

2022–2030 M. UTENOS REGIONO PLĖTROS PLANO

PAŽANGOS PRIEMONĖS Nr. LT029-02-02-01
„DARNAUS JUDUMO SKATINIMAS REGIONO MIESTUOSE“
PAGRINDIMO APRAŠAS

2026-07-30 Nr. T-55

I SKYRIUS
BENDROSIOS NUOSTATOS

Regiono plėtros uždavinys (-iai)	LT029-02-02 „Padidinti tvarų judumą regione“
-------------------------------------	--

II SKYRIUS
SITUACIJOS ANALIZĖ IR SIEKIAMAS POKYTIS

Igyvendinant regioninę pažangos priemonę Nr. LT029-02-02-01 „Darnaus judumo skatinimas regiono miestuose“ (toliau – Priemonė) bus sprendžiamos 2022–2030 m. Utenos regiono plėtros plano¹ (toliau – Planas) 4 problemos „*Nepatraukli judumo sistema ir nepakankama gyvenamosios aplinkos kokybė*“ giluminės priežastys: nepakankamai išvystyta ir nesaugi susisiekimo infrastruktūra, neišvystytas viešųjų paslaugų pasiekiamumas, nepatraukli, nusidėvėjusi, šiuolaikinių gyventojų poreikių neatitinkanti viešoji infrastruktūra.

Ši priemonė prisidės ir prie Plano 3 problemos „*Nepakankama aplinkos kokybė*“ atskirų giluminių priežasčių – *didėjanti oro ir vandens tarša ir nepakankamas atsinaujinančių ir alternatyvių energijos išteklių naudojimas – mažinimo*.

Kadangi, kaip nurodyta 2021–2027 metų Europos Sąjungos investicijų programoje², darni susisiekimo infrastruktūra yra regioninės plėtros ir junglumo pagrindas, tai šios priemonės pagalba bus prisidedama prie kitų Plane nustatytų problemų – *Nepakankama socialinių ir sveikatos priežiūros paslaugų kokybė ir prieinamumas, Nepakankama švietimo paslaugų kokybė ir prieinamumas ir Žemas investicinės aplinkos patrauklumas* – atskirų giluminių priežasčių švelninimo.

Plano esamos situacijos analizėje pateikiama, kad pagal 2019 m. duomenis šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) išmetimas 1 gyventojui Utenos regione – gyventojų kelionių įtaka (lengvųjų automobilių, motociklų, mopedų ir viešojo transporto naudojimas) sudarė 1,9 tonos ir tai yra viena iš aukščiausių šio rodiklio reikšmių šalyje, didesnė analizuojamo rodiklio reikšmė fiksuota tik Alytaus regione – 2,05 t./1 gyv.

Atliktoje Plano analizėje (21–23 psl.) **nepatrauklią judumo sistemą ir nepakankamą gyvenamosios aplinkos kokybę** nulemiančios priežastys, tokios kaip neišvystytas viešųjų paslaugų pasiekiamumas dėl nepopuliarių kelionių būdų viešuoju transportu, spartesnis nei šalies vidurkis

¹ Patvirtintas 2023 m. sausio 30 d. Utenos regiono plėtros tarybos kolegijos sprendimu Nr. KS(T)-4;

² Patvirtinta 2022 m. rugpjūčio 3 d. Europos Komisijos sprendimu Nr. C(2022) 5742;

lengvųjų automobilių skaičiaus augimas, nepakankamai išvystyta ir nesaugi susisiekimo infrastruktūra dėl nepakankamos bevariklio transporto infrastruktūros plėtros, nepakankamas dviračių takų ilgis ir pritaikymas visiems gyventojams, tiesiogiai siejasi ir su vienais iš didžiausių Lietuvoje ŠESD išmetimų rodiklių Utenos regione (1,9 tCO₂e/gyv.). Prie ŠESD rodiklių mažinimo tiesiogiai prisideda Darnaus judumo Utenos ir Visagino miestuose planų įgyvendinimas ir 2014–2020 m. ES paramos laikotarpiu įgyvendintos darnaus judumo priemonės **„Darnaus judumo priemonių diegimas“, „Pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstrukcija ir plėtra“, „Vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“** skatina ne tik šių miestų gyventojus ir svečius, bet ir viso regiono gyventojus būti sąmoningesniais, rinktis draugiškus aplinkai keliavimo būdus. Nors 2014–2020 m. ES paramos laikotarpiu rekonstruotų ar naujai įrengtų dviračių ir/ar pėsčiųjų takų ilgis Utenos regione padidėjo 4,28 km ir 2022 m. siekė 70,4 km, tačiau gyventojus rinktis netaisius keliavimo būdus stabdo trūkstantį vientisų jungčių nebuvimas.

Prie ŠESD mažinimo prisidės priemonės *„Darnaus judumo skatinimas regiono miestuose“* numatytų veiklų įgyvendinimas, tačiau dėl šios priemonės įgyvendinimo galimybių tik pagal parengtus 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų lėšomis finansuotus Utenos ir Visagino darnaus judumo mieste planus (toliau – DJMP), padidinti tvarų judumą visame regione pavyks tik iš dalies. Kadangi didžiausi regiono miestai Utena ir Visaginas turėdami didžiausius gyventojų skaičius ir jų tankumą miestuose susiduria ir su didžiausiomis ŠESD problemomis, todėl siekiant gyventojų sąmoningumo ir kuo spartesnio prisijungimo prie draugiškų aplinkai darnaus judumo priemonių naudojimo reikia toliau įgyvendinti jau pradėtus DJMP, taip prisidedant tiek prie regiono problemų *„Nepatraukli judumo sistema ir nepakankama gyvenamosios aplinkos kokybė“*, *„Nepakankama aplinkos kokybė“* švelninimo, tuo pačiu ir socialinių, sveikatos ir švietimo paslaugų pasiekiamumo gerinimo bei prisidėjimo prie 2021–2030 metų nacionalinio pažangos plano³ uždavinio „Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą“, *įgyvendinimo*.

Tikslinės grupės, kurioms skirta Priemonė.

Visagino savivaldybės, parengusios DJMP, pasinaudojant ES 2014–2020 m. lėšomis, **tiesioginė tikslinė grupė** – Visagino miesto ir funkcinės zonos VIZA (Visagino miesto, Ignalinos ir Zarasų raj.) gyventojai, bei viso regiono gyventojai ir svečiai – **netiesioginė tikslinė grupė** – gaus naudos įdiegus DJMP numatytas priemones.

Utenos rajono savivaldybės, parengusios DJMP, pasinaudojant ES 2014–2020 m. lėšomis, **tiesioginė tikslinė grupė** – Utenos miesto gyventojai, bei viso Utenos rajono ir regiono gyventojai ir svečiai – **netiesioginė tikslinė grupė** – gaus naudos įdiegus DJMP numatytas priemones.

Tikslinių grupių poreikiai yra susiję su padidėjusiomis darnaus judumo galimybėmis Visagino ir Utenos miestuose, kartu ir pagerėjusia gyvenimo kokybe (mažesniu ŠESD kiekiu, sumažėjusiais triukšmu, galėjimu naudotis įdiegtomis darnaus judumo priemonėmis visoms socialinėms grupėms) Visagino ir Utenos miesto teritorijose, darbo vietų, paslaugų geresniu pasiekiamumu, tuo pačiu ir didėjančiu regiono patrauklumu.

Esami statistiniai duomenys leidžia nustatyti, kad tikslinių grupių poreikiai ir pačios tikslinės grupės dydis tiek Priemonės įgyvendinimo metu, tiek po 5 metų įgyvendinus Priemonę esmingai nekis, todėl siekiami Priemonės apimtyse patenkinti viešosios infrastruktūros poreikiai ir toliau išliks

³ Patvirtintas LRV 2020 m. rugsėjo 9 d. nutarimu Nr. 998;

aktualūs. Nors tiesioginės tikslinės grupės, sudarančios didžiausią skaičių – Utenos miesto gyventojų skaičius, lyginant Valstybinės duomenų agentūros (VDA) skelbiamus 2018 m. ir 2023 m. pradžios duomenis, sumažėjo 1,1 proc. (nuo 25 949 iki 25 668), tačiau nuo 2022 iki 2023 metų stebimas gyventojų skaičiaus Utenos mieste padidėjimas daugiau nei 1,8 proc. (nuo 25 204 iki 25 668). Visagino miesto gyventojų skaičius pagal VDA 2018 m. ir 2023 m. pradžios duomenis sumažėjo apie 1,5 proc. (nuo 19 703 iki 19 418), tačiau nuo 2022 iki 2023 metų taip pat stebimas gyventojų skaičiaus padidėjimas Visagino mieste beveik 1,1 proc. (nuo 19 214 iki 19 418). Įvertinus tai, kad gyventojų skaičius nagrinėjamos teritorijose išlieka pakankamai stabilus – darnaus judumo ir su tuo susijusių problemų sprendimas liks aktualus esamiems Utenos ir Visagino gyventojams bei Visagine besilankantiems aplinkinių funkcinės zonos VIZA teritorijų gyventojams, o ateityje, atsižvelgus į paskutiniaisiais metais fiksuotą gyventojų skaičiaus augimą, tikėtina, kad Priemonės aktualumas turi tendencijas didėti.

Augant visuomenės sąmoningumui ir vis aktyvėjant judėjimui sprendžiant klimato kaitos problemas, didėjant tiek valstybės, tiek pačių gyventojų dėmesiui ekologiškumui, augs poreikis naudotis ekologišku ir draugišku aplinkai transportu ir jam reikalinga sukurta infrastruktūra. Sudarius tinkamas sąlygas ir sukūrus tam reikiamą infrastruktūrą visuomenė keis įpročius ir rinksis draugiškus aplinkai keliavimo būdus dviračiais, paspirtukais ar pėsčiomis ar kiek plačiau naudosis mažesnę neigiamą poveikį aplinkai darančiu ekologišku viešuoju transportu.

Tiek Plano (22 psl.), tiek Utenos DJMP ir Visagino DJMP analizėse pateikta nepalanki aplinkai dominuojanti kelionių struktūra, nepakankamai išvystyta bevarikliam transportui pritaikyta infrastruktūra, neišnaudojamos viešojo transporto galimybės. Dalį esamų problemų Utenoje ir Visagine numatyta sušvelninti rengiamos Priemonės ir joje planuojamų įgyvendinti projektų pagalba.

Esama situacija Utenoje.

Utenos mieste pagrindinės gyvenamosios vietos – šiaurinėje ir rytinėje miesto dalyse (Aukštakalnio g., Taikos g., Aušros g., Vaižganto g., Smėlio g., V. Kudirkos g.). Pagrindinės darbo vietos išsidėsčiusios miesto centre (ten pat yra išsidėsčiusi autobusų stotis) ir miesto rytinėje dalyje (pramoninis rajonas) – A. Basanavičiaus g., A. Baranausko g., Aušros g., Pramonės g. Atskirai paminėtina teritorija palei Kupiškio g., ties įvažiavimu į miestą iš pietinės krypties – šioje teritorijoje taip pat vykdoma komercinė veikla. Pagrindiniai transporto srautai vyksta centrinėje J. Basanavičiaus g., Pramonės g. (Pramonės rajonas), Aukštakalnio ir Vaižganto g. (jungia didžiausiu gyventojų tankiu pasižyminčius rajonus su J. Basanavičiaus g. ir Pramonės rajonu), taip pat kitos gatvės, jungiančios šias gatves tarpusavyje ir su išvažiavimais iš Utenos miesto.

Keleivių vežimas. Utenos mieste pavėžėjimo paslaugą vykdo UAB „Utenos autobusų parkas“ 10 autobusų, iš kurių 4 yra elektrinės traukos. Utenos miesto darnaus judumo plano duomenimis, viešuoju transportu atliekama tik 4 proc. visų kelionių. Didžioji dalis kelionių atliekama privačiais automobiliais ne tik todėl, kad patogiau, bet ir todėl, kad nepatraukli viešojo transporto infrastruktūra. Trūksta netaršių transporto priemonių, dalis viešojo transporto stotelių yra nepritaikytos žmonėms su spec. Poreikiais, jose nėra stoginių, suoliukų. Yra vietų, kur autobusų stoteles įrengti būtina, tačiau dėl lėšų stokos, jos nėra įrengtos. Siekiant padidinti kelionių vykdymą viešuoju transportu, būtina naujai įrengti arba atnaujinti viešojo transporto infrastruktūrą, įrengti labiausiai naudojamose stotelėse keleivių informavimo švieslentes, įdiegti elektroninio bilieto sistemą, kuri apimtų ir elektroninių kasos aparatų įsigijimą.

Eismo saugumas. Remiantis VšĮ Transporto kompetencijų agentūra duomenimis Utenos mieste vidutiniškai per metus įvyksta 16 eismo įvykių. Per penkerius metus nuo 2018 m. eismo įvykių skaičius sumažėjo 37,5 proc., o mažiausias eismo įvykių skaičius buvo 2020 m. Vertinant eismo įvykius, nustatyta, jog daugiausiai jų įvyksta J. Basanavičiaus ir Taikos gatvėse, eismo įvykiai,

kuriuose žuvo žmonės įvyko Taikos ir Kauno gatvėse. Atsižvelgiant į bendrą avaringumą pastebėta, kad didžiausia eismo įvykių koncentracija gyvenamuosiuose daugiabučių rajonuose – Aukštakalnyje ir Dauniškyje, kur dažniausias eismo įvykio tipas – užvažiavimas ant pėsčiojo. „Juodųjų dėmių“ Utenoje nenustatyta.

Dviračių (pėsčiųjų) takai. Susisiekimo sistema, esanti Utenoje, yra pakankamai patogi, tačiau miestas pasižymi aukštu automobilizacijos lygiu, neišplėtotu dviračių takų tinklu. Bendrai Utenos m. yra apie 18,9 km skirtingos būklės dviračių takų ir pėsčiųjų ir dviračių takų. 48 proc. Utenos m. bevariklio transporto infrastruktūros sudaro pėsčiųjų ir dviračių takai su asfalto danga. Pažymėtina, kad tokiose takuose įprastai nėra atskiriama pėsčiųjų ir dviračių pusės. Tinklas nėra sujungtas – šiuo metu yra bent 5 skirtingos nepertraukiamos takų sistemos. Siekiant sudaryti sąlygas darniam judumui, būtinas gatvių, dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros Utenos mieste modernizavimas ir plėtra. Utenos rajono savivaldybės strateginiuose dokumentuose numatyta: sujungti esamas ir planuojamas dviračių ir pėsčiųjų trasas į vieningą bevariklio transporto sistemą, atnaujinti esamą pėsčiųjų ir dviračių takų, šaligatvių infrastruktūrą, esamą ir planuojamą susisiekimo infrastruktūrą pritaikyti neįgaliesiems, nuolat atnaujinti ir diegti saugaus eismo priemonės Utenos mieste, įrengti dviračių stovus ir saugyklas, taip skatinti gyventojus kuo dažniau kelionės tikslą pasiekti dviračiais. Dviračių saugyklų Utenos mieste vis dar nėra. Įvertinus gautus tyrimo (2022 m. ketvirčio, kai fiksuota mažiausia reikšmė, didžiausia reikšmė ir metinis vidurkis) rezultatus bei teršalų kilmę, vykdant aplinkos monitoringą, galima teigti, kad Utenos rajono savivaldybės orą labiausiai teršia autotransporto išmetamosios dujos⁴.

Siekiamas kiekybinis ir kokybinis pokytis Utenos mieste. Viešosios infrastruktūros pagerinimo būdų pasirinkimas detalai išnagrinėtas Utenos miesto darnaus judumo plane. Bevariklio transporto infrastruktūra Utenoje vertinama kaip nepakankama. Tinklas nėra vientisas, nors nuo 2017 m. Utenos DJP įgyvendinimo buvo pasiekta pažanga, įrengiant dviračių juostas Aušros g., jungiančias dalį daugiabučių rajonų miesto šiaurėje ir pagrindinę J. Basanavičiaus g. (A6). Apie pusę tinklo sudaro siauri bendro eismo pėsčiųjų ir dviračių takai, kai kurių jų asfalto būklė prasta. Vertinama, kad Utenos m. yra aukštas potencialas skatinti daugiau kelionių atlikti bevarikliu transportu. Tai sąlygoja bent dvi aplinkybės: a) miestas santykinai nėra didelis, judant vidutinio dviratininko greičiu, miestą galima kirsti per 15-25 min. (priklausomai nuo pasirinktų kelionės pradžios ir pabaigos taškų); b) 2023 m. atliktos analizės duomenimis⁵, didelė dalis gyventojų turi dviratį – 48 proc. respondentų nurodė turintys dviratį, tačiau tik nedidelė dalis kelionių atliekama šia transporto priemone. Bendrai Utenos m. yra apie 26,5 km skirtingos būklės dviračių takų ir pėsčiųjų ir dviračių takų. 56 proc. Utenos m. bevariklio transporto infrastruktūros sudaro pėsčiųjų ir dviračių takai su bendru pėsčiųjų ir dviračių srautu. Tinklas nėra sujungtas – šiuo metu yra bent 5 skirtingos nepertraukiamos takų sistemos. Tiek 2014–2020 m. ES fondų investicijų, tiek savivaldybės pastangomis atliktų investicijų nepakako užtikrinti tinkamo transporto sistemos integralumo, kad gyventojai turėtų galimybę Utenoje rinktis jiems priimtinas susisiekimo priemones. Nesukurti vientisi pėsčiųjų ir dviračių takai neskatina gyventojų persėsti į bemotorį transportą ar reikiamas

⁴ Utenos miesto darnaus judumo plano, patvirtinto Utenos rajono savivaldybės tarybos 2017 m. lapkričio 30 d. sprendimu Nr. TS-278 „Dėl Utenos miesto darnaus judumo plano patvirtinimo“ (2024 m. gegužės 30 d. sprendimo Nr. TS-167 redakcija) 3 priedas „Monitoringo ataskaitos matavimo rezultatai“.

⁵ Utenos miesto darnaus judumo plano, patvirtinto Utenos rajono savivaldybės tarybos 2017 m. lapkričio 30 d. sprendimu Nr. TS-278 „Dėl Utenos miesto darnaus judumo plano patvirtinimo“ (2024 m. gegužės 30 d. sprendimo Nr. TS-167 redakcija) 62 psl.

paslaugas, darbo vietas, namus pasiekti pėsčiomis. Darnaus judumo priemonės lėšomis savivaldybė numato įgyvendinti septynis projektus, sujungiant dviračių ir pėsčiųjų takus į vientisą tinklą mieste, sukuriant ir kitą jiems reikalingą infrastruktūrą. Dviračių takų sistema bus formuojama taip, kad gyventojai galėtų patogiai pasiekti miesto gyvenamuosius rajonus, darbo vietas, prekybos, pramogų, švietimo objektus. Šios regioninės Priemonės lėšomis numatomos įgyvendinti DJM numatytos priemonės skatins naudojimąsi dviračiais ir kitu bemotoriu transportu, taip mažinant automobilių naudojimą. Viešojo transporto paslaugos Utenos mieste teikiamos keturiais elektra varomais autobusais, pastebimas išaugęs transporto paslaugų gavėjų skaičius, tačiau vis dar neįmanoma automobilių skaičiaus su vidaus degimo varikliu mažėjimas Utenos mieste. Siekiant skatinti gyventojus kelionės tikslą pasiekti viešuoju transportu, taip prisidedant prie ŠESD rodiklio regione mažinimo, numatoma įdiegti E-bilieto ir keleivių informavimo sistemą Utenos miesto viešajame transporte. Mieste veikia 5 elektromobilių įkrovimo stotelės. Iki 2030 m. siekiama įrengti dar 21 elektromobilių įkrovimo stotelę iš privačių lėšų.

Kitos DJMP numatytos priemonės bus įgyvendinamos kitų finansavimo šaltinių pagalba (Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšomis) ar vėlesniuose Utenos DJP veiksmų plano įgyvendinimo etapuose.

Įgyvendinus numatytus projektus, bus sujungti pėsčiųjų ir dviračių takai į vientisą sistemą, kuria naudosis ne mažiau kaip 21600 naudotojų per metus. Miesto susisiekimo infrastruktūra ir skaitmeninių technologijų sprendiniai skatins visų gyventojų grupių darnų judumą.

Esama situacija Visagine.

Keleivių vežimas. Keleivių vežimo autobusais vietinio (priemiestinio), tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais ir užsakomaisiais, specialiaisiais reisais paslaugas Visagino savivaldybėje teikia privatus teikėjas. Visagino savivaldybė neturi savivaldybės nuosavybės teise priklausančio autobusų parko (įstaigos/įmonės). Laikotarpiu nuo 2014 iki 2020 metų Visagino savivaldybėje keleivių vežimas vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais Visagine didėjo nuo 19,7 tūkst. Iki 50,0 tūkst. Nuo 2020 m. gegužės mėnesio ***keleiviai miesto vieninteliu, kompaktiškam miestui pakankamu maršrutu*** ir į sodininkų bendrijas bei kapines ***vežami nemokamai***. Ši sąlyga padidino viešojo transporto paslaugų patrauklumą, dėl ko matomas keleivių vežimo vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais Visagino savivaldybėje padidėjimas, tačiau viešojo transporto patrauklumą mažina tai, kad nėra galimybės susisiekti su pramonės zona (Karlų kaimas, Visagino sav.). Didžioji dalis Visagino gyventojų keliauja lengvaisiais automobiliais. Tą rodo vis didėjantis lengvųjų individualių automobilių skaičius, tenkantis 1000 gyventojų tiek Lietuvoje⁶ (2018 m. – 439; 2022 m. – 507), tiek Utenos apskrityje (2018 m. – 480; 2022 m. – 579), tiek Visagine (2018 m. – 378; 2022 m. – 404). Tai susiję su vis didėjančiu ŠESD kiekiu, nemažėjančiu triukšmu ir neleidžia siekti Visagino DJMP keliamos idėjos „tapti 15 min. miestu“.

Eismo saugumas. Eismo dalyvių kultūra daro didelę įtaką avaringumo situacijai. Vairuotojų, pėsčiųjų, dviratininkų ir kitų eismo dalyvių atsakingumas – viena iš mažo avaringumo priežasčių Vakarų Europos valstybėse. Saugaus eismo situacija Visagino savivaldybėje, kaip ir šalimais esančių savivaldybių, lyginant su visos Lietuvos duomenimis, yra gera, nes įskaitinių eismo įvykių ir žuvusiųjų juose skaičius nėra didelis. Visagino mieste įskaitinių eismo įvykių skaičius kinta nedaug (kasmet svyruoja: didėja arba mažėja 2 eismo įvykiais per metus), bet nuo 2019 m. įskaitinių eismo įvykių skaičius auga. 2021 m. Visagino savivaldybėje įvyko tik 10 eismo įvykių, arba tik 0,35 proc.

⁶ Valstybės duomenų agentūra

visų Lietuvos Respublikos eismo įvykių. Nuo 2017 m. iki 2021 m. Visagino savivaldybėje įvyko 42 eismo įvykiai, kuriuose buvo sužaloti žmonės, ir 1 eismo įvykis, kuriame žuvo žmogus.

Eismo saugumui keliuose turi įtakos daug skirtingų veiksnių: kelių ir jų infrastruktūros būklė, eismo dalyvių elgesys, paros metas. Eismo įvykių rizika ypač padidėja tamsiuoju paros metu, kai matomumas prastas, vairuotojų reakcija sulėtėjusi, sunkiau matomi kiti eismo dalyviai, kurie nepasirūpina savo saugumu, nedėvi šviesą atspindinčių liemenių ar atšvaitų. Atsižvelgiant į tai, kad tamsiuoju paros metu automobilių srautas mažesnis, pėsčiųjų, dviratininkų skaičius mažesnis, tačiau įvyksta daug eismo įvykių, būtina imtis priemonių, didinančių eismo dalyvių saugumą. Tokių įvykių tikimybę gali sumažinti kokybiškas miesto apšvietimas ir visuomenės švietimas apie atsakomybę kelyje ir būtinybę saugoti save ir kitus eismo dalyvius. Kadangi yra įskaitinių eismo įvykių, kai yra užvažiuojama ant pėsčiųjų, dviratininkų, būtina didinti saugumą perėjose ir vietose, kur pėstieji ir dviratininkai kerta kelią, sukuriant perėjų apšvietimo infrastruktūrą. Taip pat itin aktualus yra infrastruktūros pritaikymas specialiųjų poreikių žmonėms.

Dviračių (pėsčiųjų) takai. Visagino miestas kompaktiškas, nuo miesto statybos laiko buvo suprojektuotas, tačiau ne pilnai įrengtas dviračių tinklas. Nebaigta išvystyti dviračių takų infrastruktūra, dalis esamos infrastruktūros yra nusidėvėjusi, nėra susisiekiama su pramonės teritorija, Ignalinos atominės elektrinės ir potencialiomis verslo teritorijomis, kuriose planuojama įrengti sklypus investuotojams. 2022 m. duomenimis Visagine buvo įrengta tik 14,4 km⁷ dviračių takų. Lyginant dviračių takų infrastruktūrą plėtrą su bendraisiais Lietuvos rodikliais, Visagine nuo 2014 m. dviračių takų infrastruktūra prasitvėrė tik 3 proc.(0,4 km), kai tuo pačiu metu Lietuvoje – 83 proc. (573 km). Tą rodo ir Visagino DJMP nurodytos trūkstamos pėsčiųjų ir dviračių takų jungtys (~18,8 km), kad sujungti visą miestą į vieningą dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą. Visaginas daugiabučių namų miestas, kurio gyvenamieji kvartalai nepatrauklūs laikyti dviračių įrangą, nėra tam pritaikytos infrastruktūros.

Siekiamas kiekybinis ir kokybinis pokytis Visagino mieste. Viešosios infrastruktūros objektų, jų pagerinimo būdų pasirinkimas detalai išnagrinėtas Visagino DJMP. Iki 2030 m. prioritetas bus teikiamas pėsčiųjų mobilumo skatinimui, dviratininkų mobilumo skatinimui, transporto sistemos visuotinimui specialiųjų poreikių turintiems žmonėms bei visuomenės švietimui. Visagino DJMP numatytos tokios priemonės, kurių įgyvendinimas leis plėtoti idėją tapti „15 minučių miestu“. Pasaulyje auga susidomėjimas „15 minučių miesto“ koncepcija – gyventi žmonės kviečiami taip, kad jaustųsi gerai, patogiai ir sveikai. Tokia vizija jau sėkmingai realizuojama Paryžiuje, Barselonoje, Melburne, kituose miestuose. Gyvybinguose Visagino kvartaluose automobilis bus ne tik nereikalingas, bet kai kuriuose ir nelaukiamas. Visagino mieste netrūksta žaliųjų erdvių, kurios įrengiamos pertvarkant apleistas aikštes, kiemus, siekiama gerinti oro kokybę, skatinant bemotorį transportą, keičiant gyventojų ir svečių įpročius, ribojant taršų bei praeiviams nepatogumų keliantį automobilių eismą, mažinant daugiabučių gyvenamųjų namų kiemų, pravažiuojamųjų ir pagrindinių gatvių užstatymą.

Tiek 2014–2020 m. ES fondų investicijų, tiek savivaldybės pastangomis atliktų investicijų nepakako užtikrinti tinkamo transporto sistemos integralumo, kad gyventojai turėtų galimybę visame Visagino mieste rinktis jiems priimtinas susisiekiimo priemones. Šiuo metu pėsčiųjų ir dviračių takų trūkstamų jungčių yra ~ 18,8 km. Nesukurti vientisi pėsčiųjų ir dviračių takai neskatina gyventojų persėsti į bemotorį transportą ar reikiamas paslaugas, darbo vietas, namus pasiekti pėsčiomis.

⁷ Valstybės duomenų agentūra

Trūkstamos jungtys nesumažina ir individualaus transporto naudojimo, kuris nuo 2018 m. (378 tūkst. Gyv.) iki 2022 m. (404 tūkst. Gyv.)⁸ nemažėja, o tuo pačiu prisideda ir prie ŠESD rodiklio nemažėjančių skaičių regione. Prie rodiklio nemažėjančių skaičių prisideda ir vienas iš mažesnių elektromobilių skaičių (2024 m. – 25)⁹ Visagine, nors mieste veikia net 5 automobilių įkrovimo stotelės, kurių esamam elektromobilių skaičiui pilnai pakanka, visaginiečiai sunkiai persėda į netauršius, elektra varomus automobilius. Todėl Visagino miesto, siekiančio įgyvendinti DJMP išsikeltą idėją – **tapti bevariklio** („15 minučių miestu“) **transporto miestu** (Visagino DJMP) prioritetas – vientiso bevariklio transporto ir pėsčiųjų takų tinklo, pritaikyto visų gyventojų grupių poreikiams bei tokiam tinklui reikalingos infrastruktūros sukūrimas (dviračių saugojimo aikštelių, kryptinių pėsčiųjų perėjų apšvietimo, miesto pėsčiųjų perėjų ir sankryžų specialių poreikių turintiems žmonėms įrengimas ir kt.). Norėdama įgyvendinti DJMP išsikeltą idėją Visagino savivaldybė, kurdama vieningą ir rišlų bevariklio transporto ir pėsčiųjų takų tinklą, siekia neišskaidyti finansavimo resursų skirtingoms veikloms, kurių dalinis įgyvendinimas tik iš dalies pagerintų situaciją tam tikroje srityje ir neužtikrintų reikiamo kokybinio pokyčio ir giluminių problemų sprendimo. Darnaus judumo priemonės lėšomis savivaldybė numato įgyvendinti kompleksinį projektą, sujungiantį dviračių ir pėsčiųjų takus į vientisą tinklą mieste, sukuriant ir kitą jiems reikalingą infrastruktūrą. Dviračių takų sistema planuojama konstruoti taip, kad Visagino savivaldybės dviračių takų sistema įsijungtų į tarptautinę LT3 trasą ir Nacionalinius dviračių takus. Savivaldybės ribose takai tarpusavyje susijungs ir sudarys daug mažesnių ir didesnių žiedų. Dviračių takų sistema bus formuojama taip, kad Visagino gyventojai ir į Visaginą atvykstantys asmenys dirbti ar pasinaudoti teikiamomis paslaugomis galėtų patogiai pasiekti miesto gyvenamuosius rajonus, darbo vietas, prekybos, pramogų, švietimo objektus. Šios regioninės priemonės lėšomis numatomos įgyvendinti **visos DJMP numatytos prioritetinės priemonės**, kurios skatins naudojimąsi dviračiais ir kitu bemotoriu transportu, taip mažinant automobilių naudojimą. Kitos DJMP numatytos **mažo prioriteto priemonės** bus įgyvendinamos kitų finansavimo šaltinių pagalba (Kelių priežiūros ir plėtros programos) ar vėlesniuose etapuose.

Siekiant plėsti judumo galimybes ir taip spręsti aukščiau minimas problemas numatomi įgyvendinti projektai, kurio priemonės yra patvirtintame Visagino DJMP (Visagino savivaldybės tarybos 2017 m. rugsėjo 28 d. sprendimas Nr. TS-192 „Dėl Visagino miesto darnaus judumo plano patvirtinimo“. Vadovaudamasi Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijų, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. gruodžio 27 d. įsakymu Nr. 3-586 „Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijų patvirtinimo“), 15 punktu, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija kartu su Darnaus judumo komisija 2023 m. gruodžio 14 d. raštu Nr. 2-4663 „Dėl Visagino miesto darnaus judumo plano pakeitimo patvirtinimo“ suderino Visagino miesto darnaus judumo plano atnaujintą veiksmų planą ir biudžeto planą¹⁰:

1. Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine;
2. Darnaus ir saugaus judumo vystymas Visagine.

Įgyvendinus numatytus projektus, bus įgyvendintos 5 DJMP numatytos darnaus judumo priemonės, prisidedančios prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo. Sujungus pėsčiųjų ir dviračių takus į vientisą sistemą (18,8 km), šia infrastruktūra naudosis ne mažiau kaip 2500 miesto ir funkcinės zonos VIZA gyventojų bei regiono gyventojų ir svečių per metus. Visagino ir aplinkinių

⁸ Valstybės duomenų agentūra

⁹ Susisiekimo ministerijos interneto svetainės duomenys

¹⁰ <https://visaginas.lt/visagino-miesto-darnaus-judumo-planas/233>

savivaldybių gyventojai bei miesto svečiai turės galimybę rinktis keliavimo būdus, turės sudarytas sąlygas naudotis bevarikliu transportu, bus patenkinti žmonių ir įmonių judumo poreikiai Visagine. Visų gyventojų grupių mobilumui bus pritaikyta susisiekimo infrastruktūra, informacinių švieslenčių pagalba bus sudarytos geresnės sąlygos naudotis viešojo transporto galimybėmis.

Pažangos priemonės įgyvendinimas prisidės ir prie 2022–2030 m. Regionų plėtros programoje¹¹ (toliau – RPP) nustatyto poveikio rodiklio siekimo „Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimas 1 gyventojui – gyventojų kelionių įtaka (lengvųjų automobilių, motociklų, mopedų ir viešojo transporto naudojimas)“. Įgyvendinami projektai prisidės prie LR bendrojo plano 66.3 ir 77 punktų įgyvendinimo.

Ankstesnės investicijos

Utenos mieste įgyvendinti su darniu judumu susiję projektai:

Esamų problemos giluminių priežasčių atsiradimą iš dalies įtakojo ir nepakankamos 2014–2020 m. ES fondų investicijų intervencijos, t. y. numatytos lėšos buvo nepakankamos esamų problemų pašalinimui. Minimui laikotarpiu buvo įgyvendinta tik dalis DJMP numatytų priemonių. Utenos rajono savivaldybės administracija, vykdydama Utenos miesto darnaus judumo planą, patvirtintą Utenos rajono savivaldybės tarybos 2017 m. Lapkričio 30 d. Sprendimu Nr. TS-278 „Dėl Utenos miesto darnaus judumo plano patvirtinimo“ (toliau – planas), pasiekė šiuos plano įgyvendinimo rodiklius:

- Projektas Nr. 04.5.1-TID-R-518-91-0001 „Utenos rajono vietinio susisiekimo viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“. Įsigyti elektriniai autobusai, 4 vnt. ;

- Projektas Nr. 04.5.1-TID-R-514-91-0006 „Utenos miesto darnaus judumo plano priemonių diegimas (1 etapas)“ Suformuoti nauji žiediniai maršrutai, 3 vnt., sutvarkytos viešojo transporto stotelės, 21 vnt. Sutvarkyta dalis stotelių, numatytų plane, pradėta vykdyti pavėžėjimo paslauga 3 žiediniais maršrutais. Prisidėta prie viešojo transporto skatinimo Utenos mieste.

- Projektas Nr. 04.5.1-TID-R-516-91-0003 „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros Utenos mieste plėtra, siekiant pagerinti Pramonės rajono pasiekiamumą“, kurio metu sutvarkyta 0,85 km dviračių takų Utenos mieste, kiti takai sutvarkyti VB ir SB lėšomis. Rekonstruotų ir naujai įrengtų pėsčiųjų ir dviračių takų ilgis, 5,85 km. Sutvarkyta dalis dviračių takų, numatytų plane. Prisidėta prie vientiso pėsčiųjų ir dviračių takų tinklo kūrimo integruojant bevariklį transportą į bendrą transporto sistemą.

- Projektas NR. 06.2.1-TID-R-511-91-0005 Prisidėta prie gatvių rekonstravimas didinant susisiekimo pėsčiomis ir dviračiais patrauklumą. „Aušros gatvės dalies nuo Gedimino ir Tauragnų gatvių sankryžos iki Žaliosios gatvės Utenoje rekonstrukcija“. Projekto metu buvo rekonstruota 0,8 km gatvės, kita gatvės dalis buvo rekonstruota iš VB ir SB lėšų, iš kurių buvo rekonstruotos ir kitos Utenos miesto gatvės. Atnaujinta gatvių, 11,2 km.

- Projektas Nr. 04.5.1-TID-V-515-01-0016 „Elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimas Utenos mieste“. Elektromobilių įkrovimo prieigų skaičius, 3 vnt. Prisidėta prie alternatyvių degalų ir aplinką mažiau teršiančio transporto skatinimo. Kitos 2 elektromobilių įkrovimo stotelės Utenos mieste įrengtos iš VB ir SB lėšų.

Visagino mieste įgyvendinti su darniu judumu susiję projektai:

- Projektas Nr. 04.5.1-TID-R-514-91-0004 „Darnaus judumo infrastruktūros įrengimas Visagino mieste“. Įrengta automobilių stovėjimo aikštelė šalia Visagino Geležinkelio st. ;

- Projektas Nr. 07.1.1-CPVA-V-906-01-0010 „Jungties nuo geležinkelio stoties iki Visagino miesto centro įrengimas, kartu su etnokultūrų parku“;

¹¹ Patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. birželio 29 d. nutarimu Nr. 713

- Projektas Nr. 07.1.1-CPVA-V-906-01-0009 „Autobusų stoties su turizmo informacijos centru statyba Visagino savivaldybėje“;
- Projektas Nr. 05.4.1-LVPA-R-821-91 „Turizmo informacinės infrastruktūros plėtra Utenos, Ignalinos, Zarasų rajonų ir Visagino savivaldybėse“;
- Projektas Nr. 07.1.1-CPVA-V-902-01-0006 „Apleistų / avarinių pastatų nugriovimas ir teritorijos valymas, regeneruojant buvusį karinį miestelį“, sutvarkyta teritorija investuotojui pritraukti. Pritrauktas investuotojas UAB Intersurgical;
- Projektas Nr. 04.5.1-TID-R-514-91-0004 „Darnaus judumo infrastruktūros įrengimas Visagino mieste“. Įrengtas apšvietimas šalia pėsčiųjų perėjų, 15 vnt.;
- Projektas Nr. 04.3.1-LVPA-T-116-01-0003 „Visagino gatvių apšvietimo sistemos modernizavimas“;
- Projektas Nr. 04.5.1-TID-R-514-91-0004 „Darnaus judumo infrastruktūros įrengimas Visagino mieste“. Įrengtos dviračių saugojimo aikštelės šalia Visagino mokyklų;
- Projektas Nr. 04.5.1-TID-R-514-91-0004 „Darnaus judumo infrastruktūros įrengimas Visagino mieste“;
- Atliktas viešojo transporto stotelių pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms Visagino mieste (10 vnt.);
- Projektas Nr. 04.5.1-TID-R-514-91-0004 „Darnaus judumo infrastruktūros įrengimas Visagino mieste“. Pritaikyti pėsčiųjų takai specialiųjų poreikių turintiems žmonėms: Taikos pr. (nuo ligoninės iki bibliotekos) ~1 km; Santarvės g. ~1 km; Veteranų g. ~0,5 km; Statybininkų g. ~0,5 km; Parko g. ~ 0,6 km. Pėsčiųjų takai pritaikyti neregijų vedimo sistemai (nuo Kosmoso g. 28 gyvenamojo namo, kuriame planuojamas socialinis būstas (I aukšte gyvens neįgalieji) ~ 2 km; Veteranų g. ~ 0,5 km; Sedulinos al. ~ 2 km);
- Projektas Nr. 04.5.1-TID-R-514-91-0004 „Darnaus judumo infrastruktūros įrengimas Visagino mieste“. Įrengtos informacinės elektroninės švieslentės prie autobusų stotelių: Parko g., prie geležinkelio stoties;
- Projektas Nr. 04.5.1-TID-V-515-01-0013 „Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas Visagino mieste“. Įrengtos elektros įkrovimo prieigos (5 vnt).

Planuojamomis 2021–2027 m. ES investicijomis nebus dvigubo tų pačių veiklų finansavimo. 2021–2027 m. laikotarpiu numatomas DJMP priemonių įgyvendinimo **tęstinumas**, kuriant vientisą dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą, skatinant gyventojus persėsti į draugišką aplinkai bemotorį transportą, visoms gyventojų grupėms užtikrinant tinkamas sąlygas naudotis sukurta infrastruktūra ir kt.

III SKYRIUS PAŽANGOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMO TERITORIJA

Priemonės veiklų įgyvendinamo teritorija apima Utenos ir Visagino miestus.

IV SKYRIUS PAŽANGOS PRIEMONĖS VEIKLOS, PROJEKTŲ VYKDYTOJAI IR PARTNERIAI

Priemonės pagrindimo aprašo II skyriuje detalizuotų problemos giluminių priežasčių pašalinimui, siekiant *judumo sistemos darnumo ir patrauklumo bei gyvenamosios aplinkos kokybės pagerinimo*:

Utenos mieste, įgyvendinant DJMP, numatoma 8 atskiri projektai, iš jų 6 sietini su bendru tikslu dviračių ir pėsčiųjų takus sujungti į vientisą tinklą mieste ir 1 projektas sietinas su tikslu sukurti bendrą dviračių eismo skatinimo infrastruktūrą, pagal atskirą finansuotiną veiklą „Darnaus judumo miestų planuose numatytų priemonių, prisidedančių prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo, įgyvendinimas“ (uždarų dviračių ir el. paspirtukų saugyklų įrengimas, dviračių ir el. paspirtukų stoginių įrengimas). Su minėtu tikslu susiję projektai: „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra rytinėje Utenos miesto dalyje“; „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra Kupiškio gatvėje, Utenos mieste“; „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra Aukštakalnio mikrorajone, Utenos mieste“; „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra šiaurinėje Utenos miesto dalyje“; „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra J. Basanavičiaus gatvėje, Utenos mieste“; „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra pietvakarinėje Utenos miesto dalyje“; „Dviračių infrastruktūros, Utenos mieste, kūrimas“ ir 1 projektas „E-bilieto ir keleivių informavimo sistemos diegimas Utenos miesto viešajame transporte“, skirtas paskatinti gyventojus kelionės tikslą pasiekti viešuoju transportu.

Projektas „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra rytinėje Utenos miesto dalyje“:

1. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas Aukštaičių g. atkarpoje nuo Tauragnų g. iki Metalų g., 0,9 km;
2. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas V. Kudirkos g. atkarpoje nuo Aukštaičių g. iki Krašunos progimnazijos, 0,29 km;

Projektas „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra Kupiškio gatvėje, Utenos mieste“:

1. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas Palangos g. nuo J. Basanavičiaus g. iki K. Čiurlionio g. 0,14 km;
2. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas Kupiškio g. nuo Palangos g. iki Utenaitės upės, 0,5 km;
3. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas nuo Utenaitės upės iki Vandėnų g., 1,22 km.

Projektas „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra Aukštakalnio mikrorajone, Utenos mieste“:

1. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas Taikos g. atkarpa tarp Aukštakalnio g. ir Kupiškio g., 0,61 km;
2. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas ties Aukštakalnio progimnazija nuo Taikos g. iki Vyžuonų parko pėsčiųjų ir dviračių takų, 0,225 km.

Projektas „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra šiaurinėje Utenos miesto dalyje“:

1. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas į šiaurę nuo Dauniškio ež., 0,15 km;
2. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas Vaižganto g. nuo Užpalių g. ir Pievų g., 0,45 km.

Projektas „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra J. Basanavičiaus gatvėje, Utenos mieste“:

1. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas J. Basanavičiaus g. tarp J. Basanavičiaus g. 108D ir Pramonės g., 0,16 km;

2. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas J. Basanavičiaus g. nuo Vaižganto g. ir Pievų g., 0,22 km;

3. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas J. Basanavičiaus g. tarp Vaižganto g. ir Palangos g., 2,37 km.

Projektas „Bevariklio transporto infrastruktūros plėtra pietvakarinėje Utenos miesto dalyje“:

1. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas Joneliškio g. atkarpoje tarp Molėtų g. ir pietinio aplinkkelio, 1,28 km;

2. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas Molėtų g., 1,30 km.

3. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas (Atkarpa Nr. 24 BTMP) Algirdo g. tarp Bažnyčios g. ir Varpo g., 0,15 km;

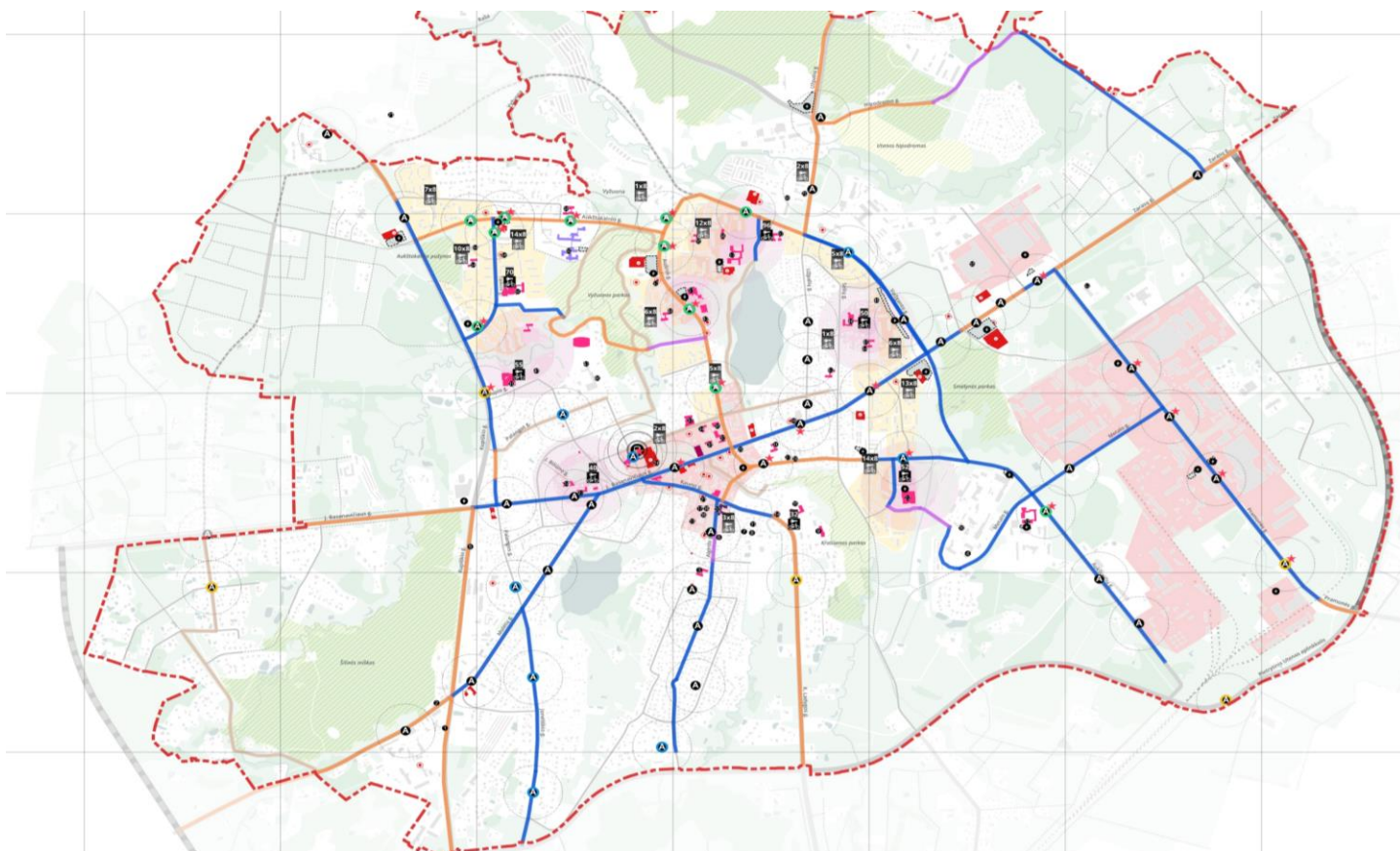
4. Bevariklio transporto infrastruktūros atnaujinimas/įrengimas (Atkarpa Nr. 25 BTMP) Algirdo g. tarp Varpo g. ir Rasos g., 1,07 km.

Projektas „Dviračių infrastruktūros, Utenos mieste, kūrimas“:

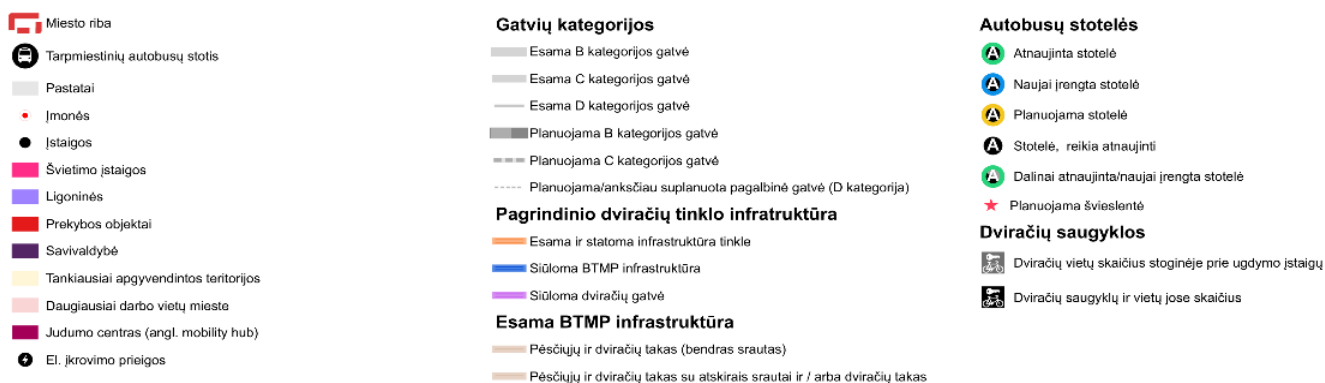
1. Uždarų dviračių ir el. paspirtukų saugyklų įrengimas, 90 vnt.

2. Dviračių ir el. paspirtukų stoginių (bendras vietų skaičius – 395) įrengimas, 7 vnt.

Aukščiau paminėtais projektais siekiama, kad pėsčiųjų ir dviračių takai būtų sujungti į vientisą sistemą (žr. schemą, 1 pav.):



Sutartiniai ženklai



1 pav. Utenos miesto esamas ir planuojamas dviračių ir pėsčiųjų takų išdėstymas.

Taip pat planuojamas būtinas įgyvendinti projektas „E-bilieto ir keleivių informavimo sistemos diegimas Utenos miesto viešajame transporte“, kurio metu numatomas E-bilieto su galimybe atsiskaityti kortele diegimas, 1 vnt.

Visagino mieste, įgyvendinant DJMP, numatoma įgyvendinti 3 projektus: „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine, I etapas“ ir „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine, II etapas“, bei „Darnaus ir saugaus judumo vystymas Visagine“, kuriais planuojama

prisidėti prie 2024–2029 m. Visagino savivaldybės, Ignalinos ir Zarasų rajonų savivaldybių teritorijose funkcinės zonos (VIZA) (toliau – funkcinė zona VIZA) strategijos įgyvendinimo.

Igyvendinant 2024–2029 m. funkcinės zonos VIZA strategiją, bus siekiama užtikrinti patogų ir sklandų funkcinės zonos VIZA gyventojų, dirbančių esančiose įmonėse pasiskirstymą, teikiant efektyvaus mobilumo ir susisiekimo paslaugas.

Visagino miesto darnaus judumo plano priemonės ir planuojami projektai rengiami atsižvelgiant į Lietuvos bendrąjį planą iki 2030 m., kur akcentuojamas lokalus judėjimas mieste (pėstieji, dviračiai, alternatyvios transporto priemonės). Kelionės iš namų į darbą ir atgal sudaro didžiąją dalį visų kelionių Visagino mieste ir funkcinėje zonoje VIZA. Tuo pačiu metu gyventojai po truputį migruoja iš didžiausios koncentracijos vietų – daugiabučių namų kvartalų į priemiestines teritorijas (funkcinės zonos VIZA atveju iš Visagino miesto į Ignalinos ar Zarasų rajonų gyvenvietes/vienkiemius besiribojančius su Visagino savivaldybe). Taigi, tikslingai mažinant priklausomybę nuo automobilio ir skatinant judėjimą būdais, nereikalaujančiais papildomos energijos šaltinio, pirmenybė teikiama universaliai urbanistinei aplinkai, pirmiausia pritaikytai pėstiesiems ir dviračiams. Prioritetas – gyventojams užtikrinti pasiekiamumą pėsčiomis iki viešojo transporto stotelių, viešosios infrastruktūros.

Judėjimas tarp funkcinės zonos VIZA miestų, logistika (traukiniai, tarpmiestinis transportas). Mažesnė priklausomybė nuo automobilių yra prioritetas ir tarpmiestinėms kelionėms. Trumpesniai ir patogesniai keliavimai tarp miestų pirmenybė teikiama viešajam, jau išvystytam transportui ir jo infrastruktūrai. Visos funkcinės zonos VIZA savivaldybės prisideda prie gyventojų skatinimo naudotis viešuoju transportu kompensuodamos važiavimą juo 100 proc.

Daugiarūšiškumas – tai yra savybė panaudoti tinkamiausią transporto priemonę ar infrastruktūros galimybes tam tikru metu ir vietoje. Stotys, stotelės tampa kelių transporto priemonių keitimo ar saugojimo vietomis (pvz. *stotis*–dviračių saugykla/viešojo transporto stotelė – *darbo vieta* – dviračių saugykla/viešojo transporto stotelė – *stotis*).

Reikšmė tvariam vystymuisi: aplinkos aspektai (mažesnė CO₂ emisija, mažesnė tarša iš automobilių transporto); socialiniai aspektai (geresnis pasiekiamumas mažesnėmis sąnaudomis (kainos); didesnis mobilumas žmonėms be automobilio; nauda sveikatai važiuojant dviračiu ar einant pėsčiomis); ekonominiai aspektai (ekonominių darbo vietų / technologijų kūrimas, dalinimosi ekonomikos skatinimas, efektyviai naudojami kaštai).

Neinvesticiniai veiksmai. Projektai „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagino (I ir II etapais)“ ir „Darnaus ir saugaus judumo vystymas Visagino“ planuojama prisidėti prie 2024–2029 m. funkcinės zonos VIZA strategijos įgyvendinimo. Planuojamas funkcinės zonos VIZA strategijos veiksmas „Darnaus judumo priemonių įgyvendinimas“ prisidės prie tikslo „Paskatinti funkcinės zonos ekonominį augimą, pasitelkiant turimus išteklius“ įgyvendinimo, apims DJMP priemonių įgyvendinimą: „Dviračių ir pėsčiųjų takų įrengimas ir atnaujinimas Visagino mieste“; „Dviračių takų įrengimas iki priemiesčių/pramonės zonų Visagino savivaldybėje ir dviračių/bevariklio transporto takų tinklo sujungimas“; „Dviračių saugojimo aikštelių įrengimas“; „Viešojo transporto stotelių pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms“; „Kryptinio Visagino miesto pėsčiųjų perėjų apšvietimo įrengimas“; „Informacinių švieslenčių pagrindinėse Visagino autobusų stotelėse įrengimas“.

Visagino dviračių takų infrastruktūra sujungs viešuosius transporto taškus (Visagino geležinkelio stotį, Autobusų stotį) su pramoninėmis, komercinėmis teritorijomis, o tokios darnaus

judumo priemonės kaip uždarnos dviračių saugojimo saugyklos – sukurs sąlygas funkcinės zonos VIZA gyventojams, atvykstantiems į Visaginą darbo ar viešųjų paslaugų gavimo reikalais, naudotis sukurta susisiekimo viešąją infrastruktūra naudojantis viešuoju ar bemotoriu transportu Visagino mieste. Taip pat bus sukurtos saugesnės sąlygos judant per Visagino miestą link darbo vietų ar viešųjų paslaugų, sukurtas informacijos sklaidos tinklas orientuotas informuoti gyventojus apie darnų judumą tiek Visagine, tiek funkcinės zonos VIZA regione.

Bus sukurtos gyventojams aktualios viešosios paslaugos (administraciniais veiksmais) – galimybės naudotis uždaromis dviračių saugyklomis (prie viešojo transporto taškų (stočių)), atvykstant iki Visagino miesto viešuoju transportu (geležinkeliu ar autobusais) ir Visagino savivaldybės teritorijoje saugiai judant nuosavu (saugomu saugykloje) ar nuomojamu bemotoriu transportu, pėsčiomis ar Visagino viešuoju transportu, kurio vykimo grafikai pritaikyti prie tarpmiestinių kelių ir geležinkelio maršrutų. Informaciniuose stenduose bus parengta ir viešinama funkcinėje zonoje VIZA darnaus judumo teritorijoje informacija, aktuali ne tik Visagino miesto, bet ir funkcinės zonos VIZA gyventojams.

Projektas „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine, I etapas“:

1. Dviračių ir pėsčiųjų takų įrengimas ir atnaujinimas Visagino mieste;
2. Dviračių takų įrengimas iki priemiesčių/pramonės zonų Visagino savivaldybėje ir dviračių/bevariklio transporto takų tinklo sujungimas;
3. Dviračių saugojimo aikštelių įrengimas.

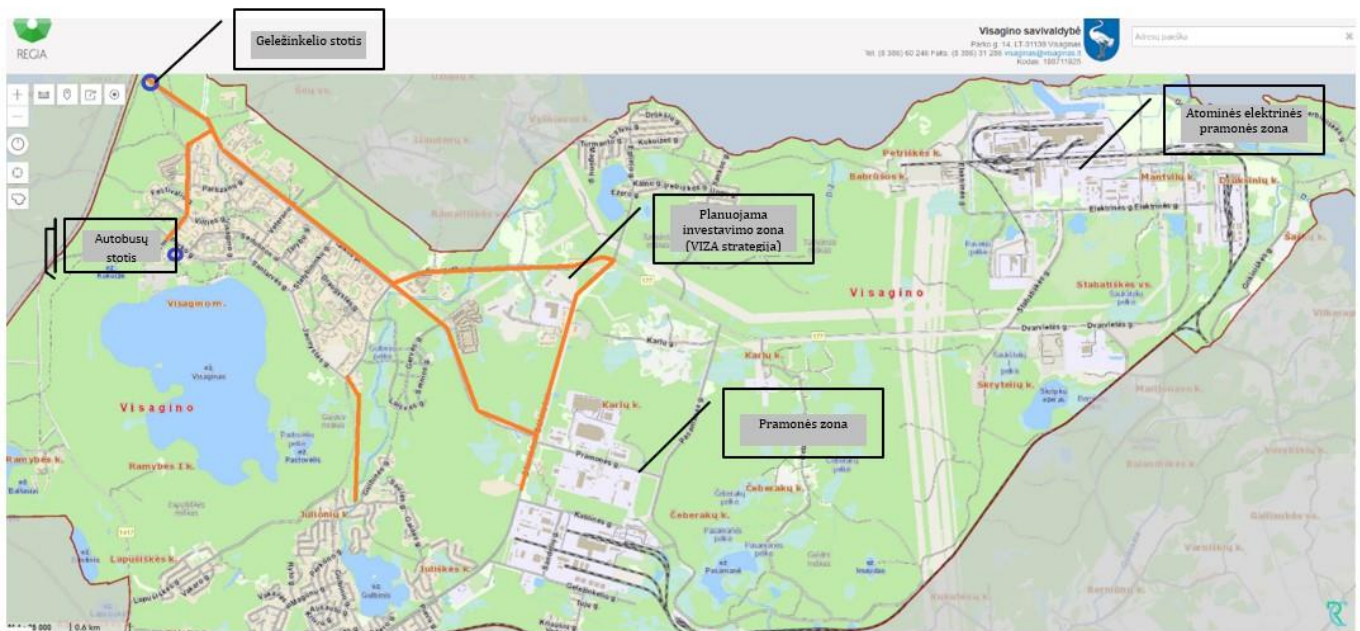
Projektas „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine, II etapas“:

1. Dviračių takų įrengimas iki priemiesčių/pramonės zonų Visagino savivaldybėje ir dviračių/bevariklio transporto takų tinklo sujungimas.

Projektas „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine, III etapas“:

1. Dviračių takų įrengimas iki priemiesčių/pramonės zonų Visagino savivaldybėje ir dviračių/bevariklio transporto takų tinklo sujungimas.

Visagine, kaip ir Utenoje, taip pat siekiama, kad pėsčiųjų ir dviračių takai būtų sujungti į vientisą sistemą (žr. schemą, 2 pav.)



2 pav. Visagino mieste esamas ir planuojamas dviračių ir pėsčiųjų takų išdėstymas.

Dviračių ir pėsčiųjų takų įrengimas ir atnaujinimas Visagino mieste (I etapas):

Siekiama įrengti dviračių takų atkarpas, sujungiant su miesto įrengta infrastruktūra ir modernizuotu dviračių takų tinklu.

- Dviračių tako nuo Geležinkelio stoties iki Taikos pr./Energetikų g. sankryžos rekonstravimas ir įrengimas, užtikrinant gyventojų švietimo, socialinių ir sveikatos paslaugų, darbo vietų pasiekiamumą (VŠĮ ligoninė, VŠĮ VPSPC, Sodra, Visagino viešoji biblioteka, Visagino „Verdenės“ gimnazija, lopšelis-darželis „Auksinis raktelis“, maisto prekių parduotuvės ir t.t), apie 2,73 km;
- Dviračių tako Kosmoso g. nuo Autobusų stoties (nuo Parko g. iki Taikos pr.) rekonstravimas ir įrengimas, užtikrinant gyventojų švietimo, socialinių ir sveikatos paslaugų, darbo vietų pasiekiamumą (Visagino kūrybos ir menų akademija, Visagino turgus, lopšelis-darželis „Kūlverstukas“, Visagino „Gerosios vilties“ progimnazija, Visagino Sedulinos alėja, grožio salonai, Šiaulių bankas, Visagino savivaldybės administracija ir t.t), apie 1,6 km;

Dviračių saugojimo aikštelių įrengimas (I etapas):

- Įrengimas dviračių saugojimo aikštelių ir dviračių laikymo stovų su stogeliu.

Dviračių takų įrengimas iki priemiesčių/pramonės zonų Visagino savivaldybėje ir dviračių/bevariklio transporto takų tinklo sujungimas (priemonės bus įgyvendintos vykdant dviejų projektų (I ir II etapo) veiklas):

Siekiama įrengti dviračių takus iki pramonės teritorijų prijungiant prie Visagino miesto gyvenamųjų mikrorajonų dviračių tinklo.

I etapo metu:

- Dviračių – pėsčiųjų tako nuo Taikos pr. ir Energetikų g. sankryžos iki Eglinio g. ir valstybinės reikšmės kelio Nr. 177, sankryžos Visagino sav. (šalia valstybinės reikšmės kelio Nr. 5348) įrengimas, sujungiant Visagino miestą, pramonės teritorijas ir kaimiškas teritorijas, apie 2,2 km;

II etapo metu:

- Dviračių tako su apšvietimu link pramonės teritorijos Karlių k. nuo sankryžos Taikos pr. ir Energetikų g. iki valstybinės reikšmės kelio Nr. 177 (šalia valstybinės reikšmės kelio Nr. 113) įrengimas, apie 2,2 km;
- Dviračių tako nuo sankryžos Energetikų g. ir Jaunystės g. iki Gulbinio g. Magūnų k. (SB „Pavasaris“) Visagino sav. Įrengimas, sujungiant Visagino miestą, pramonės teritorijas ir kaimiškas teritorijas, apie 1,15 km.

Taip pat projekto „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine, II etapas“ metu numatoma dviračių ir pėsčiųjų takų įrengimas ir atnaujinimas Visagino mieste – individualių namų kvartale, apie 2,33 km.

III etapo metu:

- Dviračių tako nuo valstybinės reikšmės kelio Nr. 177 ir Nr. 5348 sankryžos, Visagino sav. įrengimas, sujungiant Visagino miestą su pramonės teritorijomis ir viešosiomis erdvėmis (~2,0 km).

Projektas „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine, II ir III etapas“ bus įgyvendinamas su partneriu AB „VIA Lietuva“, kadangi planuojami dviračių takai Visagino priemiestyje: dviračių takas su apšvietimu link pramonės teritorijos Karlių k. nuo sankryžos Taikos pr. ir Energetikų g. iki valstybinės reikšmės kelio Nr. 177 (šalia valstybinės reikšmės kelio Nr. 113) ir dviračių takas nuo valstybinės reikšmės kelio Nr. 177 ir Nr. 5348 sankryžos, iki Magūnų k., Visagino sav. Bus įrengiami AB „VIA Lietuva“ žemės sklypuose.

Viso planuojama I etapo metu įrengti / atnaujinti apie 6,53 km dviračių ir pėsčiųjų takų, II etapo metu apie 12,27 km.

Projektas „Darnaus ir saugaus judumo vystymas Visagine“:

1. Kryptinio Visagino miesto pėsčiųjų perėjų apšvietimo įrengimas;
2. Viešojo transporto stotelių pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms;
3. Miesto pėsčiųjų takų pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms;
4. Miesto pėsčiųjų perėjų ir sankryžų pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms;
5. Informacinių švieslenčių pagrindinėse Visagino autobusų stotelėse įrengimas.

Kryptinio Visagino miesto pėsčiųjų perėjų apšvietimo įrengimas:

Siekama įrengti kryptinį Visagino miesto pėsčiųjų perėjų apšvietimą likusiuose neapšviestose perėjose, tokiu būdu infrastruktūra bus pilnai sutvarkyta ir prijungta prie modernizuoto gatvių apšvietimo sistemos tinklo.

- Įrengti apšvietimą šalia pėsčiųjų perėjų.

Viešojo transporto stotelių pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms:

Siekama pritaikyti likusias nepritaikytas viešojo transporto stoteles Visagino mieste specialiųjų poreikių turintiems žmonėms, tokiu būdu infrastruktūra bus sutvarkyta pilnai.

Miesto pėsčiųjų takų pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms:

- Pėsčiųjų takų pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms (Veteranų g., Statybininkų g., Jaunystės g., Kosmoso g., Visagino g., Draugystės g., Parko g.).

Miesto pėsčiųjų perėjų ir sankryžų pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms:

- Pėsčiųjų perėjų pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms (Santarvės g., Parko g., Taikos pr., Statybininkų g., Kosmoso g., Energetikų g., Jaunystės g.)
- Sankryžų pritaikymas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms (Kosmoso g. ir Taikos pr. sankryža, Energetikų g. ir Jaunystės g. sankryža, Taikos g. ir Energetikų g. sankryža)

Informacinių švieslenčių pagrindinėse Visagino autobusų stotelėse įrengimas:

- Informacinių elektroninių švieslenčių diegimas prie autobusų stotelių (Ligoninė, Biblioteka, Statybininkų, Vilkaragis, Energetikų, Draugystės, Žalioji, Jaunystės, Santarvės, Parko, Turgus, Kosmoso).

Taigi, tiek Utenos mieste, tiek ir Visagino mieste būtini esminiai darnaus judumo skatinimo projektai yra skirti sukurti vieningą ir rišlų bevariklio transporto ir pėsčiųjų takų tinklą mieste, kuriais siekiama neišskaidyti finansavimo resursų skirtingoms veikloms, kurių dalinis įgyvendinimas tik iš dalies pagerintų situaciją tam tikroje srityje ir neužtikrintų reikiamo kokybinio pokyčio ir giluminių problemų sprendimo. Darnaus judumo priemonės lėšomis minėtos savivaldybės numato įgyvendinti kompleksinius projektus, sujungiančius dviračių ir pėsčiųjų takus į vientisą tinklą mieste, sukuriant ir kitą jiems reikalingą infrastruktūrą. Dviračių takų sistema bus formuojama taip, kad šių savivaldybių gyventojai ir dirbti ar pasinaudoti teikiamomis paslaugomis atvykstantys asmenys galėtų patogiai pasiekti miesto gyvenamuosius rajonus, darbo vietas, prekybos, pramogų, švietimo objektus. Taip pat ypatingai svarbus aspektas yra regiono ekoturizmo potencialas ir siekis skatinti gyventojų sveikos gyvensenos įpročius, susijusius su aktyviu judėjimu, tad būtent dviračių takų infrastruktūra diegiama pirmiausiai dėl ženkiai didesnio galimo naudotojų skaičiaus ir šios veiklos teikiamos naudos įvairiapusiškumo lyginant su kitomis priemonėmis, pvz. ekologiškas viešasis transportas, ar elektros įkrovimo stotelės, kurios esant poreikiui galės būti įgyvendinamos ir kitais finansavimo šaltiniais, įskaitant galimas privačias iniciatyvas.

Galimi pareiškėjai:

Galimų pareiškėjų ir partnerių pasirinkimas nustatomas atsižvelgiant į Vietos savivaldos įstatyme numatytas savivaldybių savarankiškas funkcijas: 6 str. 28p. aplinkos kokybės gerinimas ir apsauga, aplinkos monitoringas; 22p. savivaldybės strateginio planavimo dokumentų ir juos įgyvendinančių planavimo dokumentų rengimas ir įgyvendinimas; 38p. sąlygų verslo ir turizmo plėtrai sudarymas ir šios veiklos skatinimas. Taip pat įvertinus Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos regioninės pažangos priemonės Nr.10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairėse¹² (toliau – Gairės) numatytą išankstinę sąlygą – įgyvendinti priemones tik pagal parengtus 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų lėšomis finansuotus DJMP, galimi pareiškėjai **veikloms** „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose“ ir „Darnaus judumo miestų planuose numatytų priemonių, prisidedančių prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo, įgyvendinimas“ – **Visagino ir Utenos rajono savivaldybių administracijos**.

Galimi **partneriai veikloms** „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose“ ir „Darnaus judumo miestų planuose numatytų priemonių, prisidedančių prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo, įgyvendinimas“ – **esami ar būsimi viešosios transporto infrastruktūros, susijusios su planuojama pagal projektą vykdyti veikla, valdytojai (juridiniai asmenys)**, kai tvarkomas partnerio turtas, kurio apskaita yra jo dispozicijoje. Projektą „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine, II etapas“ ir „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine, III etapas“ numatomi įgyvendinti kartu su projekto partneriu – AB „VIA Lietuva“.

¹² patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2023 m. balandžio 14 d. įsakymu Nr. 3-192 „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairių patvirtinimo“;

Pareiškėjai gali teikti paraiškas individualiai arba kartu su partneriais. Pareiškėjas yra tiesiogiai atsakingas už projekto parengimą, įgyvendinimą ir rezultatus, nesvarbu, ar jis projektą įgyvendina vienas, ar kartu su partneriu (-iais).

V SKYRIUS PAŽANGOS PRIEMONĖS PROJEKTŲ ATRANKA

Numatytoms veikloms įgyvendinti pasirinktas planavimo būdas, kuris pagal Strateginio valdymo metodikos¹³ 135.2 p. 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 **projektų atrankos kriterijai** Gairėse numatytoms **veikloms** „Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose“ ir „Darnaus judumo miestų planuose numatytų priemonių, prisidedančių prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo, įgyvendinimas“, **nenustatomi**.

Visi projektai turi atitikti Gaires.

VI SKYRIUS PAŽANGOS PRIEMONĖS PRISIDĖJIMAS PRIE HORIZONTALIŲJŲ PRINCIPŲ ĮGYVENDINIMO

Lentelė Nr. 1

Eil. Nr.	Horizontalieji principai (toliau – HP)	Informacija apie pažangos priemonės prisidėjimą prie HP
1.	Darnaus vystymosi	Pagal priemonę rengiamuose ir įgyvendinamuose projektuose negalės būti numatyta veiksmų, kurie turėtų neigiamą poveikį darnaus vystymosi principo įgyvendinimui. Rengiant ir įgyvendinant projektus bus laikomasi Gairėse numatytų HP klimato ir aplinkos apsaugos standartų ir prisidedama prie klimato kaitos švelninimo ir regiono aplinkos kokybės gerinimo, skatinant gyventojus rinktis draugiškas gamtai keliavimo priemones ir jų būdų derinimą, plečiant dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūrą ir kt.
2.	Lygių galimybių visiems ir nediskriminavimo	Pagal priemonę rengiamuose ir įgyvendinamuose projektuose negalės būti numatyta apribojimų, kurie turėtų neigiamą poveikį lygių galimybių ir nediskriminavimo dėl lyties, rasės, tautybės, pilietybės, kalbos, kilmės, socialinės padėties, tikėjimo, įsitikinimų ar pažiūrų, amžiaus, negalios, lytinės orientacijos, etninės priklausomybės, religijos ar kitais pagrindais principo įgyvendinimui.

¹³ Patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 292 „Dėl Strateginio valdymo metodikos patvirtinimo“;

		Projektuose bus numatytos priemonės, leidžiančios visiems asmenims pasinaudoti sukurta ar pagerinta infrastruktūra. Diegiant darnaus judumo priemones bus laikomasi universalios produkto (gaminių, paslaugų, transporto, fizinės ar e. aplinkos, infrastruktūros), kuriais gali naudotis visi žmonės kuo platesniu mastu, dizaino, neatsižvelgiant į šių produktų funkcijas.
--	--	---

VII SKYRIUS IŠANKSTINĖS SĄLYGOS

Priemonei nustatytos išankstinės sąlygos:

1. Savivaldybių tarybų patvirtinti darnaus judumo mieste planai, kurio parengimas finansuotas 2014–2020 m. ES fondų lėšomis.

Išankstinė sąlyga įgyvendinta – patvirtinti Utenos ir Visagino miesto darnaus judumo planai. Visagino savivaldybės tarybos 2017-09-28 sprendimas Nr. TS-192 „Dėl Visagino miesto darnaus judumo plano patvirtinimo“. Vadovaudamasi Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijų, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. gruodžio 27 d. įsakymu Nr. 3-586 „Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijų patvirtinimo“, 15 punktu, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija kartu su Darnaus judumo komisija 2023 m. gruodžio 14 d. raštu Nr. 2-4663 „Dėl Visagino miesto darnaus judumo plano pakeitimo patvirtinimo“ suderino Visagino miesto darnaus judumo plano atnaujintą veiksmų planą ir biudžeto planą¹⁴. Utenos rajono savivaldybės tarybos 2017-11-30 sprendimas Nr. TS-278 „Dėl Utenos miesto darnaus judumo plano patvirtinimo“. Darnaus judumo mieste planų komisija 2024 m. balandžio 3 d. posėdžio protokolu Nr. 5-39 pritarė planui, kuris buvo atnaujintas, siekiant įvertinti Utenos miesto darnaus judumo plano vykdymą nuo 2017 m. iki 2024 m. ir numatyti veiksmus iki 2033 m.

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.

Išankstinė sąlyga įgyvendinta. Visagino savivaldybės tarybos 2022-02-18 sprendimu Nr. TS-22 „Dėl Visagino savivaldybės elektromobilių įkrovimo stotelių plėtros plano iki 2030 metų patvirtinimo“ patvirtintas Visagino savivaldybės elektromobilių įkrovimo stotelių plėtros planas. Utenos rajono savivaldybės tarybos 2016-08-25 sprendimu Nr. TS-245 patvirtintas ir 2021-11-25 sprendimu Nr. TS-305 atnaujintas Elektromobilių įkrovimo prieigų planas Utenos rajono savivaldybėje. Atkreiptinas dėmesys, kad šios Priemonės apimtyse nenumatoma įgyvendinti elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimo veiklą tiek Visagino, tiek Utenos miestuose.

¹⁴ <https://visaginas.lt/visagino-miesto-darnaus-judumo-planas/233>

VIII SKYRIUS
PAŽANGOS PRIEMONĖS STEBĖSENOS RODIKLIAI

Lentelė Nr. 2

Pažangos priemonės veiklų produkto rodikliai							
Veiklos pavadinimas	Rodiklio kodas	Rodiklio pavadinimas, matavimo vienetas	Rodikliui pasiekti planuojama panaudoti pažangos lėšų suma, Eur		Siektynos rodiklio reikšmės		Siektynos 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
Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra regiono miestuose	P.B.2.0058	Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama (<i>Kilometrai</i>)	16 822 986,46	14 126 940,42	0 (2025)	25,24 (2028)	Rodiklis atitinka 2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programos (toliau – IP) 8.1 uždaviniui priskirtą atitinkamą produkto rodiklį, tarpinė rodiklio reikšmė, atsižvelgus į projektų įgyvendinimo terminus, nenustatoma. Siekiama rodiklio reikšmė įvertinta remiantis numatomų įgyvendinti Priemonės projektų (1.2.-1.9.) sumine informacija, kuri apskaičiuota vadovaujantis Susisiekimo ministerijos stebėsenos rodiklio aprašymo kortele. Skaičiuojant galutinę reikšmę ir jos pasiekimo momentą daroma prielaida, kad rodiklio reikšmė bus pasiekta kai bus baigtas įgyvendinti paskutinis (1.9) šios Priemonės projektas (2028 m. IV ketv.).
	P.S.2.1035	Įgyvendintos darnaus judumo priemonės (<i>Skaičius</i>)			0 (2025)	1 (2028)	Rodiklis atitinka IP 8.1. uždaviniui priskirtą atitinkamą produkto rodiklį, tarpinė rodiklio reikšmė, atsižvelgus į projektų įgyvendinimo terminus, nenustatoma. Siekiama rodiklio reikšmė įvertinta remiantis numatomo įgyvendinti Priemonės projekto 1.8. (Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra Visagine, I etapas) informacija, kuri apskaičiuota vadovaujantis Susisiekimo ministerijos stebėsenos

							rodiklio aprašymo kortele. Skaičiuojant galutinę reikšmę ir jos pasiekimo momentą daroma prielaida, kad rodiklio reikšmė bus pasiekta kai bus baigtas įgyvendinti aukščiau paminėtas šios Priemonės projektas (2028 m. I ketv.).
Darnaus judumo mieste planuose numatytų priemonių, prisidedančių prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo, įgyvendinimas regiono miestuose	P.S.2.1035	Įgyvendintos darnaus judumo priemonės (Skaičius)	4 731 007,80	4 021 355,78	0 (2025)	7 (2027)	Rodiklis atitinka IP 8.1. uždaviniui priskirtą atitinkamą produkto rodiklį, tarpinė rodiklio reikšmė, atsižvelgus į projektų įgyvendinimo terminus, nenustatoma. Siekama rodiklio reikšmė įvertinta remiantis numatomų įgyvendinti Priemonės projektų (2.1.-2.3.) sumine informacija, kuri apskaičiuota vadovaujantis Susisiekimo ministerijos stebėsenos rodiklio aprašymo kortele. Skaičiuojant galutinę reikšmę ir jos pasiekimo momentą daroma prielaida, kad rodiklio reikšmė bus pasiekta kai bus baigtas įgyvendinti paskutinis (2.3) šios Priemonės projektas (2028 m. I ketv.).

Lentelė Nr. 3

Pažangos priemonės rezultato rodikliai							
Rodiklio kodas	Rodiklio pavadinimas, matavimo vienetas	Pradinė rodiklio reikšmė (metai)	Rodikliui pasiekti planuojama panaudoti pažangos lėšų suma, Eur		Siekimos rodiklio reikšmės		Siekimos 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	(2021) 0	16 822 986,46	14 126 940,42	0 (2025)	24100 (2029)	Rodiklis atitinka IP 8.1. uždaviniui priskirtą atitinkamą rezultato rodiklį, tarpinė rodiklio reikšmė, atsižvelgus į projektų įgyvendinimo terminus, nenustatoma. Siekama rodiklio reikšmė įvertinta remiantis numatomų įgyvendinti Priemonės projektų (1.2.-1.9.) sumine informacija, kuri apskaičiuota vadovaujantis Susisiekimo

	(Naudotojai per metus)						ministerijos stebėsenos rodiklio aprašymo kortele. Skaičiuojant galutinę reikšmę ir jos pasiekimo momentą daroma prielaida, kad rodiklio reikšmė bus pasiekta kai bus baigtas įgyvendinti paskutinis (1.9) šios Priemonės projektas (2028 IV ketv.) bei po 1 metų (2029) bus atliekami atitinkami skaičiavimai.
--	------------------------	--	--	--	--	--	---

Regiono plėtros tarybos
administracijos direktoriaus
funkcijas atliekanti ekspertė

Daiva Karvelienė
