nurodyta[[5]](#footnote-5), kad Klaipėdos regionas, trečias pagal dydį šalies regionas su išvystyta pramone ir logistika, vieninteliu šalyje jūrų uostu bei žinomais kurortais, turi turėti subalansuotą, išplėtotą ir darnią susisiekimo sistemą, atitinkančią gyventojų, verslo, ir turistų poreikius. Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas taip pat tampa svarbus dėl augančio gyventojų sąmoningumo aplinkos apsaugos, sveiko ir aktyvaus gyvenimo būdo klausimais.

 Savivaldybės, siekdamos užtikrinti miestų gyventojams ir svečiams įvairias judėjimo galimybes, padidinti svarbiausių miesto vietų pasiekiamumą įvairiomis transporto rūšimis, užtikrinti saugumą ir eismo saugą, sumažinti taršą ir energijos poreikį, rengia darnaus judumo planus, kuriuose siūlomi sprendiniai susiję su viešojo transporto sistema, pėsčiųjų, dviratininkų eismu, modaliniu kelionių pasiskirstymu, eismo organizavimo optimizavimu, logistikos mieste efektyvumo gerinimu, mažiau aplinką teršiančių transporto priemonių naudojimu ir kt.

 Klaipėdos regione darnaus judumo planus yra parengusios ir patvirtinusios trys savivaldybės: Klaipėdos miesto[[6]](#footnote-6), Palangos miesto[[7]](#footnote-7) ir Neringos[[8]](#footnote-8). Judumo problemas savivaldybės sprendė ir praėjusiame finansavimo laikotarpyje, t. y. atitinkami darnaus judumo priemonių diegimo projektai Klaipėdos, Palangos miestuose ir Neringoje buvo įtraukti į Klaipėdos regiono 2014–2020 metų plėtros planą. Tuomet savivaldybės numatė atnaujinti gatvių dangas, taikant universalaus dizaino principus, įrengti viešojo transporto stoteles, dviračių stogines/saugyklas, rekonstruoti dalį pėsčiųjų ir dviračių takų, pritaikant juos asmenims su negalia. Bendrai savivaldybių projektams 2014–2020 m. laikotarpiu skirta 2 265 077,00 Eur Europos Sąjungos lėšų: 1 473 159,90 Eur – Klaipėdos miesto savivaldybei, 453 015,40 Eur – Palangos, 338 901,70 Eur – Neringos.

 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros plano pažangos priemonės „Diegti darnaus judumo priemones miestuose“ veiklose planuoja dalyvauti dvi savivaldybės: Klaipėdos miesto ir Neringos. Pastarosios įvertino įgyvendintas darnaus judumo planų priemones ir 2021–2027 metų planavimo laikotarpiu numatė finansuoti tas, kurių įgyvendinimui nėra galimybės skirti savivaldybės biudžeto lėšų ir kurių įgyvendinimas būtinas, siekiant darnaus judumo tikslų.

**2.1. Judumo situacija Klaipėdos miesto ir Neringos savivaldybėse**

 Apibendrinant Klaipėdos miesto savivaldybės darnaus judumo plane (toliau – KMDJP) pateiktą informaciją, galima teigti, kad vyraujanti susisiekimo rūšis mieste tiek darbo dienomis, tiek savaitgaliais išlieka automobilis, transporto srautai koncentruojasi trijuose pagrindiniuose Klaipėdos miesto koridoriuose: Taikos–Herkaus Manto, Šilutės pl., Minijos g. KMDJP rengėjų atliktas keleivių srautų tiek maršrutuose, tiek stotelių apkrovos tyrimas leido daryti išvadą, kad didžiausi keleivių srautai išsidėstę ant Taikos prospekto ir Herkaus Manto gatvės ašies, todėl šioje ašyje garantuoti aukšto lygio viešojo transporto aptarnavimą yra labai svarbu, jei siekiama patenkinti Klaipėdos miesto gyventojų poreikius.

 KMDJP nurodoma, kad eismo saugumo situacija Klaipėdos regione nuo 2009 m. varijuoja nedaug. Bendras eismo įvykių ir sužeistųjų skaičius kito nedaug. Daugiausiai eismo įvykių įvyksta šiltuoju metų laiku, kai padidėja transporto srautų intensyvumas, pėsčiųjų ir dviratininkų srautas. Lyginant vasario mėnesį su vasaros mėnesiais, per šį mėnesį įvyksta vidutiniškai 2,16 karto mažiau eismo nelaimių.

 Triukšmo lygio ir oro užterštumo analizė parodė, kad Klaipėdos miesto savivaldybė yra parengusi visus svarbiausius triukšmo ir oro taršos kartografavimo žemėlapius ir ataskaitas, reguliariai vykdo aplinkos apsaugos monitoringą. Taip pat pastebima, kad dalis Klaipėdos miesto gyventojų kenčia nuo viršnorminio triukšmo lygio. Automobilių transporto triukšmas miesto aplinkoje sudaro iki 70 proc. visų šaltinių poveikio. Ribinės triukšmo vertės gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų aplinkoje viršijamos 15–20 proc. gyventojų dienos metu ir apie 10 proc. gyventojų nakties metu. Geležinkelio transporto keliamas viršnorminis triukšmo lygis veikia nedidelę dalį miesto gyventojų.

 KMDJP rengėjai nurodo, kad oro taršos[[9]](#footnote-9) būklė Klaipėdos mieste sąlygiškai yra gera. Daugiausia problemų kelia per didelė kietųjų dalelių koncentracija šaltuoju sezonu. Tai lemia kietojo kuro naudojimas šildymui. Centrinėje miesto dalyje ir senamiestyje piko metu epizodiškai viršijamos ribinės taršos vertės, susijusios su augančiais transporto srautais ir jų prastovomis. Miestų transporto eismas sukelia 50–62 proc. oro taršos artimoje gatvių aplinkoje. Remiantis savivaldybės atliekamu aplinkos oro monitoringu[[10]](#footnote-10), didesnė KD10 ir NO2 koncentracija stebima miesto sankryžose. Šie rodikliai yra arti ribinės vertės, o kai kuriais sezonais ir ją viršija, todėl dėmesys turi būti skiriamas transporto srautų sureguliavimui.

 KMDJP pastebima, kad darnios susisiekimo sistemos sukūrimas mieste, mažinant keliones individualiais automobiliais, didinant gyventojų kelionių skaičių viešuoju transportu, pėsčiomis ir dviračiais, labai sumažintų oro taršos ir akustinio triukšmo lygį bei pagerintų Klaipėdos aplinkos sąlygas, miestiečių gyvenimo kokybę. Atsižvelgiant į Klaipėdos miesto dydį ir vykdant intensyvų darnų judumą skatinančių priemonių diegimą, siekiama, kad 2030 m. kelionės pagal susisiekimo būdus pasiskirstytų taip[[11]](#footnote-11):

 – individualus transportas – 25 proc.,

 – viešasis transportas – 35 proc.,

– dviračiai – 8 proc.,

– pėsčiomis – 32 proc.

 Neringos savivaldybės darnaus judumo strateginiame plane (toliau – NDJP) pateiktose išvadose[[12]](#footnote-12) nurodoma, kad Neringos savivaldybėje iš esmės skiriasi gyventojų ir poilsiautojų judumo poreikiai. Poilsiautojų judumą formuoja atvykstančių ir išvykstančių poilsiautojų srautas bei lankytinas pažintinius ir rekreacinius objektus lankančių turistų srautas, gyventojų judumas susijęs su socialinių ir komercinių aptarnavimo objektų pasiekiamumu, ryšiais tarp darbo ir gyvenamųjų vietų.

 Pagrindinė automobilių kelių tinklo problema Neringoje – didelis transporto srauto netolygumas žiemos ir vasaros sezonais (mėnesio eismo intensyvumo rodikliai skiriasi 3 – 4 kartus, intensyvumo padidėjimas fiksuojamas tik vasaros sezono metu (ypač liepos mėnesį)), tačiau motorizuoto transporto infrastruktūros laidumas pakankamas, transporto jungčių kokybė gera, tik būtinas reguliarus atnaujinimas. Pėsčiųjų takų tinklas, kaip teigiama NDJP, išvystytas gerai, tačiau prasta daugumos takų dangos būklė.

 Tuo tarpu dviračių takų tinklas Neringoje nėra pakankamo rišlumo, todėl dviratininkai dažnai patenka į konfliktines situacijas su kitais eismo dalyviais – tiek motorizuotu transportu, tiek pėsčiaisiais. Dviračių takais prastai pasiekiami gyventojams skirti socialinės infrastruktūros objektai.

 NDJP nurodoma, kad vertinant gyventojų skaičiaus ir lankytojų srauto augimo Neringos savivaldybėje tendenciją, ilgalaikė kurorto transporto sistemos vizija privalo būti orientuota į galimybę suvaldyti augantį kelionių skaičių nedidinant neigiamų pasekmių gyventojų gyvenimo kokybei bei aplinkai. NDJP siūloma išlaikyti esamas atvykimo į Neringą sąlygas, investicijas orientuojant į esamos vietos gyventojų kasdieniniams poreikiams ir poilsiautojų rekreaciniams poreikiams reikalingą pėsčiųjų ir dviračių takų bei viešojo transporto infrastruktūros atnaujinimą, nenumatant intensyvios plėtros, tačiau reikšmingai didinat bemotorio transporto susisiekimo tinklą.

**2.2. Pažangos priemonės tikslinė grupė, planuojamos veiklos, projektai**

Pažangos priemonės tikslinė grupė – Klaipėdos miesto ir Neringos gyventojai bei mieste besilankantys asmenys. Valstybės duomenų agentūros duomenimis[[13]](#footnote-13), gyventojų skaičius ir nakvynių skaičius apgyvendinimo įstaigose nurodytose savivaldybėse vidutiniu laikotarpiu, 2018–2022 m., augo: gyventojų skaičius Klaipėdos mieste padidėjo 320 asmenų, Neringoje – 710 asmenų, nakvynių skaičius Klaipėdos mieste padidėjo 51 943 vnt., Neringoje – 65 700 vnt. Tikėtina, kad tikslinės grupės asmenų skaičius gali ir toliau didėti, dėl ko darnaus judumo priemonių poreikis išliks arba augs.

Pažangos priemonės projektuose planuojamos veiklos atitinka Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ 3 ir 4 veiklas, tai yra:

1. planuojama dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Klaipėdos mieste ir Neringoje;

2. numatomas Klaipėdos miesto savivaldybės darnaus judumo plane numatytų priemonių, prisidedančių prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo, įgyvendinimas.

 Klaipėda – klasikinis linijinės struktūros, kompaktiškas miestas. Miesto linijinė struktūra sudaro galimybes įgyvendinti aplinkos taršą mažinančias darnaus judumo priemones. Klaipėdos miestas turi tris magistralines gatves. Vienoje jų – Minijos–Pilies g. neseniai įdiegtos intelektinės transporto sistemos (vadinamoji žalioji banga), taip pat sutvarkyta pėsčiųjų ir dviračių takų danga, įrengtos saugumo salelės, įspėjamieji paviršiai regėjimo negalią turintiems žmonėms. Jeigu analogiškos priemonės būtų įgyvendintos kitose dviejose magistralinėse gatvėse (Taikos pr. ir Šilutės pl.), būtų užtikrintas transporto sistemos vientisumas[[14]](#footnote-14).

 Klaipėdos mieste ir Neringoje taip pat aktualus bevariklio transporto skatinimas, t. y. pėsčiųjų ir dviračių takų atnaujinimas ir plėtra, taip prisidedant prie ekologiško ir darnaus transporto skatinimo. Bendrai pažangos priemonė ir projektai prisidės prie subalansuotos, išplėtotos ir darnios susisiekimo sistemos kūrimo, atitinkančios gyventojų, verslo ir turistų poreikius, o taip pat ir prie 2022–2030 m. Regionų plėtros programoje nustatyto poveikio rodiklio „Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimas 1 gyventojui – gyventojų kelionių įtaka (lengvųjų automobilių, motociklų, mopedų ir viešojo transporto naudojimas), tonos“ įgyvendinimo. Tikimasi, kad darnaus judumo priemonės užtikrins šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažėjimą ir iki 2029 m. Klaipėdos regione šių dujų kiekis vienam gyventojui sumažės apie 14 proc. – nuo 1,42 t iki 1,22 t.

# **III SKYRIUS**

# **PAŽANGOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMO TERITORIJA**

Pažangos priemonę numatoma įgyvendinti Klaipėdos miesto ir Neringos savivaldybėse. Palangos miesto savivaldybė darnaus judumo priemonių įgyvendinimą finansuos savivaldybės biudžeto ir (ar) kitomis lėšomis.

# **IV SKYRIUS**

# **PAŽANGOS PRIEMONĖS VEIKLOS, PROJEKTŲ VYKDYTOJAI IR PARTNERIAI**

Pažangos priemonėje planuojama viena veikla – „Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas“. Veikla tiesiogiai siejasi su RPP 2-os problemos „Integruotos ir gyventojų poreikius atitinkančios tvarios transporto sistemos neefektyvi veikla“ gilumine priežastimi 2.2. „Nepakankamai išvystyta darnaus judumo infrastruktūra“. Pagal nurodytą pažangos priemonę numatoma įgyvendinti 6 projektus (žr. 1 lentelę).

**1 lentelė.** Pažangos priemonės projektai

|  |
| --- |
| **Klaipėdos miesto savivaldybė[[15]](#footnote-15)** |
| **Projektas** | **Projekto veiklos**  |
| **1. Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas (Taikos pr.)[[16]](#footnote-16)** | Kompleksiškas Taikos pr.–Tiltų g.–H. Manto g.–Liepojos g. ruožo sutvarkymas, įskaitant šviesoforų valdymą, dviračių ir pėsčiųjų takus, šaligatvių dangas, nuovažas, apšvietimą.Bus sudarytos sąlygos darniai judėti Klaipėdos miesto gatvėmis tiek automobiliais, tiek viešuoju transportu, tiek bevarikliu transportu.Projektas atitinka Klaipėdos miesto savivaldybės darnaus judumo plano priemonę Nr. 3.1.1. „Koordinuotos šviesoforų valdymo sistemos įgyvendinimas“.  |
| **2. Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas (Šilutės pl.)[[17]](#footnote-17)** | Kompleksiškas Šilutės pl. ruožo nuo Baltijos pr. iki Smiltelės g. sutvarkymas, įskaitant šviesoforų valdymą, dviračių ir pėsčiųjų takus, šaligatvių dangas, nuovažas, apšvietimą.Bus sudarytos sąlygos miesto gyventojams ir miesto svečiams naudotis aplinkai draugišku bevarikliu transportu, eiti pėsčiomis, mažės kelionių automobiliu poreikis.Projektas atitinka Klaipėdos miesto savivaldybės darnaus judumo plano priemonę Nr. 3.1.1. „Koordinuotos šviesoforų valdymo sistemos įgyvendinimas“. |
| **3. Pėsčiųjų ir dviračių takų Minijos g. nuo Baltijos pr. iki Priešpilio g. kapitalinis remontas** | Įgyvendinant projektą bus suremontuotas pėsčiųjų-dviračių takas ties Minijos g. nuo Baltijos pr. iki Priešpilio g.Bus sudarytos sąlygos miesto gyventojams ir miesto svečiams naudotis aplinkai draugišku bevarikliu transportu, eiti pėsčiomis, mažės kelionių automobiliu poreikis.Projektas atitinka Klaipėdos miesto savivaldybės darnaus judumo plano priemonę Nr. 2.5.1. „Naujų dviračių takų ir miesto dviračių trūkstamos infrastruktūros atkarpų (jungčių) įrengimas, dviračių takų atnaujinimas ir plėtra miesto rajonų centruose (lokaliuose centruose)“. |
| **4. Dviračių ir pėsčiųjų tako įrengimas nuo Sausio 15-osios g. ir Tilžės g. sankryžos iki Taikos pr. ir Sausio 15-osios sankryžos** | Įgyvendinant projektą bus įrengtas pėsčiųjų-dviračių takas nuo Sausio 15-osios g. ir Tilžės g. sankryžos iki Taikos pr. ir Sausio 15-osios sankryžos.Bus sudarytos sąlygos miesto gyventojams ir miesto svečiams naudotis aplinkai draugišku bevarikliu transportu, eiti pėsčiomis, mažės kelionių automobiliu poreikis.Projektas atitinka Klaipėdos miesto savivaldybės darnaus judumo plano priemonę Nr. 2.5.1. „Naujų dviračių takų ir miesto dviračių trūkstamos infrastruktūros atkarpų (jungčių) įrengimas, dviračių takų atnaujinimas ir plėtra miesto rajonų centruose (lokaliuose centruose)“. |
| **5. Dviračių ir pėsčiųjų tako įrengimas Smiltelės g. nuo Šilutės pl. iki Minijos g.** | Įgyvendinant projektą bus įrengtas pėsčiųjų-dviračių takas Smiltelės g. nuo Šilutės pl. iki Minijos g. (2,5 km atkarpa).Bus sudarytos sąlygos miesto gyventojams ir miesto svečiams naudotis aplinkai draugišku bevarikliu transportu, eiti pėsčiomis, mažės kelionių automobiliu poreikis.Projektas atitinka Klaipėdos miesto savivaldybės darnaus judumo plano priemonę Nr. 2.5.1. „Naujų dviračių takų ir miesto dviračių trūkstamos infrastruktūros atkarpų (jungčių) įrengimas, dviračių takų atnaujinimas ir plėtra miesto rajonų centruose (lokaliuose centruose)“. |
| **Neringos savivaldybės** |
| **Projektas** | **Projekto veiklos**  |
| **6. Dviračių tako atkarpos įrengimas nuo privažiuojamojo rajoninio kelio Nr. 2210 iki Preilos g. 10A** | **Projekto tikslas** – skatinti keliones dviračiais ir mažinti susisiekimo tinklo trūkumus Neringos savivaldybėje įrengiant dviračių tako atkarpą (500 m) nuo privažiuojamojo rajoninio kelio Nr. 2210 iki Preilos g. 10A.Projektu siekiama pagerinti dviratininkų susisiekimo sąlygas, padidinti gyventojų mobilumą. Projekto metu sukurta bevariklio transporto infrastruktūra gerins Neringos gyventojų susisiekimą tiek pačioje Preilos gyvenvietėje, tiek su gretimomis teritorijomis. Atskyrus dviračių eismą nuo automobilių eismo sumažės nelaimingų atsitikimų rizika. Šiuo metu, šioje atkarpoje dviračių eismas nėra atskirtas nuo automobilių eismo, tad nesiėmus veiksmų numatoma didelė eismo įvykių rizika.Ši dviračių tako atkarpa Preiloje pasirinkta atsižvelgus ir į Lietuvos automobilių kelių direkcijos dviračių takų rekonstravimo darbus, kurių metu numatoma rekonstruoti dviračių taką nuo Preilos jūros link. Projektas atitinka Neringos savivaldybės darnaus judumo strateginio plano priemonę Nr. 2.3.2 „Įrengti pirmojo prioriteto takus“. Pagal šią darnaus judumo plano priemonę Neringos savivaldybė jau yra įrengusi 7 dviračių eismui pritaikytus takus, kurių bendras ilgis - 9,8 km. |

**2 lentelė.** Projektų vykdytojai (arba pareiškėjai) ir partneriai

|  |  |
| --- | --- |
| **Projektų vykdytojai arba pareiškėjai** | Regiono savivaldybių administracijos. Projektų vykdytojai pasirinkti įvertinus Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo nuostatas, t. y. savivaldybėms priskirtas funkcijas: savivaldybės atsako už savivaldybių vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūra, taisymą, tiesimą, saugaus eismo organizavimą, taip pat įgyvendina įvairius planavimo dokumentus – ne išimtis ir darnaus judumo planai. |
| **Partneriai** | Partnerių projektuose nenumatoma |

# **V SKYRIUS**

# **PAŽANGOS PRIEMONĖS PROJEKTŲ ATRANKA**

Atsižvelgiant į pažangos priemonės pobūdį, projektų atranka organizuojama planavimo būdu. Vadovaujantis Strateginio valdymo metodikos 135.2. papunkčiu, planavimo būdas taikomas projektams, kuriais įgyvendinamos Lietuvos Respublikos teisės aktuose nustatytos funkcijos ir veiklos, kurie priskirtini valstybės ar savivaldybių institucijoms ar įstaigoms ar jų kontroliuojamiems juridiniams asmenims ir kuriais tiesiogiai prisidedama prie pažangos priemonės įgyvendinimo ir joje numatytų rezultatų pasiekimo. Pažangos priemonės įgyvendinimui numatyti projektai atitinka Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio nuostatas.

Planuojamų projektų veikla tiesiogiai prisidedama prie regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ įgyvendinimo ir numatytų rezultatų pasiekimo.

# **VI SKYRIUS**

# **PAŽANGOS PRIEMONĖS PRISIDĖJIMAS PRIE HORIZONTALIŲJŲ PRINCIPŲ ĮGYVENDINIMO**

**3 lentelė.** Horizontalieji principai

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Eil. Nr.** | **Horizontalieji principai****(toliau – HP)** | **Informacija apie pažangos priemonės prisidėjimą prie HP** |
| 1. | Darnaus vystymosi | Pažangos priemone tiesiogiai prisidedama prie Darnaus vystymosi horizontaliojo principo ir 11-o darnaus vystymosi tikslo „Pasiekti, kad miestai ir gyvenvietės taptų įtraukūs, saugūs, atsparūs ir darnūs“ įgyvendinimo. Įgyvendinant projektus numatoma investuoti į dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtrą bei kitas darnaus judumo priemones, tiesiogiai prisidedančias prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo. Planuojant veiklas numatomas projektų vykdytojų ir (ar) tarpininkų įsipareigojimas laikytis Europos Komisijos tvarumo tikrinimo gairių, priimtų siekiant užtikrinti „InvestEU“ fondo tvarumą, reikalavimų. |
| 2. | Lygių galimybių visiems  | Pažangos priemonės veiklų rezultatai turės įtakos visiems asmenims, nepriklausomai nuo jų lyties, rasės, tautybės, pilietybės, kalbos, kilmės, socialinės padėties, tikėjimo, įsitikinimų ar pažiūrų, amžiaus, negalios, lytinės orientacijos, etninės priklausomybės, religijos ar kt.Projektuose nenumatoma apribojimų, kurie turėtų neigiamą poveikį įgyvendinant moterų ir vyrų lygybės ir nediskriminavimo dėl lyties, rasės, tautybės, pilietybės, kalbos, kilmės, etninės priklausomybės, religijos ar įsitikinimų, tikėjimo, pažiūrų, negalios, sveikatos būklės, socialinės padėties, amžiaus, lytinės orientacijos ir kitais pagrindais principus.  |

# **VII SKYRIUS**

# **IŠANKSTINĖS SĄLYGOS**

2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros plano pažangos priemonė prisideda prie regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ įgyvendinimo ir jai priskirto poveikio rodiklio „Transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu“ reikšmės pasiekimo.

Nurodytam poveikio rodikliui numatytos dvi išankstinės sąlygos:

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

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

Pirma išankstinė sąlyga įgyvendinta – Klaipėdos miesto darnaus judumo planas patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2018 m. rugsėjo 13 d. sprendimu Nr. T2-185 „Dėl Klaipėdos miesto darnaus judumo plano patvirtinimo“, Neringos savivaldybės darnaus judumo planas – Neringos savivaldybės tarybos 2018 m. kovo 29 d. sprendimu Nr. T1-46 „Dėl Neringos savivaldybės darnaus judumo strateginio plano patvirtinimo“.

Veiklų, kurios turėtų atitikti antrą išankstinę sąlygą, neplanuojama. RPP nurodoma, kad viena iš integruotos ir gyventojų poreikius atitinkančios tvarios transporto sistemos neefektyvios veiklos priežasčių yra nepakankamai išvystyta darnaus judumo infrastruktūra: regione trūksta infrastruktūros ir jungčių kasdienėms kelionėms bemotoriu transportu bei nėra pakankamai išvystytos alternatyvių degalų užpildymo/įkrovimo infrastruktūros. Įvertinusios regioninio finansavimo galimybes ir poreikius, savivaldybės alternatyvių degalų užpildymo/įkrovimo infrastruktūros plėtrą planuoja finansuoti savivaldybės biudžeto ir (ar) kitomis lėšomis.

# **VIII SKYRIUS**

# **PAŽANGOS PRIEMONĖS STEBĖSENOS RODIKLIAI**

**4 lentelė.** Pažangos priemonės veiklų produkto rodikliai

|  |
| --- |
| **Pažangos priemonės veiklų produkto rodikliai** |
| **Veiklos pavadinimas** | **Rodiklio kodas** | **Rodiklio pavadinimas, matavimo vienetas** | **Rodikliui pasiekti planuojama panaudoti pažangos lėšų suma, Eur** | **Siektinos rodiklio reikšmės** | **Siektinos rodiklio reikšmės nustatymo pagrindimas** |
| **Iš viso** | **Iš jų ES, kitos tarptautinės finansinės paramos ir valstybės biudžeto lėšų suma** | **Tarpinė reikšmė (metai)** | **Galutinė reikšmė (metai)** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| 1. Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas | P.S.2.1035 | Įgyvendintos darnaus judumo priemonės (skaičius) | 30 805 292,00 | 21 495 672,00 | - | 2(2029) | Rodiklis atitinka 2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programos (toliau – IP) 8.1. konkrečiam uždaviniui „Skatinti darnų įvairiarūšį judumą miestuose“ priskirtą produkto rodiklį. Siektina tarpinė rodiklio reikšmė IP nenustatoma. Siektina galutinė rodiklio reikšmė apskaičiuota įvertinus numatomų įgyvendinti projektų informaciją bei atsižvelgiant į Tvarios Klaipėdos miesto plėtros 2023–2029 m. strategijoje numatytą 1.2.5. veiksmo „Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas (Taikos pr. ir Šilutės pl.)“ rodiklį. |
| P.B.2.0058 | Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama (kilometrai) | - | 7,47(2029) | Rodiklis atitinka 2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programos (toliau – IP) 8.1. konkrečiam uždaviniui „Skatinti darnų įvairiarūšį judumą miestuose“ priskirtą produkto rodiklį. Siektina tarpinė rodiklio reikšmė IP nenustatoma. Siektina galutinė rodiklio reikšmė apskaičiuota įvertinus numatomų įgyvendinti projektų informaciją. |

**5 lentelė.** Pažangos priemonės rezultato rodikliai

|  |
| --- |
| **Pažangos priemonės rezultato rodikliai** |
| **Rodiklio kodas** | **Rodiklio pavadinimas, matavimo vienetas** | **Pradinė rodiklio reikšmė (metai)** | **Rodikliui pasiekti planuojama panaudoti pažangos lėšų suma, Eur** | **Siektinos rodiklio reikšmės** | **Siektinos rodiklio reikšmės nustatymo pagrindimas** |
| **Iš viso** | **Iš jų ES, kitos tarptautinės finansinės paramos ir valstybės biudžeto lėšų suma** | **Tarpinė reikšmė (metai)** | **Galutinė reikšmė (metai)** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| R.B.2.2064 | Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus (naudotojai per metus) | 0(2020) | 30 805 292,00 | 21 495 672,00 | - | 122 500(2029) | Rodiklis atitinka 2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programos (toliau – IP) 8.1. konkrečiam uždaviniui „Skatinti darnų įvairiarūšį judumą miestuose“ priskirtą rezultato rodiklį. Siektina tarpinė rodiklio reikšmė IP nenustatoma. Siektina galutinė rodiklio reikšmė apskaičiuota įvertinus numatomų įgyvendinti projektų informaciją. |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Regiono plėtros tarybos administracijos direktorė |  |  |  |  Dalia Makuškienė |
|  |  | *(parašas)* |  | *(vardas ir pavardė)* |

1. Klaipėdos regiono plėtros tarybos 2023 m. kovo 10 d. sprendimas Nr. K/S-10 „Dėl 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros plano patvirtinimo“ [↑](#footnote-ref-1)
2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. birželio 29 d. nutarimas Nr. 713 „Dėl 2022–2030 metų regionų plėtros programos patvirtinimo“ [↑](#footnote-ref-2)
3. 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pagrindimas. Prieiga per internetą: <https://sumin.lrv.lt/lt/administracine-informacija/planavimo-dokumentai/2022-2030-metu-susisiekimo-pletros-programa/> [↑](#footnote-ref-3)
4. Šiltnamio efektą sukeliančios dujos [↑](#footnote-ref-4)
5. RPP III skyrius „Transportas ir susisiekimas“ [↑](#footnote-ref-5)
6. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2018 m. rugsėjo 13 d. sprendimas Nr. T2-185 „Dėl Klaipėdos miesto darnaus judumo plano patvirtinimo“ [↑](#footnote-ref-6)
7. Palangos miesto savivaldybės tarybos 2017 m. lapkričio 2 d. spendimas Nr. T2-424 „Dėl darnaus judumo Palangos mieste plano patvirtinimo“ [↑](#footnote-ref-7)
8. Neringos savivaldybės tarybos 2018 m. kovo 29 d. sprendimas Nr. T1-46 „Dėl Neringos savivaldybės darnaus judumo strateginio plano patvirtinimo“ [↑](#footnote-ref-8)
9. Įgyvendinant 2022–2030 m. Klaipėdos regiono plėtros plano pažangos priemonę Nr. LT023-03-01-07 „Plėtoti oro ir grunto taršos mažinimo ir prevencijos priemones“ Klaipėdos miesto savivaldybė numato išplėsti Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos oro monitoringo tinklą įrengiant šešias automatines (stacionarias) aplinkos oro kokybės stebėjimo stoteles su integruota nuotoline duomenų perdavimo, saugojimo ir pateikimo įranga, taip užtikrinant efektyvesnį visuomenės informavimą apie gyvenamojoje aplinkoje esančią momentinę aplinkos oro taršą. [↑](#footnote-ref-9)
10. Klaipėdos miesto savivaldybės aplinkos monitoringo informacinė sistema. Prieiga per internetą: <https://aplinka.klaipeda.lt/> [↑](#footnote-ref-10)
11. Įvertinus Klaipėdos miesto gyventojų apklausos duomenis, pateiktus KMDJP, galima matyti, kad 2017 m., kai buvo rengiamas darnaus judumo planas, kelionės pagal susisiekimo būdus buvo pasiskirstę taip: individualus transportas – apie 41 proc., viešasis transportas – apie 25 proc., dviračiai – apie 5 proc., pėsčiomis – apie 29 proc. [↑](#footnote-ref-11)
12. Neringos savivaldybės darnaus judumo strateginis planas. Esamos būklės įvertinimo išvados (74 psl). [↑](#footnote-ref-12)
13. Valstybės duomenų agentūra. Gyventojai. Gyventojų skaičius ir sudėtis; Verslo statistika. Turizmas. Apgyvendinimo įstaigų rodikliai. [↑](#footnote-ref-13)
14. Tvarios Klaipėdos miesto plėtros 2023–2029 metų strategija. Prieiga per internetą: [https://www.klaipeda.lt/lt/naujienos/naujienos/7655/tvarios-klaipedos-miesto-pletros-2023-2029-m.-strategija:4825/](https://www.klaipeda.lt/lt/naujienos/naujienos/7655/tvarios-klaipedos-miesto-pletros-2023-2029-m.-strategija%3A4825/) [↑](#footnote-ref-14)
15. Klaipėdos miesto savivaldybės darnaus judumo plano priemonių veiklos patikslintos Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2024 m. balandžio 2 d. įsakymu Nr. AD1-279 „Dėl Darnaus judumo veiksmų planą detalizuojančių priemonių plano patvirtinimo“ patvirtintame Darnaus judumo veiksmų planą detalizuojančiame priemonių plane. Prieiga per internetą: <https://teisineinformacija.lt/klaipeda/document/184734> [↑](#footnote-ref-15)
16. Projektu taip pat įgyvendinamas Tvarios Klaipėdos miesto plėtros 2023–2029 metų strategijos 1.2.5. veiksmas „Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas (Taikos pr. ir Šilutės pl.)“ [↑](#footnote-ref-16)
17. Žr. 15 pastabą [↑](#footnote-ref-17)