

Žaliojo regiono darnaus judumo studija

Galutinė ataskaita

Skirta: VšĮ Žaliasis regionas
Vilnius, 2025

Turinys

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos	3
Lentelių sąrašas.....	4
Paveikslų sąrašas.....	5
Įvadas	7
1. Judumas Tauragės regiono savivaldybėse	8
1.1. Esamos situacijos analizė	8
1.1.1. Gyventojų demografinė dinamika	8
1.1.2. Transporto priemonių parko analizė.....	9
1.1.3. Eismo saugos statistika	11
1.2. Planavimo dokumentų analizė.....	13
1.2.1. Strateginių planavimo dokumentų analizė	13
1.2.2. Teritorijų planavimo dokumentų analizė.....	18
1.3. Judumo situacijos analizė.....	21
1.3.1. Automobilių kelių ir gatvių infrastruktūra	21
1.3.2. Alternatyviais degalais varomų transporto priemonių infrastruktūra	24
1.3.3. Bevariklio transporto ir mikrojūdumo priemonių infrastruktūra	29
1.3.4. Viešojo transporto tinklas ir aptarnavimas (įskaitant mokinių pervežimą)	34
1.4. Gyventojų apklausos rezultatai.....	40
2. Tauragės regiono pasiekiamumas ir judumas regione	47
2.1. Transeuropinio transporto tinklo pasiekiamumo įvertinimas	47
2.2. Eismo intensyvumo analizė.....	49
2.3. Bevariklio transporto regioninio tinklo analizė	51
2.4. Regioninių viešojo transporto maršrutų analizė.....	52
3. Darnaus judumo regione sprendiniai (rekomendacijos).....	53
3.1. Bevariklio transporto infrastruktūros vystymo principai	53
3.2. Viešasis transportas ir jo sąveika su bevarikliu transportu.....	56
3.3. Eismo organizavimas ir netaršaus transporto skatinimas.....	57
3.4. Judumo sprendiniai savivaldybėse ir regione	59
3.4.1. Bendri sprendiniai taikomi kiekvienai savivaldybei	Error! Bookmark not defined.
3.4.2. Sprendiniai Jurbarko rajono savivaldybei	60
3.4.3. Sprendiniai Pagėgių savivaldybei	62
3.4.4. Sprendiniai Tauragės rajono savivaldybei.....	64
3.4.5. Sprendiniai Šilalės rajono savivaldybei	67
3.4.6. Sprendiniai Žaliajam regionui.....	69
3.5. Veiksmų planas	Error! Bookmark not defined.

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos

ADVT	Alternatyviais degalais varomas transportas
BEV	Tik elektros varikliu varoma transporto priemonė (<i>angl. Battery Electric Vehicle</i>)
BP	Bendras planas
BTMP	Bevariklis transportas ir mikrojudumo priemonės
Darnus judumas	Efektyviu išteklių naudojimu ir jų prieinamumu grindžiama asmenų galimybė keliauti tam tikroje teritorijoje
EJP	Elektromobilių įkrovimo prieiga
EJS	Elektromobilių įkrovimo stotelė
ES	Europos Sąjunga
Konsultantas	Smart Continent LT, UAB
Via Lietuva	Via Lietuva, AB
LR	Lietuvos Respublika
PHEV	Laidu įkraunama hibridinė transporto priemonė (<i>angl. Plug-in Hybrid Electric Vehicle</i>)
Regitra	Regitra, VĮ
SPTŽ	Specialiųjų poreikių turintys žmonės
ŠVIS	Švietimo valdymo informacinė sistema
TKA	Transporto kompetencijų agentūra, VŠĮ
UAB	Uždaroji akcinė bendrovė
Užsakovas	VŠĮ „Žaliasis regionas“
VDA	Valstybės duomenų agentūra
VĮPRS	Viešųjų įkrovimo prieigų registravimo sistemos
VMPEI	Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas
VT	Viešasis transportas
ŽR	Žaliasis regionas, VŠĮ

Lentelių sąrašas

1 lentelė. Tauragės regiono demografiniai pokyčiai.....	8
2 lentelė. Tauragės regiono plėtros plano tikslai, uždaviniai ir siektini rodikliai, susiję su judumu regione.....	14
3 lentelė. Tauragės rajono savivaldybės strateginio plėtros plano tikslai, uždaviniai ir rezultato rodikliai, susiję su judumu savivaldybėje	14
4 lentelė. Tauragės miesto darnaus judumo plano teminės dalys, uždaviniai ir įgyvendinimo rodikliai ...	15
5 lentelė. Šilalės rajono savivaldybės strateginio veiklos plano tikslai ir uždaviniai, susiję su judumu savivaldybėje	17
6 lentelė. Tauragės miesto teritorijos BP susisiekimo sistemos sprendiniai, susiję su judumu mieste	19
7 lentelė. Tauragės rajono savivaldybės BP susisiekimo sistemos vystymo kryptys, susijusios su judumu savivaldybėje	19
8 lentelė. Jurbarko rajono savivaldybės BP susisiekimo sistemos vystymo kryptys, susijusios su judumu savivaldybėje	19
9 lentelė. Šilalės rajono savivaldybės BP susisiekimo sistemos vystymo kryptys, susijusios su judumu savivaldybėje	20
10 lentelė. Elektromobilių įkrovimo stotelės Jurbarko r. sav. 2024 m.	25
11 lentelė. Skaičiuojamas EJP galios poreikis Jurbarko r. sav. iki 2030 m.....	26
12 lentelė. Skaičiuojamas EJP galios poreikis Pagėgių sav. iki 2030 m.	26
13 lentelė. Elektromobilių įkrovimo stotelės Šilalės r. sav. 2024 m.	27
14 lentelė. Skaičiuojamas EJP galios poreikis Šilalės r. sav. iki 2030 m.....	27
15 lentelė. Elektromobilių įkrovimo stotelės Tauragės r. sav. 2024 m.....	27
16 lentelė. Skaičiuojamas EJP galios poreikis Tauragės r. sav. iki 2030 m.	28
17 lentelė. EJP galios poreikis Tauragės regione	29
18 lentelė. Pervežamų mokinių skaičius iš namų į mokyklą 2024–2025 m. m. Jurbarko r. sav.	36
19 lentelė. Pervežamų mokinių skaičius iš namų į mokyklą 2024–2025 m. m. Pagėgių sav.	36
20 lentelė. Pervežamų mokinių skaičius iš namų į mokyklą 2024–2025 m. m. Šilalės r. sav.	37
21 lentelė. Pervežamų mokinių skaičius iš namų į mokyklą 2024–2025 m. m. Tauragės r. sav.	39
22 lentelė. Respondentų išskirtos problemos apklausoje	45
23 lentelė. Atstumo nuo Tauragės regiono savivaldybių centrų iki artimiausių TEN–T tinklo terminalų vertinimas, 2025 m.	48
24 lentelė. VMPEI keliuose tarp Tauragės regiono savivaldybių	50
25 lentelė. Sprendiniai Žaliajam Regionui	69
26 lentelė. Veiksmų planas	70

Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Paslaugų atlikimo planas	7
2 paveikslas. Nuolatinis gyventojų skaičius Tauragės regiono savivaldybėse	8
3 paveikslas. Gyventojų pasiskirstymas tarp miesto ir kaimo, 2024 m.	8
4 paveikslas. Mokinių skaičiaus tendencija Tauragės regiono savivaldybėse	9
5 paveikslas. Kelių transporto priemonių skaičius tenkantis 1000 gyventojų Tauragės regione	9
6 paveikslas. Transporto priemonių skaičius Tauragės regiono savivaldybėse	10
7 paveikslas. Tauragės regiono įregistruotų kelių transporto priemonių parko struktūra 2019–2023 m..	10
8 paveikslas. Tauragės regiono savivaldybių lengvųjų automobilių (M1) pasiskirstymas pagal kuro tipą.	11
9 paveikslas. Lengvųjų elektromobilių skaičiaus pokytis Tauragės regiono savivaldybėse	11
10 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai Tauragės regiono savivaldybėse	12
11 paveikslas. Įskaitinių eismo įvykių tipas Tauragės regione	12
12 paveikslas. Įskaitinių eismo įvykių kaltininkai Tauragės regione, 2023 m.	12
13 paveikslas. Juodosios dėmės Tauragės regione 2024 m.....	13
14 paveikslas. Gatvių infrastruktūra Jurbarko mieste	21
15 paveikslas. Gatvių infrastruktūra Pagėgių mieste.....	22
16 paveikslas. Gatvių infrastruktūra Šilalės mieste	23
17 paveikslas. Gatvių infrastruktūra Tauragės mieste.....	24
18 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Dariaus ir Girėno g., Jurbarkas	29
19 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Lauko g., Jurbarkas.....	30
20 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas bendrame sraute Lauko g., Jurbarkas	30
21 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Sodų g., Jurbarkas	30
22 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas M. Jankaus g., Pagėgiai	31
23 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Vytauto Didžiojo g., Šilalė	31
24 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Nepriklausomybės g., Šilalė	31
25 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Struikų g., Šilalė.....	32
26 paveikslas. Dviračių takas prie Dyvičio g., Šilalė	32
27 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Gedimino g., Tauragė	32
28 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Jūros g., Tauragė	33
29 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Gedimino g., Tauragė	33
30 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Prezidento g. Tauragė	33
31 paveikslas. Tauragės regiono maršrutų ir tvarkaraščių internetinė svetainė	34
32 paveikslas. Skenuok ir važiuok mobilioji programėlė	35
33 paveikslas. Pervežamų keleivių ir ridos skaičiaus tendencijos Jurbarko r. sav.	35
34 paveikslas. Pervežamų keleivių ir ridos skaičiaus tendencijos Šilalės r. sav.	37
35 paveikslas. Pervežamų keleivių ir ridos skaičiaus tendencijos Tauragės mieste	38

36 paveikslas. Pervežamų keleivių ir ridos skaičiaus tendencijos visoje Tauragės r. sav.	38
37 paveikslas. Pervežamų keleivių ir ridos skaičiaus tendencijos Tauragės regione	39
38 paveikslas. Pervežamų mokinių skaičius iš namų į mokyklą būdai 2024–2025 m. m.	40
39 paveikslas. Apklausoje dalyvavusių respondentų pagrindinis socialinis užimtumas	41
40 paveikslas. Apklausoje dalyvavusių respondentų asmenų ir automobilių skaičius namų ūkyje	41
41 paveikslas. Tipinis dirbančiojo profilis	42
42 paveikslas. Tipinis nedirbančiojo profilis	42
43 paveikslas. Tipinis mokinio profilis	43
44 paveikslas. Tipinis senjoro profilis	43
45 paveikslas. Pėsčiųjų infrastruktūros vertinimas	44
46 paveikslas. Pėsčiųjų infrastruktūros vertinimas	44
47 paveikslas. Viešojo transporto infrastruktūros vertinimas	45
48 paveikslas. TEN–T tinklas Lietuvoje	48
49 paveikslas. Automobilių VMPEI 2023 m.	49
50 paveikslas. Krovininių transporto priemonių VMPEI 2023 m.	49
51 paveikslas. VMPEI Tauragės regiono keliuose palyginimas 2019 ir 2023 m.	50
52 paveikslas. Dviračių takų ilgis, km.	51
53 paveikslas. Nacionalinis pėsčiųjų ir dviračių takų plėtros žemėlapis	51
54 paveikslas. Pasiekiamumas dviračiu ir regioniniai VT maršrutai	52
55 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimo pavyzdžiai pagrindinėse gatvėse	54
56 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimo pavyzdžiai žemesnės kategorijos gatvėse	54
57 paveikslas. Mokyklos zonos įrengimo pavyzdys	55
58 paveikslas. Dviračių saugyklos (kairėje) ir stovai su stoginėmis (dešinėje)	56
59 paveikslas. Laikikliai viešojo transporto autobusuose	57
60 paveikslas. Transporto rūšies keitimo stotelės (<i>bike&ride</i>) pavyzdys	57
61 paveikslas. Judumo centro pavyzdys	58
62 paveikslas. Siūlomi sprendiniai savivaldybėse	60
63 paveikslas. Bevariklio transporto sprendiniai Jurbarkė	61
64 paveikslas. S. Daukanto gatvės Jurbarkė įrengimo detalizacija	62
65 paveikslas. Bevariklio transporto sprendiniai Pagėgiuose	63
66 paveikslas. Vilniaus gatvės Pagėgiuose įrengimo detalizacija	64
67 paveikslas. Bevariklio transporto sprendiniai Tauragėje	65
68 paveikslas. Vytauto gatvės Tauragėje įrengimo detalizacija	66
69 paveikslas. Bevariklio transporto sprendiniai Šilalėje	67
70 paveikslas. J. Basanavičiaus gatvės Šilalėje įrengimo detalizacija	68
71 paveikslas. Bevariklio transporto sprendiniai Žaliajame regione	69

Išvadas

Žaliojo regiono darnaus judumo studijos atlikimo ir veiksmų plano (toliau – Planas) sudarymo paslaugos rengiamos Smart Continent LT, UAB (toliau – Konsultantas), vadovaujantis 2024 m. rugsėjo 25 d. sutartimi, sudaryta su viešąją įstaiga „Žaliojo regionas“ (toliau – ŽR).

PLANO TIKSLAS IR UŽDAVINIAI: atlikus esamos situacijos, planavimo dokumentų ir judumo situacijos analizę, parengti mikrojudumo veiksmų planą, siekiant klimatui neutralaus ir tvaraus judumo mažuose ir vidutiniuose miestuose, skatinant pakankamas, saugias, modernias ir patogias asmeninių automobilių alternatyvas.

PASLAUGŲ APRĖPTIS: Tauragės regionas.

PASLAUGŲ ATLIKIMO PLANAS: Planas rengiamas trimis etapais. Plano struktūra ir etapai pateikiami toliau paveiksle.

I etapas. Judumas Tauragės regiono savivaldybių centruose	II etapas. Judumas tarp Tauragės regiono savivaldybių centrų	III etapas. Mobilumo vizijos parengimas
Esamos situacijos analizė: 1. Gyventojų demografinė dinamika. 2. Transporto priemonių parko analizė. 3. Eismo saugos statistika.	Transeuropinio transporto tinklo pasiekiamumo įvertinimas	Siekiami tikslai
Planavimo dokumentų analizė: 1. Strateginių planavimo dokumentų analizė. 2. Teritorijų planavimo dokumentų analizė.	Eismo intensyvumo analizė (pagal VIA Lietuva duomenis)	Galimos priemonės savivaldybių lygmenyje
Judumo situacijos analizė : 1. Automobilių kelių ir gatvių infrastruktūra. 2. Alternatyviais degalais varomų transporto priemonių infrastruktūra. 3. Bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių infrastruktūra. 4. Viešojo transporto tinklas ir aptarnavimas (įskaitant mokinių pervežimą).	Bevariklio transporto regioninio tinklo analizė	Galimos priemonės regiono lygmenyje
	Regioninių viešojo transporto maršrutų analizė	

1 paveikslas. Paslaugų atlikimo planas
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis technine specifikacija

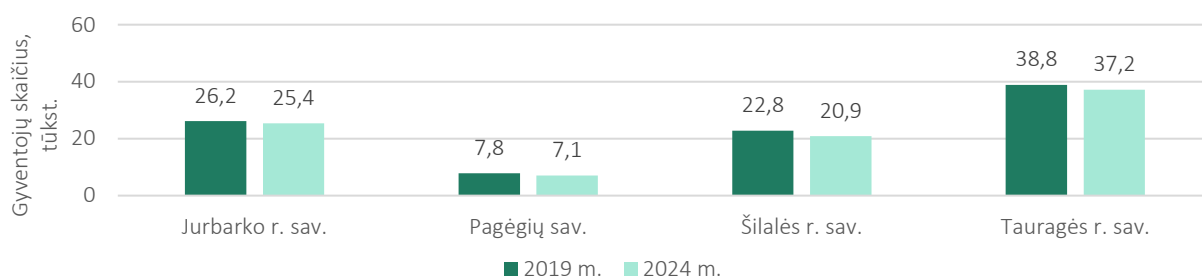
1. Judumas Tauragės regiono savivaldybėse

Judumo analizė atliekama Tauragės regiono savivaldybių centrams – Jurbarko, Pagėgių, Šilalės ir Tauragės miestams pagal tris temines dalis: esamos situacijos, planavimo dokumentų ir judumo situacijos analizę.

1.1. Esamos situacijos analizė

1.1.1. Gyventojų demografinė dinamika

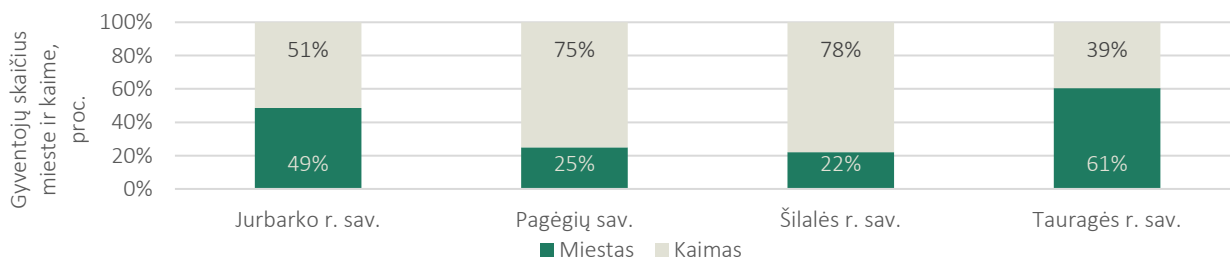
2024 m. sausio 1 d. duomenimis, Tauragės regione gyvena 90,5 tūkst. gyventojų. Lyginant 2019 ir 2024 m. galima matyti 5,4 proc. gyventojų skaičiaus mažėjimo tendenciją.



2 paveikslas. Nuolatinis gyventojų skaičius Tauragės regiono savivaldybėse

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Analizuojant gyventojų pasiskirstymą tarp miesto ir kaimo, nustatyta, jog visose savivaldybėse, išskyrus Tauragę, daugiau nei puse gyventojų gyvena kaimiškose vietovėse.



3 paveikslas. Gyventojų pasiskirstymas tarp miesto ir kaimo, 2024 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

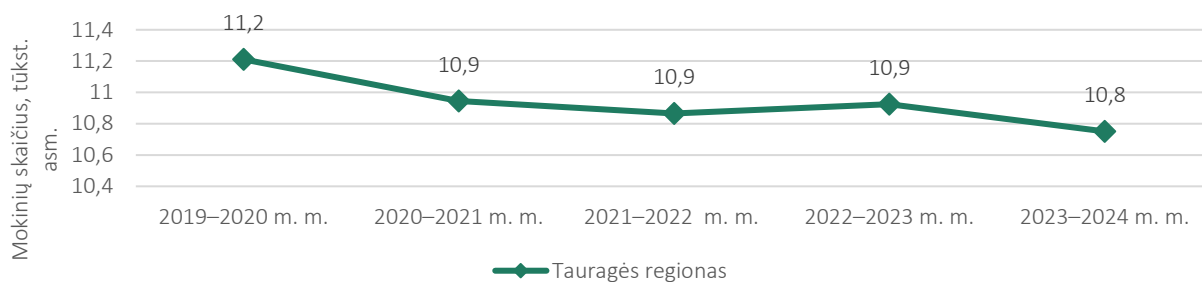
Vertinant demografinius rodiklius pastebėta, kad Tauragės regione 2019–2023 m. gyventojų skaičius mažėjo dėl natūralios gyventojų kaitos ir migracijos ir tik 2022 ir 2023 m. neto migracija buvo teigiama, tačiau ji neviršijo neigiamos natūralios gyventojų kaitos skaičiaus rodiklio.

1 lentelė. Tauragės regiono demografiniai pokyčiai

Demografinis rodiklis	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.
Natūrali gyventojų kaita, asmenys	-612	-903	-1135	-932	-831
Neto migracija, asmenys	-1095	-456	-639	718	756
Bendras gyventojų pokytis, asmenys	-1707	-1359	-1774	-214	-75

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Mikrojudumo analizei labai svarbūs ir mokinių judėjimo būdai į švietimo įstaigas. Nustatyta, kad mokinių skaičius per pastaruosius penkerius mokslo metus mažėjo nuo 11,2 iki 10,8 tūkst.



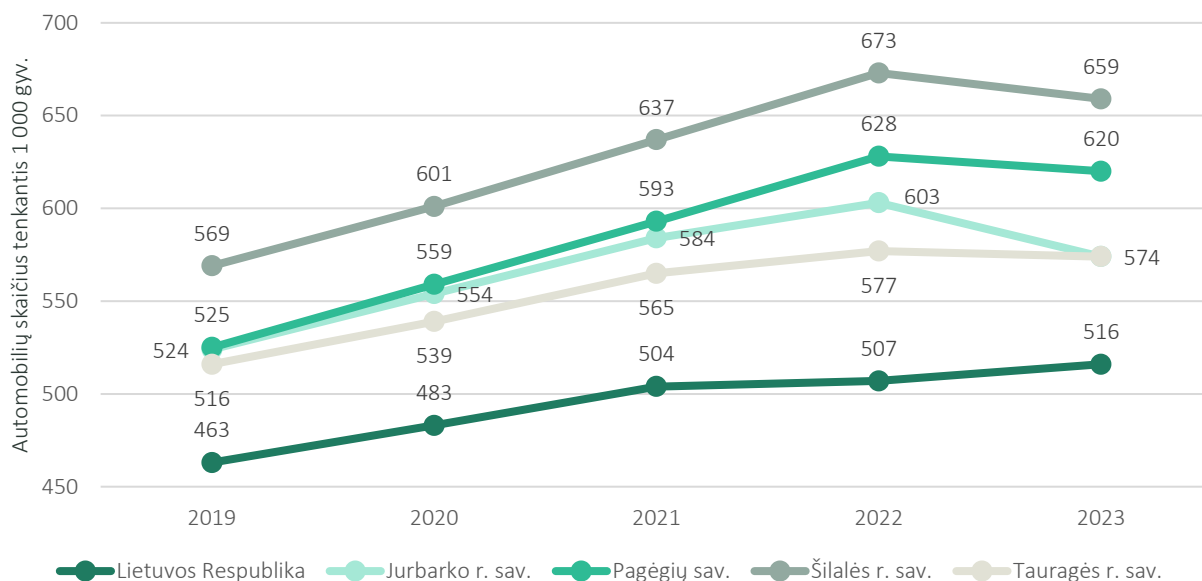
4 paveikslas. Mokinių skaičiaus tendencija Tauragės regiono savivaldybėse

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Bendrai vertinama, kad nustatytas mažėjantis gyventojų skaičius, dėl natūralios gyventojų kaitos, nedaro pastebimo poveikio judumo situacijai ir planuojamiems tikslams.

1.1.2. Transporto priemonių parko analizė

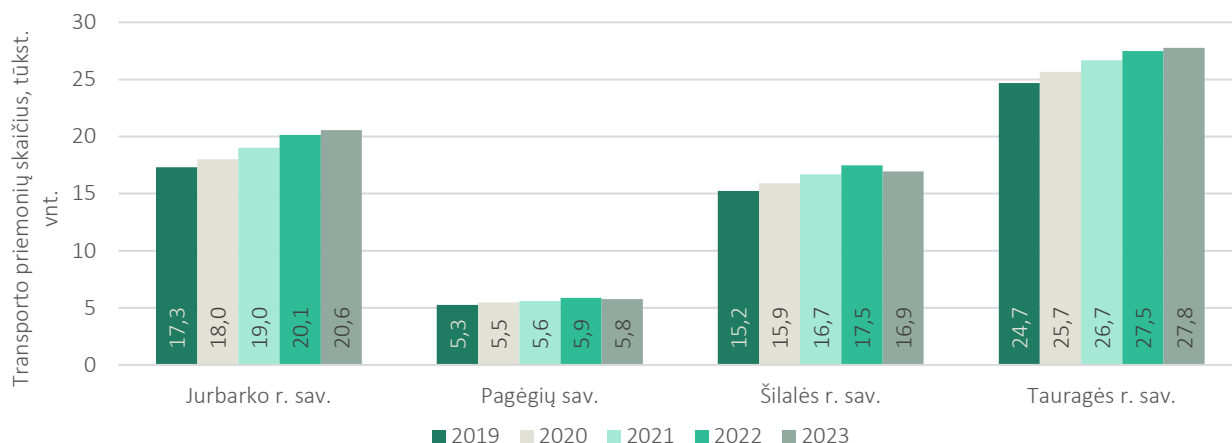
Tauragės regiono savivaldybės pasižymi didesniu kelių transporto priemonių skaičiumi, tenkančiu tūkstančiui gyventojų nei Lietuvos vidurkis. Nors 2023 m. matomas rodiklio mažėjimas, visgi Tauragės regiono savivaldybės LR vidurkį viršija 17,6 proc. Daugiausiai kelių transporto priemonių tenkančiu tūkstančiui gyventojų yra Šilalės r. sav., mažiausiai – Tauragės ir Jurbarko r. sav.



5 paveikslas. Kelių transporto priemonių skaičius tenkantis 1000 gyventojų Tauragės regione

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

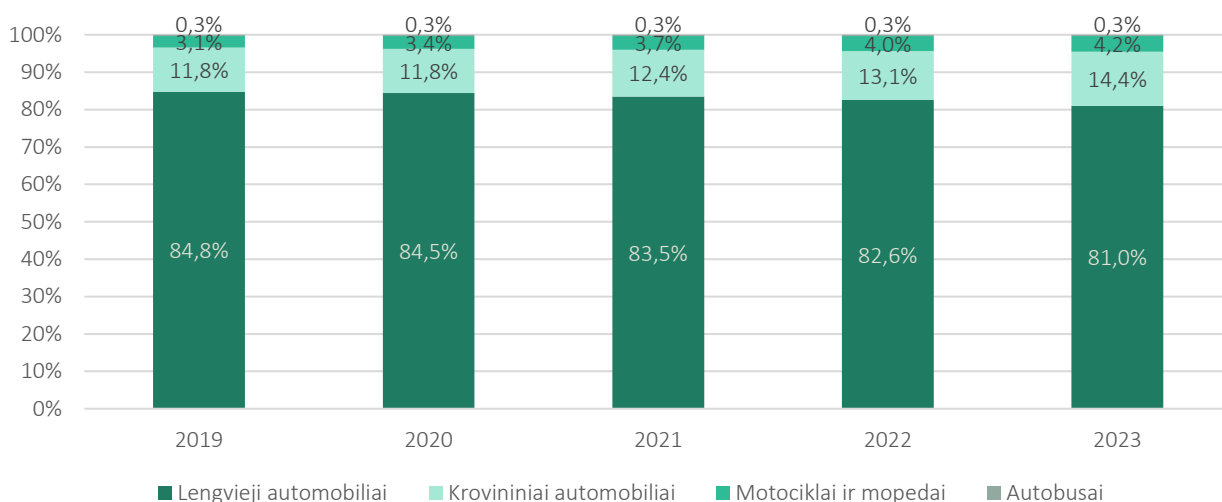
Analizuojant absoliutinius dydžius, nustatyta, jog bendrai Tauragės regiono savivaldybėse transporto priemonių skaičius augo 13,6 proc. nuo 62,5 tūkst. iki 71,0 tūkst. vnt.



6 paveikslas. Transporto priemonių skaičius Tauragės regiono savivaldybėse

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

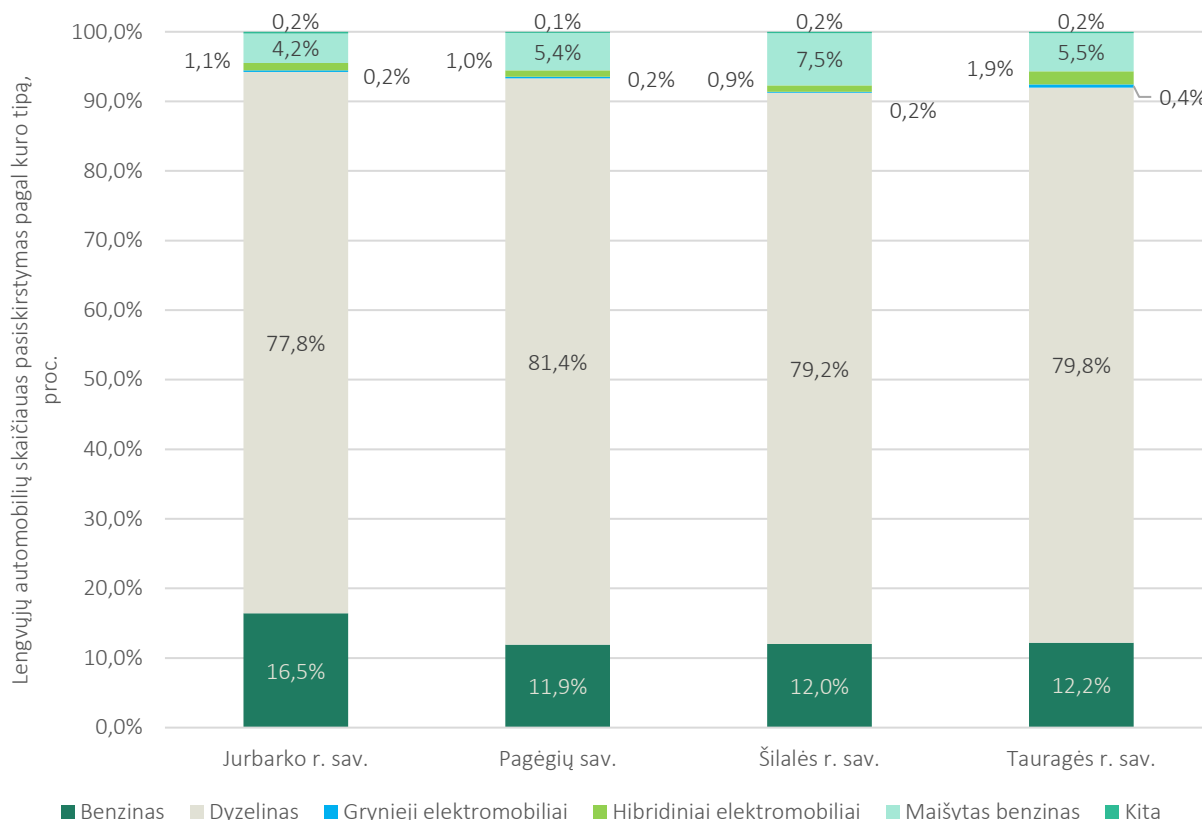
Įregistruotų kelių transporto priemonių parko struktūros analizė rodo, kad per visą analizuojamą laikotarpį Tauragės regione didžiausią transporto priemonių parko dalį sudaro lengvieji automobiliai, nors 2019–2023 m. laikotarpiu lengvųjų automobilių dalis mažėjo 3,8 proc. punktais. Po lengvųjų automobilių, kitą didžiausią parko dalį sudaro krovininiai automobiliai (įskaitant puspriekabių vilkikus, puspriekabes ir priekabas, bei spec. transportą), kurių skaičius išaugo 2,6 proc. punktais iki 14,4 proc. Mažiausią parko dalį sudaro autobusai (0,3 proc.).



7 paveikslas. Tauragės regiono įregistruotų kelių transporto priemonių parko struktūra 2019–2023 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

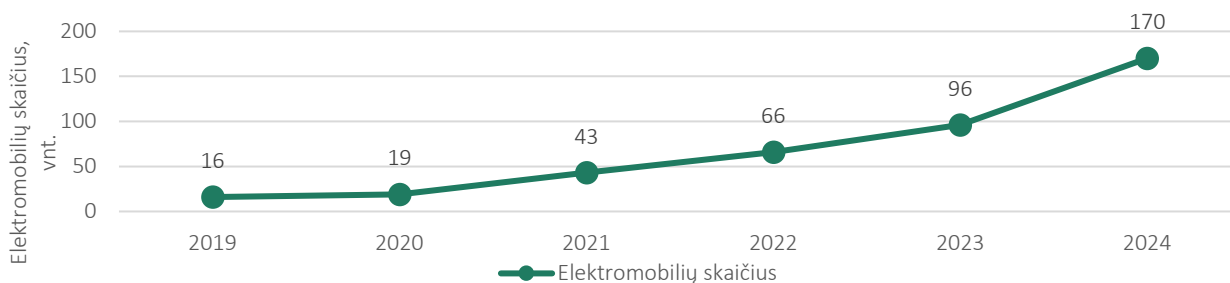
2024 m. sausio 1 d. duomenimis, Tauragės regiono savivaldybėse lengvųjų (M1) automobilių parke vyrauja dyzelinu varomi automobiliai, o gryniesi ir hibridiniai elektromobiliai sudaro tik labai mažą dalį viso automobilių parko. Daugiausia elektromobilių, įskaitant hibridinius modelius, yra Tauragės rajono savivaldybėje, tačiau jų skaičius palyginti su dyzeliniais automobiliais išlieka nedidelis.



8 paveikslas. Tauragės regiono savivaldybių lengvųjų automobilių (M1) pasiskirstymas pagal kuro tipą

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Regitra duomenimis

Nors grynųjų elektromobilių skaičius vis dar sudaro nedidelę dalį viso lengvųjų automobilių parko Tauragės regione, pastebima aiški tendencija, kad šios galios šaltinio automobilių skaičius kasmet auga.



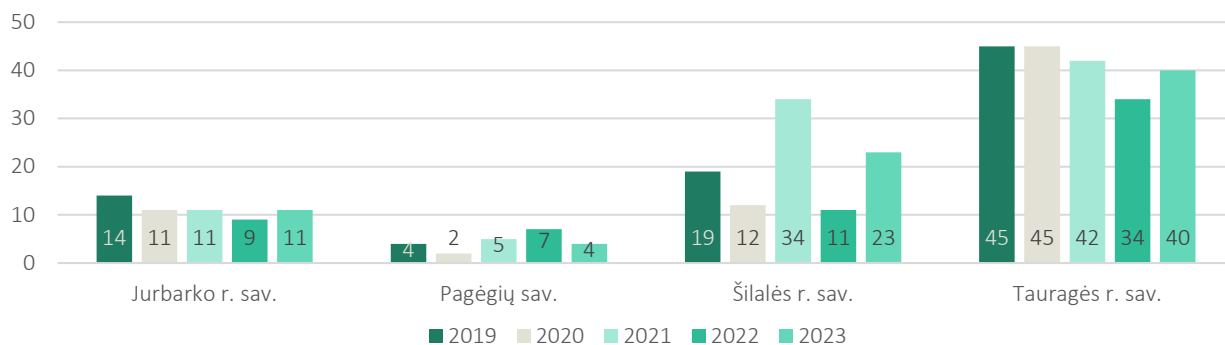
9 paveikslas. Lengvųjų elektromobilių skaičiaus pokytis Tauragės regiono savivaldybėse

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Regitra duomenimis

Tauragės regiono savivaldybių automobilizacijos lygis 17,6 proc. viršija Lietuvos vidurkį, didžiąją parko dalį (81 proc.) sudaro lengvieji automobiliai, iš kurių net 79,8 proc. yra varomi dyzelinu ir tik labai maža dalis yra grynųjų elektromobilių, kurių bendras kiekis per šešerius metus išaugo nuo 16 iki 170 vnt.

1.1.3. Eismo saugos statistika

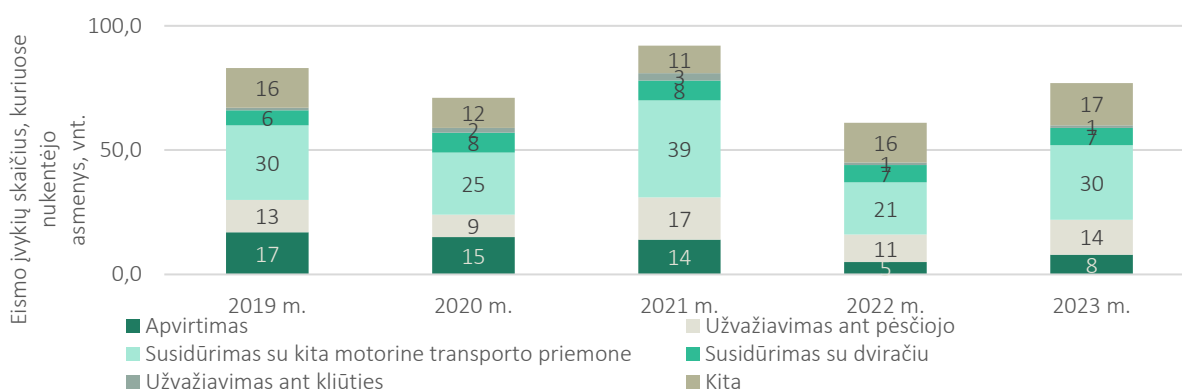
Analizuojant įskaitinius eismo įvykius nustatytos skirtingos tendencijos. Dviejose savivaldybėse – Tauragės r. sav. ir Jurbarko r. sav. eismo įvykių skaičius 2019–2023 m. mažėjo, Pagėgių sav. nekito, o Šilalės r. sav., įskaitinių eismo įvykių skaičius didėjo.



10 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai Tauragės regiono savivaldybėse

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

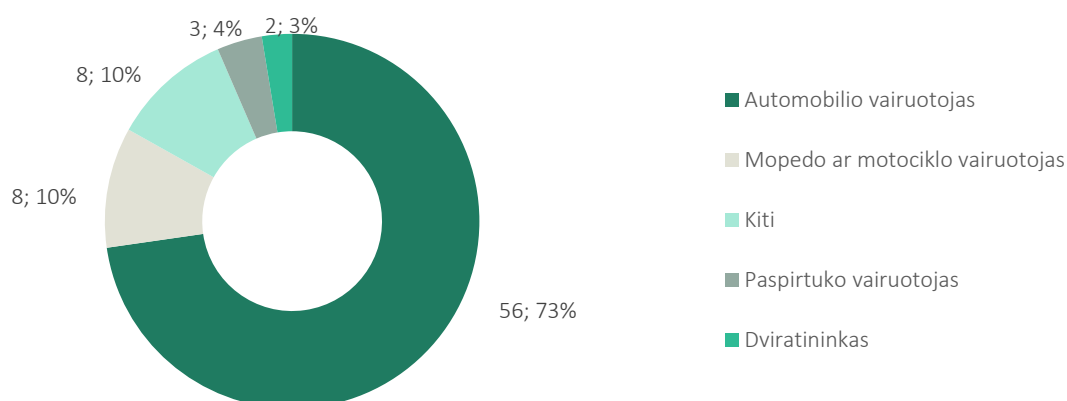
Remiantis TKA duomenimis, daugiausiai eismo įvykių, kuriuose nukentėjo asmenys – susidūrimai su kita motorine (automobiliu, motociklu, mopedu) transporto priemone.



11 paveikslas. Įskaitinių eismo įvykių tipas Tauragės regione

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis TKA duomenimis

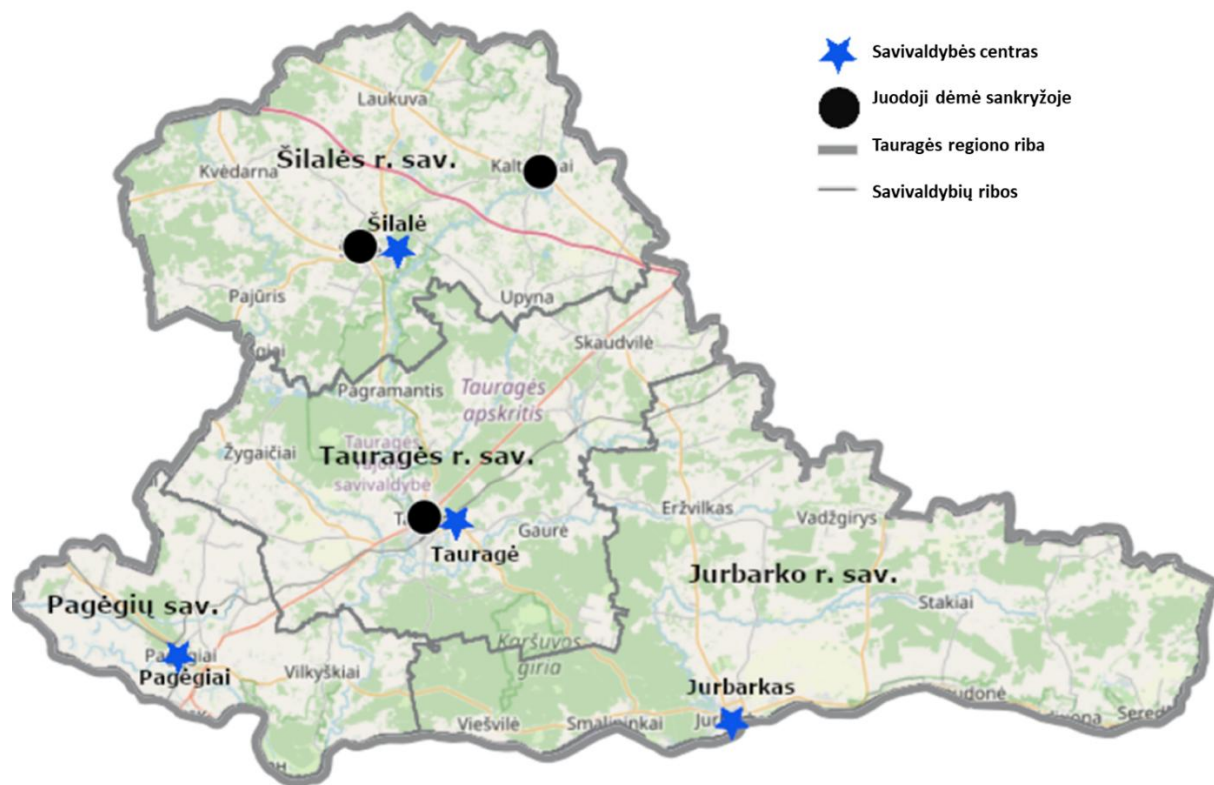
Pagal TKA duomenis, 2023 m. daugiau nei pusė eismo įvykių (73 proc.) sukėlė automobilių vairuotojai, 10 proc. mopedo ar motociklo vairuotojai, o mažiausiai (3 proc. arba 2 vnt.) – dviratininkai.



12 paveikslas. Įskaitinių eismo įvykių kaltininkai Tauragės regione, 2023 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Nacionaliniame judųjų dėmių žemėlapyje pateikiamos juodosios dėmės sankryžose ir kelio ruožuose valstybinės reikšmės keliuose ir savivaldybių gatvėse. 2024 m. duomenimis, Tauragės regione fiksuotos trys juodosios dėmės valstybinės reikšmės keliuose. Dvi avaringos vietos yra Šilalės, o trečioji – Tauragės. r. sav.



13 paveikslas. Juodosios dėmės Tauragės regione 2024 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Nacionaliniu juodųjų dėmių žemėlapiu¹

Daugiausiai eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės fiksuojama didžiausioje – Tauragės r. sav. Dažniausias eismo įvykio tipas regione yra susidūrimas su kita motorine transporto priemone, o dažniausiai pasitaikantis įvykio kaltininkas – automobilio vairuotojas. Regione 2024 m. fiksuojamos trys juodosios dėmės valstybinės reikšmės keliuose.

1.2. Planavimo dokumentų analizė

1.2.1. Strateginių planavimo dokumentų analizė

Šiame skyriuje pateikiama atlikta galiojančių strateginių dokumentų analizė. Skyriuje analizuojami strateginiai dokumentai taikomi visam Tauragės regionui ir atskirai kiekvienai regiono savivaldybei.

TAURAGĖS REGIONAS

Rengiant Planą aktualūs du regiono strateginiai dokumentai:

- 2022–2030 m. Tauragės regiono plėtros planas;
- 2023–2029 m. Tauragė+ funkcinės zonos strategija.

2022–2030 M. TAURAGĖS REGIONO PLĖTROS PLANE² išskiriamos Tauragės regiono problemos, tarp kurių: nepakankamai patraukli regiono aplinka, daranti neigiamą įtaką gyvenimo kokybei, todėl mažėja darnaus judumo galimybės regione. Taip pat pažymima, kad regiono viešojo transporto intensyvumo rodiklis užfiksuotas 2019 m. yra pats žemiausias visoje Lietuvoje.

¹ Transporto kompetencijų agentūra. Nacionalinis juodųjų dėmių žemėlapis. Prieiga internetu: <https://ktti.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=83ffa7fa45a8491cb0b802bfb60a3c8a>

² 2022–2030 m. Tauragės regiono plėtros planas, pakeistas Tauragės regiono plėtros tarybos 2024 m. spalio 11 d. sprendimu Nr. TS-21 (suvestinė redakcija nuo 2023-04-04)

2 lentelė. Tauragės regiono plėtros plano tikslai, uždaviniai ir siektini rodikliai, susiję su judumu regione

Tikslas	Uždaviniai	Rezultato rodiklis
3 tikslas. Gerinti regiono aplinkos patrauklumą	3.1. Paskatinti darnų judumą	Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimas 1 gyventojui – gyventojų kelionių įtaka (lengvųjų automobilių, motociklų, mopedų ir viešojo transporto naudojimas) (tonos)
		Naujo arba modernizuoto viešojo transporto naudotojų skaičius per metus (naudotojų skaičius per metus)
		Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus (naudotojų skaičius per metus)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis 2022–2030 m. Tauragės regiono plėtros planu

2023–2029 M. TAURAGĖ+ FUNKCINĖS ZONOS STRATEGIJOJE³ numatyta efektyvinti viešąsias paslaugas ir užtikrinti jų tvarumą. To siekiama didinant viešojo transporto paslaugų prieinamumą:

- plečiant ir modernizuojant autobusų stotelių tinklą;
- atliekant tyrimus skirtus viešojo transporto pasiūlos ir paklausos analizei;
- skleidžiant informacines kampanijas, skatinančias naudotis viešojo transporto paslaugomis;
- diegiant išmaniąsias technologijas.

Vertinama, kad Tauragės regiono strateginiuose dokumentuose numatyti veiksmai, kurie neprieštarauja ir skatina darnų ir aplinkai draugišką judumą.

TAURAGĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS STRATEGINIŲ PLANAVIMO DOKUMENTŲ ANALIZĖ

Analizuojami Tauragės r. sav. strateginiai dokumentai:

- Tauragės rajono savivaldybės 2021–2030 metų strateginis plėtros planas;
- Tauragės rajono savivaldybės 2024–2026 metų strateginis veiklos planas;
- Tauragės miesto darnaus judumo veiksmų planas iki 2030 metų.

TAURAGĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS 2021–2030 METŲ STRATEGINIAME PLĖTROS PLANE⁴ pažymima, jog rajone auga automobilizacijos lygis, autotransporto srutai lemia teršalų emisijų augimą, o gyventojai yra priklausomi nuo individualių automobilių dėl ribotų viešojo transporto reisų, susisiekimo dviračiais bei pėsčiųjų takų infrastruktūros. Atitinkamai vienas iš trijų plano prioritetų yra tapti žaliausia savivaldybe Lietuvoje. Į šią prioritetinę sritį įtraukiamas darnios transporto plėtros tikslas, uždaviniai ir rodikliai.

3 lentelė. Tauragės rajono savivaldybės strateginio plėtros plano tikslai, uždaviniai ir rezultato rodikliai, susiję su judumu savivaldybėje

Tikslas	Uždaviniai	Rezultato rodiklis
1.2 Siekti darnios transporto plėtros	1.2.1. Didinti viešojo transporto patrauklumą	Kelionių susisiekimo sistemoje dalis (tiriama kelionių iš namų į darbą ir atgal struktūra) Pėsčiomis, dviračiu, individualiu automobiliu (proc.)
	1.2.2. Skatinti keliauti bevariklėmis transporto priemonėmis ir pėsčiomis	Keleivių apyvarta kelių transportu (tūkst.keleiv.km)
	1.2.3. Gerinti eismo pralaidumą ir saugumą, diegti modernias eismo valdymo priemones	Dviračių ir pėsčiųjų takų bendras ilgis (km)
		Vietinės reikšmės automobilių kelių su patobulinta danga dalis, palyginti su visų vietinės reikšmės kelių ilgiu (proc.)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Tauragės r. sav. 2021–2030 m. strateginiu plėtros planu

³ 2023–2029 m. Tauragė+ funkcinės zonos strategija, patvirtinta Jurbarko rajono savivaldybės tarybos 2023 m. sausio 26 d. sprendimu Nr. T2-20 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024-06-17), Pagėgių savivaldybės tarybos 2023 m. vasario 2 d. sprendimu Nr. T-1 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024-06-27), Šilalės rajono savivaldybės tarybos 2023 m. vasario 2 d. sprendimu Nr. T1-1 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024-06-27), Tauragės rajono savivaldybės tarybos 2023 m. vasario 1 d. sprendimu Nr. 1-30 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024-07-03).

⁴ Tauragės rajono savivaldybės 2021–2030 metų strateginis plėtros planas, patvirtintas Tauragės rajono savivaldybės tarybos 2021 m. sausio 27 d. sprendimu Nr. 1-30

TAURAGĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS 2024–2026 METŲ STRATEGINIAME VEIKLOS PLANE⁵ apibrėžti tikslai, uždaviniai bei rodikliai sutampa su aukščiau išskirtais 2021–2030 metų strateginiame plėtros plane.

TAURAGĖS MIESTO DARNAUS JUDUMO VEIKSMŲ PLANE⁶ numatyti toliau pateikiami veiksmai ir siektini įgyvendinimo rodikliai.

4 lentelė. Tauragės miesto darnaus judumo plano teminės dalys, uždaviniai ir įgyvendinimo rodikliai

Teminė dalis	Veiksmo pavadinimas	Įgyvendinimo rodiklis
Viešojo transporto skatinimas	1.1. Transporto priemonių parko atnaujinimas	Įsigytos naujos netaršios viešojo transporto priemonės, vnt.
	1.2. Viešojo transporto infrastruktūros gerinimas	Naujai įrengtos ar atnaujintos viešojo transporto stotelės, vnt. Elektrobusų įkrovimo prieigos, vnt. Elektrobusų stoginės įrengimas, vnt.
	1.3. Viešojo transporto maršrutų tvarkaraščių tankinimas	Miesto maršrutuose užtikrinant tarpus tarp reisų ne didesnius, min
Bevariklio transporto integracija	2.1. Vientiso dviračių takų (dviračių gatvių) tinklo kūrimas integruojant bevariklį transportą į bendrą transporto sistemą	Rekonstruoti ir naujai įrengti dviračių takai (apšvietimas įrengiamas pagal poreikį) plane nurodytose gatvėse Dviračių saugyklų įrengimas prie daugiabučių gyvenamųjų namų, vnt. Dviračių stovų įrengimas
	2.2. Sukurti mažos taršos zoną miesto centre	Mažos taršos zonos miesto centre įrengimas
	3.1. Vienodesnis kelionių įvairiomis transporto rūšimis ir pėsčiomis pasiskirstymas	Atliktas tyrimas dėl modalinio kelionių pasiskirstymo, vnt.
Eismo sauga ir saugumas	4.1. Šviesoforų modernizavimas įrengiant bendrą miesto šviesoforų valdymą.	Modernizuojamos šviesoforinės sankryžos plane nurodytose gatvėse
	4.2. Gatvių apšvietimo įrengimas	Dviračių takai plane nurodytose gatvėse
	4.3. Apšvietimo įrengimas pėsčiųjų perėjose	Perėjų skaičius, kuriose įrengiamas apšvietimas, vnt.:
Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas	5.1. Darnaus judumo plano vykdymo ir pasiektų rezultatų viešinimas	Viešinimo priemonių per metus, sk.
	5.2. Eismo saugą ir darnų judumą skatinantys renginiai	Renginių skaičius per metus, vnt.
Miesto logistika	6.1. Tranzitinio ir krovinio transporto nukreipimui nuo miesto centro apvažiavimo įrengimas	Naujosios g. įrengimo projektas; dalys.
Transporto sistemos visuotinumas ir specialiųjų poreikių turinčių žmonių įtrauktis	7.1. Esamos infrastruktūros pritaikymas žmonėms su specialiaisiais poreikiais	Suremontuoti šaligatvius ir pėsčiųjų takus Tauragės mieste negalią turintiems žmonėms, tinkamai įrengiant vedimo ir įspėjamuosius (taktilinius) paviršius, o esančias kliūtis pažymėti ryškios spalvos įspėjamosiomis juostomis, probleminių vietų procentas, proc.
Alternatyvių degalų ir aplinką mažiau teršiančio transporto skatinimas	8.1. Viešos elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra	Elektromobilių įprastos galios (≤ 22 kW) krovimo prieigų skaičius, vnt.
		Elektromobilių vidutinės galios ($> 22 - \leq 49$ kW) krovimo prieigų skaičius, vnt.
		Elektromobilių didelės galios ($> 49 - \leq 149$ kW) krovimo prieigų skaičius, vnt.
		Elektromobilių labai didelės galios (> 149 kW) krovimo prieigų skaičius, vnt.

⁵ Tauragės rajono savivaldybės 2024–2026 metų strateginis veiklos planas, patvirtintas Tauragės rajono savivaldybės tarybos 2021 m. rugsėjo 22 d. sprendimu Nr.1-268

⁶ Tauragės miesto darnaus judumo veiksmų planas iki 2030 metų, patvirtintas Tauragės rajono savivaldybės tarybos 2024 m. balandžio 24 d. sprendimu Nr. 1-155

Intelektinių transporto sistemų diegimas	9.1. Viešojo transporto patrauklumo didinimas plačiau taikant ITS sprendimus	Elektroninės apmokėjimo ir kontrolės sistemos įdiegimas, vnt.
	9.2. Greičio matuoklių informuojančių vairuotojus apie jų greitį įrengimas	Elektroninės keleivių informavimo sistemos plėtra, vnt. Įrengiamų greičio matuoklių skaičius (S. Dariaus ir S. Girėno g, Tilžės pl. ir Gedimino g. ties įvažiavimais į Tauragės miestą), vnt.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Tauragės miesto darnaus judumo veiksmų planu

JURBARKO RAJONO SAVIVALDYBĖS STRATEGINIŲ PLANAVIMO DOKUMENTŲ ANALIZĖ

Analizuojami Jurbarko r. sav. strateginiai dokumentai:

- Jurbarko rajono savivaldybės 2016–2026 metų strateginis plėtros planas;
- Jurbarko rajono savivaldybės 2024–2026 metų strateginis veiklos planas;
- Jurbarko rajono savivaldybės dviračių takų plėtros specialusis planas.

JURBARKO RAJONO SAVIVALDYBĖS 2016–2026 METŲ STRATEGINIAME PLĖTROS PLANE⁷ kaip viena iš prioritetinių skirčių išskirtas darnus teritorijų ir infrastruktūros vystymas, į kurį įeina tikslas vykdyti darnią susisiekimo infrastruktūros plėtrą. Tačiau didžioji dalis šio tikslo rodiklių paremti kelių infrastruktūros gerinimu, todėl mažai dėmesio yra skiriama viešajam transportui, dviračiams ir kitoms tvaresnio judumo rūšims.

JURBARKO RAJONO SAVIVALDYBĖS 2024–2026 METŲ STRATEGINIAME VEIKLOS PLANE⁸ įvardyta, kad vienas iš uždavinių yra užtikrinti rajono gyventojams susisiekimo viešuoju transportu prieinamumą. Tarp pagrindinių transporto ir transporto infrastruktūros plano tikslų:

- įvertinti pagrindinius visų susisiekimo sistemos naudotojų poreikius;
- vystyti ir integruoti skirtingus susisiekimo būdus, prioritetą teikiant viešajam keleiviniam ir aplinką mažai teršiančiam transportui;
- subalansuotai išnaudoti miesto erdvę, susisiekimo komunikacijas pritaikant keleiviniam transportui, pėstiesiems ir dviratininkams;
- plėtoti teikiamas transporto paslaugas ir didinti jų veiksmingumą;
- didinti eismo saugą ir užtikrinti saugumą;
- mažinti oro užterštumą, triukšmą, šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą ir energijos vartojimą.

Jurbarko rajono savivaldybės dviračių takų plėtros specialiajame plane⁹ pateikiami sprendiniai dėl dviračių trasų ir susijusios infrastruktūros įrengimo ir modernizavimo Jurbarko savivaldybėje.

ŠILALĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS STRATEGINIŲ PLANAVIMO DOKUMENTŲ ANALIZĖ

Analizuojami Šilalės r. sav. strateginiai dokumentai:

- Šilalės rajono savivaldybės 2021–2030 metų strateginis plėtros planas;
- Šilalės rajono savivaldybės 2024–2026 metų strateginis veiklos planas.

ŠILALĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS 2021–2030 METŲ STRATEGINIS PLĖTROS PLANAS¹⁰ minima, jog pagal Šilalės r. gyventojų apklausas susisiekimo viešuoju transportu galimybės ir kelių priežiūra vertinamos prastai, todėl kaip vienas iš prioritetų nurodytas darnios aplinkos ir modernios viešosios infrastruktūros vystymas, kuriam iškelti šie tikslai:

⁷ Jurbarko rajono savivaldybės 2016–2026 metų strateginis plėtros planas, patvirtintas Jurbarko rajono savivaldybės tarybos 2014 m. sausio 30 d. sprendimu Nr. T2-1

⁸ Jurbarko rajono savivaldybės 2024–2026 metų strateginis veiklos planas, patvirtintas Jurbarko rajono savivaldybės tarybos 2024 m. sausio 31 d. sprendimu Nr. T2-15

⁹ Jurbarko rajono savivaldybės dviračių takų plėtros specialusis planas, patvirtintas Jurbarko rajono savivaldybės tarybos 2012 m. sausio 26 d. sprendimu Nr. T2-11

¹⁰ Šilalės rajono savivaldybės 2021–2030 metų strateginis plėtros planas, patvirtintas Šilalės rajono savivaldybės tarybos 2021 m. balandžio 29 d. sprendimu Nr. T1-100

- rajono pasiekiamumo didinimas – siekiama modernios viešosios infrastruktūros plėtros, į kurią įeina kelių infrastruktūros gerinimas, eismo saugos didinimas. Bus siekiama sudaryti galimybes, skatinti gyventojus naudotis viešojo transporto sistema, ekologinėmis transporto priemonėmis;
- gyventojų darnaus judumo ir mobilumo plėtra – siekiama regioninės viešojo transporto sistemos ir jai reikalingos infrastruktūros sukūrimo ar atnaujinimo, darbo vietų ir paslaugų pasiekiamumą užtikrinančių kelių rekonstravimo, įgyvendinant funkcinės zonos Tauragė+ strategijoje numatytus projektus. Bus toliau investuojama į dviračių ir kito bevariklio transporto priemonių infrastruktūros atnaujinimą ir plėtrą, diegiamos intelektinės transporto sistemos, įrengiamos privataus ir viešojo transporto jungties aikštelės, remiamos gyventojų mobilumą skatinančios paslaugos, alternatyvūs pavėžėjimo būdai.

ŠILALĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS 2024–2026 METŲ STRATEGINIAME VEIKLOS PLANE¹¹ numatyti tikslai ir uždaviniai, susiję su darniu judumu, transporto infrastruktūros modernizavimu bei tvarumu.

5 lentelė. Šilalės rajono savivaldybės strateginio veiklos plano tikslai ir uždaviniai, susiję su judumu savivaldybėje

Tikslas	Uždaviniai
Užtikrinti ugdymo programų įvairovę ir jų įgyvendinimo kokybę	05. Užtikrinti mokinių pavėžėjimą, vykdyti kitas priemones, netiesiogiai įtakojančias kokybišką ugdymo procesą.
Teikti valstybės ir savivaldybės teisės aktuose numatytą piniginę socialinę paramą	04. Organizuoti vietinio susisiekimo keleivinio transporto maršrutus ir kontrolę, vesti kompensacijų už lengvatinį keleivių apskaitą ir vykdyti kompensavimą
	03 uždavinys. Atnaujinti, išplėsti, rekonstruoti miesto ir rajono gatvių, gyvenviečių apšvietimo tinklus
Pritaikyti viešąją inžinerinę infrastruktūrą šiuolaikiniams poreikiams	04 uždavinys. Tiesti, taisyti, prižiūrėti ir plėtoti vietinės reikšmės kelius ir gatves bei užtikrinti saugų eismą
	05 uždavinys. Atnaujinti savivaldybės viešuosius pastatus, modernizuoti gyvenamąjį fondą ir aplinką.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Šilalės rajono savivaldybės 2024–2026 m. strateginiu veiklos planu

PAGĖGIŲ SAVIVALDYBĖS STRATEGINIŲ PLANAVIMO DOKUMENTŲ ANALIZĖ

Analizuojami Pagėgių sav. strateginiai dokumentai:

- Pagėgių savivaldybės 2021–2031 metų strateginis plėtros planas;
- Pagėgių savivaldybės 2023–2025 metų strateginis veiklos planas.

PAGĖGIŲ SAVIVALDYBĖS 2021–2031 METŲ STRATEGINIAME PLĖTROS PLANE¹² iškeltas tikslas „Darni verslo, turizmo ir kaimo plėtra modernios infrastruktūros pagrindu“ į kurį įtraukti uždaviniai susiję su kelių infrastruktūros atnaujinimu ir pritaikymu neįgaliesiems; dviračių, elektrinio transporto bei kitų bevariklių transporto priemonių infrastruktūros vystymu; intelektinių transporto sistemų, skirtų darnaus judumo funkcijai užtikrinti diegimu; skatinti dviračių dalijimosi sistemas ir alternatyvias pavėžėjimo iniciatyvas.

PAGĖGIŲ SAVIVALDYBĖS 2024–2026 METŲ STRATEGINIAME VEIKLOS PLANE¹³ prie silpnųjų nurodytas prastai išvystytas vietinis susisiekimas, patogių maršrutų trūkumas. Padėtį siekiama gerinti vystant regioninę susisiekimo sistemą, jos prieinamumą ir kokybę, optimizuojant maršrutų skaičių, investuojant į susijusią infrastruktūrą, pasinaudojant funkcinės zonos Tauragė+ galimybėmis. Plane iškeltas 1.5. tikslas „Infrastruktūros modernizavimas ir plėtra“, kuriuo siekiama – gerinti susisiekimo infrastruktūrą, užtikrinant darnų judumą bei gyventojų mobilumą. 2.1. tikslas „Švietimo, paslaugų kokybės, prieinamumo ir pasiekiamumo gerinimas“ įtraukia uždavinį organizuoti mokinių nemokamą pavėžėjimą, aprūpinimą transportu, kuris būtų pritaikytas ir negalią turintiems mokiniams.

Remiantis aukščiau pateikta Tauragės regiono strateginių dokumentų analize, nustatyta, jog strateginiuose dokumentuose iškelti tikslai ir uždaviniai susiję su darniu judumu, pavyzdžiui, viešojo transporto sistemos ir bevariklio transporto plėtra. Taip pat minimas mokinių pavėžėjimo klausimas, transporto atnaujinimas pakeičiant

¹¹ Šilalės rajono savivaldybės 2024–2026 metų strateginis veiklos planas, patvirtintas Šilalės rajono savivaldybės tarybos 2024 m. vasario 15 d. sprendimu Nr. T1-18

¹² Pagėgių savivaldybės 2021–2031 metų strateginis plėtros planas, patvirtintas Pagėgių savivaldybės tarybos 2024 m. vasario 15 d. Nr. T-55

¹³ Pagėgių savivaldybės 2024–2026 metų strateginis veiklos planas, patvirtintas Pagėgių savivaldybės tarybos 2024 m. vasario 15 d. sprendimu Nr. T-55

jį netaišiu ir kt. Kita vertus, planuose išskirti ir kiti tikslai, kurie tiesiogiai nesusiję su darniu judumu, tačiau neprieštarauja šio plano rengimui.

1.2.2. Teritorijų planavimo dokumentų analizė

Šiame skyriuje pateikiama LR ir Tauragės regiono teritorijų planavimo dokumentų analizė:

- Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas;
- Tauragės miesto teritorijos bendrasis planas;
- Tauragės rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas;
- Jurbarko rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas;
- Šilalės rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas;
- Pagėgių savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas.

Bendrasis planas (toliau – BP) – teritorijų kompleksinio planavimo dokumentas, kuriame, atsižvelgiant į teritorijų planavimo lygmenis ir uždavinius, nustatyta planuojamos teritorijos vystymo erdvinė koncepcija ir teritorijos naudojimo bei apsaugos principai.

LIETUVOS RESPUBLIKOS TERITORIJOS BENDRAJAME PLANE¹⁴ patvirtintame 2021 m. rugsėjo 29 d. nustatomos LR teritorijos erdvinio vystymo įgyvendinimo gairės, valstybės teritorijos erdvinė struktūra, valstybės teritorijos naudojimo privalomosios nuostatos ir kiti susiję sprendiniai siekiant darnaus teritorijų vystymo. LR teritorijos bendrojo plano patvirtinimas pakeitė iki šiol galiojusius LR teritorijos BP (patvirtintą Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. spalio 29 nutarimu Nr. IX-1154) ir Nacionalinį kraštovaizdžio tvarkymo planą (patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2015 m. spalio 2 d. įsakymu Nr. D1-703).

LR teritorijos BP nustato vystymosi kryptis bei strategijas visoje Lietuvoje bei atskirtiems regionams ir miestams. Tauragės regionui plane numatyti du sprendiniai, kurie gali būti siejami su judumu:

- užtikrinti Klaipėdą ir Tauragę jungiančios geležinkelio linijos funkcionavimą ir palaikymą bei įveikinti nenaudojamas keleivines stotis ir atnaujinti keleivių vežimą Tauragę ir Klaipėdą jungiančia geležinkelio linija, kuri suteiktų galimybę regionų gyventojams rinktis keliones geležinkelių transportu;
- gerinti junglumą įvairiomis transporto priemonėmis tiek keleivių, tiek krovinių pervežimo reikmėms. Prioritetas teikiamas geležinkelių transportui, vidaus vandens keliui E-41 Kaunas–Jurbarkas–Klaipėda.

Kiti Tauragės regionui ir savivaldybėms numatyti sprendiniai nėra susiję su darniu judumu.

TAURAGĖS MIESTO TERITORIJOS BP buvo atnaujintas toliau išlaikant darniosios plėtros prioritetą Tauragės miesto vystyme. Bendrajame plane numatomi trys darnaus judumo principai:

I. Numatomi įgyvendinti principai:

- bevariklio transporto integracija miesto susisiekimo tinkle;
- viešojo transporto skatinimas;
- eismo saugos ir saugumo priemonių įrengimas;
- eismo organizavimo tobulinimas, įskaitant automobilių stovėjimo apmokestinimo galimybių įvertinimas;
- informacinių technologijų diegimas Tauragės mieste.

II. Vadovaujantis darnaus judumo principais prioretizuojamos kelionės aplinką tausojančiomis transporto priemonėmis bei viešuoju transportu.

III. Darnaus judumo principai turėtų būti integruoti rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus ar techninius projektus.

¹⁴ Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas. 2021. Prieiga internetu: <http://www.bendrasisplanas.lt/>

6 lentelė. Tauragės miesto teritorijos BP susisiekimo sistemos sprendiniai, susiję su judumu mieste

Susisiekimo sistema
Bevariklio transporto infrastruktūra
- Bendrajame plane numatytas rišlus dviračių takų tinklas, pritaikytas tiek susisiekimui, tiek rekreacijai. - Plėtojant pėsčiųjų ir dviračių takų infrastruktūrą numatytos pagrindinės naujos trasos pėstiesiems ir dviratininkams. - Dviračių takų trasos turėtų būti tikslinamos žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentais (jei reikia). - Prie naujai rengiamų B, C, D kategorijos D-1, D-2 tipų gatvių rengti pėsčiųjų, dviračių arba subendrintus pėsčiųjų-dviračių takus, atskirtus želdiniais ar pan. (žr. pavyzdžius 9.4.2.1 pav.). - Bevariklio transporto infrastruktūra turi būti įrengiama kartu su naujų gatvių įrengimu. - Prie esamų gatvių rengti šaligatvio tipo pėsčiųjų takus. - Rekomenduojama rengti dviračių takus (dviračių juostas) su asfalto danga. - Dviračių takų sąrašas, rengimo prioritetai turėtų būti tikslinami darnaus judumo plane. - Įrengiant gatves ir pėsčiųjų ar dviračių takus, turi būti numatytos dviračių / paspirtukų statymo vietos, kitos bevariklio transporto aptarnavimo priemonės. - Naujai planuojamus dviračių ir pėsčiųjų takų susikirtimus su geležinkelio keliais projektuoti skirtingais lygiais.
Viešasis transportas
- Esamas viešojo transporto tinklas yra pakankamas, tačiau reisų dažnumas per retas. - Parengti studiją viešojo transporto modernizavimui: autobusų parko atnaujinimui, elektrinių autobusų diegimui, stotelių modernizavimui, e-bilieto ir kitų priemonių diegimui. - Parengti studiją viešojo transporto maršrutų tinklo formavimui naujai urbanizuojamose teritorijose. - Viešojo transporto stotelių, galinių punktų įrengimas turi būti atliekamas kartu su naujų gatvių įrengimu.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Tauragės miesto teritorijos bendruoju planu

TAURAGĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS BP KEITIMO¹⁵ dokumente remiamasi transporto eismo srautų optimizavimo ir darnaus judumo skatinimo urbanistinių centro teritorijose principu.

7 lentelė. Tauragės rajono savivaldybės BP susisiekimo sistemos vystymo kryptys, susijusios su judumu savivaldybėje

Susisiekimo sistemos vystymo kryptys
Viešasis transportas
Išlaikyti esamą visuomeninio susisiekimo sistemą, maršrutus. Maršrutus siūloma tikslinti atsižvelgiant į naujai formuojamus traukos objektus, demografinę situaciją.
Pėsčiųjų – dviračių infrastruktūra
Siūloma plėsti dviračių ir pėsčiųjų takų tinklą, kuris jungtų Tauragės miestą ir gretimus urbanistinius centrus, poilsio zonas. Atitinkamai siūloma įrengti naujus dviračių, pėsčiųjų takus Skaudvilės miesto aplinkoje. Dviračių ir pėsčiųjų takai šalia valstybinės reikšmės kelių numatomi už kelio juostos ribų.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Jurbarko rajono savivaldybės teritorijos BP pakeitimu

JURBARKO RAJONO SAVIVALDYBĖS BP KEITIMO¹⁶ dokumente, kaip vienas iš uždavinių yra nustatyti ir suplanuoti susisiekimo infrastruktūros vystymo kryptis ir galimybes, įvertinti susisiekimą sausuma, vandeniu ir oru, kitas susisiekimo teritorijas, įvertinant darnaus judumo principus.

8 lentelė. Jurbarko rajono savivaldybės BP susisiekimo sistemos vystymo kryptys, susijusios su judumu savivaldybėje

Susisiekimo sistemos vystymo kryptys
Viešasis transportas
- Išlaikyti esamas keleivių pervežimo apimtis. - Sistemiškai vykdyti viešojo transporto priemonių atnaujinimą, įsigyjant mažos ar vidutinės talpos autobusus, kurie būtų pritaikyti žmonėms su judėjimo apribojimais (neįgalieji, senyvo amžiaus gyventojai ir pan.). - Modernizuoti viešojo transporto stotelių infrastruktūrą.

¹⁵ Tauragės rajono savivaldybės bendrojo plano keitimas, patvirtintas Tauragės rajono savivaldybės tarybos 2020 m. gruodžio 16 d. sprendimas Nr. 1-321

¹⁶ Jurbarko rajono savivaldybės bendrojo plano keitimas, patvirtintas Jurbarko rajono savivaldybės tarybos 2021 m. lapkričio 25 d. sprendimu Nr. T2-305

- Viešojo transporto maršrutus pritaikymas prie realių gyventojų poreikių, tam tikslinga atlikti viešojo transporto stotelių ir maršrutų plėtros/optimizavimo galimybių studiją bei nuolat vykdyti monitoringą.
- Prioritetą viešojo transporto plėtrai teikti socialinių paslaugų pasiekiamumui bei teritorijoms, kuriose vyksta intensyviausias urbanistinis vystymas, numatomas gyventojų tankio didėjimas, kai siekiant aukštos gyvenimo kokybės reikalinga užtikrinti viešojo transporto stočių, stotelių plėtrą.

Pėsčiųjų – dviračių infrastruktūra

- Dviračių infrastruktūros plėtra vykdoma vadovaujantis Jurbarko rajono savivaldybės dviračių takų plėtros specialiojo plano bei Jurbarko miesto, Smalininkų miesto, Veliuonos miestelio ir Viešvilės miestelio bendrųjų planų sprendiniais.
- Sujungti esamas ir planuojamas dviračių ir pėsčiųjų trasas į vieną bevariklio transporto sistemą, pagerinant susisiekimo sąlygas tarp gyvenamųjų vietovių, rekreacinių teritorijų, pagrindinių darbo vietų, švietimo objektų ir kitų traukos objektų.
- Urbanizuojamose teritorijose, formuojat struktūrinį gatvių tinklą, įrengti ir bemotorio transporto infrastruktūrą.
- Įrengti dviračių aptarnavimo infrastruktūrą (dviračių stovus, saugojimo aikštes, techninio aptarnavimo stoteles).
- Atnaujinti esamą pėsčiųjų ir dviračių takų, šaligatvių infrastruktūrą; - esamą ir planuojamą susisiekimo infrastruktūrą pritaikyti neįgaliesiems.
- Nuolat atnaujinti ir diegti saugaus eismo priemones.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Jurbarko rajono savivaldybės teritorijos BP pakeitimu

ŠILALĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS DALIES (ŠILALĖS MIESTO) BP KEITIMAS.¹⁷ Bendrajame plane numatyti uždaviniai ir siekiai susiję su darniu judumu pateikiami toliau lentelėje.

9 lentelė. Šilalės rajono savivaldybės BP susisiekimo sistemos vystymo kryptys, susijusios su judumu savivaldybėje

Susisiekimo sistemos vystymo sprendiniai
Viešasis transportas
• Išlaikyti esamas keleivių pervežimo apimtis. • Sistemingai vykdyti viešojo transporto priemonių atnaujinimą, įsigyjant mažos ar vidutinės talpos autobusus, kurie būtų pritaikyti žmonėms su judėjimo apribojimais (neįgalieji, senyvo amžiaus gyventojai ir pan.). • Modernizuoti viešojo transporto stotelių infrastruktūrą. • Perspektyvoje (esant poreikiui) įrengti naujus viešojo transporto maršrutus. • Viešojo transporto maršrutus pritaikymas prie realių gyventojų poreikių, tam tikslinga atlikti viešojo transporto stotelių ir maršrutų plėtros/optimizavimo galimybių studiją bei nuolat vykdyti monitoringą.
Pėsčiųjų – dviračių infrastruktūra
• Dviračių infrastruktūros plėtra turi būti vystoma vadovaujantis miesto bendrojo plano sprendiniais arba inicijuoti Šilalės rajono dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialiojo plano rengimą. • Urbanizuojamose teritorijose, formuojat struktūrinį gatvių tinklą, įrengti ir bemotorio transporto infrastruktūrą. • Įrengti dviračių aptarnavimo infrastruktūrą (dviračių stovus, saugojimo aikštes, techninio aptarnavimo stoteles). • Atnaujinti esamą pėsčiųjų ir dviračių takų, šaligatvių infrastruktūrą. • Esamą ir planuojamą susisiekimo infrastruktūrą pritaikyti neįgaliesiems. • Nuolat atnaujinti ir diegti saugaus eismo priemones Šilalės mieste.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Šilalės rajono savivaldybės teritorijos dalies (Šilalės miesto) BP keitimu

PAGĖGIŲ RAJONO SAVIVALDYBĖS BP KEITIMO¹⁸ dokumente susisiekimo sistemos plėtra savivaldybės teritorijoje numatoma tokiomis kryptimis:

- automobilių transporto srautų optimizavimas (paskirstymas) siekiant pagerinti susisiekimą ir užtikrinti eismo saugumą;
- esamos automobilių kelių ir gatvių tinklo būklės pagerinimas;
- savivaldybės dviračių, pėsčiųjų takų bei vandens kelių tinklo atnaujinimas ir išplėtojimas;
- susisiekimo geležinkeliu plėtojimas – geležinkelio atšakų modernizavimas;
- viešojo transporto ir pakelių infrastruktūros atnaujinimas ir plėtojimas.

¹⁷ Šilalės rajono savivaldybės teritorijos dalies (Šilalės miesto) bendrojo plano keitimas, patvirtintas Šilalės rajono savivaldybės tarybos 2024 m. sausio 18 d. sprendimu Nr. T1-6

¹⁸ Pagėgių savivaldybės bendrojo plano keitimas, patvirtintas Pagėgių savivaldybės tarybos 2017 m. vasario 28 d. sprendimu Nr. A1-231

Vertinama, kad teritorijų planavimo dokumentuose numatyti tikslai darniam judėjimui neprieštarauja šiame plane formuojamiems tikslams ir uždaviniams.

1.3. Judumo situacijos analizė

Atliekant judumo situacijos analizę, šiame poskyryje nagrinėjama savivaldybių centrų infrastruktūra:

- automobilių sausumos kelių tinklas;
- alternatyviais degalais varomų transporto priemonių (toliau – ADVT) infrastruktūra;
- bevariklio transporto ir mikrojūdumo priemonių (toliau – BTMP) infrastruktūra;
- viešojo transporto sistema.

1.3.1. Automobilių kelių ir gatvių infrastruktūra

Automobilių kelių ir gatvių infrastruktūros dalyje pateikiama analizė apie savivaldybėse išsidėsčiusius valstybinės reikšmės kelius bei jų atkarpų kategorijas mieste.

JURBARKO R. SAV.

Jurbarko mieste išsidėstę trys krašto keliai. Miestą išilgai kerta krašto kelias Nr. 141, jungiantis Kauną ir Tauragę, iš miesto centro į pietus einantis ir į Šakius vedantis kelias Nr. 137 bei į Eržvilką vedantis kelias Nr. 198. Mieste taip pat išsidėstę ir du rajoniniai keliai Nr. 1701 ir 1704. Visi šie paminėti keliai yra valstybinės reikšmės, o mieste šie keliai yra B kategorijos gatvės. Visos kitos miesto gatvės priskiriamos D kategorijai.



14 paveikslas. Gatvių infrastruktūra Jurbarko mieste

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Jurbarko miesto teritorijos bendruoju planu¹⁹

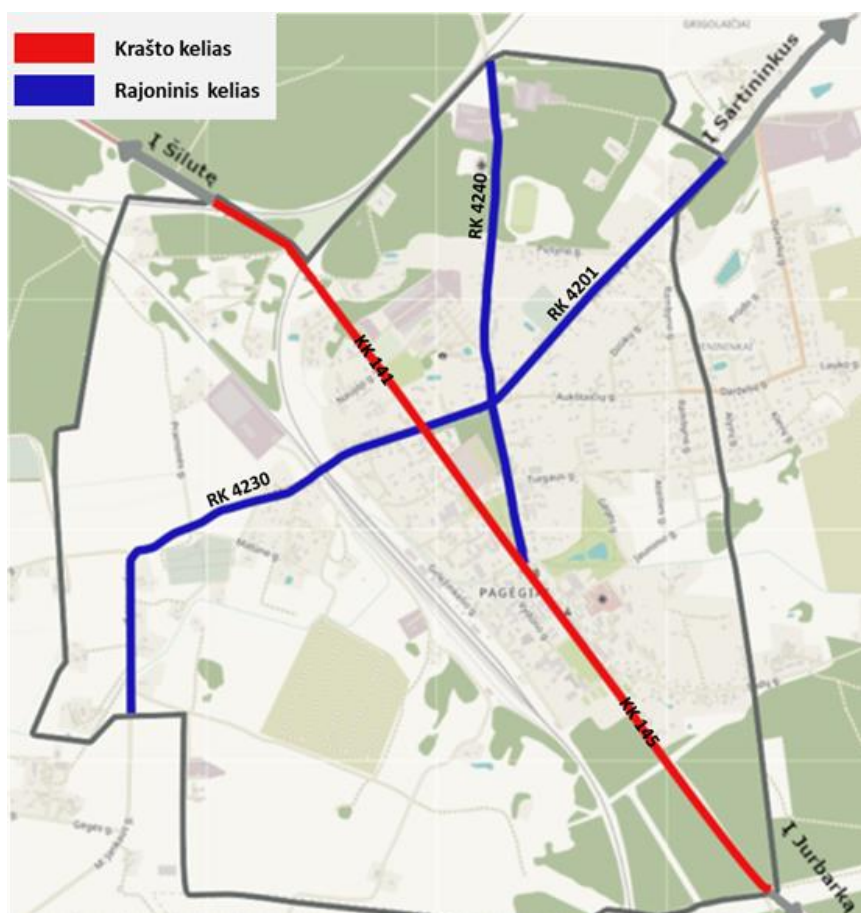
¹⁹ Jurbarko miesto teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Jurbarko rajono savivaldybės Tarybos 2023 m. birželio 29 d. sprendimu Nr. T2-191

PAGĖGIŲ SAV.

Pagėgių mieste išsidėstę keturi valstybinės reikšmės keliai: vienas krašto kelias Nr. 141, jungiantis Jurbarką ir Šilutę bei du rajoniniai keliai Nr. 4201, 4230 ir 4240. Visi šie keliai yra valstybinės reikšmės. Pagėgių miesto BP koregavimo, patvirtinto 2023 m. birželio 29 d. Nr. T-145, pagrindiniame brėžinyje nėra nustatytų gatvių kategorijų. Pagal Gatvių kategorijų nustatymo ir kelių ruožų priskyrimo gatvių kategorijoms patvirtinimą, priimtą 2019 m. spalio 29 d. Nr. V-166, valstybinių kelių ruožuose, pažymėtuose nurodomaisiais kelio ženklais Nr. 550 „Gyvenvietės pradžia“ ir Nr. 551 „Gyvenvietės pabaiga“ priskiriamos šios gatvių kategorijos:

- kategorijos gatvėms priskiriami tranzito paskirties automagistralių AM ir I kategorijos kelių ruožai;
- C kategorijos gatvėms priskiriami privažiavimo paskirties kelių ruožai, skirti privažiuoti prie gyvenviečių ir kitų objektų;
- B kategorijos gatvėms priskiriami tranzito paskirties kelių ruožai, nepriskirti A ir C gatvių kategorijoms.

Vertinant esamą Pagėgių miesto gatvių tinklą, galima teigti, kad mieste esantys keliai sudaro B ir C kategorijų gatvių tinklą.



15 paveikslas. Gatvių infrastruktūra Pagėgių mieste

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Pagėgių miesto BP koregavimu²⁰

ŠILALĖS R. SAV.

Šilalės miestas pasižymi didesne pagrindinių gatvių tinklo infrastruktūra. Mieste išsidėstę du krašto keliai Nr. 162 ir 165 ir trys rajoniniai Nr. 4105, 4513 ir 4111. Visi minimi keliai yra valstybinės reikšmės, o pagal Šilalės r. sav. teritorijos dalies (Šilalės miesto) BP keitimą, patvirtintą 2018 m. lapkričio 6 d. Nr. T-145, šių kelių atkarpo mieste priskiriamos B gatvių kategorijai. Tačiau Šilalės mieste yra ir C kategorijų gatvių, kurios priklauso savivaldybei ir nėra valstybinės reikšmės, tačiau tarnauja kaip jungtys su krašto keliais.

²⁰ Pagėgių miesto bendrojo plano koregavimas, patvirtintas Pagėgių savivaldybės tarybos 2018 m. lapkričio 6 d. sprendimu Nr. T-145



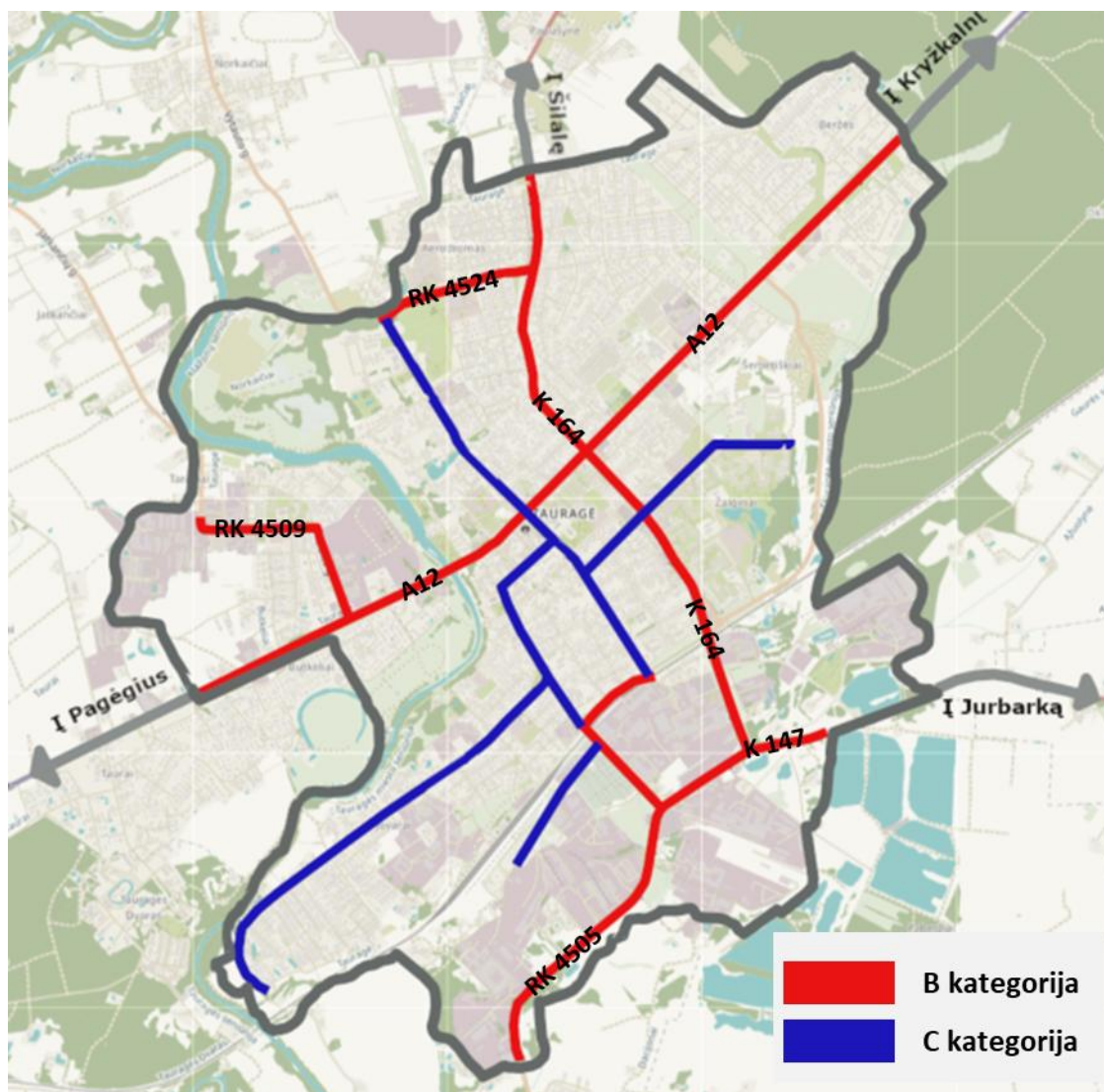
16 paveikslas. Gatvių infrastruktūra Šilalės mieste

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Šilalės r. sav. teritorijos dalies (Šilalės miesto) BP keitimu²¹

TAURAGĖS R. SAV.

Didžiausias gatvių tinklas identifikuotas Tauragės r. sav. centre – Tauragėje. Miestą kerta magistralinis kelias Nr. A12, sujungianti Pagėgius ir Kryžkalnį. Taip pat mieste yra du krašto ir trys rajoniniai keliai. Visi išvardinti valstybinės reikšmės keliai miesto teritorijoje, pagal Tauragės miesto teritorijos BP keitimą, patvirtintą 2023 gruodžio 20 d. Nr. 1-355, priskiriami B kategorijų gatvėms. Kiti pagrindiniai keliai, priskirti C gatvėms yra savivaldybei priklausantys. Kitaip nei Šilalės atveju, dalis Tauragės mieste esančių C kategorijos gatvių nėra jungtys su valstybinės reikšmės keliais.

²¹ Šilalės rajono savivaldybės teritorijos dalies (Šilalės miesto) bendrojo plano keitimas, patvirtintas Šilalės rajono savivaldybės tarybos 2024 sausio 18 d. sprendimu Nr. T1-6



17 paveikslas. Gatvių infrastruktūra Tauragės mieste

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Tauragės miesto teritorijos BP keitimu²²

Pagrindinį gatvių tinklą Tauragės regiono savivaldybių centruose sudaro krašto ir rajoniniai keliai, kurie sukuria B ir C kategorijų gatvių tinklą. Dalyje savivaldybių C kategorijos gatvės tarnauja kaip jungtys su B kategorijos valstybinės reikšmės keliais.

1.3.2. Alternatyviais degalais varomų transporto priemonių infrastruktūra

Pagal LR alternatyviųjų degalų įstatymą²³ Lietuvoje yra siekiama alternatyviųjų degalų naudojimo transporto sektoriuje plėtros. 23 įstatymo straipsnis nustato tikslus bei reikalavimus, skirtus elektromobilių įkrovimo infrastruktūrai, kurie yra aktualūs elektromobilumo skatinimui:

- iki 2030 metų LR turi būti įrengta 60 000 elektromobilių įkrovimo prieigų (toliau – EJP), iš kurių 6 000 viešųjų ir pusiau viešųjų;²⁴

²² Tauragės miesto teritorijos bendrojo plano keitimas, patvirtintas Tauragės rajono savivaldybės tarybos 2023 gruodžio 20 d. sprendimu Nr. 1-355

²³ LR alternatyviųjų degalų įstatymas, patvirtintas LR Seimo 2021 m. kovo 23 d. sprendimu Nr. XIV-196 (suvestinė redakcija nuo 2024-05-21 – 2024-12-31)

²⁴ LR alternatyviųjų degalų įstatymas, 23 straipsnio, 1 d.

- pirmiausia viešosios ir pusiau viešosios didelės ir labai didelės galios EJP turi būti įrengiamos didžiuosiuose miestuose, taip pat šalia pagrindinių TEN–T kelių ir šalia esančių valstybės reikšmės kelių;²⁵
- nuo 2023 m. sausio 1 d. visose statomose arba rekonstruojamose degalinėse turi būti įrengta bent viena viešoji didelės arba labai didelės galios EJP, o autobusų ir geležinkelio stotyse turi būti įrengiama bent viena viešoji įkrovimo prieiga.²⁶

Viešųjų įkrovimo prieigų registravimo sistemos (toliau – VJPRS) duomenimis Tauragės regione yra įrengtos 4 viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelės²⁷ (toliau – EJS) su 14 prieigų, o bendra visų EJS galia siekia 1 267 kW.

Įkrovimo stotelių savivaldybėse įrengimas turi atitikti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą 2023/1804 dėl alternatyvių degalų infrastruktūros diegimo, kuriame numatyta, kad:

- kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai elektrinei transporto priemonei su baterijomis (toliau – BEV, angl. *Battery Electric Vehicle*) tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 1,3 kW ir
- kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai laidu įkraunamai hibridinei transporto priemonei (toliau – PHEV, angl. *Plug-in Hybrid Electric Vehicle*) tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 0,80 kW.²⁸

Šis reikalavimas turėtų būti įgyvendinamas savivaldybės lygmeniu per Elektromobilių įkrovimo prieigų planus (EJP planas), kurie turi būti rengiami atsižvelgiant į AFIR reikalavimus ir derinami su LR susisiekimo ministerija.

Atliekant reikalingus elektros įkrovimo prieigų galios apskaičiavimus remiamasi dabartinių įregistruotų transporto priemonių skaičiumi ir daroma prielaida, kad bendra elektromobilių dalis sudarys 20 proc. parko (iš jų 60 proc. BEV, 40 proc. PHEV).

Toliau pateikiama atlikta kiekvienos savivaldybės analizė.

JURBARKO R. SAV.

VJPRS duomenimis Jurbarko mieste įrengtų stotelių galia siekia 1 267 kW. Iš viso mieste įrengtos 4 stotelės su 14 prieigų, todėl vienu metu gali pasikrauti 14 automobilių. Likusioje savivaldybės teritorijoje EJS nėra. Toliau lentelėje nurodytos EJS įrengimo vietos ir techniniai parametrai.

10 lentelė. Elektromobilių įkrovimo stotelės Jurbarko r. sav. 2024 m.

Nr.	Tipas	Operatorius	Adresas	Prieigų skaičius	Įkrovimo prieigų galia (viso / vienai prieigai)	Kaina
1.	Didelės galios	Ignitis, UAB	V. Grybo g. 49	4 vnt.	200 / 50 kW	0,38 Eur/kWh
2.	Labai didelės galios	Ignitis, UAB	Dariaus ir Girėno g. 25	4 vnt.	600 / 150 kW	0,45 Eur/kWh
3.	Labai didelės galios	Ignitis, UAB	Dariaus ir Girėno g. 77	2 vnt.	360 / 180 kW	0,45 Eur/kWh
4.	Įprastos galios	Enefit, UAB	Algirdo g. 20	4 vnt.	107,6 / 46,6, 7,2 kW	0,36 Eur/kWh
Viso:				14 vnt.	1 267,6 kW	

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VJPRS duomenimis

Jurbarko r. sav. EJP planas šiuo metu yra tik suderintas su ministerija, tačiau nepatvirtintas savivaldybės tarybos.²⁹

²⁵ LR alternatyviųjų degalų įstatymas, 23 straipsnio, 2 d.

²⁶ LR alternatyviųjų degalų įstatymas, 23 straipsnio, 16 ir 17 d.

²⁷ Via Lietuva, Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistema. Prieiga internetu: <https://ev.lakd.lt/#map>

²⁸ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyvių degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES, priimtas 2023 m. rugsėjo 13 d. Prieiga internetu: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>

²⁹ LR susisiekimo ministerija. Savivaldybėse iki 2030 m. numatomos įrengti viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros planai. Prieiga internetu: <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/elektromobilumas/savivaldybese-iki-2030-m-numatomos-irengti-viesosios-elektromobiliu-ikrovimo-infrastrukturos-planai/>

2024 m. sausio 1 d. duomenimis savivaldybėje įregistruotų transporto priemonių skaičius siekia 20,6 tūkst. Darant prielaidą, kad elektromobiliai 2030 m. sudarys 20 proc. nuo viso transporto, elektromobilių skaičius sieks 4,1 tūkst. vnt. (iš jų 60 proc. BEV, 40 proc. PHEV).

11 lentelė. Skaičiuojamas EJP galios poreikis Jurbarko r. sav. iki 2030 m.

	Prognozuojamas TP skaičius 2030	Vienai TP tenkanti galia, kW	Bendras galios poreikis, kW
Elektromobilių skaičius	4 112	–	–
Iš jų BEV (60 proc.)	2 467	1,3	3 207
Iš jų PHEV (40 proc.)	1 645	0,8	1 316
Viso:			4 523

Šaltinis: parengta Konsultanto

Apskaičiuotas galios poreikis Jurbarko r. sav. – 4 523 kW. Kadangi nėra žinoma mieste registruotų transporto priemonių skaičius, elektromobilių įkrovimo prieigų poreikis mieste vertinamas proporcingai gyventojų skaičiui (mieste gyvena 49 proc. savivaldybės gyventojų) – 2 216 kW.

Įvertinus esamą situaciją ir apskaičiavus reikiamą įrengti galios kiekį, nustatyta, kad Jurbarko mieste reikia įrengti dar 949 kW (visoje savivaldybėje – 3 256 kW). Toks galios poreikis turėtų būti numatytas ir savivaldybės EJP plane.

PAGĖGIŲ SAV.

Pagėgių sav. nėra įrengtų elektromobilių įkrovimo stotelių. Taip pat savivaldybėje dar nėra patvirtintas ir EJP planas.³⁰

Pagėgių sav. įregistruotų transporto priemonių skaičius 2024 m. siekia 5,8 tūkst. vnt., o elektromobilių skaičius 2030 m. turėtų siekti beveik 1,2 tūkst.

12 lentelė. Skaičiuojamas EJP galios poreikis Pagėgių sav. iki 2030 m.

	Prognozuojamas TP skaičius 2030	Vienai TP tenkanti galia, kW	Bendras galios poreikis, kW
Elektromobilių skaičius	1 153	–	–
Iš jų BEV (60 proc.)	692	1,3	900
Iš jų PHEV (40 proc.)	461	0,8	369
Viso:			1 269

Šaltinis: parengta Konsultanto

Pagėgių sav. reikiamas įrengti galios kiekis – 1 269 kW. Remiantis gyventojų pasiskirstymu, skaičiuojama, kad mieste gyvena 25 proc. visų gyventojų, todėl Pagėgių mieste reikiamas įrengti galios poreikis yra – 317 kW.

Įvertinus esamą situaciją ir apskaičiavus reikiamą įrengti galios kiekį, nustatyta, kad Pagėgių mieste reikiamas įrengti galios poreikis siekia 9317 kW (visoje savivaldybėje – 1 269 kW). Toks galios poreikis turėtų būti numatytas ir savivaldybės EJP plane.

ŠILALĖS R. SAV.

VĮPRS duomenimis Šilalės mieste nėra EJS, tačiau dvi yra įrengtos rajono teritorijoje prie magistralinio kelio A1. Įrengtų stotelių galia 286 kW. Dveiose įrengtose stotelėse vienu metu gali krauti 6 automobilių. Toliau lentelėje nurodytos EJS įrengimo vietos ir techniniai parametrai.

³⁰ LR susisiekimo ministerija. Savivaldybėse iki 2030 m. numatomos įrengti viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros planai. Prieiga internetu: <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/elektromobilumas/savivaldybese-iki-2030-m-numatomos-irengti-viesosios-elektromobiliu-ikrovimo-infrastrukturos-planai/>

13 lentelė. Elektromobilių įkrovimo stotelės Šilalės r. sav. 2024 m.

Nr.	Tipas	Operatorius	Adresas	Prieigų skaičius	Įkrovimo prieigų galia (viso / vienai prieigai)	Kaina
1.	Vidutinės ir didelės galios	In Balance grid, UAB	A1	3	143 / 43, 50 kW	0,46 Eur/kWh
2.	Vidutinės ir didelės galios	In Balance grid, UAB	A1	3	143 / 43, 50 kW	0,46 Eur/kWh
Viso:				6 vnt.	286 kW	

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VĮPRS duomenimis

Šilalės r. sav. EJP planas šiuo metu yra tik suderintas su ministerija, tačiau nepatvirtintas savivaldybės tarybos.³¹

2024 m. sausio 1 d. duomenimis savivaldybėje įregistruotų transporto priemonių skaičius siekia 16,9 tūkst. Darant prielaidą, kad elektromobiliai 2030 m. sudarys 20 proc. nuo viso transporto, elektromobilių skaičius sieks 3,4 tūkst. vnt. (iš jų 60 proc. BEV, 40 proc. PHEV).

14 lentelė. Skaičiuojamas EJP galios poreikis Šilalės r. sav. iki 2030 m.

	Prognozuojamas TP skaičius 2030	Vienai TP tenkanti galia, kW	Bendras galios poreikis, kW
Elektromobilių skaičius	3 385	–	–
Iš jų BEV (60 proc.)	2 031	1,3	2 640
Iš jų PHEV (40 proc.)	1 354	0,8	1 083
Viso:			3 723

Šaltinis: parengta Konsultanto

Apskaičiuotas galios poreikis Šilalės r. sav. – 3 723 kW. Kadangi nėra žinoma mieste registruotų transporto priemonių skaičius, elektromobilių įkrovimo prieigų poreikis mieste vertinamas proporcingai gyventojų skaičiui (mieste gyvena 22 proc. savivaldybės gyventojų) – 819 kW.

Įvertinus esamą situaciją ir apskaičiavus reikiamą įrengti galios kiekį, nustatyta, kad mieste reikia įrengti 819 kW (visoje savivaldybėje – 3 437 kW). Toks galios poreikis turėtų būti numatytas ir savivaldybės EJP plane.

TAURAGĖS R. SAV.

Tauragės r. sav. iš viso įrengta 19 EJS, iš jų viena – ne miesto teritorijoje. Daugiau nei pusė t. y. 12 stotelių administruoja savivaldybės administracija, o likusias privatūs tiekėjai. Visų stotelių galia siekia 1 093 kW (iš jų rajone – 22 kW). Toliau lentelėje nurodytos EJS įrengimo vietos ir techniniai parametrai.

15 lentelė. Elektromobilių įkrovimo stotelės Tauragės r. sav. 2024 m.

Nr.	Tipas	Operatorius	Adresas	Prieigų skaičius	Įkrovimo prieigų galia (viso / vienos prieigos)	Kaina
1.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Gintaro g. 32	1	22 kW	Nemokamai
2.	Vidutinės ir didelės galios	Tauragės r. sav. administracija	Girėno g. 3	2	93 / 50, 43 kW	Nemokamai
3.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Respublikos g. 2	1	7 kW	Nemokamai
4.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Respublikos g. 3	1	22 kW	Nemokamai
5.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Vytauto g. 60B	1	22 kW	Nemokamai
6.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Vytauto g. 83	1	22 kW	Nemokamai
7.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Vytauto g.141	1	22 kW	Nemokamai

³¹ LR susisiekimo ministerija. Savivaldybėse iki 2030 m. numatomos įrengti viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros planai.

8.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Kovo 11-osios g. 3	1	22 kW	Nemokamai
9.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Ateities takas 6A	1	22 kW	Nemokamai
10.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Moksleivių al. 14A	1	22 kW	Nemokamai
11.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Miško g. aikštelė	2	44 / 22 kW	Nemokamai
12.	Įprastos galios	Tauragės r. sav. administracija	Malūno g. 2	1	22 kW	Nemokamai
13.	Labai didelės galios	Ignitis, UAB	Dariaus ir Girėno g. 9	2	180 / 360 kW	0,45 Eur/kWh
14.	Įprastos galios	In Balance grid, UAB	Dariaus ir Girėno g. 36	2	44 / 22 kW	0,27 Eur/kWh
15.	Vidutinės galios	Enefit, UAB	Šilalės g. 87C	4	188 / 47 kW	0,42 Eur/kWh
16.	Įprastos ir vidutinės galios	Enefit, UAB	Bernotiškės g. 3	4	108 / 47, 7,2 kW	0,36–0,42 Eur/kWh
17.	Vidutinės ir didelės galios	In Balance grid, UAB	Circle K Tauragė, A12	3	143 / 50,43 kW	0,46 Eur/kWh
18.	Įprastos galios	In Balance grid, UAB	J. Tumo – Vaižganto g. 129	2	44 / 22 kW	0,27 Eur/kWh
19.	Įprastos galios	In Balance grid, UAB	Gedimino g. 35	2	44 / 22 kW	0,27 Eur/kWh
				Viso:	33 vnt.	1 093 kW

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VĮ PRS duomenimis

Tauragės r. sav. parengtame ir patvirtintame EJP plane numatyta įrengti 101 EJS, kurių galia sieks 3 345 kW. Mieste bus įrengiamos 65 stotelės su 1 167 kW siektina galia, o rajone 36 stotelės ir 1 678 kW.³²

16 lentelė. Skaičiuojamas EJP galios poreikis Tauragės r. sav. iki 2030 m.

	Prognozuojamas TP skaičius 2030	Vienai TP tenkanti galia, kW	Bendras galios poreikis, kW
Elektromobilių skaičius	5 554	–	–
Iš jų BEV (60 proc.)	3 332	1,3	4 332
Iš jų PHEV (40 proc.)	2 222	0,8	1 777
			Viso: 6 109

Šaltinis: parengta Konsultanto

Skaičiuojant galią visai savivaldybei pagal įregistruotas transporto priemones, nustatyta, kad visa reikiama galia siekia 6 109 kW, iš jų mieste – 3 727 kW, o rajone – 2 382 kW.

Atsižvelgiant į jau įrengta ir planuojamą įrengti EJS galią, nustatyta, kad reikia dar 1 671 kW, todėl Tauragės r. sav. EJP planas turėtų būti papildytas.

TAURAGĖS REGIONAS

Pagal 2024 m. duomenis Tauragės regione iš viso įregistruota 170 vnt. elektra varomų lengvųjų transporto priemonių, kurių įkrovimui, pagal AFIR reglamentą, reikalingas 221 kW. Toliau lentelėje pateikiama apibendrinta informacija apie Tauragės regione jau įrengtą bei reikiamą įrengti galią.

Išanalizavus visą Tauragės regiono apskaičiuota jau šiuo metu įrengta, reikiama įrengti ir trūkstama galia.

³² Tauragės rajone numatomų įrengti viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų iki 2030 metų planas patvirtintas Tauragės r. sav. tarybos 2023 m. Kovo 29 d. sprendimu Nr. 1-49

17 lentelė. EJP galios poreikis Tauragės regione

Savivaldybė	Teritorija	Jau įrengtų EIP suminė galia, kW	Bendras galios poreikis pagal AFIR, kW	Reikiama įrengti galia, kW
Jurbarko r. sav.	Miestas	1 268	2 216	948
	Rajonas	0	2 307	2 307
	Visa savivaldybė	1 268	4 523	3 255
Pagėgių sav.	Miestas	0	317	317
	Rajonas	0	952	952
	Visa savivaldybė	0	1 269	1 269
Šilalės r. sav.	Miestas	0	819	819
	Rajonas	286	2 904	2 618
	Visa savivaldybė	286	3 723	3 437
Tauragės r. sav.	Miestas	1 071	3 727	2 656
	Rajonas	22	2 382	2 360
	Visa savivaldybė	1 093	6 109	5 016
Tauragės regionas		2 647	15 624	12 977

Šaltinis: parengta Konsultanto

Remiantis parengtais duomenimis, šiuo metu Tauragės regione įrengta galia siekia 2,6 MW ir yra didesnė nei reikalinga registruotiems elektromobiliams, todėl vertinama, kad esamas poreikis patenkinamas, o įrengta infrastruktūra turėtų skatinti elektromobilių plėtrą regione. Planuojant elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą iki 2030 m. galios poreikis siekia 15,6 MW, o reikiama įrengti galia yra beveik 13 MW.

1.3.3. Bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių infrastruktūra

BTMP infrastruktūros analizė atliekama identifikuojant esamus dviračių takus ir jų kokybę Tauragės regiono savivaldybių centruose.

JURBARKO R. SAV.

Jurbarko mieste galima rasti kelių tipų dviračių takų infrastruktūros pavyzdžių. Daukanto bei Dariaus ir Girėno gatvių atkarpose nuo krašto kelio Nr. 141 esančios žiedinė sankryžos iki Lauko g. įrengtas asfaltuotas pėsčiųjų ir dviračių takas, kuriame eismas organizuojamas bendrame sraute. Vertinama, kad įrengta infrastruktūra tinkama, kadangi eismo intensyvumas ir pėsčiųjų srautai miesto teritorijos pradžioje nėra dideli, todėl judėjimas bendrame sraute yra pakankamas.



18 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Dariaus ir Girėno g., Jurbarkas

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2023 m. rugpjūčio mėn.)

Toliau paveiksle pateikiamas Lauko g. esantis dvikryptis ir asfaltuotas dviračių takas. Be to, infrastruktūra įrengta atskiriant pėsčiųjų ir dviračių takus.



19 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Lauko g., Jurbarkas
Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2021 m. gegužės mėn.)

Kitas taikomas infrastruktūros tipas yra trinkelis dangas. Taip pat Jurbarko mieste taikomas sprendinys, kai eismas organizuojamas bendrame sraute neatskiriant pėsčiųjų ir BTMP naudotojų srauto. Dažniausiai tokio tipo infrastruktūrą rekomenduotina įrengti mažai urbanizuotose teritorijose arba teritorijose už miesto ribų, kur nėra didelio besinaudojančiųjų srauto.



20 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas bendrame sraute Lauko g., Jurbarkas
Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2021 m. gegužės mėn.)

Dar vienas pasitaikantis pavyzdys yra siauri dviračių takai, kurie neatitinka keliamų techninių charakteristikų (pločio) tokio tipo takams.



21 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Sodų g., Jurbarkas
Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2023 m. rugpjūčio mėn.)

PAGĖGIŲ SAV.

Pagėgių mieste įrengtas siauras trinkelio dangos dviračių takas.



22 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas M. Jankaus g., Pagėgiai

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2022 m. birželio mėn.)

ŠILALĖS R. SAV.

Šilalės mieste įrengiami dviračių takai yra trinkelio dangos. Dalyje infrastruktūros eismas organizuojamas neatskiriant pėsčiųjų ir dviratininkų srautų.



23 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Vytauto Didžiojo g., Šilalė

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2023 m. rugpjūčio mėn.)

Yra vietų, kuriose taikomas ir sprendinys, kuomet pėsčiųjų ir dviratininkų srautai yra atskiriami, įrengiant žymėjimą ir skirtingų spalvų dangą.



24 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Nepriklausomybės g., Šilalė

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2023 m. rugžjūčio mėn.)

Tačiau pastebima, kad įrengiant atskirą infrastruktūrą, pėsčiųjų ir dviratininkų judėjimui skirtos dalys yra labai siauros ir neatitinka Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijų³³, pagal kurias vienos krypties dviračių takas turėtų būti 2 m, o dvipusis – 2,5 m.



25 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Struikų g., Šilalė

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2022 m. rugpjūčio mėn.)

Dviračių takai įrengti ir rekreaciniais tikslais parkuose.



26 paveikslas. Dviračių takas prie Dyvičio g., Šilalė

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2023 m. rugpjūčio mėn.)

TAURAGĖS R. SAV.

Tauragės miestas pasižymi labiausiai išsivysčiusia dviračių takų infrastruktūra, tačiau takų kokybė vertinama tik pakankamai.



27 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Gedimino g., Tauragė

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2022 m. rugpjūčio mėn.)

³³ Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijų r PDTP 12 patvirtinimas, patvirtintas Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie susisiekimo ministerijos direktoriaus įsakymu 2012 m. spalio 10 d. įsakymu Nr. V-294

Be to, įrengiami bendro srautai takai yra labai siauri.



28 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Jūros g., Tauragė

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2023 m. rugpjūčio mėn.)

Taip pat Tauragėje įrengiami ir atskirų srautų infrastruktūra.



29 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Gedimino g., Tauragė

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2021 m. balandžio mėn.)

Tačiau įrengiami atskiro tipo dviračių takai dažnai nėra atskiriami skirtingų spalvų danga ar horizontaliu žymėjimu.



30 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Prezidento g. Tauragė

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2021 m. balandžio mėn.)

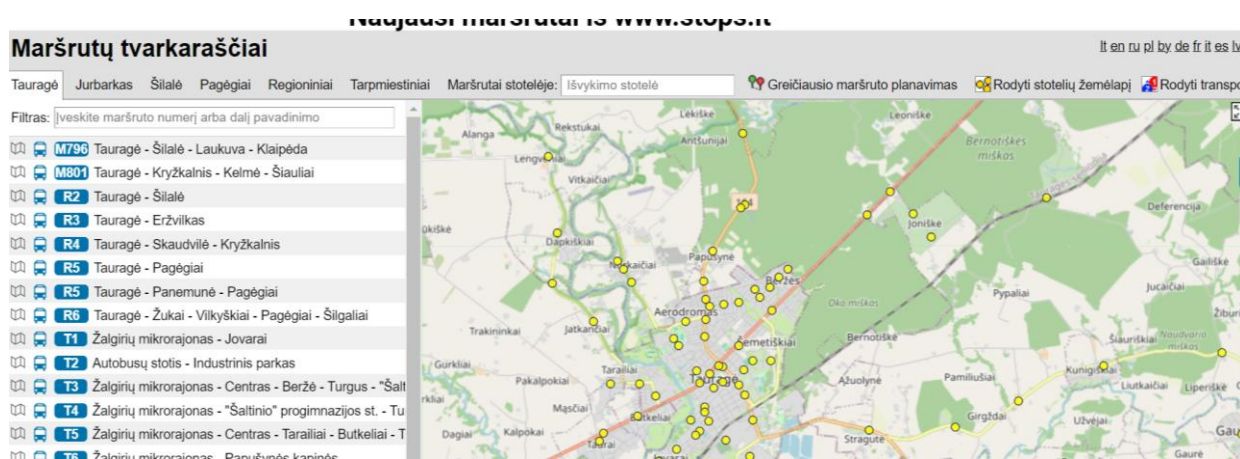
Išanalizavus esamą BTMP infrastruktūrą, nustatyta, kad regiono savivaldybių centruose taikomi kelių dviračių takų infrastruktūros tipai. Eismas organizuojamas bendrame sraute arba atskiriant pėsčiųjų ir BTMP judėjimą. Infrastruktūrai įgyvendinti pasirenkama trinkelis arba asfalto danga. Tačiau dažnai pasitaiko, jog įrengiami takai yra labai siauri arba srautai atskiriami netinkamai (nejrengiami fiziniai barjerai arba netaikoma skirtingų spalvų danga).

1.3.4. Viešojo transporto tinklas ir aptarnavimas (įskaitant mokinių pervežimą)

Viešojo transporto tinklo paslaugų organizavimu ir patrauklumo didinimu Tauragės regione rūpinasi Žaliojo regionas. Įstaiga vykdo šias funkcijas:

- organizuoja viešojo transporto sistemą;
- inicijuoja viešojo transporto maršrutų ir tvarkaraščių nustatymą ir keitimą;
- diegia, tobulina ir valdo viešojo transporto eismo informacinę sistemą stotelėse ir transporto priemonės pagal savivaldybių suteiktus įgaliojimus;
- organizuoja elektroninio biliето sistemos diegimą ir užtikrina jos funkcionavimą;
- kontroliuoja keleivius ir vežėjus;
- organizuoja viešojo transporto paslaugų teikimo konkursus pagal savivaldybių suteiktus įgaliojimus;
- kaupia ir analizuoja, duomenis apie keleivių vežimą;
- išduoda leidimus vežti keleivius reguliaraus vietinio susisiekimo maršrutais pagal savivaldybių suteiktus įgaliojimus;
- dalyvauja transporto priemonių atnaujinimo programose;
- organizuoja ekologiškų technologijų diegimą viešajame transporte.

ŽR internetiniame tinklapyje viešinami visų keturių savivaldybių autobusų maršrutai ir tvarkaraščiai bei esamas viešojo transporto stotelių tinklas. Be to, sistema sukurta taip, kad galima matyti ir autobusų judėjimą realiu laiku. Taip pat, svarbu paminėti, kad visi regiono maršrutai buvo neseniai atnaujinti.

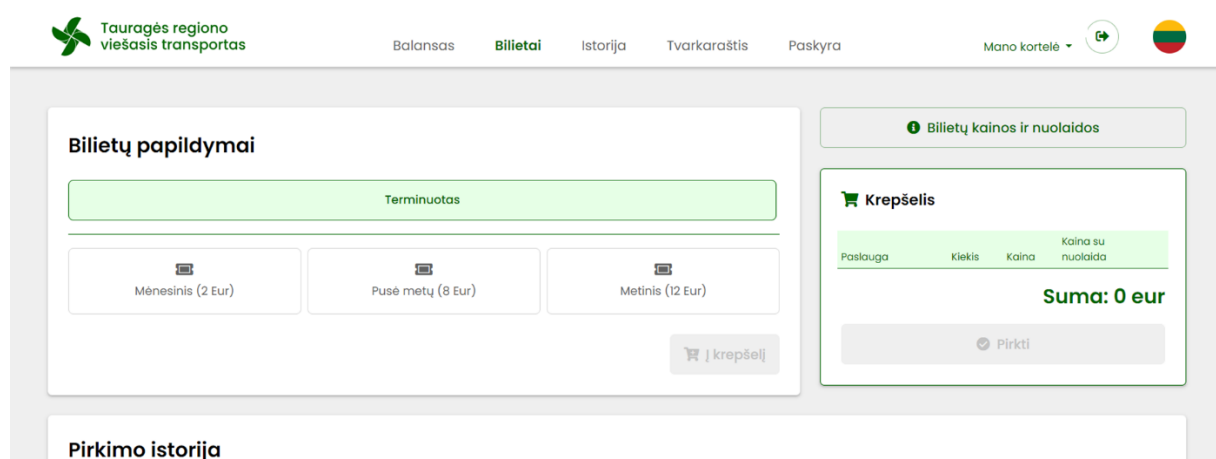


31 paveikslas. Tauragės regiono maršrutų ir tvarkaraščių internetinė svetainė

Šaltinis: Stops.lt³⁴

Regiono veikia elektroninis bilietas, kuriuo galima naudotis keliaujant visais ŽR maršrutais. Taip pat neseniai buvo sukurtas ir jau startavęs išmanus įrankis – mobilioji programėlė Skenuok ir važiuok, kurios pagalba keleiviai gali susiplanuoti kelionę viešoju transportu nuo aktualios stotelės iki kelionės tikslo. Programėlėje vartotojai gali matyti elektroninio biliето balansą, turimus bilietus bei jų galiojimo laiką, keliavimo istoriją, taikomas lengvatas ir viešojo transporto tvarkaraštį.

³⁴ Stops.lt. Maršrutų tvarkaraščiai. Prieiga internetu: <https://www.stops.lt/taurage/index.html>



32 paveikslas. Skenuok ir važiuok mobilioji programėlė

Šaltinis: Skenuok ir važiuok³⁵

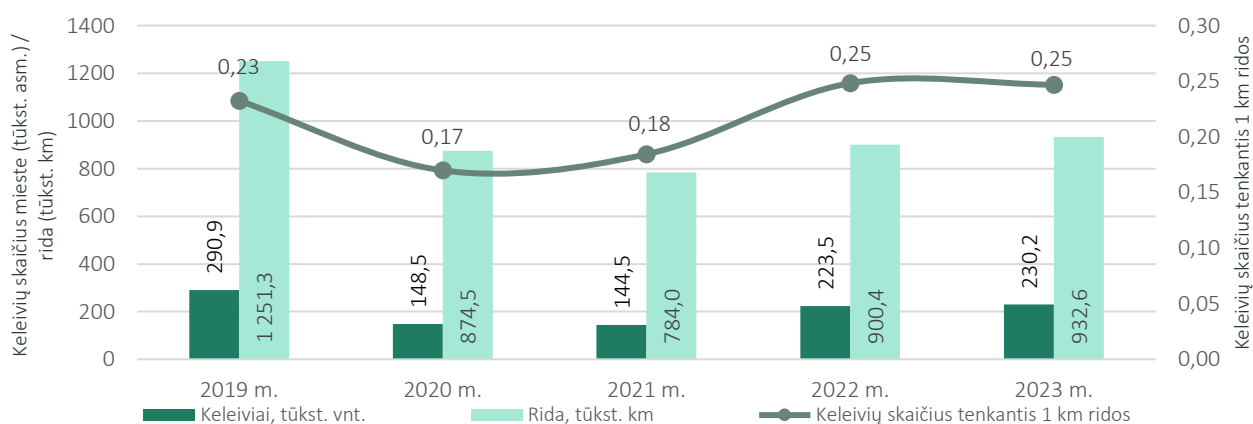
Nors ŽR atsakingas už daugelį viešojo transporto funkcijų, visgi viešojo transporto paslaugą teikią savivaldybių autobusų parkai ar kt. įstaigos, kurioms priskirta ši funkcija.

Analizuojant viešojo transporto tinklo ir aptarnavimo teminę dalį, svarbu atkreipti dėmesį į švietimo įstaigas pervežamų moksleivių skaičių. Pagal 2022–2030 m. Tauragės regiono plėtros planą, regione egzistuoja du moksleivių pervežimo būdai – geltonieji autobusai ir reguliari sistema, kai moksleiviai vežami viešojo transporto maršrutais kartu su kitais keleiviais.³⁶

Plėtros plane pabrėžiama, kad 47 proc. nuo visų keleivių yra moksleiviai, todėl regione susiformavo problema dėl viešojo transporto maršrutų tvarkaraščių kitiems keleiviams, kadangi pastarieji yra pritaikomi prie pamokų laiko, todėl kiti keleiviai turi keliauti tuo pačiu metu, o maršrutai kursuoja tik darbo dienomis.

JURBARKO R. SAV.

Jurbarko r. sav. susisiekimo viešuoju transportu paslaugą teikia UAB „Jurbarko autobusų parkas“. Vežėjas aptarnauja 3 miesto ir 20 priemiesčio maršrutų. Pervežtų keleivių skaičius per pastaruosius penkerius metus sumažėjo beveik 60 tūkst., o rida – beveik 300 tūkst. km. Pervežtų keleivių skaičius tenkantis vienam kilometrui ridos yra kiek mažesnis nei viso regiono.



33 paveikslas. Pervežamų keleivių ir ridos skaičiaus tendencijos Jurbarko r. sav.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

³⁵ Skenuok ir važiuok mobilioji programėlė. Prieiga internetu: <https://bilietas.zaliasisregionas.lt/web/login?fbclid=IwAR0xuB8tkfJhMTtphCvGQ4M1rle1XqtSDDlyJIC9RS2pXpej7UMJY5thdo>

³⁶ 2022–2030 m. Tauragės regiono plėtros planas, pakeistas Tauragės regiono plėtros tarybos 2024 m. spalio 11 d. sprendimu Nr. TS-21 (suvestinė redakcija nuo 2023 m. balandžio 4 d.)

Analizuojant pervežamų moksleivių vežimo būdus, nustatyta, jog Jurbarko r. sav. toliau kaip 3 km. nuo mokyklos gyvena beveik tūkstantis moksleivių, iš kurių didžioji dalis į mokyklą atvežami geltonaisiais autobusiukais (44,9 proc.) arba maršrutiniu transportu (33,7 proc.). Kiek mažiau naudojamas yra privatus transportas (15 proc.) ir mokyklų transportas (0,06 proc.).

18 lentelė. Pervežamų mokinių skaičius iš namų į mokyklą 2024–2025 m. m. Jurbarko r. sav.

Klasės	Mokiniai gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos	Pervežama mokinių (2024–2025 m. m.)					Viso
		Maršrutiniu transportu	Privačiu transportu	Mokyklų transportu	Geltonaisiais autobusiukais	Kitais vežiojimo būdais	
Priešmokyklinis ugdymas	30	1	1	1	29	1	33
1–4 klasės	305	59	80	24	139	0	302
5–8 klasės	349	124	66	22	136	2	350
9–10 ir specialios klasės	181	80	2	14	85	0	181
11–12 klasės	132	72	1	2	59	0	134
Viso:	997	336	150	63	448	3	1 000

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis ŠVIS duomenimis

PAGĖGIŲ SAV.

Pagėgių sav. viešojo transporto maršrutus aptarnauja privatus vežėjas UAB „Transporto centras“, tačiau statistiniai duomenys apie pervežamų keleivių ir nuvažiuotų kilometrų skaičių VDA portale nėra skelbiami.

70,5 proc. moksleivių Pagėgių sav. iš namų į mokyklas pervežami geltonaisiais autobusiukais, o likusioji dalis – maršrutiniu transportu.

19 lentelė. Pervežamų mokinių skaičius iš namų į mokyklą 2024–2025 m. m. Pagėgių sav.

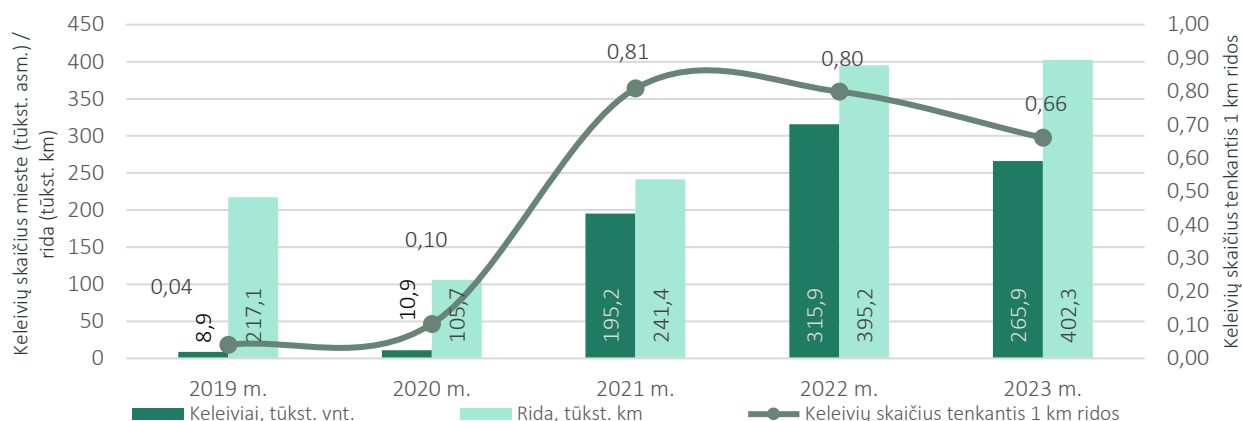
Klasės	Mokiniai gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos	Pervežama mokinių (2024–2025 m. m.)					Viso
		Maršrutiniu transportu	Privačiu transportu	Mokyklų transportu	Geltonaisiais autobusiukais	Kitais vežiojimo būdais	
Priešmokyklinis ugdymas	16	1	0	0	15	0	16
1–4 klasės	123	31	0	0	92	0	123
5–8 klasės	147	42	0	0	105	0	147
9–10 ir specialios klasės	72	26	0	0	46	0	72
11–12 klasės	38	17	0	0	21	0	38
Viso:	396	117	0	0	279	0	396

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis ŠVIS duomenimis

ŠILALĖS R. SAV.

Šilalės r. sav. už viešojo transporto paslaugų teikimą atsakingas UAB „Šilalės autobusų parkas“. Iš viso savivaldybėje yra 44 vietinio (priemiestinio) susisiekimo autobusų maršrutai. Remiantis VDA duomenimis, per penkerius metus

stipriai gerejo pervežamų keleivių ir autobusų ridos skaičius. Taip pat 2022–2023 m. keleivių skaičiaus tenkančio 1 km ridos rodiklis išaugo ir pasiekė piką. Ir nors 2023 jis šiek tiek krito, visgi yra aukštesnis nei viso regiono rezultatai.



34 paveikslas. Pervežamų keleivių ir ridos skaičiaus tendencijos Šilalės r. sav.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Šilalės r. sav. į mokyklas pervežama 1,1 tūkst. moksleivių. Daugiau nei puse (58,5 proc.) jų į mokyklas keliauja maršrutiniu transportu, trečdalis (33,7 proc.) geltonaisiais autobusiukais, o likę – mokyklų transportu arba kitais būdais.

20 lentelė. Pervežamų mokinių skaičius iš namų į mokyklą 2024–2025 m. m. Šilalės r. sav.

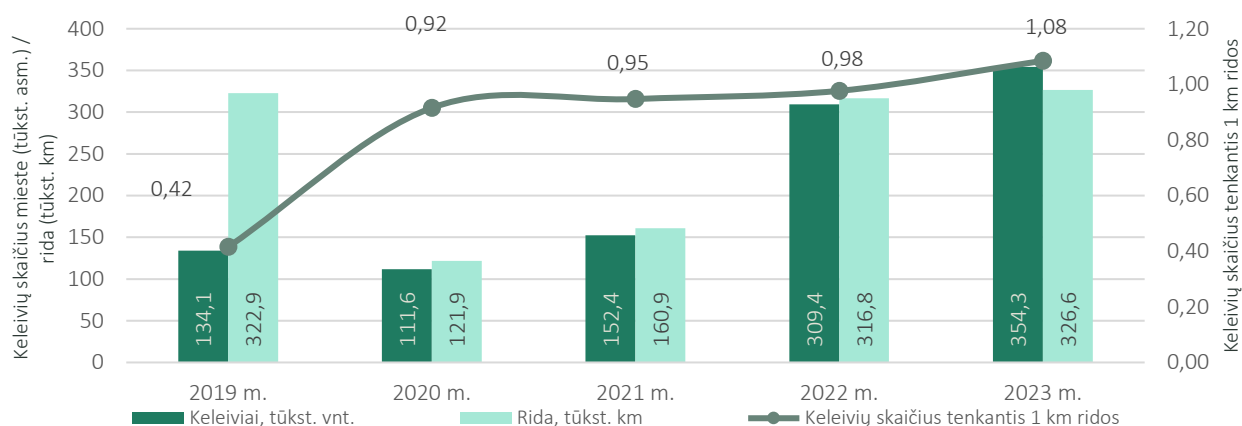
Klasės	Mokiniai gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos	Pervežama mokinių (2024–2025 m. m.)					Viso
		Maršrutiniu transportu	Privačiu transportu	Mokyklų transportu	Geltonaisiais autobusiukais	Kitais vežiojimo būdais	
Priešmokyklinis ugdymas	25	14	0	0	11	0	25
1–4 klasės	294	161	0	45	89	0	295
5–8 klasės	402	248	1	34	115	4	402
9–10 ir specialios klasės	206	114	0	0	90	2	206
11–12 klasės	173	107	0	0	6	0	173
Viso:	1 100	644	1	79	371	6	1 101

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis ŠVIS duomenimis

TAURAGĖS R. SAV.

Tauragės r. sav. viešojo transporto maršrutus vykdo UAB „Tauragės autobusų parkas“. 2024 m. lapkričio 4 d. duomenis Tauragės mieste kursuoja 8 maršrutai, o priemiestyje – 33. Be to, Tauragės autobusų parkas vykdo ir du tarp miestinius reišius į Klaipėdą ir Šiaulius.

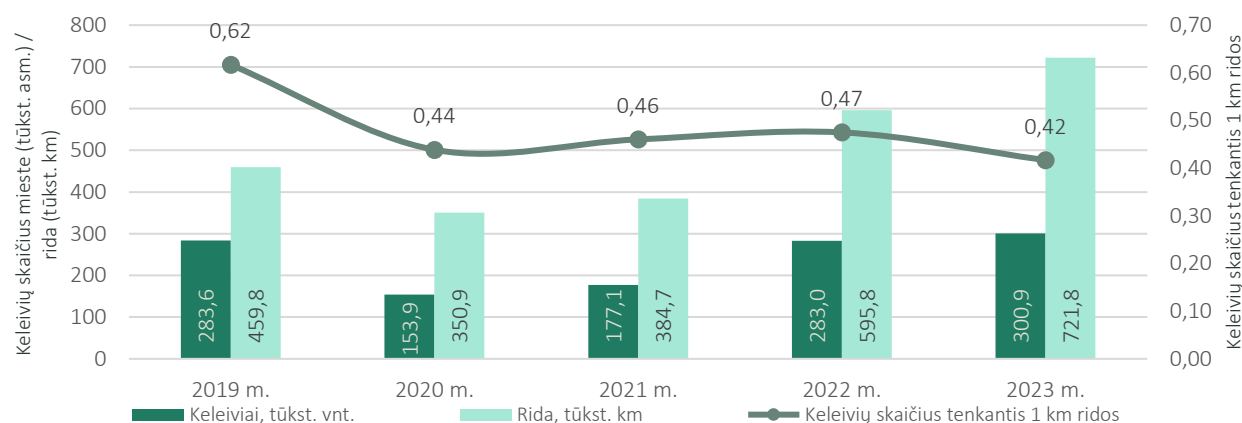
Keleivių vežimo ir ridos tendencijos Tauragės mieste itin geros. Nuo 2019 m. išaugo keleivių skaičius, o ridos tendencijos beveik nekito (neskaičiuojant pandeminių metų). Be to, Tauragės mieste matomas labai geras ir aukštas keleivių skaičiaus, tenkančio vienam 1 km ridos, rodiklis, kuris 2023 m. siekia 1,08.



35 paveikslas. Pervežamų keleivių ir ridos skaičiaus tendencijos Tauragės mieste

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Visoje savivaldybėje matoma kitokia tendencija – keleivių skaičius išaugo tik 17,3 tūkst. keleivių (kai mieste 220,2 tūkst.), o rida 262 tūkst. km (mieste – 3,7 tūkst. km). Be to, keleivių tenkančių vienam km ridos rodiklis prastėjo ir nuo 0,62 nukrito iki 0,42.



36 paveikslas. Pervežamų keleivių ir ridos skaičiaus tendencijos visoje Tauragės r. sav.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Tauragės r. sav. strateginiame plėtros plane identifikuota problema dėl moksleivių pavėžėjimo galimybių – kaime gyvenantiems vaikams sudėtinga pasiekti paslaugas teikiamas mieste, todėl plane numatyta gerinti pasiekiamumą.³⁷ Pervežamų moksleivių duomenys atskleidžia, jog Tauragės r. sav. pervežamų moksleivių skaičius siekia 1,5 tūkst., o populiariausi pavėžėjimo būdai yra – maršrutinis (30,4 proc.) arba privatus transportas (32,1 proc.) ir geltonieji autobusiukai (33,3 proc.). Kiti būdai yra naudojami labai ribotai.

³⁷ Tauragės rajono savivaldybės 2021–2030 metų strateginis plėtros planas, patvirtintas Tauragės rajono savivaldybės tarybos 2021 m. sausio 27 d. sprendimu Nr. 1-30

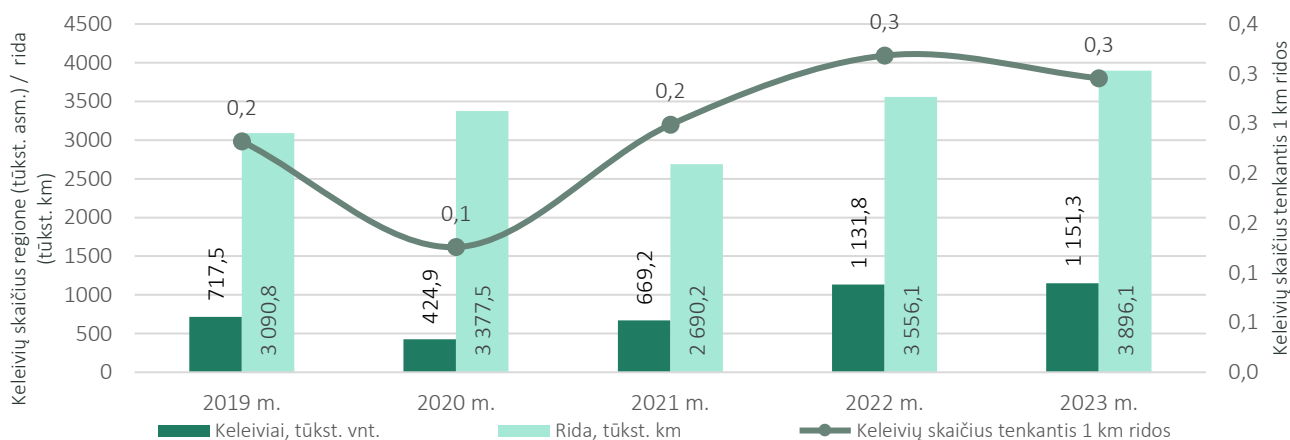
21 lentelė. Pervežamų mokinių skaičius iš namų į mokyklą 2024–2025 m. m. Tauragės r. sav.

Klasės	Mokiniai gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos	Pervežama mokinių (2024–2025 m. m.)					Viso
		Maršrutiniu transportu	Privačiu transportu	Mokyklų transportu	Geltonaisiais autobusiukais	Kitais vežiojimo būdais	
Priešmokyklinis ugdymas	78	4	50	0	23	2	79
1–4 klasės	509	64	203	6	230	21	524
5–8 klasės	502	156	157	10	169	22	514
9–10 ir specialios klasės	273	141	47	7	70	14	279
11–12 klasės	163	98	33	1	16	17	165
Viso:	1 525	463	490	24	508	76	1 561

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis ŠVIS duomenimis

TAURAGĖS REGIONAS (APIBENDRINIMAS)

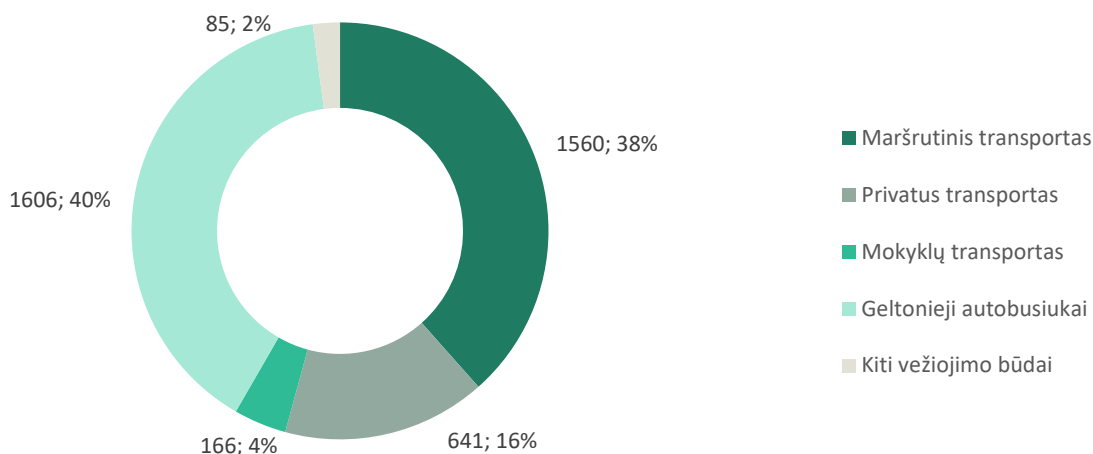
Išanalizavus Tauragės regiono ir visų savivaldybių viešojo transporto esamą situaciją, nustatyta, kad dauguma funkcijų atlieka ŽR, tačiau keleivių vežimo paslauga rūpinasi kiekviena savivaldybė. Regione veikia išmaniosios viešojo transporto sistemos: viename puslapyje bendrai skelbiami visi savivaldybių maršrutai ir tvarkaraščiai; autobusų judėjimas fiksuojamas realiu laiku; regione veikia vieninga elektroninio bilieto sistema.



37 paveikslas. Pervežamų keleivių ir ridos skaičiaus tendencijos Tauragės regione

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Pervežamų keleivių skaičius ir ridos tendencijos vertinamos patenkinamai, kadangi vienam km ridos visame regione tenka tik 0,3 keleivio, o nuo 2022 m. išaugo pervežamų keleivių skaičius.



38 paveikslas. Pervežamų mokinių skaičius iš namų į mokyklą būdai 2024–2025 m. m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis ŠVIS duomenimis

Kadangi regionui labai aktualus mokinių vežimo į mokyklas klausimas, nustatyta, kad bendrai visame Tauragės regione dauguma mokinių, kurie gyvena toliau kaip 3 kilometrai nuo švietimo įstaigos, yra pervežami geltonaisiais autobusiukais arba maršrutiniu transportu (viso 78 proc.).

1.4. Gyventojų apklausos rezultatai

Siekiant įvertinti Tauragės regiono gyventojų judėjimo būdus ir nustatyti pagrindines judumo problemas buvo rengiama gyventojų apklausa. Anketinė apklausa buvo vykdoma *Zoho* platformoje, ją viešinant Užsakovo internetiniame tinklapyje, socialiniuose tinkluose ir mokyklų elektroniniuose dienynuose. Apklausa buvo vykdoma 2025 m. sausio 3–14 d. (imtinai).

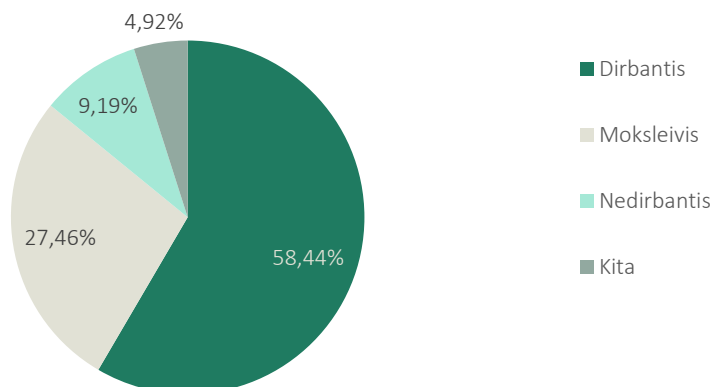
Apklausa buvo vykdoma anonimiškai, o apklausos vykdymo laikotarpiu surinktos 1050 vnt. pilnai užpildytų anketų, todėl gauti duomenys atitinka 95 proc. Tauragės regiono populiacijos su 3 proc. paklaida, atitinka reprezentatyvumo kriterijus. Gauti duomenys buvo pasverti taikant statistinės analizės metodus, todėl apklausos duomenys yra reprezentatyvus pagal Tauragės regiono savivaldybių dydį (gyventojų skaičių).

Pirmoje apklausos dalyje buvo užduodami sociodemografiniai klausimai apie respondento amžių, socialinį užimtumą, gyvenamąją savivaldybę ir teritoriją, asmenų bei automobilių skaičių namų ūkiuose. Tolimesni klausimai buvo parenkami atsižvelgiant į pasirinktą respondento socialinį užimtumą.

- **DIRBANČIŲJŲ** buvo klausiama apie keliavimo į darbą būdą, laiką ir trukmę, papildomų kelionių derinimą bei vaikų lydėjimą į ugdymo įstaigas.
- **NEDIRBANČIŲJŲ** buvo klausiama apie keliavimo būdus pagal kelionės tikslą bei vaikų palydėjimą iki ugdymo įstaigų.
- **MOKSLEIVIAMS** buvo užduodami klausimai apie keliavimo būdą, trukmę ir atstumą į ugdymo įstaigas bei neformalaus švietimo būrelius.

Galiausiai visi respondentai vertino Tauragės regiono pėsčiųjų, bevariklio ir viešojo transporto infrastruktūrą. Infrastruktūros klausimai respondentams buvo pateikiami tik tada, kai respondentas nurodė, jog atitinkama transporto priemonė atlieka daugiau nei 9 proc. nuo visų kelionių.

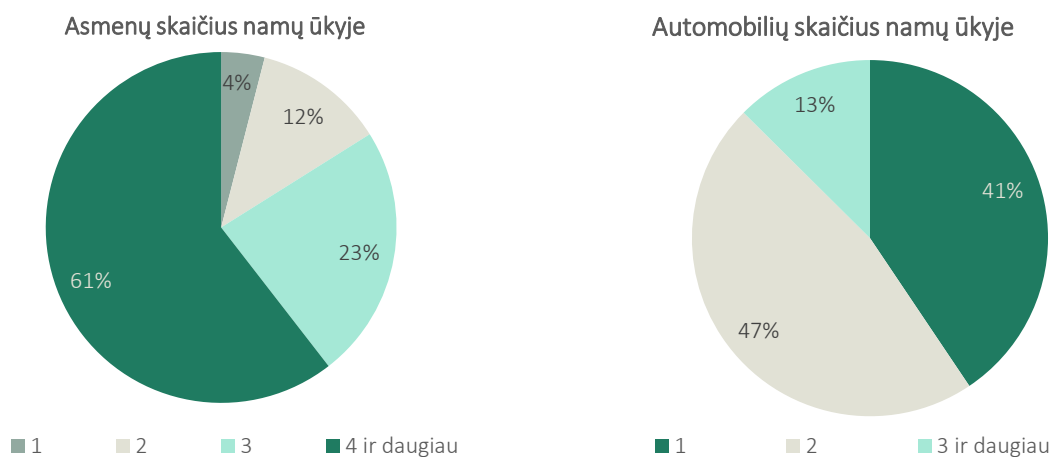
Iš visų apklausoje dalyvavusių respondentų, daugiau nei puse (58,4 proc.) yra dirbantys, šiek tiek daugiau nei ketvirtadalis (27,5 proc.) moksleiviai, beveik dešimtadalis (9,18 proc.) nedirbantys, o likusieji (4,92 proc.) savo socialinį užimtumą nurodė patys, todėl buvo suskirstyti į kategorijas pagal gautus atsakymus.



39 paveikslas. Apklausoje dalyvavusių respondentų pagrindinis socialinis užimtumas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Daugumos apklausoje dalyvavusių respondentų šeimą sudaro 4 ir daugiau asmenų, o vienas namų ūkis dažniausiai turi 1 arba 2 automobilius.

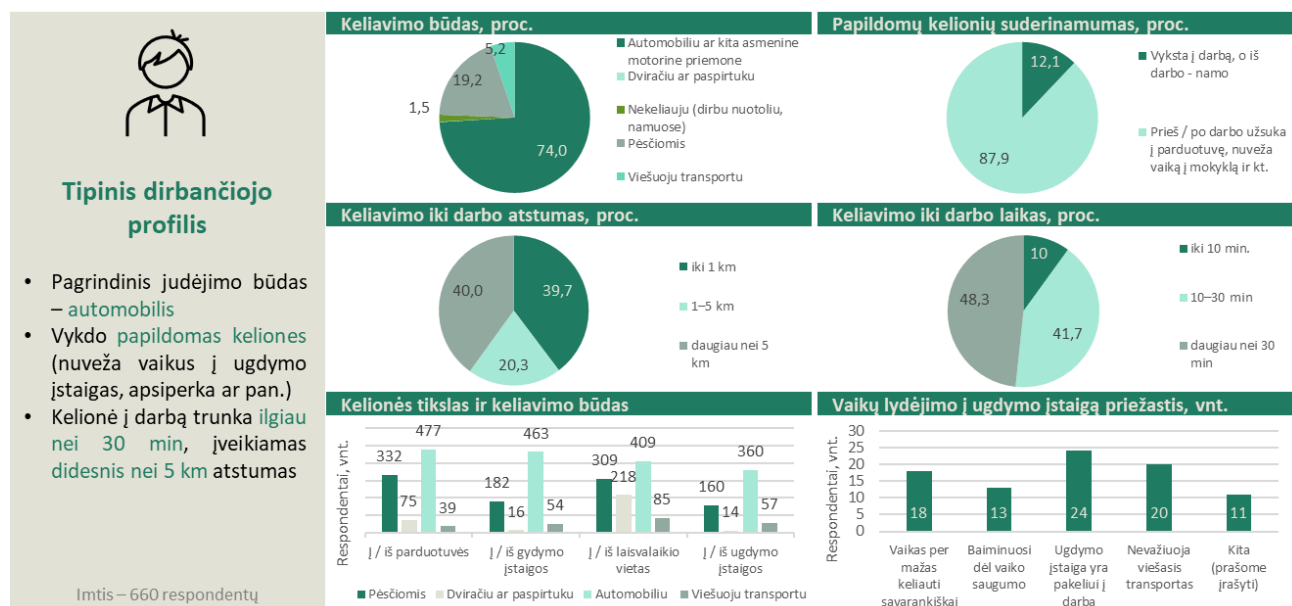


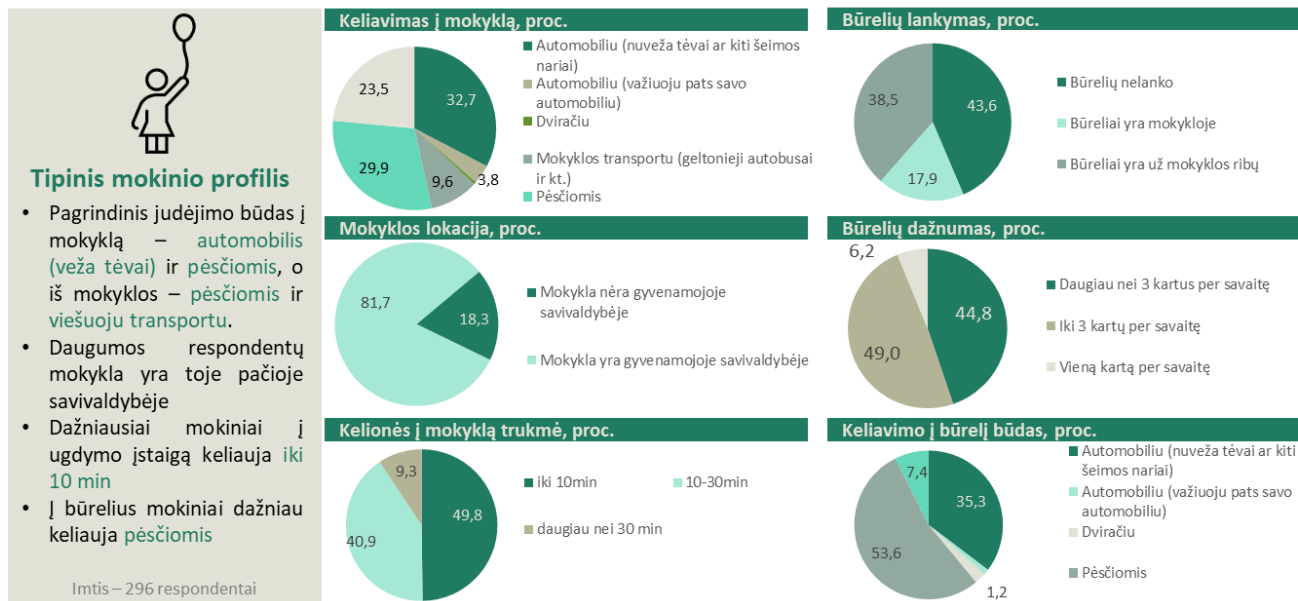
40 paveikslas. Apklausoje dalyvavusių respondentų asmenų ir automobilių skaičius namų ūkyje

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atlikus gyventojų apklausą išskirti keturi Tauragės regiono gyventojų keliautojų profiliai – dirbančiojo ir nedirbančio, moksleivio bei senjoro.

DIRBANTYSIS. Pagrindinis dirbančio judėjimo būdas yra automobilis (74 proc.). Dažniausiai keliaudamas į ar iš darbo dirbantis Tauragės regiono gyventojas suderina ir kitas keliones (87,9 proc.), pavyzdžiui, nuveža vaikus į ugdymo įstaigas ir neformalaus švietimo užsiėmimus, užsuka į parduotuves ir kt. Dažniausiai tipinis dirbantysis iki darbo vietos keliauja daugiau nei 30 min., tačiau beveik panaši dalis respondentų keliauja ir nuo 10 iki 30 min., o jų darbo vieta nuo namų nutolusi iki 1 km arba daugiau nei 5 km. Dirbantieji respondentai keliaudami kitais tikslais taip pat dažniausiai renkasi automobilį, kita vertus, keliaujant į parduotuvę ar į laisvalaikio vietas stipriai išauga keliautojų pėsčiomis skaičius.

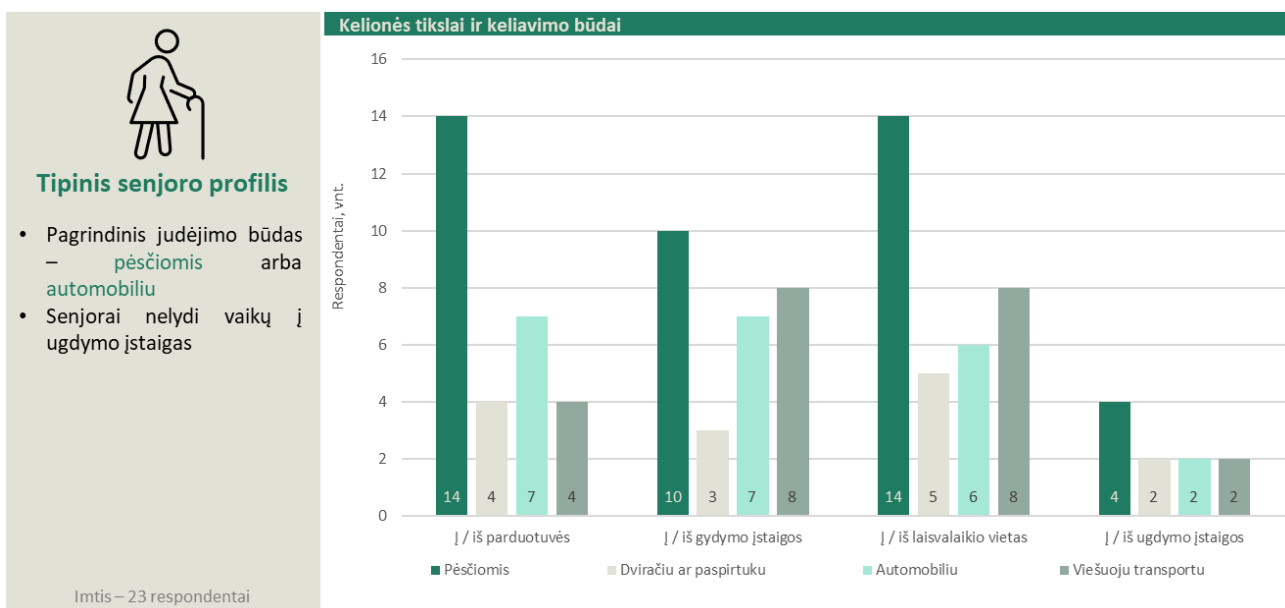




43 paveikslas. Tipinis mokinio profilis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

SENJORAS. Likusieji respondentai save identifikavo kaip senjoras, todėl buvo suformuotas ir tipinis senjoro profilis, kuriam būdingas keliavimas pėsčiomis arba automobiliu.

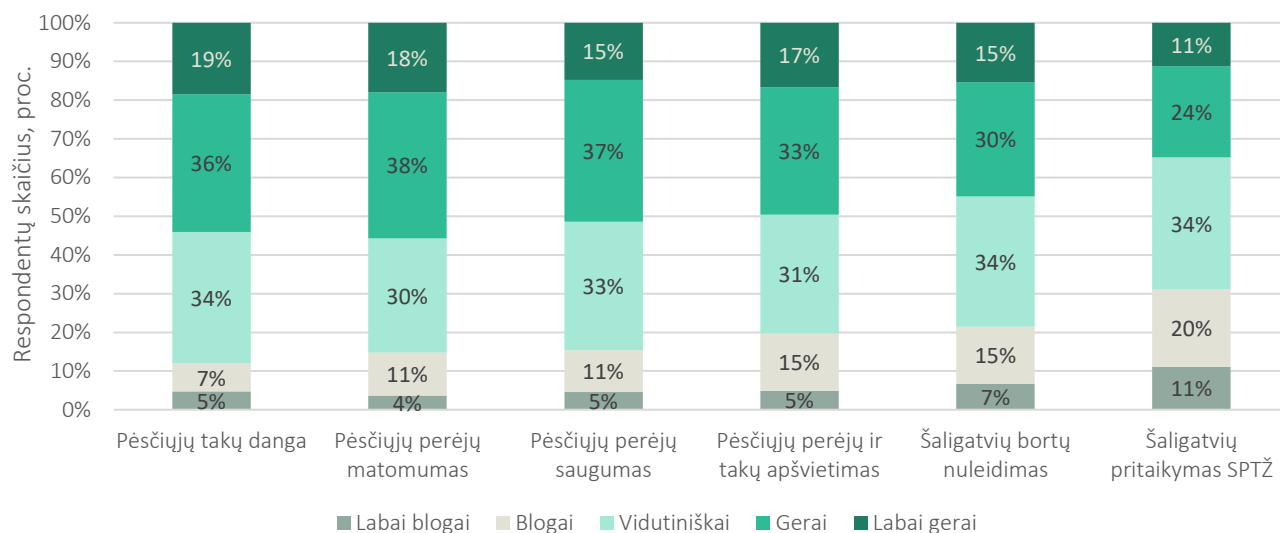


44 paveikslas. Tipinis senjoro profilis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Paskutiniame klausimų bloke respondentų buvo prašoma įvertinti Tauragės regiono infrastruktūrą. Klausimai buvo pateikiami tik tuo atveju, kai respondentas nurodė, jog atitinkama judėjimo priemonė sudaro daugiau nei 9 proc. nuo visų atliekamų kelionių.

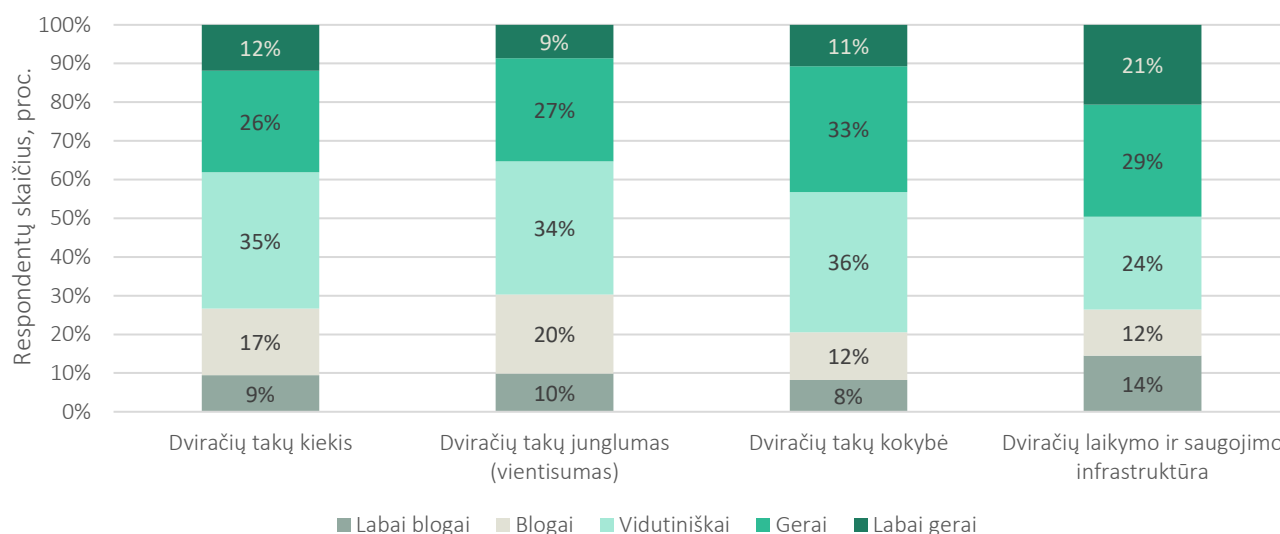
Dauguma respondentų visus pėsčiųjų takų infrastruktūros elementus vertina gerai arba vidutiniškai. Iš visų aspektų geriausiai (labai gerai ir gerai) vertinama pėsčiųjų takų danga ir perėjų matomumas, prasčiausiai (labai blogai ir blogai) – šaligatvių pritaikymas SPTŽ (taktiliniai ir įspėjamieji paviršiai).



45 paveikslas. Pėsčiųjų infrastruktūros vertinimas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais (imtis – 661 respondentas)

Respondentų buvo prašoma įvertinti ir bevariklio transporto (dviračių, paspirtukų ir kitų mikrojudumo priemonių) infrastruktūrą. Bendrai respondentai dviračių infrastruktūrą įvertino vidutiniškai. Geriausiai vertina laikymo ir saugojimo infrastruktūrą, prasčiausiai (labai blogai ir blogai) – dviračių takų junglumą t. y., jų vientisumą.

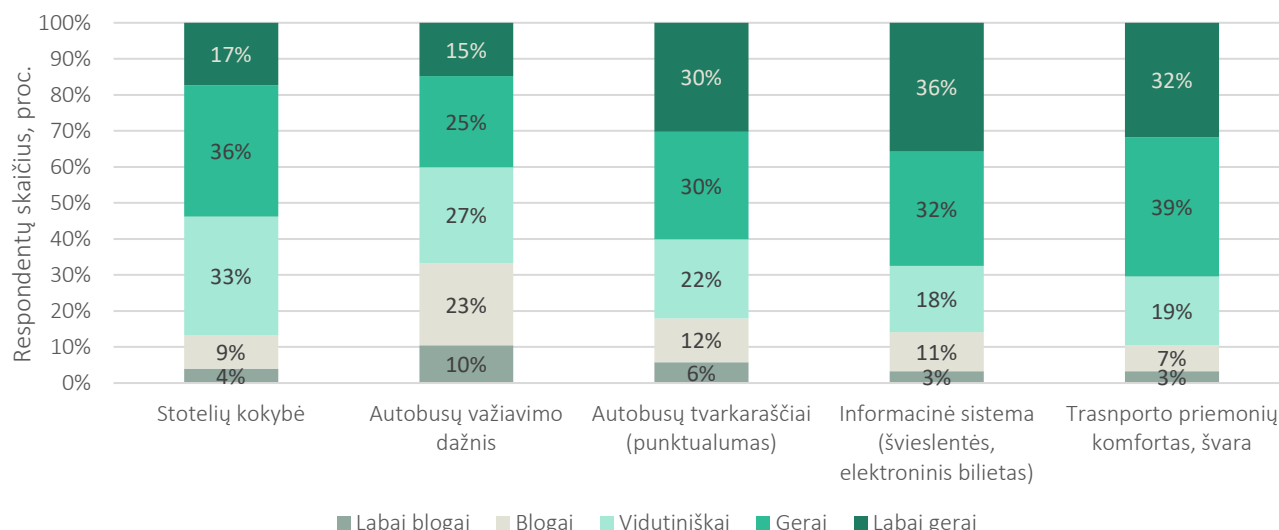


46 paveikslas. Dviračių takų infrastruktūros vertinimas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais (imtis – 245 respondentai)

Vertinant viešojo transporto infrastruktūrą respondentų buvo prašoma nurodyti, kokiais viešojo transporto maršrutais naudojėtės. Daugiau nei puse (64,8 proc.) pažymėjo miesto maršrutus, kurie kursuoja Tauragėje ir Jurbarkė, priemiesčio maršrutais naudojasi 32,4 proc., o regioniniais – 29,9 proc.

Iš viešojo transporto aspektų geriausiai (labai gerai ir gerai) buvo įvertinta informacinė sistema – švieslentės ir elektroninis bilietas, prasčiausiai (labai blogai ir blogai) – autobusų važiavimo dažnis.



47 paveikslas. Viešojo transporto infrastruktūros vertinimas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais (imtis – 279 respondentai)

Respondentams vertinant infrastruktūrą buvo paliekama galimybė nurodyti pastebėjimus ir kylančias problemas. Visų savivaldybių respondentai pėsčiųjų infrastruktūros dalyje išskyrė, jog trūksta pėsčiųjų takų, perėjų ir apšvietimo, minėjo prastą takų būklę. Bevariklio transporto dalyje buvo minimas takų trūkumas, junglumas ir kokybė bei saugojimo infrastruktūros poreikis. Jurbarko ir Tauragės rajono savivaldybių gyventojai pabrėžė viešojo transporto maršrutų ir važiavimo laikų trūkumą kuris būtų suderintas su pamokų laikais. Pasak jų, trūksta viešojo transporto laikų kai mokiniams baigiasi pamokos arba būreliai. Kartais prie mokyklų trūksta sustojimų, kad mokiniai galėtų patogiai ir saugiai pasiekti ugdymo įstaigas.

22 lentelė. Respondentų išskirtos problemos apklausoje

Savivaldybė	Pėsčiųjų infrastruktūra	Bevariklio transporto infrastruktūra	Viešojo transporto infrastruktūra
Jurbarko r. sav.	Trūksta pėsčiųjų perėjų Sena ir ištrupėjusi danga Infrastruktūra neišvysta neregiamis ir silpnaregiamis	Nėra poilsio zonų	Nesuderinti maršrutai Dažnai reikia persėdimų Mokinius į kaimo vietas galėtų vežti ir po darbo valandų kuomet baigiasi būreliai Važiuoja per mažai autobusų į Jurbarko pusę Trūksta susotijimų lankytinose vietose, pavyzdžiui prie prekybos centrų Reti autobusų maršrutai
Pagėgių sav.	Labai prasta takų kokybė, jie seni ir siauri, o šalia vyksta intensyvus eismas	Trūksta infrastruktūros Esama infrastruktūra prastos kokybės	—
Šilalės r. sav.	Daug prastos kokybės šaligatvių Trūksta apšvietimo tamsiu paros metu pėsčiųjų takuose ir ypač aplink perėjas	Trūksta dviračių saugyklų prie autobusų stoties, parkų ar tiesiog miesto centre	Bilieto pirkimas su nauja programėle iki galo neveikia (vairuotojai nemato bilieto)
Tauragės r. sav.	Trūksta aiškaus pėsčiųjų ir dviračių takų atskyrimo Trūksta pėsčiųjų takų, ypač užmiestyje Trūksta takelių išlipus iš viešojo transporto	Trūksta dviračių takų, ypač užmiestyje Nesaugu važiuoti esamai dviračių takais Trūksta aiškaus pėsčiųjų ir dviračių takų atskyrimo	Trūksta dažnesnių maršrutų į lankytinas vietas, pavyzdžiui poliklinika Nėra maršrutų į lankytinas vietas, pavyzdžiui bendruomenės namus,

	Trūksta pėsčiųjų perėjų arba jos įrengtos ten kur nereikia Prastos būklės danga Reikalingas geresnis apšvietimas takuose ir aplink pėsčiųjų perėjas	Trūksta vietų saugyklose, dažnai jos būna jau užpildytos	profesinio rengimo centrą, baseiną Autobusų tvarkaraščiai parengti neatsižvelgiant į pamokų laiką Autobusai ne visada švarūs Viešasis transportas patogus tik atvykti į darbą, bet ne grįžti iš jo Kaimo stotelėse trūksta laukimo paviljonų
--	--	---	---

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atlikus Tauragės regiono gyventojų apklausą suformuoti keturi keliautojų profiliai – dirbančiojo, nedirbančiojo, mokinio ir senjoro. Nepaisant skirtingų keliavimo tikslų dažniausios keliavimo priemonės yra automobilis ir pėsčiomis, retkarčiais buvo išskiriamas ir viešasis transportas (pavyzdžiui, kelionėms iš mokyklos).

Atliekant apklausą respondentai vertino įvairius infrastruktūros aspektus. Geriausiai buvo įvertinta pėsčiųjų takų danga ir perėjų matomumas, dviračių laikymo ir saugojimo infrastruktūra bei viešojo transporto informacinė sistema. Prasčiausiai buvo vertinamas šaligatvių pritaikymas SPTŽ, dviračių takų junglumas ir autobusų važiavimo dažnis. Išskirta opi problema susijusi su moksleivių keliavimu viešuoju transportu.

2. Tauragės regiono pasiekiamumas ir judumas regione

Šiame skyriuje nagrinėjamas bendras regiono pasiekiamumas ir judumas tarp Tauragės regiono savivaldybių centrų analizuojant:

- transeuropinio transporto tinklo pasiekiamumą;
- eismo intensyvumą;
- bevariklio transporto regioninį tinklą;
- regioninį viešojo transporto maršrutų tinklą.

2.1. Transeuropinio transporto tinklo pasiekiamumo įvertinimas

Šiame poskyryje nagrinėjamas susisiekimas tarp TEN–T tinklo ir Tauragės regiono savivaldybių bei jų centrų, siekiant įvertinti TEN–T tinklo pasiekiamumą.

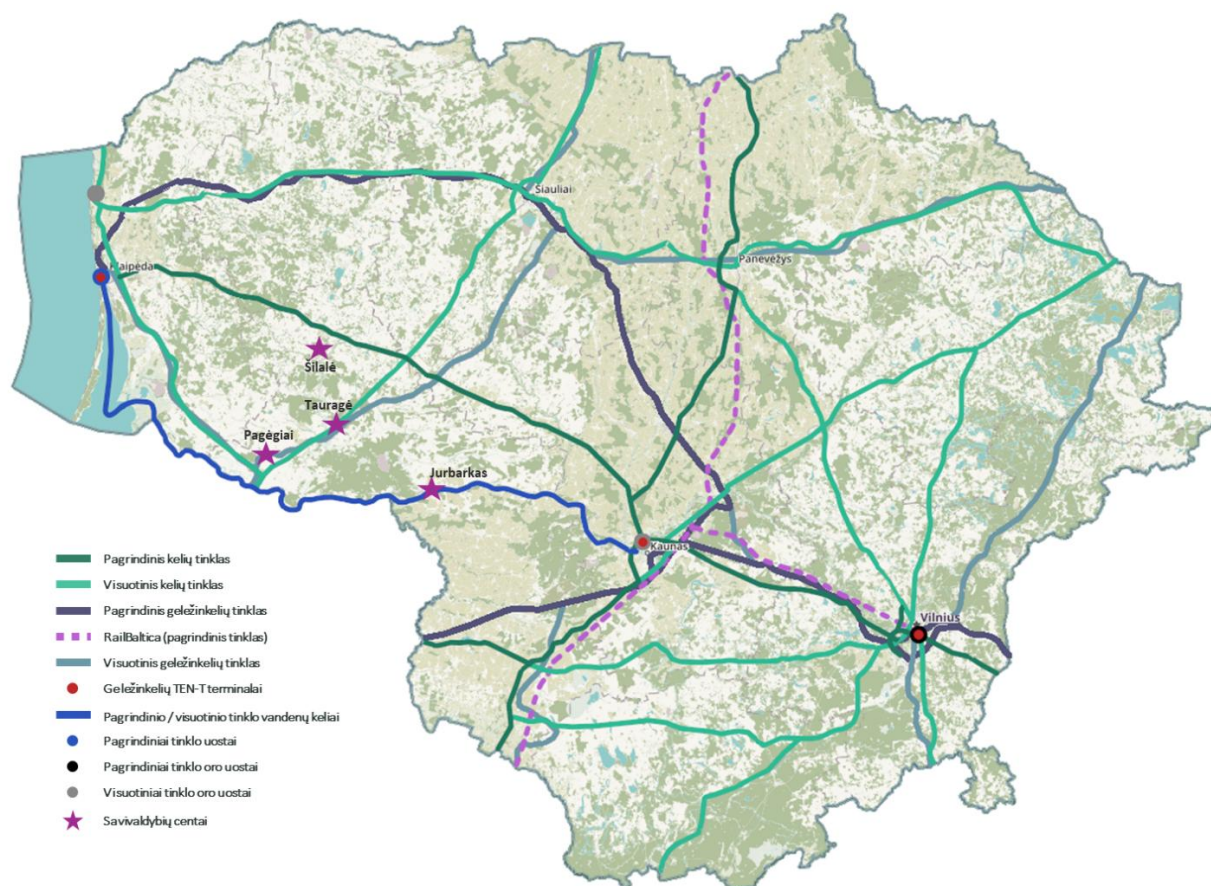
TEN–T tinklą reguliuoja 2013 m. Reglamentas Nr. 1315/2013,³⁸ o jį sudaro geležinkelių, kelių, vidaus vandens kelių tinklai, taip pat geležinkelių terminalai, oro uostai ir uostai. Tinklas skiriamas į pagrindinį (pagrindinės jungtys) ir visuotinį tinklą (antraeilės jungtys).

Tauragės regiono savivaldybėse yra pagrindinio ir visuotinio kelių tinklo atkarpos, visuotinė geležinkelio vėžė bei vidaus vandenų kelias. Šilalės r. sav. kerta pagrindinis kelių tinklas, Tauragės r. sav. – visuotinis kelių ir geležinkelių tinklas, Pagėgių sav. – visuotinis kelių ir geležinkelių tinklas bei vidaus vandenų kelias, o Jurbarko r. sav. tik vidaus vandenų kelias. Regione nėra nei pagrindinių ar visuotinių oro ar jūrų uostų bei geležinkelio terminalų.

Nors keleivių pervežimo paslaugos geležinkeliu regione nėra teikiamos, tačiau galimybė geležinkeliu gabenti krovinius prisideda prie eismo intensyvumo mažinimo sausumos keliuose.

Vidaus vandenų kelias (Nemuno upe nuo Kauno iki Klaipėdos) sudaro galimybes ne tik pasiekti Tauragės regioną, tačiau ir judėti regiono viduje (tarp Jurbarko r. sav. ir Pagėgių sav.), o jo išnaudojimas krovinių gabenimui taip pat turėtų teigiamą įtaką sausumos kelių apkrovimo mažinimui.

³⁸ Šiuo metu reglamentas yra atnaujinamas – Europos Komisija pateikė atnaujinimo siūlymą 2021 m. gruodžio mėn., siūlymui turėtų pritarti Europos Taryba ir Europos Parlamentas. Nors atliekant šią analizę vadovaujamasi galiojančiu 2013 m. Reglamentu Nr. 1315/2013, pabrėžtinai pagrindinis tinklo pokytis šiaurės–rytų Lietuvoje – TEN–T visuotinio tinklo kelių jungties nuo Panevėžio m. iki Zarasų m. (krašto kelio Nr. 122 atkarpa nuo Panevėžio m. iki Obelių m. ir krašto kelias Nr. 117) pašalinimas iš atnaujinamo TEN–T tinklo. 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES Tekstas svarbus EEE. Prieiga internetu: <https://eurlex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32013R1315>



48 paveikslas. TEN–T tinklas Lietuvoje

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis TENtec Interactive Map Viewer³⁹

Toliau lentelėje pateikiamas atstumo vertinimas iki artimiausių terminalų (oro ir vandens uostų bei geležinkelio stočių). Atstumas vertinamas kilometrais nuo savivaldybių centrų (autobusų stočių) iki artimiausio pagrindinio ir visuotinio terminalo. Vertinimas pateikiamas remiantis *Google Maps*.

23 lentelė. Atstumo nuo Tauragės regiono savivaldybių centrų iki artimiausių TEN–T tinklo terminalų vertinimas, 2025 m.

Tipas		Atstumas kilometrais nuo savivaldybės centro			
		Jurbarko r. sav.	Pagėgių sav.	Šilalės r. sav.	Tauragės r. sav.
Oro uostas	Pagrindinis	Vilniaus tarptautinis oro uostas			
		186	245	238	228
	Visuotinis	Kauno oro uostas		Palangos oro uostas	
		100	117	109	137
Geležinkelių terminalas	Pagrindinis	Kauno geležinkelio stotis		Klaipėdos geležinkelio stotis	
		89	88	81	109
Jūrų uostas	Pagrindinis	Centrinis Klaipėdos terminalas			
		150	90	82	110

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis *Google Maps* pateikiamais kelionių atstumais

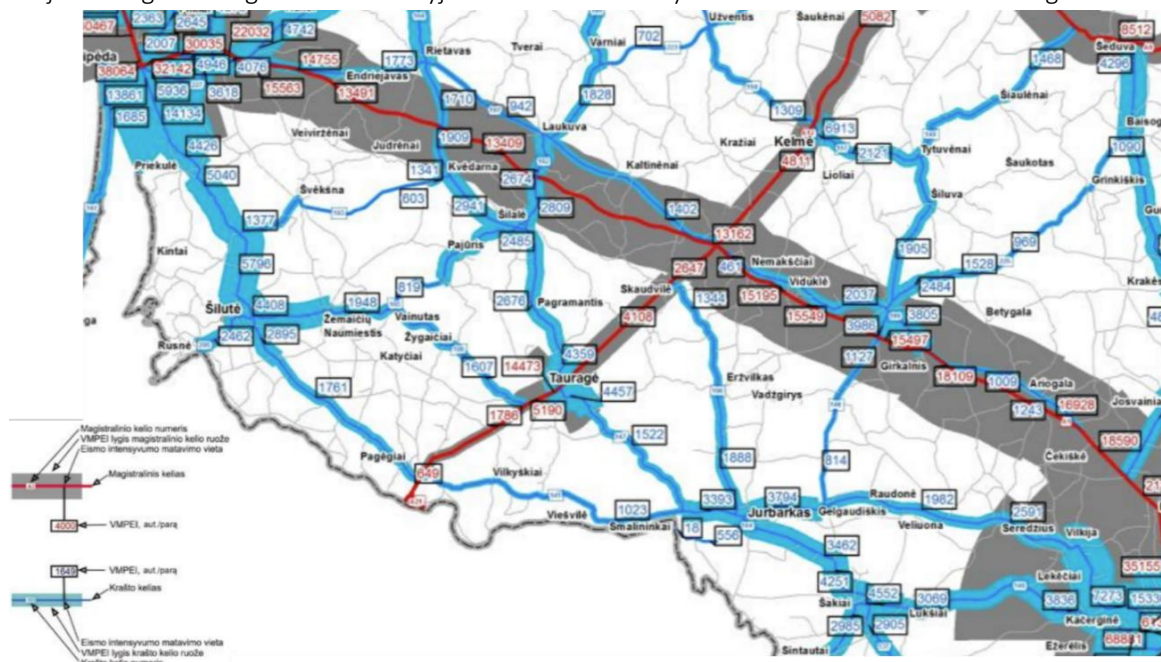
Išanalizavus atstumus nustatyta, kad nuo Tauragės regiono savivaldybių centrų (autobusų stočių) arčiausiai išsidėstę geležinkelių terminalai, o toliausiai nutolęs pagrindinis Vilniaus tarptautinis oro uostas.

Vertinama, kad esama susisiekimas su TEN–T tinklu yra užtikrinamas visuotinių kelių ir geležinkelių tinklu bei vandenų keliu.

³⁹ Europos Komisija. TENtec Interactive Map Viewer. Prieiga internetu: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

2.2. Eismo intensyvumo analizė

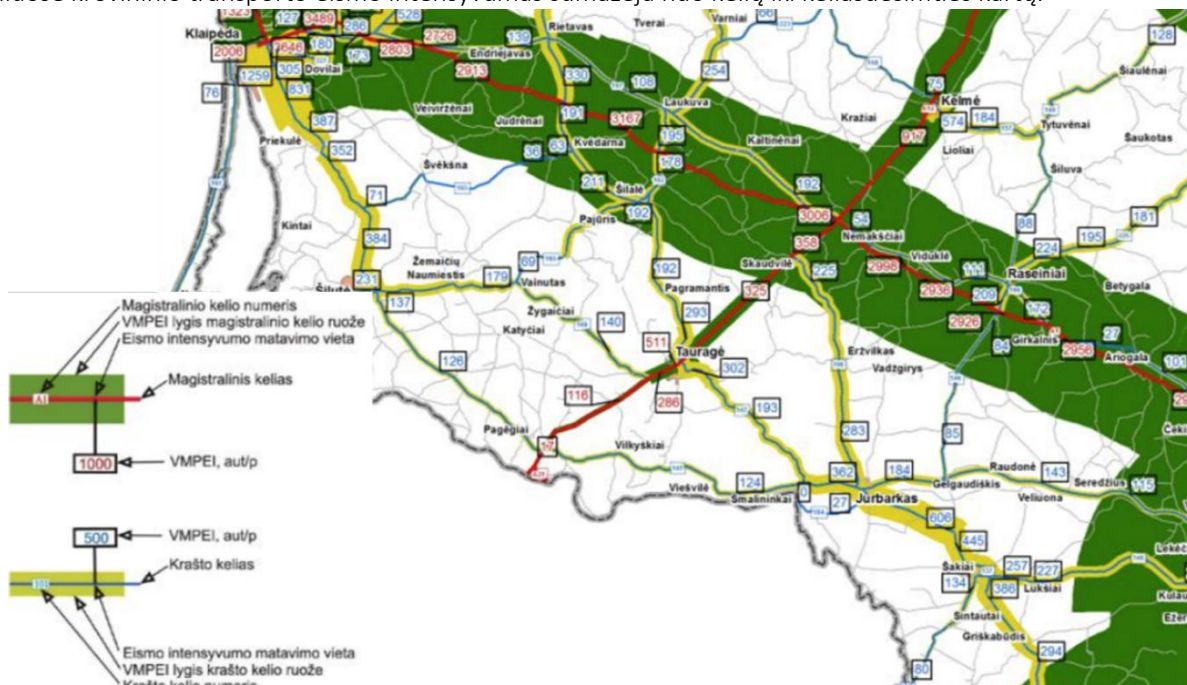
Remiantis Via Lietuva duomenimis, didžiausias vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (toliau – VMPEI) 2024 m. fiksuojamas regiono magistraliniame kelyje – A1. Tačiau intensyvus eismas stebimas ir kituose regiono keliuose.



49 paveikslas. Automobilių VMPEI 2023 m.

Šaltinis: Via Lietuva⁴⁰

Krovininio transporto VMPEI 2024 m. taip pat didžiausias magistraliniame kelyje A1, tačiau kituose regiono keliuose krovininio transporto eismo intensyvumas sumažėja nuo kelių iki keliasdešimties kartų.



50 paveikslas. Krovininių transporto priemonių VMPEI 2023 m.

Šaltinis: Via Lietuva⁴¹

⁴⁰ Via Lietuva. Eismo intensyvumas. Prieiga internetu: <https://vialietuva.lt/eismo-intensyvumas>

⁴¹ Via Lietuva. Eismo intensyvumas. Prieiga internetu: <https://vialietuva.lt/eismo-intensyvumas>

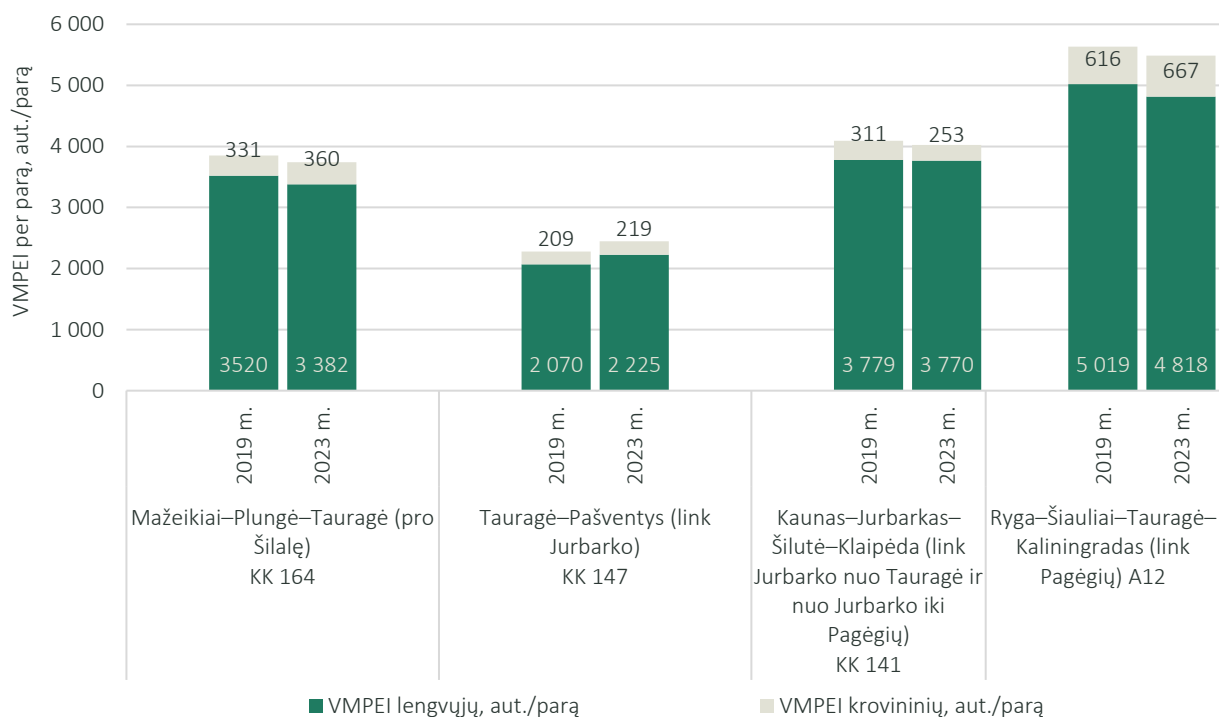
Pavyzdžiui, Šilalę ir Tauragę jungiančiame kelyje automobilių skaičius per parą 2024 m. svyravo nuo 2485 iki 4359 automobilių, o krovinio transporto buvo iki 15 kartų mažiau nuo 192 iki 293 transporto priemonių. Pastebima, kad krašto keliuose aplink Tauragės miestą t. y., priemiestinėse teritorijose, kur susidubliuoja srautai, intensyvumas stipriai išauga, todėl to skaičiaus negalima prilyginti visam kelio apkrovimui per parą.

24 lentelė. VMPEI keliuose tarp Tauragės regiono savivaldybių

Kelias	Kelio Nr.	VMPEI, aut./parą	Krovininio transporto VMPEI, aut./parą
Šilalė–Tauragė	KK 164	2485 / 2676 / 4359	192 / 293
Tauragė–Jurbarkas	KK 147	4457 / 1522	302 / 193
	KK 141	3393	362
Jurbarkas–Pagėgiai	KK 141	3393 / 1023	362 / 124
Pagėgiai–Tauragė	A 12	649 / 1786 / 5190	116 / 286

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Via Lietuva⁴²

Bendrai vertinant VMPEI pokytį nuo 2019 m. regiono keliuose tendencijos nesikeičia. Nuo 2019 iki 2023 m. bendras VMPEI sumažėjo 1,02 proc. (161 aut.). Iš jų automobilių intensyvumas mažėjo 1,34 proc. (193 aut.), o krovininio transporto intensyvumas augo 2,18 proc. (32 aut.).



51 paveikslas. VMPEI Tauragės regiono keliuose palyginimas 2019 ir 2023 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Via Lietuva⁴³

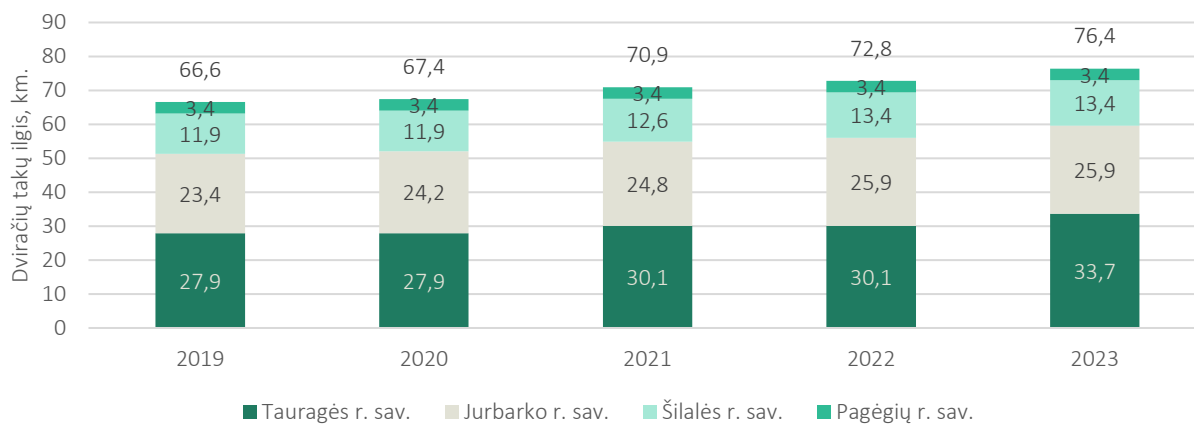
Remiantis aukščiau pateikta analize, nustatyta, kad eismo intensyvumas per analizuojama penkių metų laikotarpį nekito, todėl tai nedaro įtakos šiame plane formuojamiems veiksmai ir priemonėms.

⁴² Via Lietuva. Eismo intensyvumas. Prieiga internetu: <https://vialietuva.lt/eismo-intensyvumas>

⁴³ Via Lietuva. Eismo intensyvumas. Prieiga internetu: <https://vialietuva.lt/eismo-intensyvumas>

2.3. Bevariklio transporto regioninio tinklo analizė

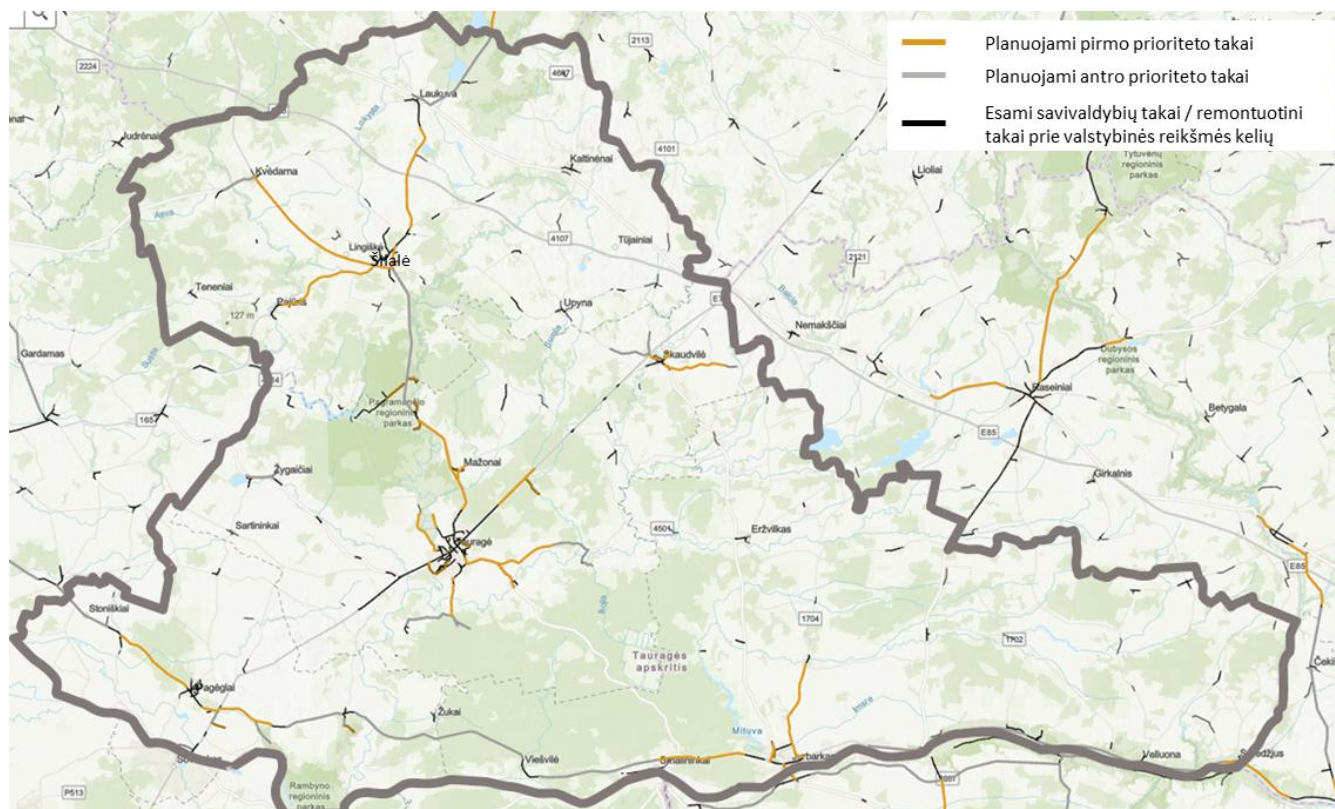
Bendrai Tauragės regione 2023 m. duomenimis yra įrengta 76,4 km. dviračių takų. Didžiausias takų tinklas yra Tauragės r. sav., mažiausias – Pagėgių sav.



52 paveikslas. Dviračių takų ilgis, km.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Šiuo metu dviračių takų infrastruktūra įrengta regiono savivaldybių centruose arba aplink juos. Taip pat įrengtos pavienės takų atkarpos, todėl esamas tinklas yra labai fragmentuotas. Pagal Via Lietuva Nacionalinį pėsčiųjų ir dviračių takų plėtros žemėlapij numatyta dviračių takų infrastruktūros plėtra taip pat neužtikrins vientiso tinklo.



53 paveikslas. Nacionalinis pėsčiųjų ir dviračių takų plėtros žemėlapis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Via Lietuva⁴⁴

⁴⁴ Via Lietuva. Nacionalinis pėsčiųjų ir dviračių takų plėtros žemėlapis. Prieiga internetu: <https://gis.ktvvis.lt/webappbuilder/apps/65/>

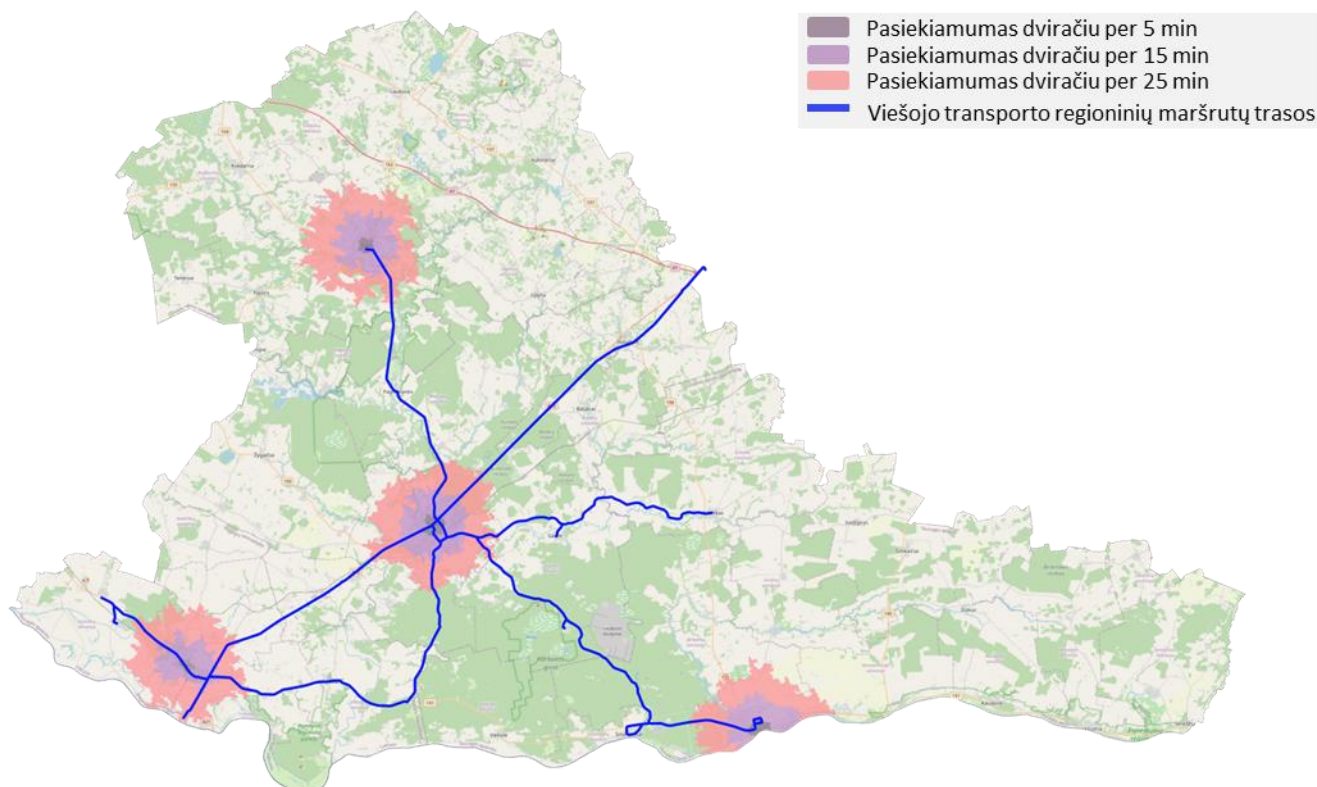
Via Lietuva numatyta plėtra orientuojama nuo savivaldybės centro iki atskirtų seniūnijų, todėl BTMP tampa patrauklia priemone tik judėjimui savivaldybių centruose, bet ne skirtingų vietovių pasiekiamumui. Kadangi vykdant plėtrą esami dviračių takai ar Tauragės regiono savivaldybės tarpusavyje nebus sujungtos, todėl svarbu užtikrinti kitokias susiekimo galimybes, pavyzdžiui regioninį viešąjį transportą.

2.4. Regioninių viešojo transporto maršrutų analizė

Vertinant regioninius viešojo transporto maršrutus siekiama nustatyti junglumą tarp savivaldybės centrų.

Šiuo metu Tauragės regione kursuoja 8 viešojo transporto maršrutai. 6 maršrutai vyksta iš Tauragės į kitus regiono miestelius ir miestus, po vieną kursuoja iš Jurbarko bei Pagėgių į Tauragę.

Kaip buvo minėta anksčiau dviračiai, paspirtukai ir kitos mikrojūdumo priemonės yra potenciali priemonė judėti savivaldybių centruose atliekant kasdienes keliones, todėl susisiekimas tarp kaimiškų vietovių arba kitų savivaldybių turėtų būti užtikrinamas kitais būdais. Toliau žemėlapyje pateikiamas pasiekiamumas dviračiu savivaldybių centruose per 5, 10 ir 15 min bei regioniniai viešojo transporto maršrutai.



54 paveikslas. Pasiekiamumas dviračiu ir regioniniai VT maršrutai

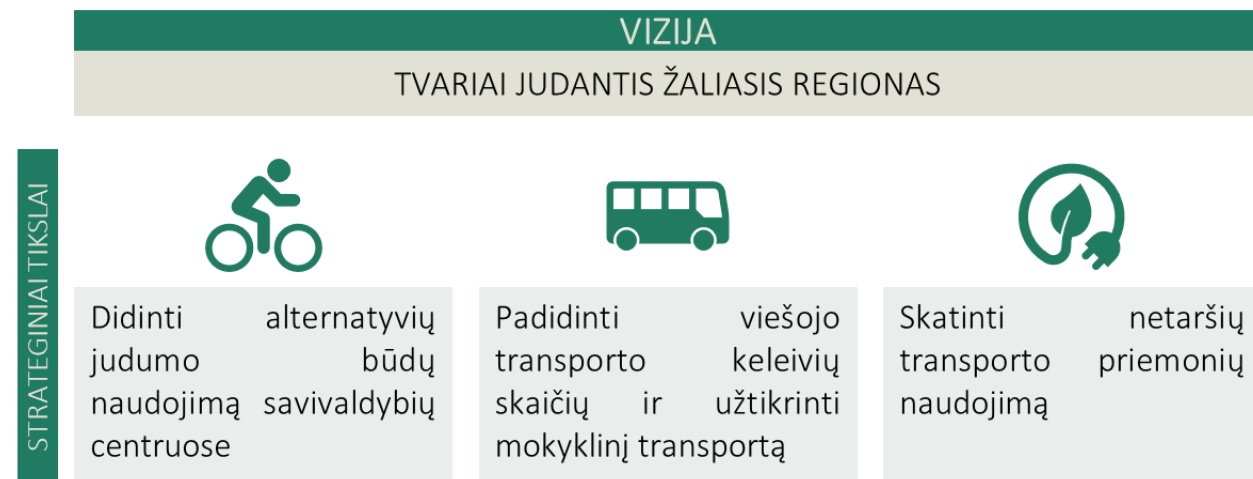
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Travel Time⁴⁵ ir Stops.lt⁴⁶

Iš aukščiau pateikto paveikslą galima matyti, kad susiekimas su savivaldybių centrais bei kitais didesniais Tauragės regiono miestais ir miesteliais yra užtikrinamas regioniniais maršrutais. Kita vertus, likusių vietovių pasiekiamumas nuo galutinės stotelės nėra užtikrinamas, todėl BTMP galėtų būtų alternatyva nuo paskutinės stotelės pasiekti galutinį tašką. Įrengus atitinkamą infrastruktūrą t. y., dviračių takus bei užtikrinus galimybę dviratį ar paspirtuką gabenti autobusu netaršios transporto priemonės būtų patraukli priemonė judėjimui atvykus į miestą, pavyzdžiui, darbą bei grįžti namo nuo galutinės viešojo transporto maršruto stotelės.

⁴⁵ Travel Time. Prieiga internetu: <https://traveltime.com/>

⁴⁶ Stops.lt. Maršrutų tvarkaraščiai. Prieiga internetu: <https://www.stops.lt/taurage/index.html>

3. Darnaus judumo regione sprendiniai (rekomendacijos)



55 paveikslas. Vizija ir strateginiai tikslai
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

3.1. Bevariklio transporto infrastruktūros vystymo principai

Nors judėjimas regione tiek savivaldybių viduje tarp nutolusių vietovių, tiek ir tarp pačių savivaldybių yra aktualus gyventojams pasiekiant darbo, ugdymo ar viešųjų paslaugų teikimo vietas, tačiau dėl didelių atstumų bevariklis transportas nėra tam tinkamiausia ir kasdien naudotina priemonė. Todėl vertinant BTMP naudojimosi skatinimą bei infrastruktūros plėtrą pirmiausiai akcentuojami savivaldybių centrai – miestai bei priemiestinės teritorijos, kurias dviračiu galima pasiekti per 5-15 min.

BTMP TINKLO FORMAVIMAS. Pagrindinis judumo tinklas formuojamas atsižvelgiant į gyvenamųjų, darbo ir viešųjų paslaugų teikimo vietų koncentracijas, siekiant užtikrinti pagrindines jungtis, aktualias kasdieniams poreikiams. Daugeliu atvejų tai sutampa ir su pagrindinėmis miestų gatvėmis, todėl atsižvelgiant į intensyvių automobilių eismą jose turi būti įrengiama atskira bevariklio transporto infrastruktūra, užtikrinanti saugų judėjimą visiems eismo dalyviams. Rekomenduojama rengti pėsčiųjų dviračių takus su atskirtais srautais, mažesnio intensyvumo vietose gali būti rengiami mišraus srauto pėsčiųjų dviračių takai.



Dviračių takai bei pėsčiųjų ir dviračių takai su atskirais srautais

Tako plotis: ne mažiau 2,5 m (dviračių dalis), kartu su pėsčiųjų dalimi – ne mažiau 4 m.

- Danga – asfaltas (trinkelės nėra tinkama danga).
- Įrengiama raudona danga ir bordiūras tarp pėsčiųjų ir dviračių dalies – aiškiai atskirti srautai.
- Tinkamai įrengiamos sankryžos ir automobilių dalies kirtimas.
- Pėsčiųjų infrastruktūra toliau nuo važiuojamosios dalies išskyrus viešojo transporto stotelių apvažiavimus ir pan.



56 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimo pavyzdžiai pagrindinėse gatvėse

Šaltinis: sudaryta Konsultanto



Pėsčiųjų ir dviračių takas (bendras srautas)



Pažymėtina, kad pėsčiųjų ir dviračių takas bendrame sraute yra priimtina priemonė tik miesto periferijoje, užmiestyje, kur nėra intensyvių pėsčiųjų ir dviračių srautų. Priešingu atveju tokio pobūdžio infrastruktūra niekuo nesiskiria nuo miesto šaligatvių ir nekuria pridėtinės vertės.

- Įrengiama šalia išvažiavimo iš miesto kelių, dideliu lankytojų skaičiumi nepasižyminčiuose parkuose ir pan.



Žemesnės kategorijos gatvėse, kurios nepriklauso pagrindiniam tinklui, rekomenduojama organizuoti dviračių eismą bendrame sraute – nuraminamas eismas, formuojamos gyvenamosios zonos, diegiamos inžinerinės eismo reguliavimo priemonės (važiuojamosios dalies iškreivinimai, salelės, iškilios sankryžos), greitis ribojamas iki 30 km/h. Visais atvejais pėstiesiems skirta infrastruktūra pritaikoma ir specialiųjų poreikių turintiems žmonėms – nuleidžiami bortai, įrengiami taktiliniai paviršiai.



3. Judėjimas bendrame sraute su automobiliais (ramaus eismo zonos)

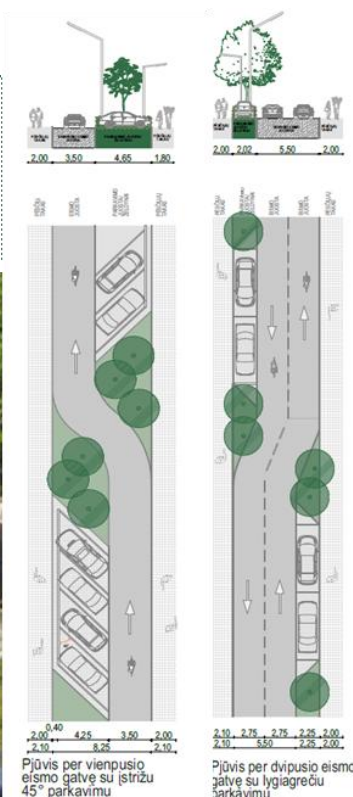
Gatvės parametrai: galimi skirtingi techniniai išpildymai priklausomai nuo situacijos, tačiau svarbiausia užtikrinti, kad automobiliai laikytųsi nustatyto greičio ribojimo – ne daugiau 30 km/val.

- Įrengiami dirbtiniai gatvės važiuojamosios dalies iškreivinimai arba kiti inžineriniai eismo raminojo sprendiniai.
- Važiuojamosios dalies, parkavimo ir kitų gatvės elementų neakivaizdus atskyrimas priverčia vairuotojus judėti atidžiau ir mažinti greitį.
- Dviračiai gali saugiai judėti bendrame sraute su automobiliais.



57 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimo pavyzdžiai žemesnės kategorijos gatvėse

Šaltinis: sudaryta Konsultanto



Nors D kategorijos gatvėse (prieš tai nuraminus eismą inžinerinėmis priemonėmis) galimas bevariklio transporto judėjimas bendrame sraute, visgi vertinant ugdymo įstaigų pasiekiamumą ir saugumo moksleiviams užtikrinimą

rekomenduojama įrengti atskiros bevariklio transporto infrastruktūros jungtis nuo pagrindinio tinklo iki pat ugdymo įstaigų.

MOKYKLŲ ZONOS. Kad moksleiviai pėsčiomis ir bevariklėmis transporto priemonėmis galėtų saugiai pasiekti švietimo įstaigas reikalinga užtikrinti saugią infrastruktūrą, kurią galima įgyvendinti pritaikant mokyklos zonų sprendinį, kuriame:

- pirmenybė vaikų judėjimui į mokyklą teikiama pėsčiomis arba dviračiu;
- ribojamas transporto priemonių greitis ir mažinamas eismo intensyvumas;
- įrengiami įspėjamieji ženklai apie vaikų buvimą;
- didinamas pėsčiųjų matomumas, užtikrinant saugius perėjimus fiziniais ir vaizdiniais barjeriais;
- naudojami sprendiniai, dėl kurių vaikai yra geriau matomi vairuotojams, pavyzdžiui iškilios perėjos, kelkraščių išplėtimas ir automobilių statymo ribojimai.⁴⁷

Tokioje infrastruktūroje yra užtikrinama, kad mokiniai darniais būdais į mokyklas galėtų atvykti saugiai be palydos.



58 paveikslas. Mokyklos zonos įrengimo pavyzdys

Šaltinis: World Resources Institute

BTMP LAIKYMO IR SAUGOJIMO INFRASTRUKTŪRA. Siekiant skatinti judėjimą bevariklėmis transporto priemonėmis reikia užtikrinti dviračių ir kitų priemonių saugojimo infrastruktūrą. Stovai ir stoginės įrengiamos prie viešųjų paslaugų įstaigų, pavyzdžiui mokyklų, o saugyklos (kurių gerasis pavyzdys jau įgyvendintas Tauragės mieste) gyvenamųjų daugiabučių kiemuose.

⁴⁷ World Resources Institute. Low-Speed Zone Guide. Prieiga internetu: <https://www.wri.org/research/low-speed-zone-guide>



59 paveikslas. Dviračių saugyklos (kairėje) ir stovai su stoginėmis (dešinėje)

Šaltinis: Tauragės r. sav. administracija⁴⁸ ir Jonavos r. sav. administracija (A. Reipos nuotr.)⁴⁹

DALIJIMOSI PLATFORMOS. Dviračių (paspirtukų) dalijimosi sistemos pritraukimas, tiems kas neturi nuosavos priemonės (įskaitant turistus). Tauragės mieste tokia paslauga jau veikia, tačiau regioniniuose miestuose tokio pobūdžio paslaugos teikėjams neatsiperka, todėl norint užtikrinti paslaugos teikimą, būtinas savivaldybių bendradarbiavimas su paslaugos teikėjais (mokestinės lengvatos ir / ar dotacijos) arba sprendimas teikti dalijimosi paslaugas patiems kaip papildančias viešojo transporto paslaugas (įvertinus konkurencinės aplinkos ribojimus galbūt tokią paslaugą galėtų teikti ŽR ar viešojo transporto paslaugų teikėjai).

3.2. Viešasis transportas ir jo sąveika su bevarikliu transportu

Kadangi jau yra suformuota regioninio transporto sistema, kurios koordinavimą atlieka ŽR, papildomų pokyčių viešajame transporte inicijuoti netikslinga. Svarbu užtikrinti jau numatytų veiksmų įgyvendinimą ir tęstinumą, bei savalaikį infrastruktūros atnaujinimą ir modernizavimą, nuolat pagal poreikį peržiūrint maršrutus bei jų aptarnavimo dažnį.

MOKSLEIVIŲ PAVĖŽĖJIMO ORGANIZAVIMAS. Viena iš savivaldybės savarankiškų funkcijų yra moksleivių (gyvenančių toliau kaip 3 km) pavėžėjimo į ugdymo įstaigas užtikrinimas. Remiantis statistiniais duomenimis Tauragės regione 40 proc. moksleivių naudojami geltonaisiais mokykliniais autobusais, dar 38 proc. ugdymo įstaigas pasiekia viešuoju transportu, nevertinant moksleivių gyvenančių arčiau nei 3 km iki ugdymo įstaigos. Siekiant efektyvaus resursų naudojimo ir moksleivių pavėžėjimo poreikių patenkinimo rekomenduotina šią funkciją (taip pat ir turimas transporto priemonės – mokyklinius autobusus) visose savivaldybėse perleisti viešojo transporto paslaugų teikėjams.

VIEŠOJO IR BEVARIKLIO TRANSPORTO SĄVEIKOS GALIMYBĖS. Atsižvelgiant į tai, kad viešasis transportas negali visiškai užtikrinti nuolatinio dažnio ar atokesnių vietovių pasiekiamumo, o bevariklis transportas yra ribotas įveikiamų atstumų bei oro sąlygų tinkamumo prasme, tikslinga ieškoti viešojo ir bevariklio transporto sąveikos galimybių.

Viešojo transporto ir dviračių sąveikai skatinti reikia sudaryti galimybes dviračiu pasiekti viešojo transporto maršrutą ir toliau tęsti kelionę autobusu, dviratį paliekant saugykloje arba vežantis kartu su savimi. Tam reikalinga atitinkama įranga viešojo transporto priemonėse – dviračių laikikliai arba galimybė vežti dviračius autobuso viduje.

⁴⁸ Tauragės rajono savivaldybės administracija. Dviračių saugyklos Tauragėje. Prieiga internetu: <https://taurage.lt/informacija-apie-dviraciu-saugyklas-taurageje/>

⁴⁹ Jonavos rajono savivaldybės administracija. Jonavos mieste – naujovės dviratininkams. Prieiga internetu: <https://www.jonava.lt/gyventojams/naujienos/29/jonavos-mieste-naujoves-dviratininkams:9714>



60 paveikslas. Laikikliai viešojo transporto autobusuose
Šaltinis: 15min⁵⁰

Dar vienas sprendinys skatinantis viešojo transporto ir dviračių sąveika yra *bike&ride*, kur galima keisti transporto priemonę paliekant dviratį įrengtose laikymo vietose ir naudojantis viešojo transporto paslauga. Tokios stotelės galėtų būti įrengiamos viešojo ir bevariklio transporto tinklų susikirtimo vietose bei paskutinėse maršrutų stotelėse, kadangi regionuose gyvenamosios vietos nėra tankiai išsidėsčiusios, o viešasis transportas neaptarnauja visų gyvenviečių. Bike&ride funkciją galėtų užtikrinti ir dalijimosi platformų operatoriai, jeigu dalijimosi priemonių paėmimo / gražinimo vietos būtų įrengtos šalia viešojo transporto stotelių.



61 paveikslas. Transporto rūšies keitimo stotelės (*bike&ride*) pavyzdys
Šaltinis: BikePortland⁵¹

3.3. Eismo organizavimas ir netaršaus transporto skatinimas

JUDUMO CENTRAS (ANGL. MOBILITY HUB). Darnus judumas gali būti skatinamas įrengiant judumo centrus, kuriuose sujungiamos įvairios transporto rūšys ir mobilumo paslaugos, orientuotos į patogumą ir efektyvumą. Viešasis

⁵⁰ 15 min. Druskininkų viešojo transporto keleiviai gali nemokamai vežtis dviračius. Prieiga internetu: https://www.15min.lt/naujiena/aktualu/lietuva/druskininku-viesojo-transporto-keleiviai-gali-nemokamai-veztis-dviracius-56-161803?utm_medium=copied

⁵¹ First look at TriMet's new Bike & Ride parking at Goose Hollow. Prieiga internete <https://bikeportland.org/2019/01/30/first-look-at-trimets-new-bike-ride-parking-at-goose-hollow-294786>

4. Veiksmai savivaldybėse ir regione

Toliau šiame poskyryje pateikiami judumo sprendiniai, taikomi visoms savivaldybėms bendrai (jų įgyvendinimą užtikrina kiekviena savivaldybė atskirai), taip pat – konkretūs sprendiniai kiekvienai savivaldybei ir visam regionui. Siūlomi sprendiniai prisideda prie darnaus judumo skatinimo kasdienėse kelionėse bei didesnio visų eismo dalyvių saugumo.

4.1. Judumo sprendiniai kiekvienai savivaldybei

Toliau lentelėje pateikiami siūlomi sprendiniai kiekvienai savivaldybei. Dauguma siūlomų sprendinių gali būti pritaikomi visose savivaldybėse, tačiau už jų įgyvendinimą turi būti atsakinga kiekviena savivaldybė atskirai.

Visoms savivaldybėms rekomenduojama pasirengti bevariklio transporto tinklo plėtros planus (schemas) ir BTMP infrastruktūros įrengimo poreikį įtraukti į savivaldybės strateginius dokumentus, bei perduoti aktualią informaciją VIA Lietuva apie esamus ir planuojamus dviračių takus, kad jie būtų pažymėti nacionaliniame dviračių takų žemėlapyje. Formuojant pagrindinį BTMP tinklą svarbu užtikrinti kasdienio judumo poreikius, sujungiant gyvenamąsias, darbo ir viešųjų paslaugų teikimo vietas. Ugdyimo įstaigų pasiekiamumui siūloma įrengti BTMP infrastruktūros jungtis iki pagrindinio tinklo net ir tuo atveju, kai eismas iki jų yra galimas bendrame sraute mažo intensyvumo gatvėmis. Pagrindinės jungtys, kuriose tikėtinas didesnis dviračių ir pėsčiųjų intensyvumas tikslinga įrengti atskirus dviračių takus ar pėsčiųjų ir dviračių takus su atskirtais srautais ir skirtingos spalvos danga. Mažesnio intensyvumo jungtyse ir priemiestinėse teritorijose galimi ir bendro srauto pėsčiųjų dviračių takai, užtikrinant juose SPTŽ poreikius. Taip pat turi būti įrengiama BTMP laikymo ir saugojimo infrastruktūra vadovaujantis principu, kad ilgesniam saugojimui (daugiabučių namų kvartaluose, mobilumo centruose) būtų įrengiamos dviračių saugyklos (Tauragės m. pavyzdžiu), viešųjų paslaugų teikimo vietose – laikino saugojimo stoginės apsaugančios transporto priemonės nuo kritulių, likusiose trumpo sustojimo vietose – stovai skirti prirakinti transporto priemonę. Tauragės rajono savivaldybei rekomenduojama iš esmės atnaujinti turimą Tauragės miesto darnaus judumo planą, jame papildomai išanalizuoti ir mažos taršos zonos įrengimo galimybes.

Atskiras dėmesys turėtų būti skiriamas moksleivių judumui užtikrinti, sudarant galimybes saugiai pasiekti ugdymo įstaigas įvairių rūšių transportu bei formuojant judumo įgūdžius. Ties ugdymo įstaigomis rekomenduojama įrengti mokyklų zonas kuriose būtų mažinamas eismo intensyvumas ir greitis, įrengiamos saugios perėjos. Laikino sustojimo ir moksleivių išleidimo vietos turėtų būti įrengiamos už mokyklos zonos, kaip ir viešojo transporto ar mokyklinių autobusų stotelės. Moksleivių pavėžėjimo klausimą (Jurbarko savivaldybės pavyzdžiu) siūloma deleguoti viešojo transporto paslaugų teikėjams, kartu perduodant eksploatuoti ir turimas transporto priemones (mokyklinius autobusus).

Rekomenduojama savivaldybėms vystyti mobilumo centrų koncepciją, plečiant judumo ir mobilių paslaugų spektrą savivaldybių centruose esančiose autobusų stotyse, taip pat minimalius viešojo ir bevariklio transporto sąveikos taškus (bent jau dviračių saugyklas) įrengiant galutiniuose regioninio viešojo transporto maršrutų sustojimuose.

Skatinti ADVT naudojimą, įrengiant (arba sudarant galimybes įrengti privatiems operatoriams) viešas elektromobilių įkrovos prieigas pagal savivaldybių patvirtintus EJP planus. Taip pat atnaujinti savivaldybių

administracijų ir joms pavaldžių įstaigų bei įmonių transporto parkus įsigyjant netaršias transporto priemones, įskaitant ir viešojo transporto priemones.

Sprendinys	Jurbarko r. sav.	Pagėgių sav.	Tauragės r. sav.	Šilalės r. sav.
Bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių tinklo formavimas	✓	✓	✓	✓
Bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių saugojimo infrastruktūra	✓	✓	✓	✓
Mokyklų zonos	✓	✓	✓	✓
Moksleivių pavėžėjimas	✓	✓	✓	✓
ADVT infrastruktūros (įkrovimo stotelių) įrengimas	✓	✓	✓	✓
Savivaldybės transporto priemonių parko atnaujinimas netaršiomis priemonėmis	✓	✓	✓	✓
Mažos taršos zona			✓	
Judumo centras	✓	✓	✓	✓
VIA LIETUVA perduoti aktualią informaciją apie savivaldybės įrengtus dviračių takus	✓	✓	✓	✓

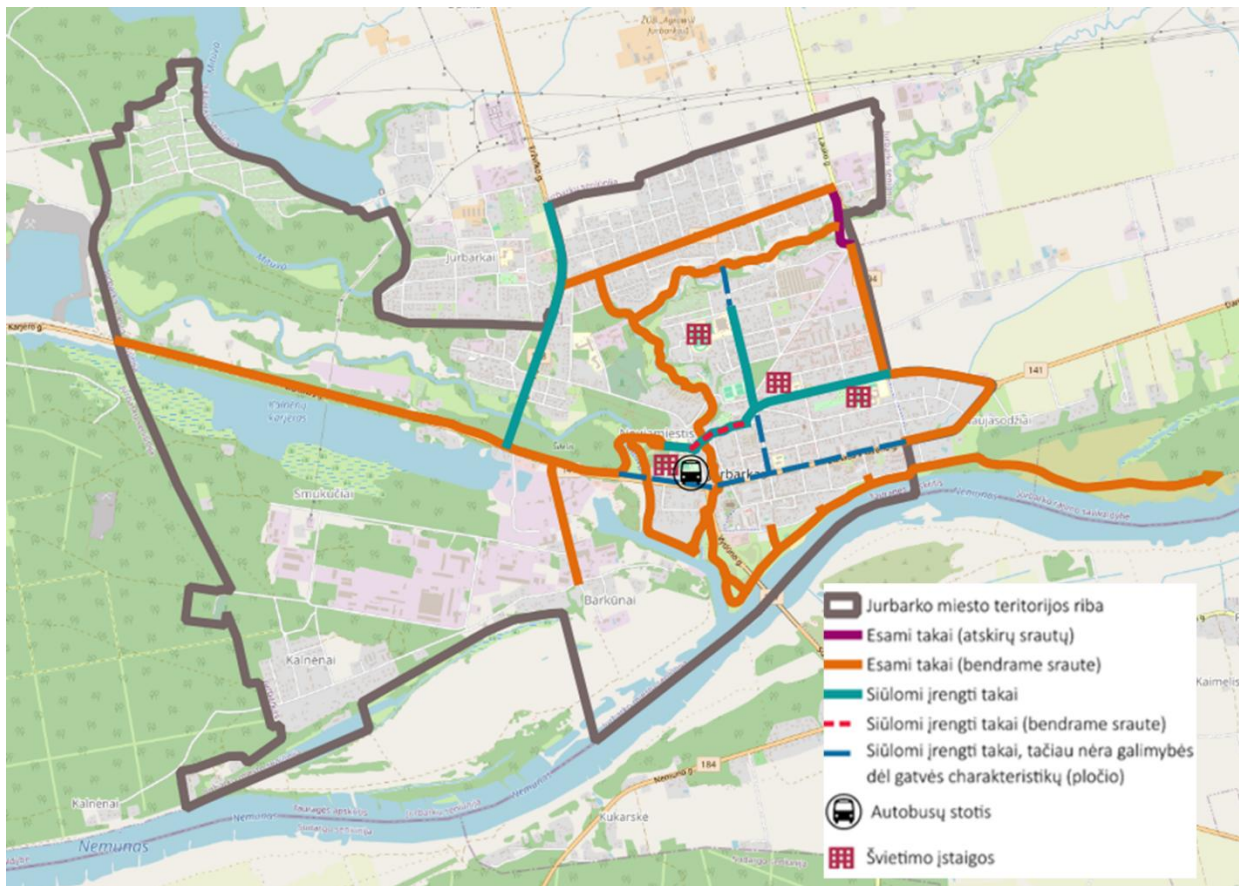
63 paveikslas. Siūlomi sprendiniai savivaldybės

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

4.1.1. Sprendiniai Jurbarko rajono savivaldybei

Jurbarko mieste dviračių takai įrengti prie patekimų į miestą: S. Daukanto, Dariaus ir Girėno (iki Lauko g.), Muitinės g. bei Lauko ir Sodų g. Rekreacinio pobūdžio takai įrengti Nemuno pakrantėje. Mieste dominuoja bendri pėsčiųjų–dviračių takai ir tik trumpa tako atkarpa šalia Lauko g. įrengta su atskirtais srautais.

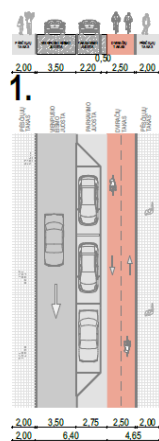
Siekiant užtikrinti BTMP tinklo junglumą Jurbarko mieste atskiri dviračių takai turėtų būti įrengiami Dariaus ir Girėno ir Muitinės (KK141), bei Vytauto Didžiojo gatvėse, tačiau dėl nepakankamų gatvių charakteristikų (pločio) ir tilto per Mituvos upę, dviračių takų įrengimas šiose gatvėse nėra įmanomas, todėl siūloma formuoti alternatyvias jungtis. Tokios jungtys Jurbarko mieste galėtų būti plėtojamos S. Daukanto g. (žr. 64 pav.) ir Vilniaus g. (bendrame sraute), kurios toliau jungtųsi su dviračių takais Jurbarko dvaro teritorijoje. Vytauto Didžiojo g. jungčiai pilnavertės alternatyvos nėra, o judėjimas bendrame sraute nėra saugus tiek dėl eismo intensyvumo, tiek ir dėl gatvės važiuojančio viešojo transporto. Šioje gatvėje galima svarstyti eismo organizavimo pokyčius nustatant vienos krypties eismą, likusį gatvės plotą išnaudojant dviračių tako įrengimui, taip ne tik sujungiant gyvenamųjų namų kvartalą (abipus Sodų g.) su centrine miesto dalimi, tačiau ir saugų Jurbarko Vytauto Didžiojo pagrindinės mokyklos bei Romualdo Marcinkaus stadiono pasiekimą bevariklėmis transporto priemonėmis. Taip pat atskiras takas (galimas bendro srauto) turėtų būti įrengtas Eržvilko ir Knygnešių gatvėse (KK198), sukuriant jungtį tarp šiuo metu jau esančių takų Muitinės ir Sodų gatvėse.



64 paveikslas. Bevariklio transporto sprendiniai Jurbarko

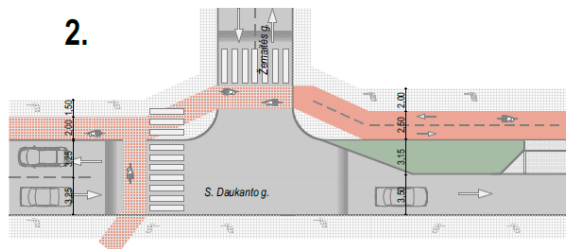
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Toliau paveiksle pateikiami galimi S. Daukanto g. rekonstrukcijos sprendiniai, siekiant ją pritaikyti bevariklio transporto judėjimui. Gatvės atkarpoje nuo Lauko g. iki Žemaitės g. (1), kur šiuo metu organizuojamas vienos krypties eismas, siūloma motorinio transporto eismui palikti vieną juostą ir įrengti atskirą dviračių taką, taip pat lygiagrečias automobilių stovėjimo vietas (kur pakanka pločio). Siūloma pertvarkyti S. Daukanto ir Žemaitės g. sankryžą (2), ją iškeliant bei susiaurinant įvažiavimą į vienos krypties eismą, iškilioje zonoje įrengiant pėsčiųjų perėjas bei dviračių pervažas, taip pat ir gatvės kirtimui siekiant patekti į Naujamiesčio parką. Taip pat siūloma pertvarkyti S. Daukanto ir Vytauto Didžiojo gatvių sankryžą, rekonstruojant ją į taisyklingos „T“ formos, panaikinant perteklinį važiuojamosios dalies plotą ir dar prieš sankryžos zoną suformuojant statmeną jungtį su Kalniškės g.

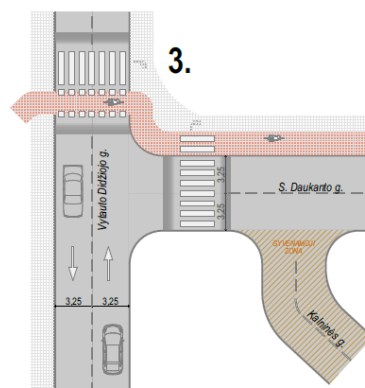


Pjūvis per viepusio
eismo gatvę su
atskiru dviračiu taku

Nuo Lauko g. iki
Zemaitės q. atkarpa



Žemaitės g. ir S. Daukanto g.
sankryža



S. Daukanto g. ir
V. Didžiojo g. sankryža

65 paveikslas. S. Daukanto gatvės Jurbarko įrengimo detalizacija

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

4.1.2. Sprendiniai Pagėgių savivaldybei

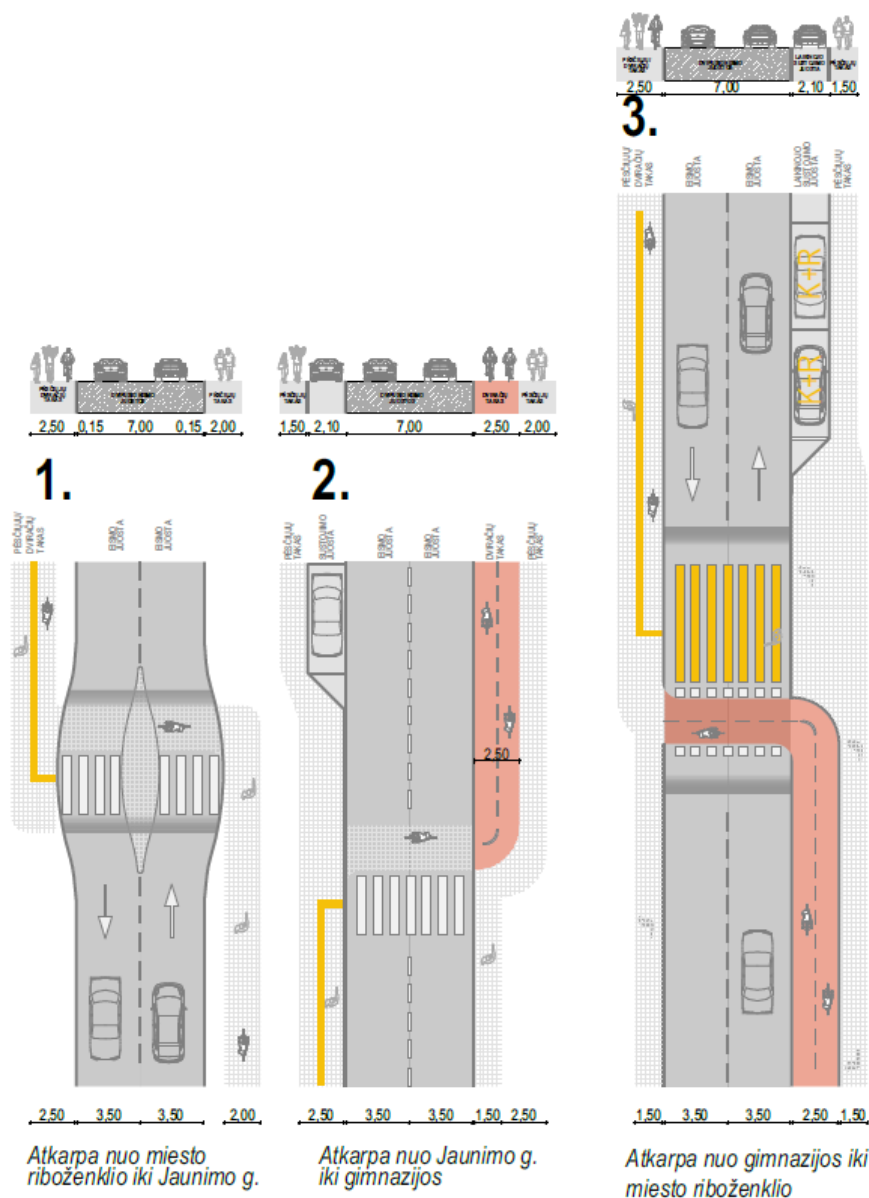
Pagėgių mieste iš viso įrengtos trys dviračių takų trasos. Ketvirtoji pažymėta toliau pateikiamame žemėlapyje įrengta už miesto ribų, tačiau su miestu jungia netoliese esančią gyvenvietę. Siekiant užtikrinti junglų ir saugų BTMP tinklą, siūloma įrengti dviračių infrastruktūrą pagrindinėse gatvėse: Vilniaus g. (KK141) įrengiant atskirų srautų taką atkarpoje nuo sankryžos su Jaunimo g. iki Pagėgių Algimanto Mackaus gimnazijos (žr. 66 pav.), Vytauto ir Žemaičių gatvėse įrengiant bendro srauto pėsčiųjų-dviračių takus.



66 paveikslas. Bevariklio transporto sprendiniai Pagėgiuose

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Toliau paveiksle pateikiami galimi Vilniaus g., rekonstrukcijos sprendiniai, siekiant ją pritaikyti bevariklio transporto judėjimui. Gatvės atkarpoje nuo miesto riboženkliai iki Jaunimo g. (1) siūloma įrengti bendro srauto pėsčiųjų-dviračių taką su taktiline juosta kairėje gatvės pusėje, ties pačiu riboženkliai įrengiant miesto vartų sprendinį siekiant sumažinti atvykstančių į miestą greitį ir užtikrinti saugų gatvės kirtimą jau miesto teritorijoje. Už sankryžos su Jaunimo g. ties įrengta perėja (2) įrengiama dviračių perėja ir toliau tęsiamas pėsčiųjų-dviračių takas (atskirų srautų, raudonos spalvos asfaltbetonio dangos) dešiniąją gatvės pusę iki pat Pagėgių Algimanto Mackaus gimnazijos. Ties gimnazija (3) įrengiama mokyklos zona su iškilia didelio pločio perėja, laikinomis sustojimo ir vaikų išleidimo vietomis, rekomenduojama atkarpoje sumažinti greitį iki 20 km/h. Įrengiama dviračių perėja ir toliau iki pat miesto ribos (rekomenduojama taip pat įrengti miesto vartus) jau įrengiamas bendro srauto pėsčiųjų-dviračių takas kairėje gatvės pusėje.



67 paveikslas. Vilniaus gatvės Pagėgiuose įrengimo detalizacija

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

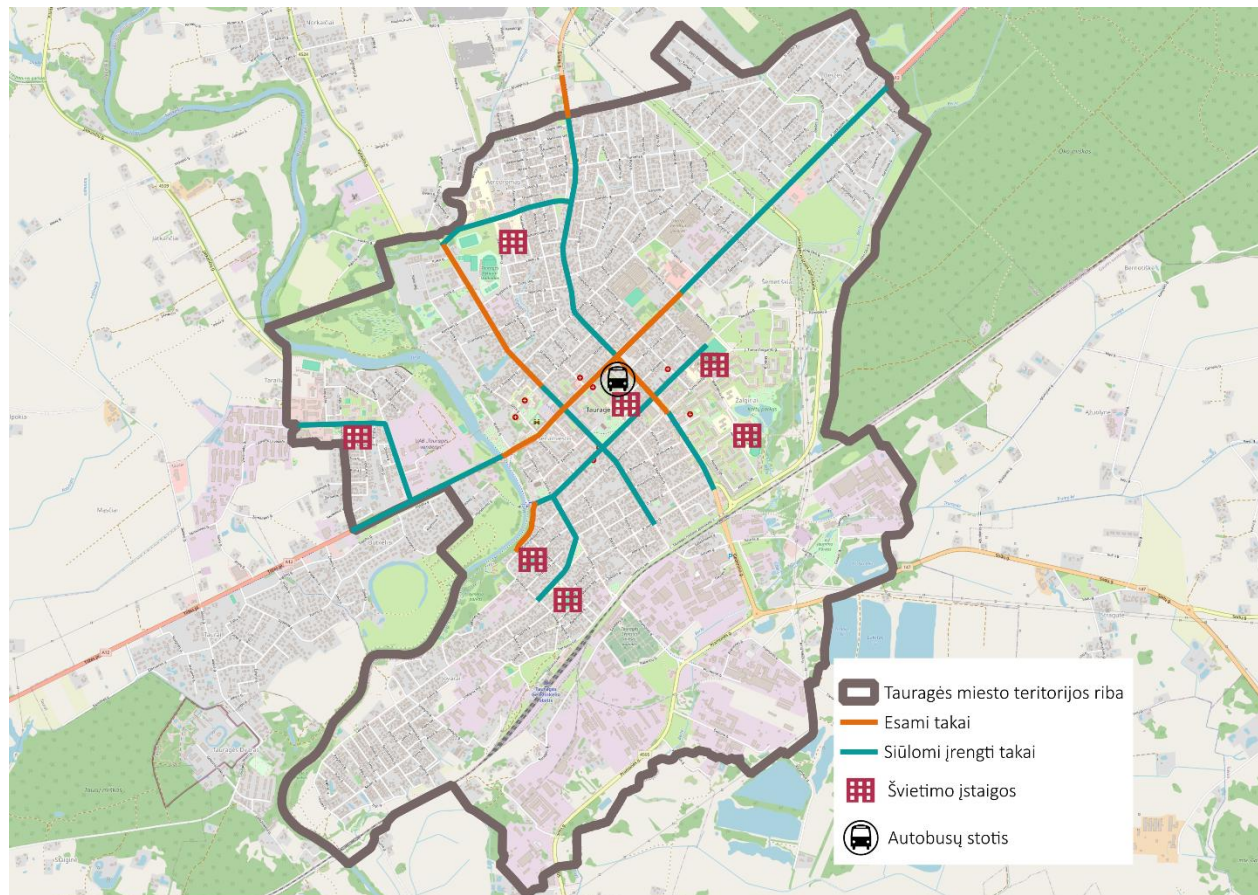
4.1.3. Sprendiniai Tauragės rajono savivaldybei

Tauragės mieste dviračių takų infrastruktūros tinklas regione išvystytas geriausiai, tačiau nustatyta, jog įrengti takai nėra kokybiški (neatitinka pločio ir dangos reikalavimų, tokiose įrengtos apšvietimo stulpų ar ženklų atramos).

Pagrindinės BTMP tinklo ašys sutampa su Tauragės miestą kertančiais magistraliniais ar krašto keliais Dariaus ir Girėno gatvė (A12), Gedimino g. (KK147), Šilalės g. (KK164). Nors šiose gatvėse įrengtos pėsčiųjų ir dviračių takų atkarpos neatitinka standartų, jos vertinamos kaip atskaitos taškas (jų rekonstrukciją numatant jau po pagrindinio tinklo suformavimo), planuojant takų pratęsimą iki miesto ribų sujungiant priemiestines gyvenamąsias teritorijas. Siūloma rekonstruoti Vytauto g. išnaudojant perteklinę gatvės infrastruktūrą (mažinant eismo juostų skaičių iki 1+1) pėsčiųjų ir dviračių tako įrengimui bei lygiagrečioms automobilių statymo vietoms (žr. 68 pav.). Prezidento g. ir J. Tumo-Vaižganto g. vertinamos kaip lygiavertės tinklo formavimo jungtys, dėl mažesnio eismo intensyvumo parinkta Prezidento g., tačiau norint joje įrengti kokybišką BTMP infrastruktūrą svarstyti eismo organizavimo

pokyčiai – vienkryptis eismas, likusioje gatvės dalyje įrengiant dviračių taką. Tokį patį sprendimą galima pritaikyti ir J. Tumo-Vaižganto g., dalyje kurios eismas ir šiuo metu organizuojamas viena kryptimi.

Pagrindinis BTMP tinklas suplanuotas taip, kad miesto moksleiviai galėtų saugiai pasiekti švietimo įstaigas bevariklėmis transporto priemonėmis – dviračiais ar paspirtukais. Jis apjungia visas šiuo metu veikiančias švietimo įstaigas mieste, sudarydamas vientisą ir funkcionalią darnaus judumo sistemą.

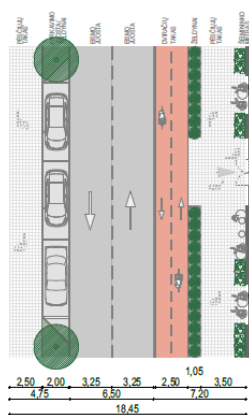
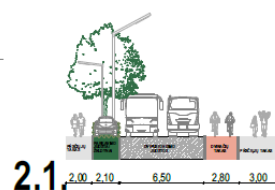
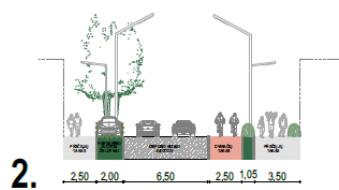
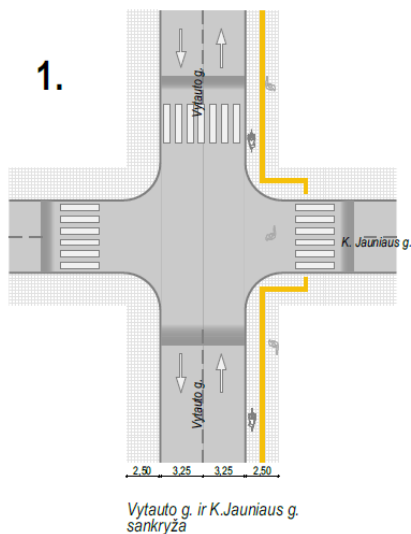


68 paveikslas. Bevariklio transporto sprendiniai Tauragėje

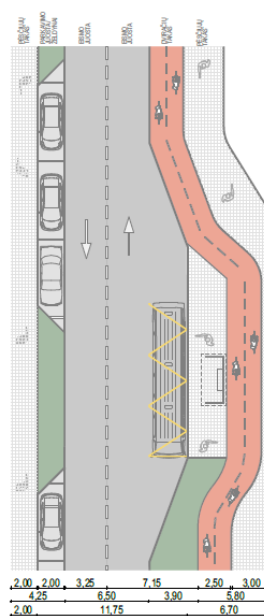
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Toliau paveiksle pateikiami galimi Vytauto g. rekonstrukcijos sprendiniai, siekiant ją pritaikyti bevariklio transporto judėjimui. Esminis pokytis – vietoje esamų keturių eismo juostų gatvė turėtų būti rekonstruota į dvi eismo juostas su įvažomis viešajam transportui, likusį gatvės plotą išnaudojant dviračių tako įrengimui ir lygiagrečioms automobilių stovėjimo vietoms. Vytauto gatvės pradžioje judumo poreikius užtikrintų ir bendro srauto pėsčiųjų ir dviračių takas, ties K. Jauniaus g. suformuojant iškilią sankryžą (1), kuri papildomai veikia ir kaip greičio mažinimo priemonė. Nuo sankryžos su J. Tumo-Vaižganto gatve siūloma įrengti pilnavertį dviračių taką dešinėje gatvės pusėje, likusį plotą išnaudojant pėsčiųjų eismui (2), kairėje gatvės pusėje įrengti lygiagretaus automobilių stovėjimo vietas suformuojant apsaugines zonas ties įvažomis ir perėjomis, įrengiant papildomus želdinius. Sankryžoje su Dariaus ir Girėno g. (3) siūloma įrengti tris eismo juostas (atskira juosta kairiam posūkiui).

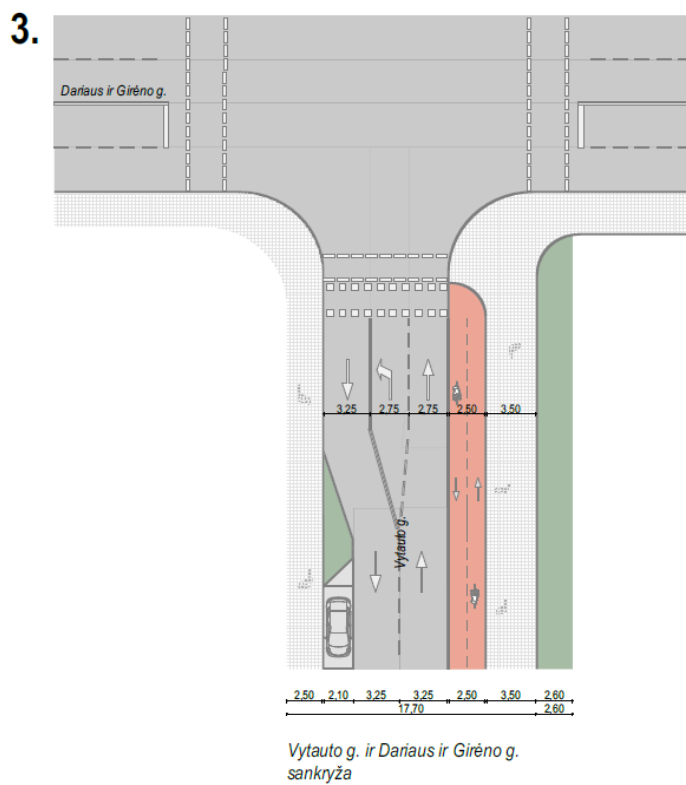
TAURAGĖ VYTAUTO G.



Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu parkavimu bei atskiru dviračių taku



Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su VT bei atskiru dviračių taku

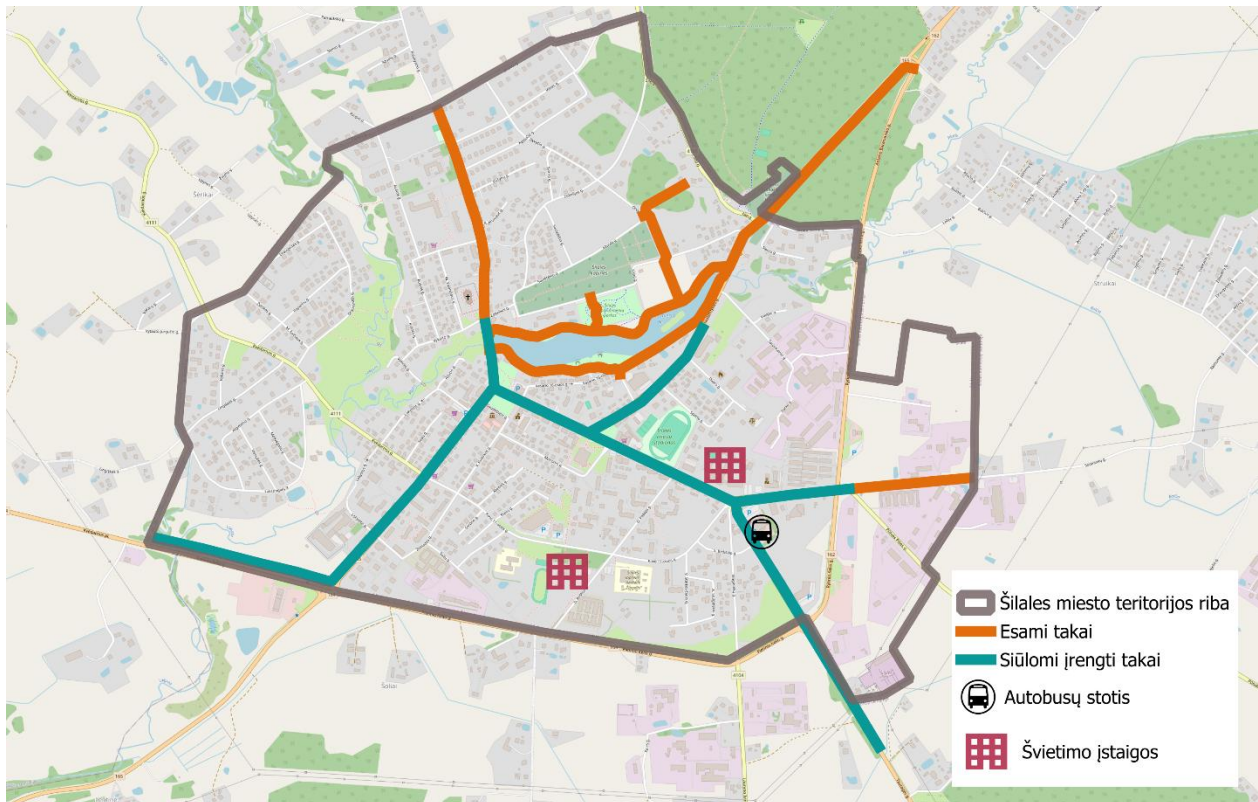


69 paveikslas. Vytauto gatvės Tauragėje įrengimo detalizacija

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

4.1.4. Sprendiniai Šilalės rajono savivaldybei

Šilalės mieste dviračių takai įrengti dalyje Vytauto Didžiojo ir Nepriklausomybės bei Struikų g. Norint suformuoti vientisą ir patogų dviračių takų tinklą Šilalės mieste infrastruktūrą reikia įrengti Dariaus ir Girėno, J. Basanavičiaus, Tauragės, Struikų (atkarpoje nuo J. Basanavičiaus iki Pūtvės Pilies g.), Nepriklausomybės (iki Dvaro g.) bei Vytauto Didžiojo (iki Zobelijos g.). Basanavičiaus g. rekomenduojama įrengti raudonos spalvos asfaltbetonio dangos dviračių taką (pėsčiųjų ir dviračių taką su atskirtais srautais), likusiose gatvėse dėl pločio trūkumo galimi ir bendro srauto pėsčiųjų ir dviračių takai. Papildomai gali būti svarstoma ir tinklo jungtis Kovo 11-osios g. (schemoje nepažymėta), tuo tarpu jungti tarp Kovo 11-osios g. ir J. Basanavičiaus g. gali būti užtikrinama eismu bendrame sraute D. Poškos g. (gyvenamoji zona) ir V. Kudirkos g. (svarstytinas vienos krypties eismo organizavimas).

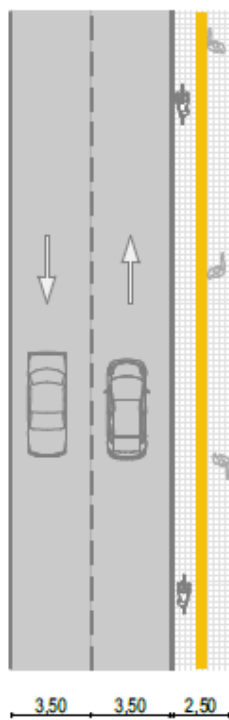


70 paveikslas. Bevariklio transporto sprendiniai Šilalėje

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

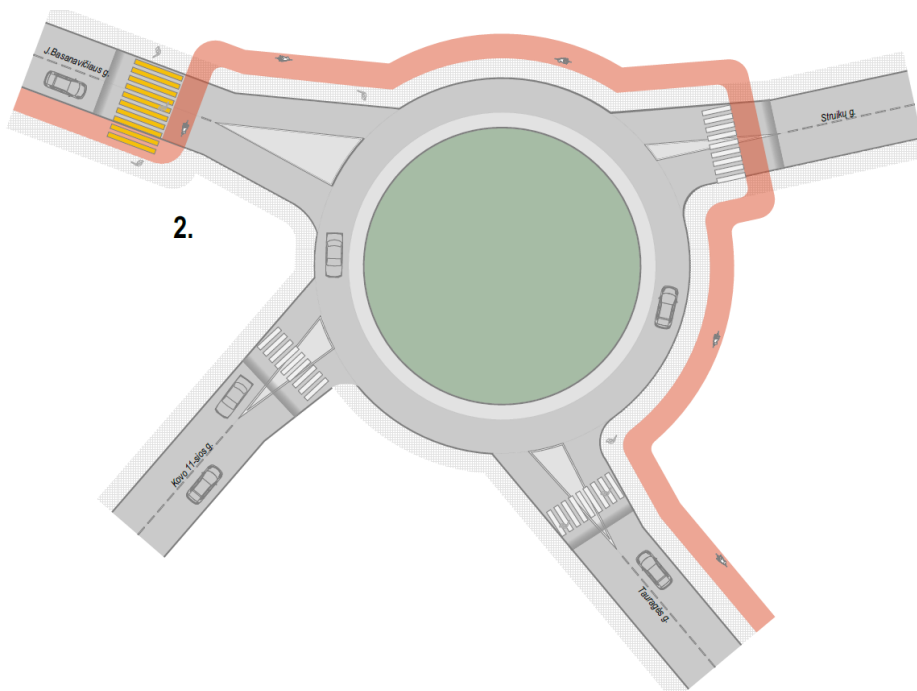
Toliau paveiksle pateikiami galimi J. Basanavičiaus g. rekonstrukcijos sprendiniai, siekiant ją pritaikyti bevariklio transporto judėjimui. Tauragės g. nuo miesto riboženklio iki autobusų stoties pakankamas bendro srauto pėsčiųjų ir dviračių takas (1). Nuo autobusų stoties siūloma įrengti atskirą dviračių taką dešinėje gatvės pusėje, kuris už žiedinės sankryžos įrengtoje pervažoje kirstų J. Basanavičiaus g. ir toliau būtų tęsiamas kairėje gatvės pusėje (2). Ties ugdymo įstaiga rekomenduojama įrengti mokyklos zoną siaurinant važiuojamąją dalį iki dviejų eismo juosta, įrengiant plačią iškilią perėją. Toliau dviračių taką siūloma tęsti kairėje gatvės pusėje, išlaikant viename lygmenyje ties sankryžomis su šalutinėmis gatvėmis ar įvažomis į kiemus. Sankryža su Nepriklausomybės g. (3) turėtų būti pertvarkyta į taisyklingą T formos, perteklinę važiuojamąją dalį išnaudojant žaliosios erdvės įrengimui.

1.

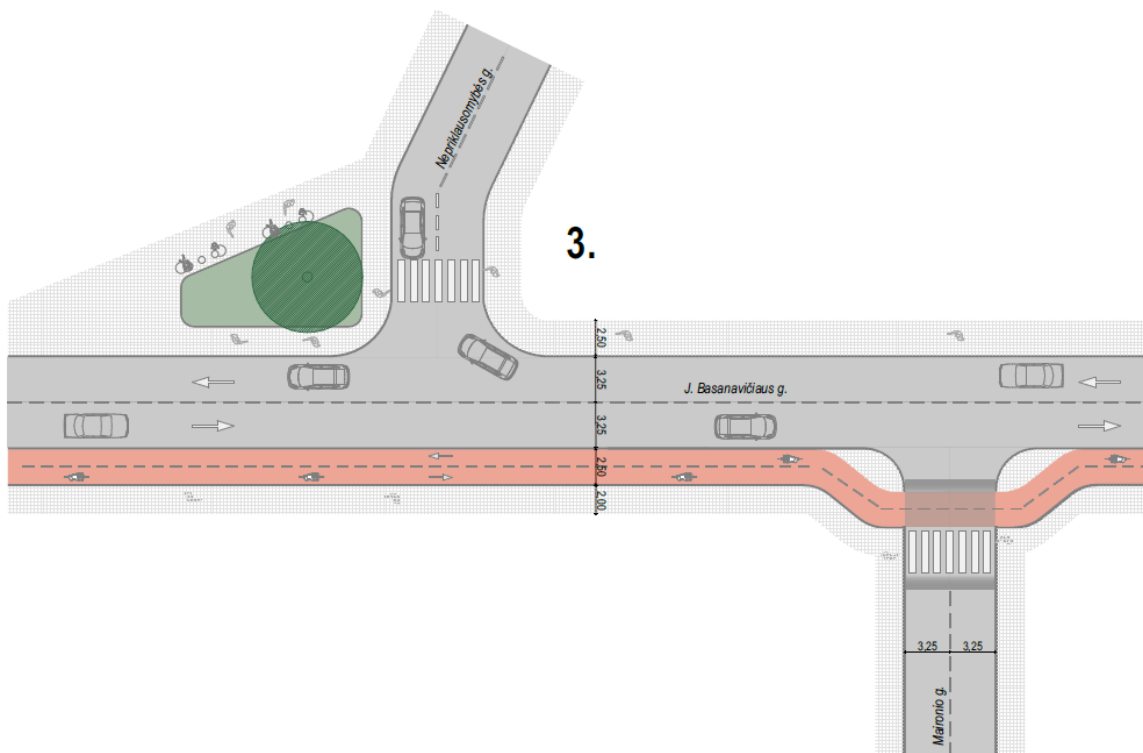


Tauragės g. iki autobusų stoties

2.



3.



71 paveikslas. J. Basanavičiaus gatvės Šilalėje įrengimo detalizacija
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

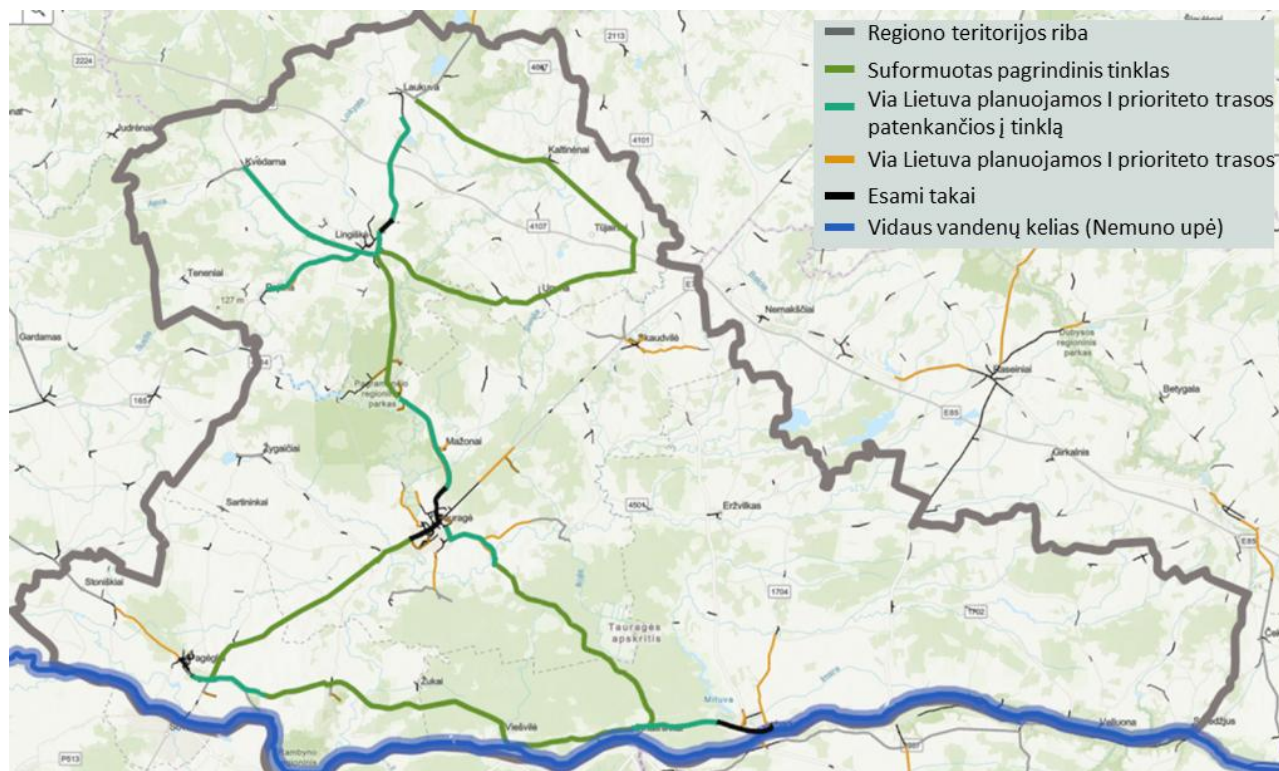
4.2. Sprendiniai Žaliajam regionui

Toliau lentelėje pateikiami suformuoti visam regionui taikomi sprendiniai bei jų paaiškinimai. Sprendinių pritaikymas ir koordinavimas priskiriamas VšĮ „Žaliasis Regionas“.

25 lentelė. Sprendiniai Žaliajam Regionui

Nr.	Sprendinys	Sprendinio aprašymas
1.	Interaktyvus regiono dviračių infrastruktūros žemėlapis	Sukurti interaktyvų žemėlapi, apimanti esamus dviračių takus, dviračių saugojimo vietas, maršrutus bei kitą susijusią informaciją
2.	Dviračių vežimo galimybės regioniniu viešuoju transportu	Užtikrinti galimybę vežti dviračius regioniniais viešojo transporto maršrutais, siekiant skatinti darnų judumą
3.	Regioninio dviračių tinklo formavimo koordinavimas	Skatinti bendradarbiavimą tarp savivaldybių koordinuojant dviračių infrastruktūros plėtrą regioniniu mastu
4.	Dviračių dalijimosi sistemų plėtra regione	Plėtoti arba įdiegti dviračių dalijimosi sistemas, kurios užtikrintų patogų mikrojūdumą savivaldybių centruose
5.	Turistinių ir rekreacinių maršrutų sukūrimas ir viešinimas	Parengti turistines dviračių maršrutų trasas turistams, įtraukiant lankytinus rekreacinius objektus
6.	Viešojo transporto tvarkaraščių peržiūra ir derinimas	Gyventojų apklausos metu nustatyta, kad viešojo transporto tvarkaraščiai neatitinka pamokų laiko, todėl siūlytina peržiūrėti ir pakoreguoti viešojo transporto maršrutų tvarkaraščius, atsižvelgiant į pamokų pradžios ir pabaigos laikus
7.	Saugaus eismo ir darnaus judumo skatinimo akcijos	Organizuoti Europos judumo savaitės renginius viso regiono kontekste, skatinti savivaldybių gyventojus naudotis alternatyviomis judumo priemonėmis (VT, dviračiais) ar varžytis tarpusavyje „judumo iššūkyje“ (savivaldybių, ugdymo įstaigų, organizacijų lygmenyje)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto



72 paveikslas. Bevariklio transporto sprendiniai Žaliajame regione

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

4.3. Veiksmų planas

26 lentelė. Veiksmų planas

Nr.	Priemonė	Atsakinga institucija	Rezultatas / Rodiklis	Siektina reikšmė	Reikalingos investicijos	Preliminarus įgyvendinimo laikotarpis	Lešų šaltinis
1	Formuoti regioninį dviračių infrastruktūros tinklą (poreikio identifikavimas ir perdavimas VIA Lietuva, proceso koordinavimas)	VšĮ "Žaliasis Regionas"	Regioninių dviračių takų schemos parengimas ir prioritetų nustatymas	1,0	1 000,0	2026 m.	ŽR, SB
2	Sukurti interaktyvų regiono dviračių infrastruktūros žemėlapij	VšĮ "Žaliasis Regionas"	Sukurtas interaktyvus žemėlapis	1,0	5 000,0	2026 m.	ŽR, SB
3	Turistinių ir rekreacinių dviračių maršrutų sukūrimas ir viešinimas	VšĮ "Žaliasis Regionas"	Parengtų maršrutų skaičius	10,0	1 000,0	2025-2026 m.	ŽR, SB
4	Dviračių ir/ar mikrojudumo priemonių dalijimosi sistemų plėtra regione (administravimas arba paslaugos teikėjo pritraukimas)	VšĮ "Žaliasis Regionas"	Savivaldybės, kuriose teikiamos dalijimosi paslaugos	4,0	2 000,0	2026 m.	ŽR
5	Užtikrinti (koordinuoti) dviračių vežimo galimybes regioniniu viešuoju transportu	VšĮ "Žaliasis Regionas" / autobusų parkai	Regioninių maršrutų skaičius kuriais galima vežti dviračius	7,0	-	2025-2027 m.	ŽR, AP
6	Viešojo transporto tvarkaraščių peržiūra ir derinimas	VšĮ "Žaliasis Regionas" / autobusų parkai	Peržiūrėtų maršrutų skaičius	79,0	-	Nuolat (iki 2030 m.)	ŽR, AP
7	Organizuoti Europos judumo savaitės renginius viso regiono kontekste	VšĮ "Žaliasis Regionas"	Įgyvendintų renginių skaičius	5,0	5 000,0	Nuolat (iki 2030 m.)	ŽR, SB
8	Skatinti savivaldybių gyventojus naudotis alternatyviomis judumo priemonėmis (VT, dviračiais) ar varžytis tarpusavyje „judumo iššūkyje“ (savivaldybių, ugdymo įstaigų, organizacijų lygmenyje)	VšĮ "Žaliasis Regionas"	Dalyvavusių įstaigų / gyventojų skaičius	20 / 1000	5 000,0	Nuolat (iki 2030 m.)	ŽR, SB
9	Įrengti dviračių takus	Tauragės regiono savivaldybės	Įrengti dviračių takai, km	23,2	15 285 600,0	2025-2030 m.	ES, SB

10	Įrengti dviračių laikymo ir saugojimo vietas	Tauragės regiono savivaldybės	Įrengtų laikymo ir saugojimo vietų skaičius	30,0	390 000,0	2025-2030 m.	ES, SB
11	Perduoti aktualią informaciją apie dviračių takus Via Lietuva	Tauragės regiono savivaldybės	Perduotos informacijos kiekis, skaičius	4,0	-	2025 m.	SB
12	Įrengti mokyklos zonas	Tauragės regiono savivaldybės	Įrengtų mokyklos zonų skaičius	14,0	70 000,0	2027-2030 m.	SB
13	Įrengti viešąsias elektromobilių įkrovimo stoteles	Tauragės regiono savivaldybės	Įrengtų prieigų skaičius / bendra galia	130 (min 12 977 kw)	455 000,0	2025-2030 m.	ES, SB, privačios lėšos
14	Atnaujinti savivaldybės transporto priemonių parką netaršiomis priemonėmis	Tauragės regiono savivaldybės	Atnaujintų transporto priemonių skaičius	79,0	30 810 000,0	2025-2030 m.	ES, SB, AP
15	Įrengti judumo centrą (sutvarkyti infrastruktūrą ir užtikrinti paslaugų teikimą)	Tauragės regiono savivaldybės	Teikiamų mobilių paslaugų (VT, dalijimosi punktas, siuntų terminalai, kavos apratai ir pan.) skaičius, vnt	12,0	40 000,0	2027-2030 m.	ES, SB, privačios lėšos
16	Atnaujinti darnaus judumo planą	Tauragės r. sav.	Atnaujintas planas, vnt.	1,0	10 000,0	2025 m.	SB
17	Parengti mažos taršos zonos planą	Tauragės r. sav.	Parengtas planas, vnt.	1,0	5 000,0	2025-2026 m.	SB
18	Organizuoti moksleivių pavežėjimą (perduoti paslaugas autobusų parkams)	Tauragės ir Šilalės r. sav.	Įgyvendinta paslauga	2,0	-	2027-2030 m.	AP
19	Parengti dviračių takų planą / schemą	Šilalės, Jurbarko r. ir Pagėgių sav.	Dviračių takų schema	3,0	3 000,0	2025 m.	SB

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

5. Įgyvendinimas ir stebėsena

5.1. Įgyvendinimas

Toliau paveiksle pateikiami šios darnaus judumo studijos vizija, strateginiai tikslai, rodikliai ir galimi uždaviniai.

	STRATEGINIS TIKSLAS	REZULTATO RODIKLIS	SIEKIAMA REIKŠMĖ IKI 2030 M.
	Didinti alternatyvių judumo būdų naudojimą savivaldybių centruose	Pėsčiųjų, dviračių ir viešojo transporto naudotojų dalis modaliniame pasiskirstyme savivaldybių centruose	Padidinti pėsčiųjų, dviratininkų ir viešojo transporto naudotojų dalį modaliniame pasiskirstyme nuo 45 iki 50 proc.
	Padidinti viešojo transporto keleivių skaičių ir užtikrinti mokyklinį transportą	Tauragės regiono viešojo transporto keleivių skaičius Mokinių, gyvenančių toliau nei 3 km nuo mokyklos, procentinė dalis, vežama reguliariuoju transportu ir mokykliniu transportu	Padidinti keleivių skaičių nuo 1,15 mln. (2023 m.) iki 1,3 mln. Bent 85 proc. mokinių, gyvenančių toliau nei 3 km nuo mokyklos, vežami reguliariuoju transportu, mokykliniu transportu ir geltonaisiais autobusais
	Skatinti netaršių transporto priemonių naudojimą	Tauragės regione užregistruotų neteršiančių transporto priemonių skaičius Įkrovimo stotelių galia (kW) Tauragės rajone	Padidinti užregistruotų neteršių (elektrinių) transporto priemonių skaičių nuo 0,3 iki 5 proc. Padidinti įkrovimo stotelių galią nuo 2,6 tūkst. kW iki 13 tūkst. kW

73 paveikslas. Strateginiai tikslai, rodikliai ir siekiamas rezultatas iki 2030 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

5.2. Stebėsena

ATSAKINGA INSTITUCIJA. Stebėsenos sistemą koordinuoja ŽR.

ĮGYVENDINIMO PROCESAS. Stebėsenos sistema bus įgyvendinama keliais etapais.

1. DUOMENŲ RINKIMAS:

- kiekviena už konkretų veiksmą atsakinga savivaldybė renka duomenis apie jos įgyvendintas priemones;
- jei priemonę įgyvendina ŽR, už duomenų rinkimą atsakinga pati institucija.

2. DUOMENŲ PATEIKIMAS:

- kiekvienos įgyvendinančios įstaigos surinkti duomenys turi būti pateikti ŽR kiekvienų metų sausio mėnesį.

3. DUOMENŲ APDOROJIMAS IR VERTINIMAS.

- ŽR apdoroja pateiktus duomenis ir vertina Veiksmų plano įgyvendinimo eigą.

4. ATASKAITŲ TEIKIMAS SAVIVALDYBĖSE

- Kiekvienais metais stebėsenos rezultatai bus pateikiami visų keturių savivaldybių sprendimus priimantiems asmenims.