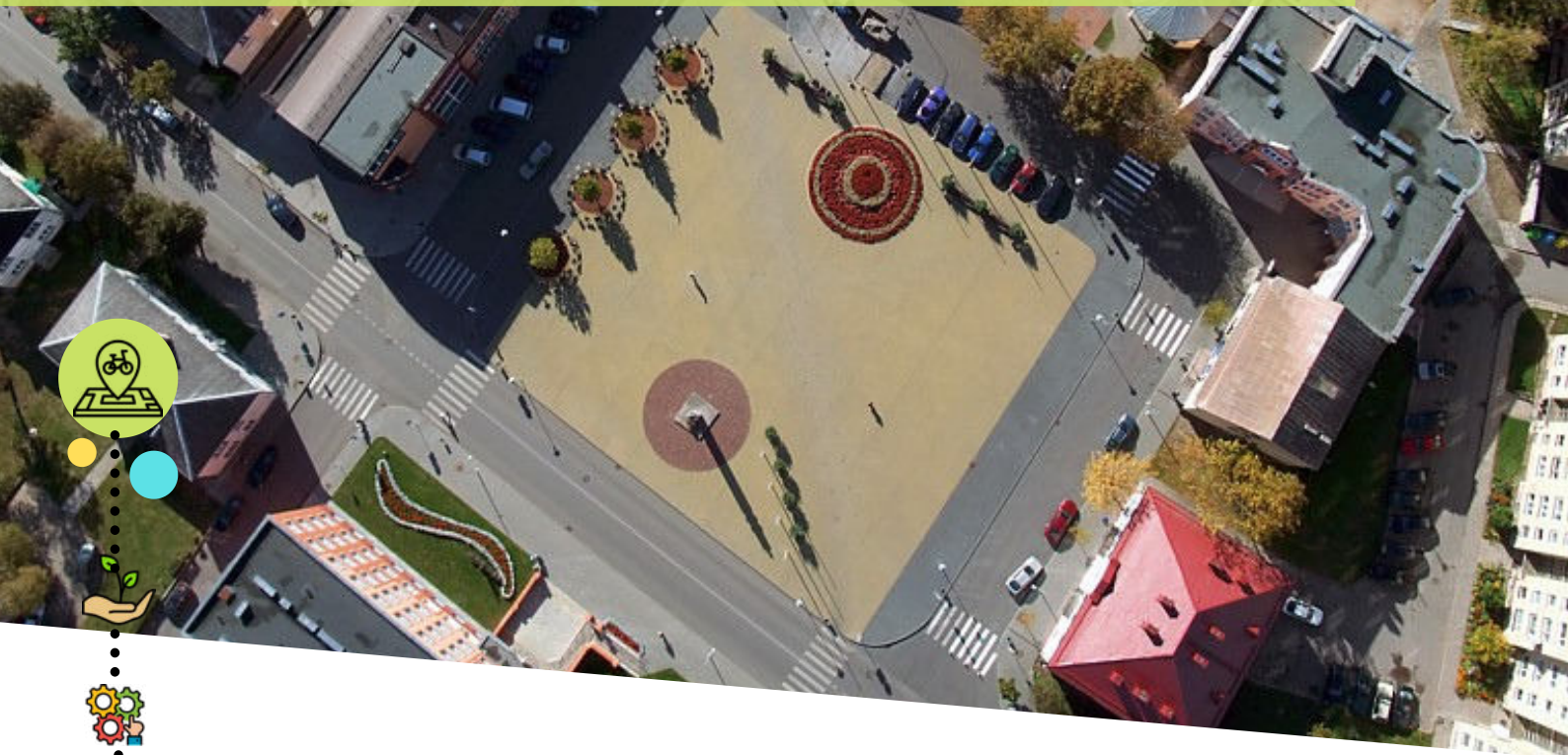




# Esamos judumo situacijos Lazdijų rajone analizė 2020 m.



Birutė Karakaite



birute.karakaite@kurkl.lt



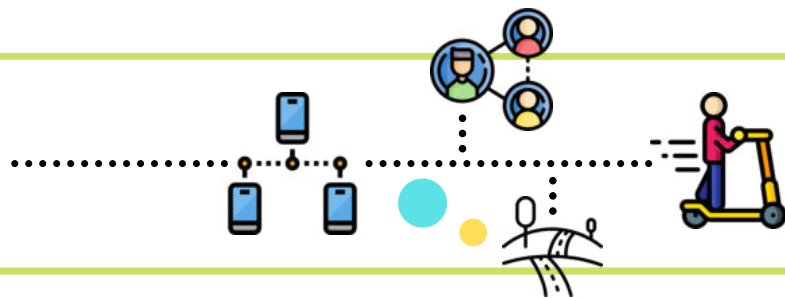
Birutė Karakaite

Kurk  
Lietuvai



Lazdijų  
rajo  
savivaldybė

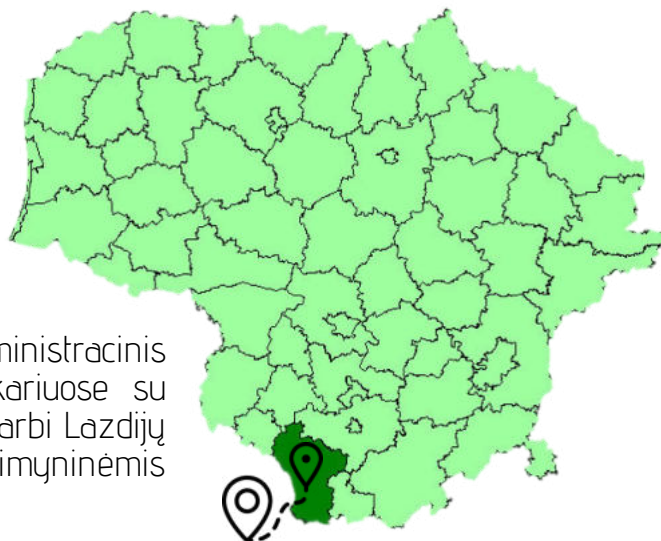
# Turinys



Įvadas	1
I. Strateginių dokumentų analizė	4
II. Demografiniai ir užimtumo rodikliai Lazdijų rajone	9
III. Gyvenimo kokybės įvertinimas	20
IV. Susisiekimo infrastruktūra	30
V. Keleivių logistika	34
VI. Bevariklis transportas	41
VII. Sauga ir saugumas	43
VIII. Intelektinės transporto sistemos (ITS)	46
Išvados	47



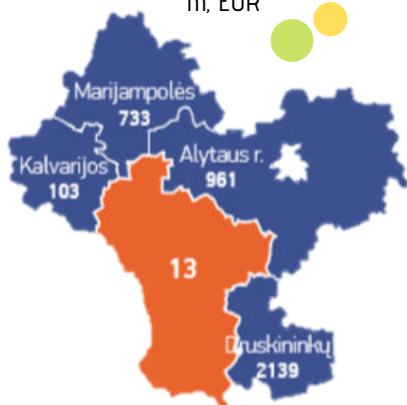
# Įvadas



Lazdijų rajono savivaldybė – tai administracinis teritorinis vienetas Lietuvos pietvakariuose su administraciniu centru – Lazdijais. Svarbi Lazdijų rajono ypatybė – siena su dviem kaimyninėmis valstybėmis: Lenkija ir Baltarusija.

Nors iki šiol Europos Sąjungos sanglaudos politikai įgyvendinti pasienio teritorijose buvo skirta nemažai lėšų iš ES investicinių fondų, bendradarbiavimas, ypač su kita ES šalimi Lenkija, yra gana ribotas ir fragmentiškas. Strateginiuose savivaldybės dokumentuose Lenkija yra įvardijama daugiau kaip grėsmė rajono ekonomikai nei kaip potenciali partnerė.

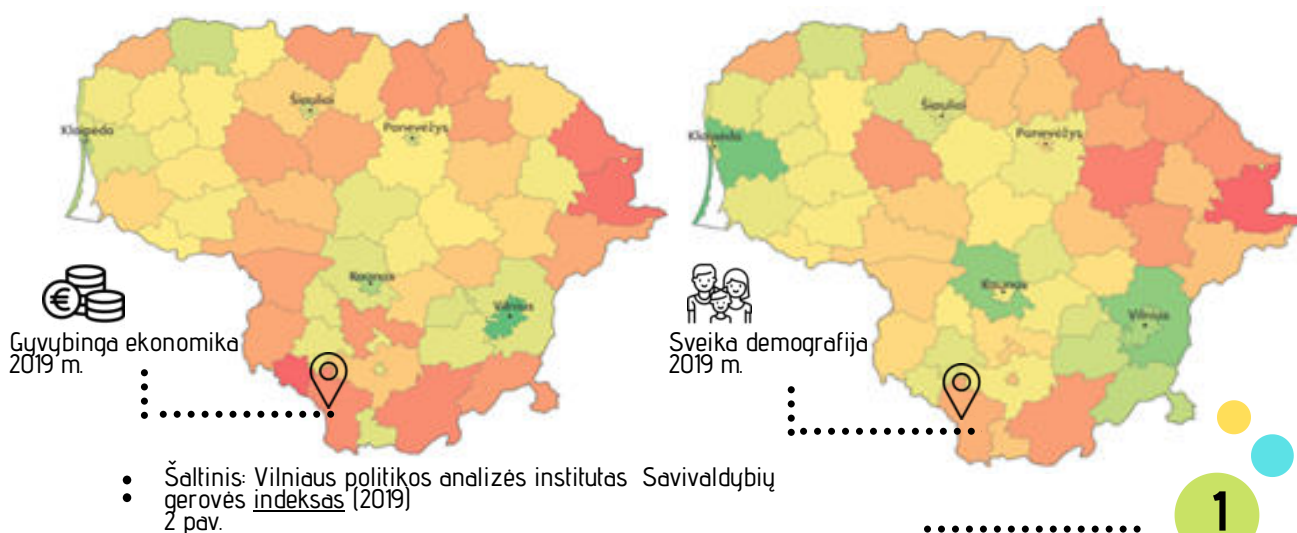
- Vienam gyventojui teko mažiausiai tiesioginių užsienio investicijų kiekis 2017 m, EUR



Ekonomiškai Lazdijų rajonas yra vienas silpniausių ne tik Alytaus regione, bet ir Lietuvoje. Lietuvos laisvosios rinkos instituto sudarytame Savivaldybių gerovės indekse nurodoma, jog 2017 m. savivaldybė turėjo pritraukusi tik 0,3 mln. tiesioginių užsienio investicijų (jų vienam gyventojui teko tik 13 eurų, kai vidutiniškai – 1 251 euras). Nors materialinių investicijų padaugėjo 17,1 proc., jų buvo mažai – 13,8 mln. eurų (vienam žmogui teko tik 706 eurai – dvigubai mažiau nei vidutiniškai).

- Pastaba: Rezultatai lyginami su kaimyninėmis savivaldybėmis
- Šaltinis: LLRI Lietuvos mažųjų savivaldybių indeksas (2019)
- 1 pav.

Apie ypač nepalankią ekonominę ir demografinę situaciją Lazdijų rajone nurodo ir Vilniaus politikos analizės instituto atliktas tyrimas, nustatantis 2019 metų savivaldybių gerovės indeksą.



Gyvybingos ekonomikos indeksas lygus – 0,9. Šį indeksą sudaro tokie rodikliai kaip: „vidutinis atlyginimas“, „įmonių skaičius“, „smulkių bei vidutinių įmonių skaičius“, „tiesioginių užsienio investicijų skaičius, tenkantis 1 gyventojui“, „užimtumo lygis (16 – 65 m.)“. Aukščiausiai vertinama Vilniaus m. savivaldybė – 9,4. Sveikos demografijos indeksas Lazdijų rajone lygus – 1,9. Šį indeksą sudaro demografinės senatvės koeficientas metų pradžioje bei NETTO migracija.

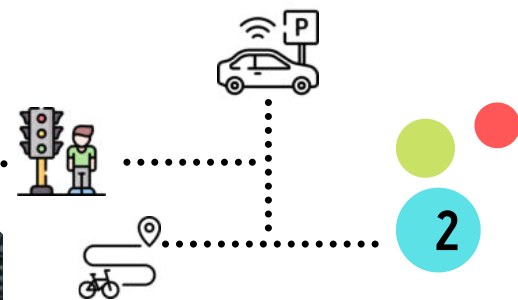


Nors bendras šalies verslo aplinkos vertinimas gerėja jau kelerius metus iš eilės, kai kurių Lietuvos regionų situacija nesikeičia. Per pastaruosius metus didieji mūsų šalies miestai bei kurortai išliko patrauklūs verslui, tačiau Lietuvos šiaurėje ir pietvakariuose esantys pasienio ruožai išsiskiria nepalankiu verslo aplinkos vertinimu.

Vertinant bendrus šalies verslo laisvės indekso duomenis, pastebima, kad šalia sienos su Lenkija ir Latvija esantys Lietuvos pasienio regionai susiduria su didelėmis kliūtimis. Lazdijų rajonas, pagal visus glaudžiai su nedarbu susijusius rodiklius, patenka į žemiausių šio vertinimo rodiklių 10-uką.

Taiigi, akivaizdu, jog rajonas susiduria su nemenkais išbandymais. Net 74% Lazdijų rajono gyventojų gyvena kaimiškose vietovėse. Visoje Lietuvoje pastebimas didelis atotrūkis tarp užimtumo mieste ir kaime. Kaip nurodoma Užimtumo tarnybos pavišintoje „Lietuvos užimtumo tendencijos ir ateities prognozės“ analizėje – žemas užimtumas kaimiškose teritorijose nurodo netolygią ūkio plėtrą ir mažą darbo jėgos mobilumą. Čpač regionuose, taiigi, ir Lazdijų rajone, mobilumą lemia mažas darbo užmokestis, susisiekimo viešuoju transportu problemos ir dideli nuvykimo į darbą kaštai.

Remiantis 2018 metų Lazdijų rajono gyventojų gyvenimo kokybės rajone apklausa, kas trečiasis šio rajono gyventojas nėra patenkintas viešuoju susisiekimu rajone. Tvarkaraščių tinkamumas ir maršrutų pakankamumas papuola į prasčiausiai vertinamas paslaugas iš apklausoje pateikiamų 190 paslaugų.

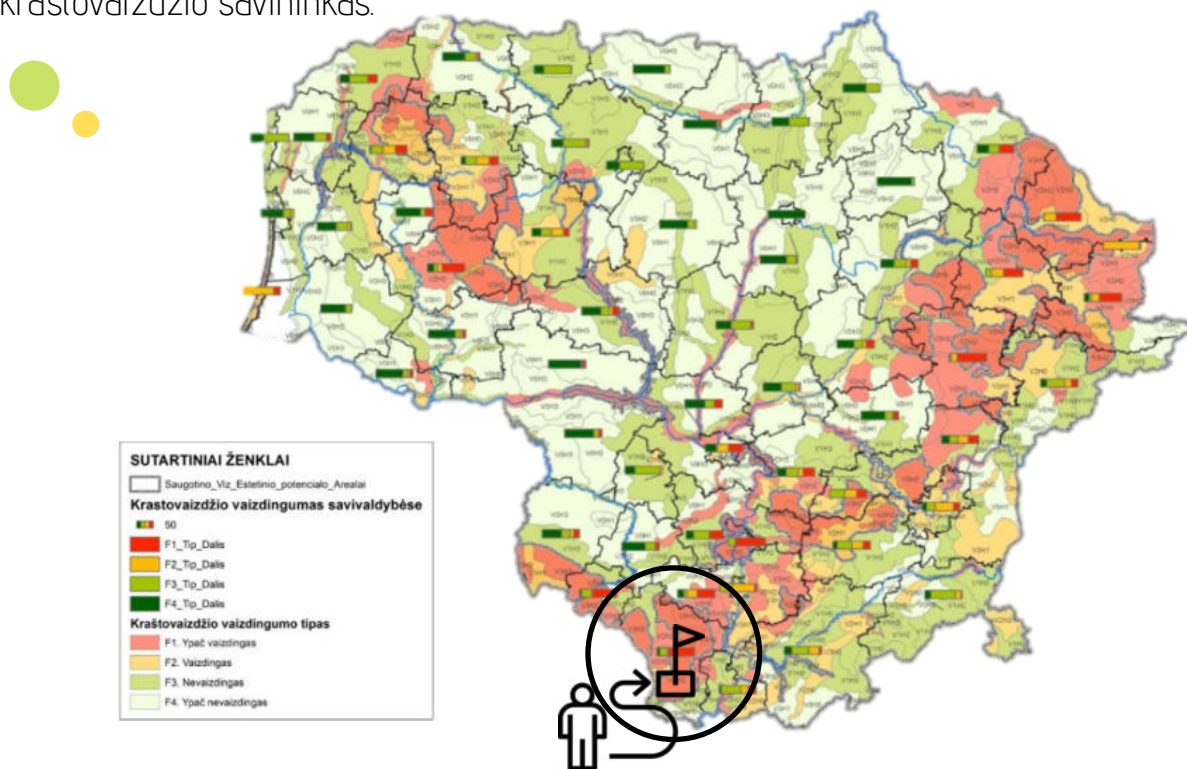


Nėra abejonių, jog viešasis transportas yra svarbi viešoji paslauga, turinti lemiamos įtakos žmonių mobilumui ir gyvenimo kokybei. Dėl mobilumo stokos rajono gyventojams yra sunkiau būti socialiai aktyviems, turėti prasmingą ir laimingą gyvenimą. Žinoma, reikėtų atkreipti dėmesį, jog susisiekimas rajone su mažu gyventojų tankiu (2019 m. – 14,3 gyv./km<sup>2</sup>, Statistikos departamento duomenys) niekada nebus pelningas ir tai viena iš pagrindinių priežasčių, kodėl labai dažnai nesiimama investuoti į susisiekimo gerinimą.

Galima teigti, jog susisiekimo infrastruktūra Europoje yra pakankamai gerai išvystyta, tačiau tiek besivystančios, tiek ir išsivysčiusios valstybės susiduria su junglumo trumpiems atstumams (angl. *short-distance*) problema, kitaip dar vadinamais „paskutiniojo kilometro“ barjeriais (angl. *„last-mile“ barriers*). Tokie barjerai kaimiškoje vietovėje gyvenančiam žmogui sukelia didelius rūpesčius, tarkim, kaip pasiekti administraciniame centre esančių autobusų ar traukinių stotį, kaip nuvykti į darbą ir atgal. Tokiose vietovėse neretai 8 ar 10 kilometrų atstumas, kuris esant patogiam susisiekimui įveikiamas per 10 ar 15 minučių, gali tapti net ir kelių valandų iššūkiu.



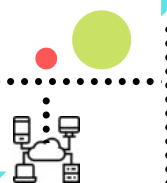
ieškant sprendimo būdų susidariusioms problemoms, reikėtų paminėti, jog Lazdijų rajonas idealiai tinkamas turizmo plėtrai. Vertinant kraštovaizdžio vaizdingumą visos šalies mastu, beveik visas Lazdijų rajonas vertinamas kaip ypač vaizdingo kraštovaizdžio savininkas.





- Šaltinis: Nacionalinis kraštovaizdžio tvarkymo planas, 2015 m.
- Žemėlapis sudarė dr. Ričardas Skorupskas, VU
- 3 pav.



# 1. Strateginių dokumentų analizė



Šiame skyriuje glaustai apžvelgiami svarbiausi Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos ir Lazdijų savivaldybės strateginiai dokumentai:

-  *Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos judumo sistemos mieste kūrimas“;*
-  *Europos Komisijos Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144);*
-  *Europos Komisijos Žalioji knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“ (2008/2041(INI));*
-  *Lietuvos regioninės politikos Baltoji knyga;*
-  *Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos įgyvendinimo planas;*
-  *Nacionalinė pažangos programa 2021-2030 metams;*
-  *Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programa;*
-  *Lazdijų rajono savivaldybės 2011-2020 metų strateginis plėtros planas.*

## **Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui, Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamos judumo sistemos mieste kūrimas**

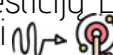
Prie Europos Komisijos komunikato pridėtoje šalies ataskaitoje Lietuvai 2019 metais, pabrėžiama, jog Lietuva nepadarė pakankamos pažangos įgyvendinant 2018 rekomendacijas, nes konvergencijos pasiekimai labiausiai matomi tik dviejuose miestuose, kai tuo tarpu regioniniai atotrūkiai per pastaruosius du dešimtmečius tik didėjo. „Kaimiškieji ar pusiau kaimiškieji regionai, kurie sudaro didelę dalį šalies teritorijos ir kuriuose gyvena beveik 55% gyventojų, išgyvena skausmingą gyventojų praradimą, senėjimą ir prieinamumo prie kokybiškų viešųjų paslaugų blogėjimą. Tokie ženklūs teritoriniai atotrūkiai aiškiai parodo, kad atskiri regionai turi konkrečius investicinius poreikius.“

Europos Komisija savo išvadose teigia, jog vietos transporto tinklų jungtys, kertančios Lietuvos sieną, laikomos mažiausiai išvystytomis ES (žr. 3. 4. 3. skirsnį). Susisiekimas su periferiniais pasienio regionais vis dar pasižymi dideliais trūkumais, o tai rodo 180 km. atstumu gyvenančių gyventojų, kuriuos galima pasiekti per pusantros valandos dalis, sudaranti 44% (mažiau negu ES vidurkis – 46%).



### **Europos Komisija:**

„Judumo sunkumai riboja tiek žmonių galimybes važinėti į darbą, tiek šalies patrauklumą naujoms investicijoms. Be infrastruktūros trūkumų, judumo trukdžiai taip pat kelia nepatogūs viešojo transporto maršrutai ir tvarkaraščiai, nesusietos savivaldybių viešojo transporto sistemos arba nepakankamos paskatos ar parama reguliariai į darbą važinėjantiems asmenims.“

Europos Komisija savo rekomendacijose Lietuvai siūlo neturtingų regionų patrauklumą didinti tobulinant viešųjų paslaugų kokybę ir susisiekimą, juolab, kad ES sanglaudos fondo lėšos ir toliau sudarys didelę bendrų viešųjų investicijų Lietuvoje dalį (jų poveikis numatomam 2021-2027 m. BVP būtų 1,7%. Daugiau žiūrėti ).

Konkreiems skirtingų regionų uždaviniams spręsti reikalingos skirtingos, jiems pritaikytos strategijos. Ypač pasienio regionai siekdami mažinti regioninius skirtumus turėtų išnaudoti visus įmanomus tarptautinio bendradarbiavimo mechanizmus ir ryšius.

## Europos Komisijos Baltoji knyga

Europos Komisijos Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144) yra pagrindinis Europos Sąjungos transporto politikos dokumentas. Siame dokumente Europos Sąjunga iki 2050 metų išsikėlė įgyvendinti tokius tikslus kaip „Europos transporto erdvės pritaikymas ateities poreikiams“, „Konkurencinga ir darni transporto sistema“, „Efektyvus pagrindinis daugiarūšio tarpmiestinio susisiekimo ir vežimo tinklas“, „Ekologiškas miesto transportas ir kelionės į darbą ir atgal“ ar „Bendra Europos transporto erdvė“. Siems ambicingiems tikslams įgyvendinti Europos Sąjunga ketina pasitelkti įvairias priemones: investicijas į infrastruktūrą ir transporto priemonių modernizavimą, susisiekimo tarp centrinių ir periferinių rajonų skatinimą, tarpvalstybinės transporto politikos priėmimą, naujų ir įvairių transporto rūšių skatinimą bei integraciją, skatinti viešojo transporto naudojimą bei kurti jam palankią aplinką ir pan.



### Europos Sąjunga:

*„Transportas yra labai svarbus mūsų ekonomikai ir visuomenei. Judumas turi didelės įtakos vidaus rinkai ir piliečių, besinaudojančių laisve keliauti, gyvenimo kokybei. Transportas suteikia galimybę užtikrinti ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą, todėl atsizvelgiant į mums kylančius naujus uždavinius jis turi būti darnus. Transportas yra globalus, todėl norint imtis našių veiksmų būtinas aktyvus tarptautinis bendradarbiavimas.“*

Akivaizdu, jog judumas yra strategiškai svarbus faktorius ekonomikos augimui, investicijų pritraukimui bei darbo vietų kūrimui. Norint, jog ES būtų pasiekta Baltosios knygos vizija, jos regionai privalo išlikti konkurencingi ir integruotis į pasaulines rinkas. Tam būtina efektyvi transporto sistema, todėl rajonai ir miestai privalo persvarstyti savo infrastruktūrą ir užtikrinti tokių sistemų kokybę, efektyvumą ir inovatyvumą.



## Europos Komisijos Žalioji knyga

Europos Komisija siekdama paskatinti diskusijas tarp Europos Sąjungos šalių dėl naujos miestų judumo vystymo strategijos dar 2007 metais išleido Žaliąją knygą „Nauja mobilumo mieste kultūra“ (2008/2041(INI)). Nors Žaliojoje knygoje apžvelgiama tik pagrindiniai miestų susisiekimo sistemų vystymo tikslai ir galimos priemonės jiems pasiekti, siekiant išspręsti, būtent, didesniems miestams būdingas transporto spūscijų ar parkavimo problemas miestų centruose, tačiau yra tikslų, kurie gali būti aktualūs ir mažesniems miestams ar rajonams. Taršos mažinimas, prieinamumo ar saugos ir saugumo didinimas aktualus tiek dideliems miestams, tiek mažiems miesteliams ar kaimams, nes būtent kaimiškųjų vietovių gyventojai dažnai dėl mobilumo stokos patiria „socialinę atskirtį“.



### Žalioji knyga:

„Visuomenė keičiasi, sensta, todėl reikia pažangių mobilumo sprendimų. Svarbiausia – naudingumas.“



## Lietuvos regioninės politikos Baltoji knyga

Lietuvos „Baltojoje knygoje“ numatyta, jog kiekvienam Lietuvos gyventojui, nepaisant to, kur jis įsikūręs, turi būti sudarytos galimybės dirbti arba užsiimti verslu ne toliau kaip vienos valandos kelionės atstumu. Antrajame šios knygos uždavinyje, devintame veiksmo, numatoma gerinti susisiekimą regione tarp dirbančiųjų ir darbo vietų. Joje pabrėžiama, jog svarbu sukurti suderintą traukinių ir autobusų maršrutą taip pat būtina sukurti regioninę viešojo transporto sistemą, sudarančią galimybę organizuoti susisiekimą tarp miesto, priemiesčio ir regionų miestų, peržengiant savivaldybių administracines ribas. Atokiose vietovėse turi būti skatinama transporto dalijimosi ekonomika, į pavėžėjimo paslaugų teikimą įtraukti bendruomenes ir pavienius asmenis.



### Baltoji knyga:

„Viena iš priežasčių, kodėl žmonės migruoja iš mažesnių miestelių į didmiesčius, o iš ten – į užsienį, yra jų poreikių netenkinanti gyvenamoji aplinka ir kokybiškų paslaugų trūkumas.“

## Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos įgyvendinimo planas

Nuo 2017 metų LR Vyriausybės nutarimu nr. 167 priėmė LR Vyriausybės programos įgyvendinimo planą, kuriame nurodomi valstybinės reikšmės tikslai ir priemonės tiems tikslams įgyvendinti. Tarp daugybės plano krypčių ir darbų yra įtrauktas ir ekologiško bei daugiarūšio viešojo transporto sistemos sukūrimas ir tam pritaikytos infrastruktūros įdiegimas siekiant paskatinti, kuo daugiau Lietuvos gyventojų rinktis viešąjį transportą, o ne nuosavą automobilį. Privataus ir viešojo transporto jungties aikštelių (angl. *Park and Ride* ir *Bike and Ride*) bei dviračių dalijimosi sistemų (angl. *Bike sharing*) įrengimas miestuose nurodomas kaip vienas iš galimų sprendimo būdų.



Vyriausybės programos įgyvendinimo plane skiriamas dėmesys ir darnios susisiekimo infrastruktūros plėtojimui, tokios kaip dviračių takų, dviračių ir pėsčiųjų takų, dviračių juostų plėtra ir rekonstrukcija valstybinės ir vietinės reikšmės keliuose taip pat valstybinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimas kelių atkarpoms, jungiančioms asfaltuotus kelius.

### Nacionalinė pažangos programa 2021-2030 metams

Vyriausybė baigia rengti 2021–2030 metų nacionalinį pažangos planą (NPP) – pagrindinį strateginį dokumentą, kuriame planuojami esminiai pokyčiai, būtini šalies pažangai užtikrinti ateinantį dešimtmetį ir pakeičia baigiamą įgyvendinti 2014–2020 m. nacionalinės pažangos programą.

NPP pagrindinis tikslas – įgalinti žmogų aktyviai veikti ir kokybiškai dirbti, gauti orias pajamas, gyventi saugioje, sveikoje ir švarioje aplinkoje. Bendrajam tikslui pasiekti užsibrėžiama 10 strateginių tikslų, kurie bus įgyvendinami laikantis trijų horizontaliųjų principų: inovatyvumo, darnaus vystymosi ir lygių galimybių visiems.

Į naujįjį NPP įtrauktais 5, 6 ir 7 tikslais bus siekiama gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį sujungiamumą, užtikrinti gerą aplinkos kokybę ir gamtos išteklių naudojimo darną, švelninti Lietuvos poveikį klimato kaitai ir didinti atsparumą jos poveikiui bei tvariai ir subalansuotai plėtoti regionus ir mažinti regioninę atskirtį.

### Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programa

2013 metais Lietuvos Respublikos Vyriausybė patvirtino Nacionalinę susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programą. Joje identifikuojama esminės šalies problemos: per didelis automobilių kiekis, nepakankamai išvystyta bevariklio transporto sistema, neišnaudojamos visos inovatyvios technologijos susisiekimui ir gyventojų mobilumui didinti. Šios Programos trečiasis tikslas – skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą, o ketvirtasis Programos tikslas apima energijos vartojimo transporte efektyvumo didinimą ir neigiamo transporto poveikio aplinkai mažinimą.

Nacionalinėje susisiekimo plėtros programoje nurodoma, jog būtina skatinti, kuo daugiau naudotis aplinkai nekenksmingomis transporto priemonėmis miestuose, bei kurti tam pritaikytą infrastruktūrą – įrengti dviračių takus, stovėjimo aikšteles, dviračių saugojimo vietas, saugius pėsčiųjų takus, taikyti priemones, kurios leistų derinti dviračių transportą su kitomis transporto rūšimis.



Innovation >

< Stagnation

## Lazdijų rajono savivaldybės 2011-2020 metų strateginis plėtros planas

Lazdijų rajono savivaldybės strateginis planas nustato savivaldybės plėtros prioritetus, tikslus ir uždavinius bei įgyvendinimo etapus. Tai svarbus dokumentas, suteikiantis daugiau galimybių pasinaudoti Europos Sąjungos fondų, savivaldybės, valstybės ir kitų šalių paramos lėšomis, ir taip sėkmingai bei kryptingai planuoti savivaldybės veiklą. Šiame strateginiame plėtros plane savivaldybė išsikėlė vizija: „Lazdijų rajono savivaldybė – svetingas Lietuvos pasienio kraštas su racionaliai išvystyta infrastruktūra, sveika gyvenamąja ir palankia verslo plėtrai aplinka, puoselėjantis savo kraštovaizdį, kultūrinį paveldą bei tradicijas“. Šiai vizijai įgyvendinti išskelti trys savivaldybės strateginiai tikslai:

- darnaus verslo, kaimo ir turizmo plėtros skatinimas;
- patrauklios gyvenamosios aplinkos kūrimas ir plėtra;
- žmogiškųjų išteklių ir socialinė plėtra.

Strateginiame savivaldybės plėtros plane pabrėžiama, jog susisiekimo gerinimui rajone turėtų būti imamasi reikiamų priemonių, tačiau kokios priemonės tai galėtų būti – nepaaiškinama. Darnaus judumo skatinimas į rajono strategiją neįtrauktas, tačiau antruoju strateginiu tikslu siekiama kurti patrauklią gyvenamąją aplinką Lazdijų rajono savivaldybėje, plėtojant vietinę transporto infrastruktūrą, atnaujinant inžinerinę infrastruktūrą, užtikrinant efektyvų energijos panaudojimą bei švarią, saugią ir sveiką aplinką.

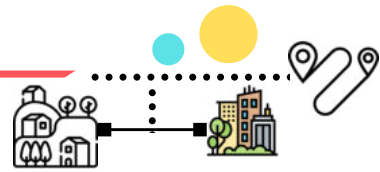
Plačiau rasite  
paspaudę čia



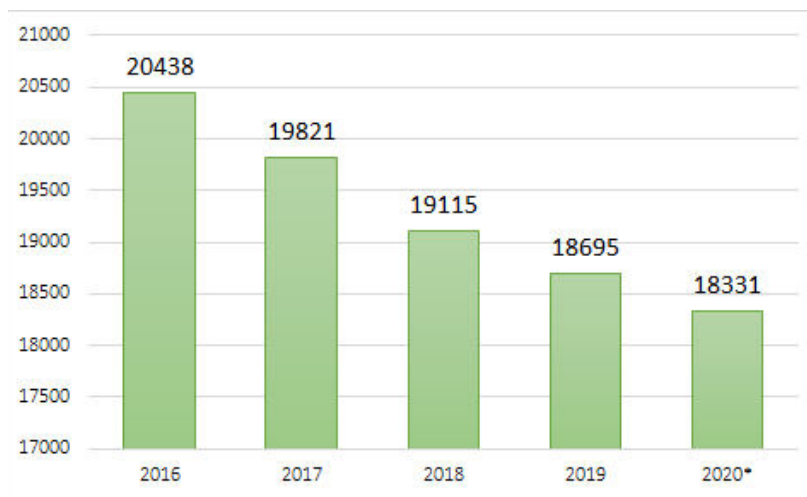
.....

## 11. Demografiniai ir užimtumo rodikliai Lazdijų rajone

- Gyventojų pasiskirstymas
- Teritorijos planavimas
- Užimtumo vertinimas

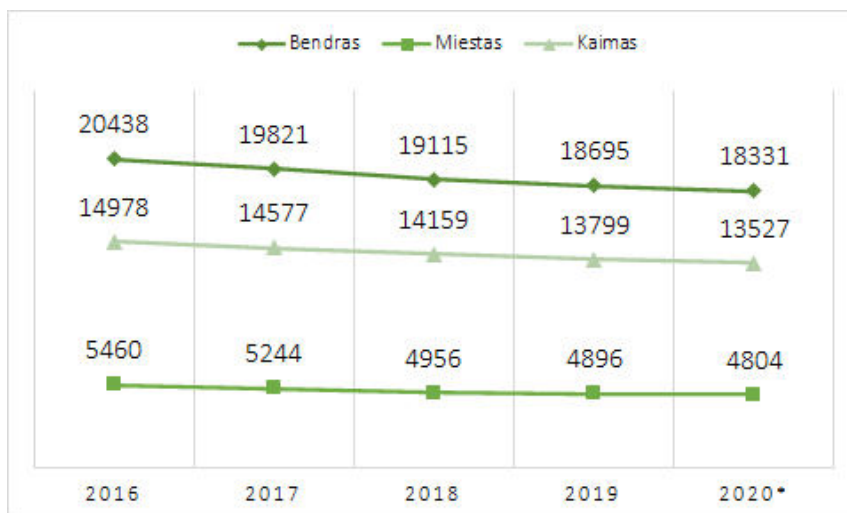


Pagal Lietuvos Respublikos statistikos departamento išankstinius duomenis Lazdijų rajono savivaldybėje 2020 m. pradžioje nuolatinių gyventojų skaičius siekė – 18 331.



Gyventojų pokytis  
Lazdijų rajone

Šaltinis: Statistikos departamento duomenys  
\*- išankstiniai duomenys  
4 pav.

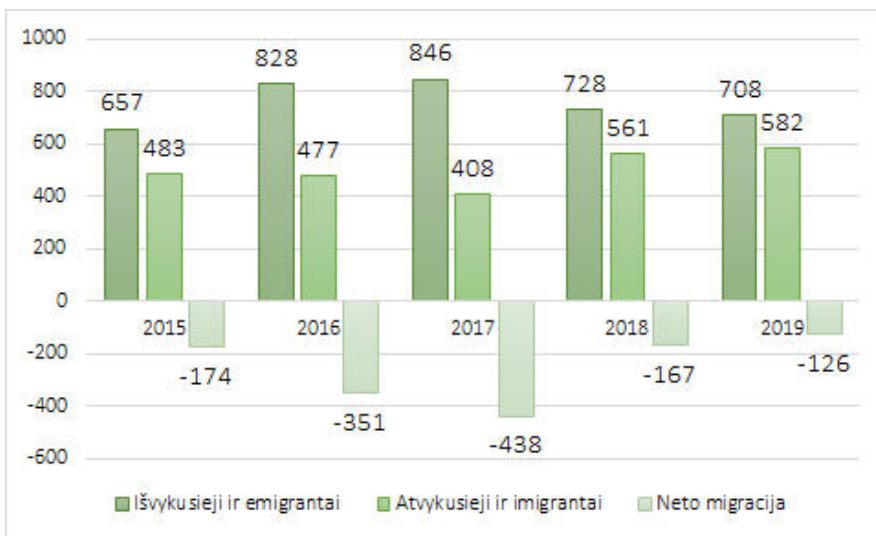


Gyventojų pokytis  
kaimiškose ir miesto  
vietovėse

Šaltinis: Statistikos departamento duomenys  
\*- išankstiniai duomenys  
5 pav.

Praėjusiais metais į rajoną atvyko 582 gyventojai, o išvyko – 708 gyventojai, t. y. dėl neigiamos vidaus migracijos rajonas prarado 126 gyventojus, o tai savivaldybės biudžetui kainavo apie 200 000 eur. Per pastaruosius penkis metus gyventojų mobilumas dar labiau suintensyvojo: 2015 – 2019 m. iš rajono išvyko 3767 žmonių, o atvyko gyventi – 2511, t. y. per penkerius metus dėl migracijos rajonas neteko beveik viso Veisiejų miesto, t. y. – 1256 gyventojų.

Kasmetinėje gyventojų apklausoje 2018 metais gyventojų kohortoje 50 m. ir jaunesni  $\approx 69,9\%$  respondentų nurodė, jog niekur iš Lazdijų rajono neketina išvykti.  $\approx 12,4\%$  nurodė, kad ketina išvykti į kitą vietovę Lietuvoje, o  $\approx 17,7\%$  nurodė, jog ketina išvykti į užsienį. Taigi, bemaž kas trečias ( $17,7+12,4=30,1\%$ ) rajono jaunas ir vidutinio amžiaus gyventojas turi migracinių ketinimų. Maždaug kas šeštas ( $17,7\%$ ) minėtos amžiaus grupės gyventojas turi emigracinių ketinimų išvykti iš Lietuvos į užsienį. Bendrasis išvykimo ir emigracijos rodiklis (išvykusių ir emigravusių skaičius tenkantis tūkstančiui gyventojų) rajone yra apie 22,7% aukštesnis nei visoje apskrityje, ir net du kartus didesnis nei vidutiniškai šalyje.



••• Tarptautinė ir vidaus migracija  
 ••• Šaltinis: Statistikos departamento duomenys 6 pav.

Iš Statistikos departamento pateiktų duomenų galima pastebėti, jog gyventojų skaičius kiekvienais metais tendencingai mažėja, todėl, akivaizdu, jog tokia tendencija išliks ir ateityje. Dažniausiai rajoną palieka jauni ir darbingo amžiaus gyventojai, todėl Lazdijai, kaip ir visa Lietuva, susiduria su senėjančios visuomenės keliamais iššūkiais. Tik būtina pažymėti, jog per pastarąjį dešimtmetį, gyventojų skaičius Lazdijų rajono savivaldybėje mažėjo greičiau nei visoje Lietuvoje t.y. 20,5%, palyginti su 12,2% Lietuvoje

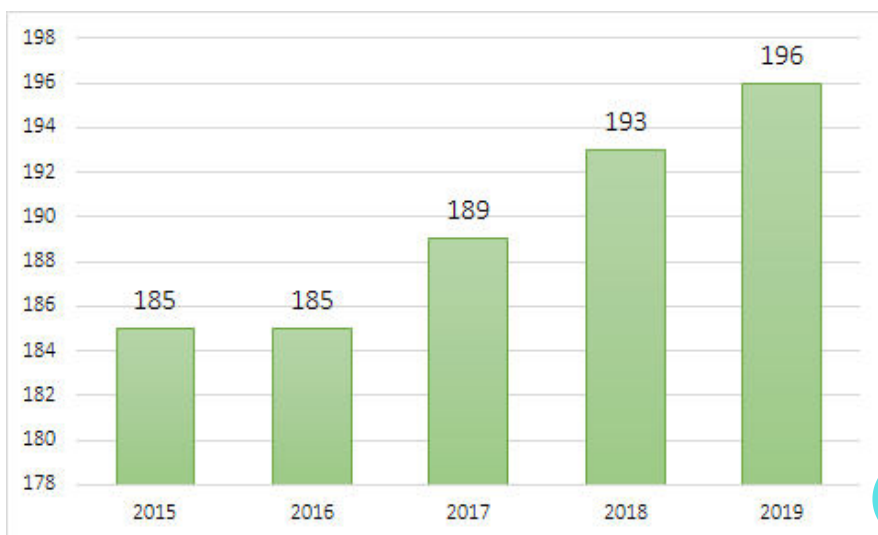
Lazdijų rajono savivaldybėje gyventojų skaičius mažėja beveik dvigubai sparčiau nei vidutiniškai šalyje, gyventojų amžiaus struktūra keičiasi, t. y. mažėja vaikų ir didėja vyresnio amžiaus gyventojų. Medianinis gyventojų amžius rajone 2009–2019 m. išaugo 7 metais, nuo 42 iki 49 metų (Lietuvoje nuo 39 iki 44 m.). Demografinės senatvės koeficientas išaugo, kas signalizuoja, jog rajono gyventojų amžiaus struktūra darosi mažiau palanki darbo rinkai.

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Bendrai</b>	185	185	189	193	196
<b>Vyrai</b>	126	125	128	130	132
<b>Moterys</b>	243	246	251	261	264

••• Demografinės senatvės koeficientas metų pradžioje/asmenys vnt.\*  
 ••• \*- pagyvenusių (65 m. ir vyresnių) žmonių

Šaltinis: Statistikos departamento duomenys 7 pav.



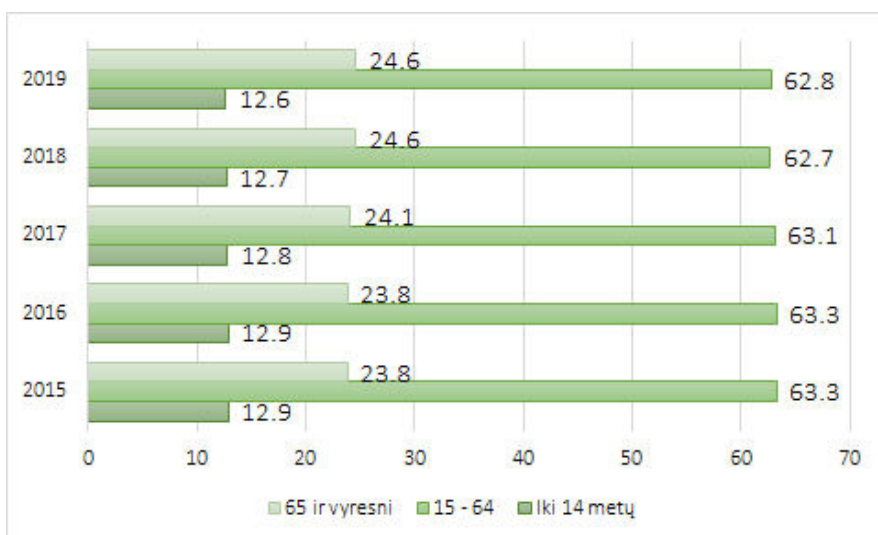


Demografinės senatvės koeficientas metų pradžioje/asmenys vnt.\*

\*- pagyvenusių (65 m. ir vyresnių) žmonių

Šaltinis: Statistikos departamento duomenys 8 pav.

Kaip ir visoje šalyje, Lazdijų rajone taip pat yra pastebimos neigiamos tendencijos: darbingo amžiaus gyventojų skaičius 2019 m. pradžioje palyginti su 2015 m. duomenimis sumažėjo 0,5%, o vaikų iki 15 m. – 0,3%

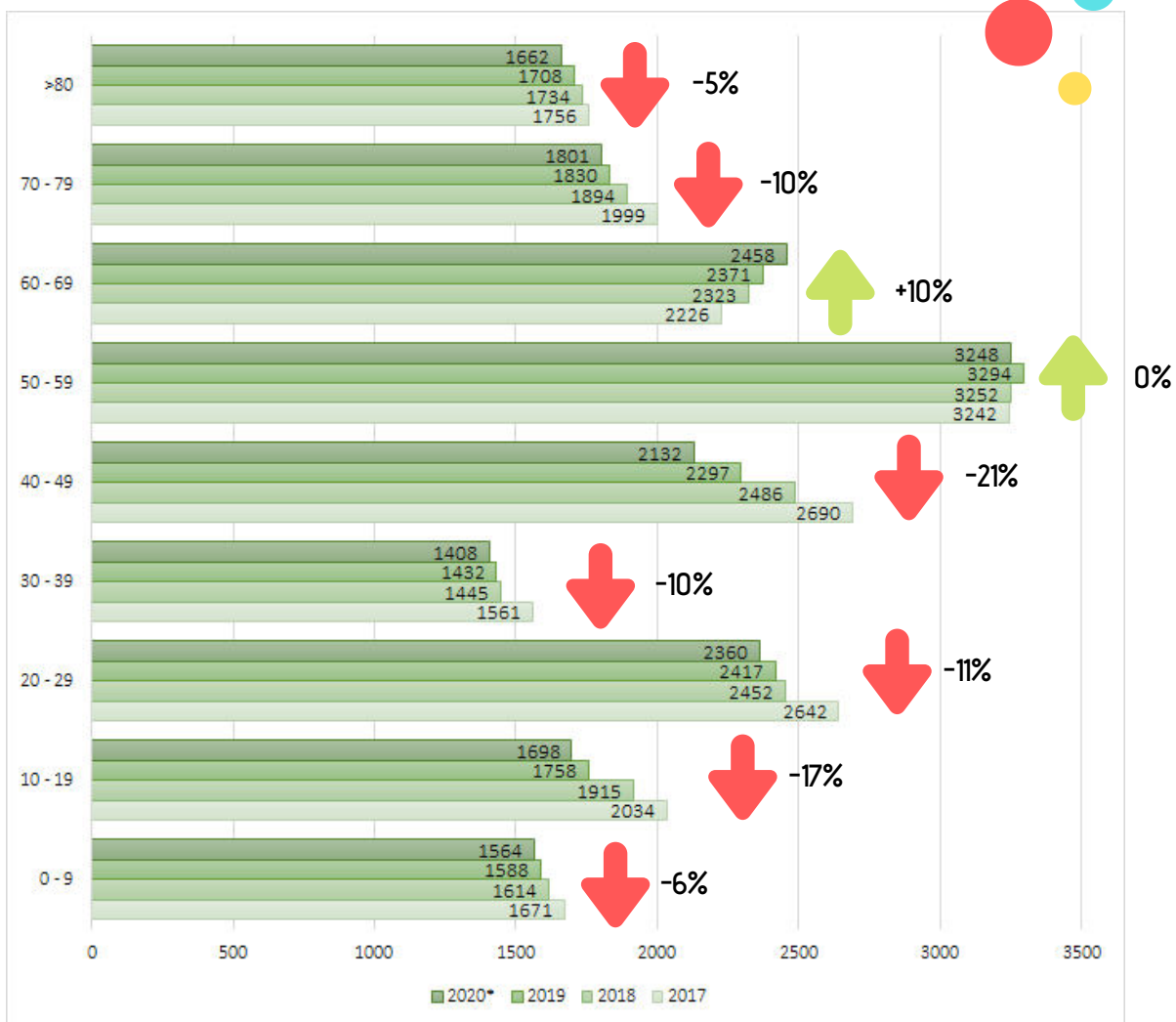


Nuolatinių gyventojų amžiaus struktūra metų pradžioje/%

Šaltinis: Statistikos departamento duomenys 9 pav.

Nors kasmetinėje gyventojų apklausoje jauno ir vidutinio amžiaus gyventojai teigia, jog niekur neketina iš rajono vykti, žvelgiant į Statistikos departamento pateiktą gyventojų pasiskirstymą pagal amžiaus grupes Lazdijų rajono savivaldybėje, galima pastebėti, jog sparčiausiai mažėja būtent 40-49 metų amžiaus grupėje esančių gyventojų ir didėja 60-69 metų amžiaus grupė.





..... Gyventojų pasiskirstymas pagal amžių Lazdijų rajone/ tūkst.  
 Šaltinis: Statistikos departamento duomenys 10 pav.  
 \*- išankstiniai duomenys

	2017		2018		2019		2020*	
	Kaimas	Miestas	Kaimas	Miestas	Kaimas	Miestas	Kaimas	Miestas
0 - 9	1203	468	1182	432	1157	431	1130	434
10 - 19	1483	553	1411	504	1286	472	1235	463
20 - 29	2005	637	1880	572	1832	585	1789	571
30 - 39	1125	436	1051	394	1038	394	1041	367
40 - 49	1953	737	1821	665	1668	629	1527	605
50 - 59	2361	881	2395	857	2436	858	2446	802
60 - 69	1565	661	1650	673	1709	662	1783	675
70 - 79	1489	510	1393	501	1340	490	1291	510
>80	1395	361	1376	358	1333	375	1285	377

..... Gyventojų pasiskirstymas pagal amžių Lazdijų rajono  
 Šaltinis: Statistikos departamento duomenys 11 pav.  
 \*- išankstiniai duomenys

Pagrindinėmis gyventojų mažėjimo priežastimis rajone galima įvardinti kaip emigraciją, mažas gimstamumas ir didelis mirtingumas.

Lazdijų rajono savivaldybė po 2016–2017 metų laikotarpiu įvykdytų Lazdijų r. seniūnijų ribų keitimų yra suskirstyta į 11 seniūnijų. Lazdijų rajone gyvenamųjų vietovių skaičius 2011–2019 metų periodu keitėsi gana nežymiai. Gyvenamųjų vietovių tinklą sudaro (2019-01-01 duomenimis):



2 miestai – Lazdijai, Veisiejai;

6 miesteliai – Rudamina, Sventežeris, Krosna, Kapčiamiestis, Šeštokai, Seirijai;

334 kaimai.

Žvelgiant į gyventojų skaičiaus gyvenamosiose vietovėse pokyčius, didžiojoje jų dalyje pastebimos neigiamos demografinės tendencijos. Kai kuriose gyvenvietėse galima pastebėti ir teigiama gyventojų pokytį, bet tai reikėtų vertinti gana atsargiai, kadangi toks pokytis, greičiausiai, atsirado dėl seniūnijų ribų keitimo. Gyventojų skaičiaus mažėjimas Lazdijų rajone sudaro prielaidas urbanizuotų teritorijų gyvybingumo mažėjimui, vadinasi, esama infrastruktūra naudojasi vis mažiau gyventojų, o jos išlaikymo kaštai vienam žmogui vis didėja.



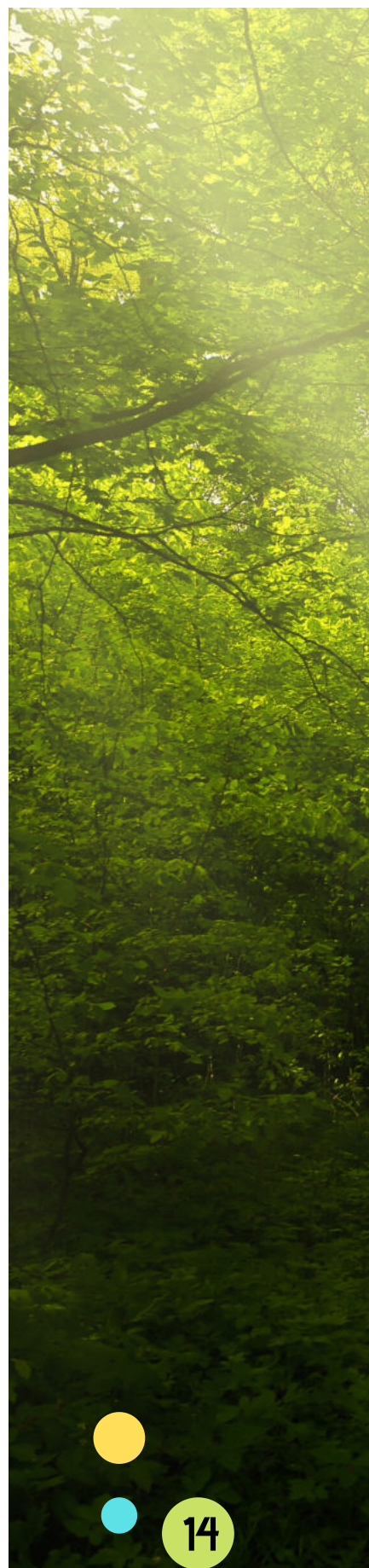
Iš lentelėje (12 pav.) pateiktų duomenų galima matyti, jog vienoje gyvenvietėse gyventojų mažėjimas lėtesnis (Noragėlių k. -0.93%), o kitose itin spartus (Varnėnų k. -34.29%).

Eil. Nr.	Gyvenamosios vietovės pavadinimas	Gyv. skaičius 2011 m.	Gyv. skaičius 2019 m.	Gyv. skaičiaus pokytis, %
<b>1</b>	<b>Būdviečio sen.</b>	965		
1.1	Aštrios Kirsnos k.	60	64	6.67
1.2	Būdviečio k. (Seniūnijos centras)	171	153	-10.53
<b>2</b>	<b>Kapčiamiesčio seniūnija</b>	919		
2.1	Kapčiamiesčio mstl. (Seniūnijos centras)	589	543	-7.81
<b>3</b>	<b>Krosnos seniūnija</b>	792		
3.1	Krosnos mstl. (Seniūnijos centras)	330	318	-3.64
<b>4</b>	<b>Kučiūnų seniūnija</b>	664		
4.1	Kučiūnų k. (Seniūnijos centras)	273	239	-12.45
4.2	Miškinių k.	286	271	-5.24
<b>5</b>	<b>Lazdijų miesto seniūnija</b>	4110		
5.1	Lazdijų m. (Seniūnijos centras)	4531	4227	-6.71
<b>6</b>	<b>Lazdijų seniūnija</b>	2577		
6.1	Lazdijų k.	468	398	-14.96
6.2	Rudaminos mstl.	256	200	-21.88
6.3	Verstaminų k.	251	174	-30.68
<b>7</b>	<b>Noragėlių seniūnija</b>	853		
7.1	Noragėlių k. (Seniūnijos centras)	108	107	-0.93
7.2	Krikštonių k.	228	236	3.51
<b>8</b>	<b>Seirijų seniūnija</b>	2158		
8.1	Seirijų mstl. (Seniūnijos centras)	788	733	-6.98
8.2	Metelių k.	195	177	-9.23
8.3	Avižienių k.	245	218	-11.02
<b>9</b>	<b>Šeštokų seniūnija</b>	1327		
9.1	Šeštokų mstl. (Seniūnijos centras)	686	574	-16.33
<b>10</b>	<b>Šventežerio seniūnija</b>	1659		
10	Šventežerio mstl. (Seniūnijos centras)	295	331	12.2
10	Teizų k.	288	322	11.81
<b>11</b>	<b>Veisiejų seniūnija</b>	3426		
11	Veisiejų m. (Seniūnijos centras)	1430	1400	-2.1
11	Varnėnų k.	210	138	-34.29
11	Kailinių k.	446	378	-15.25

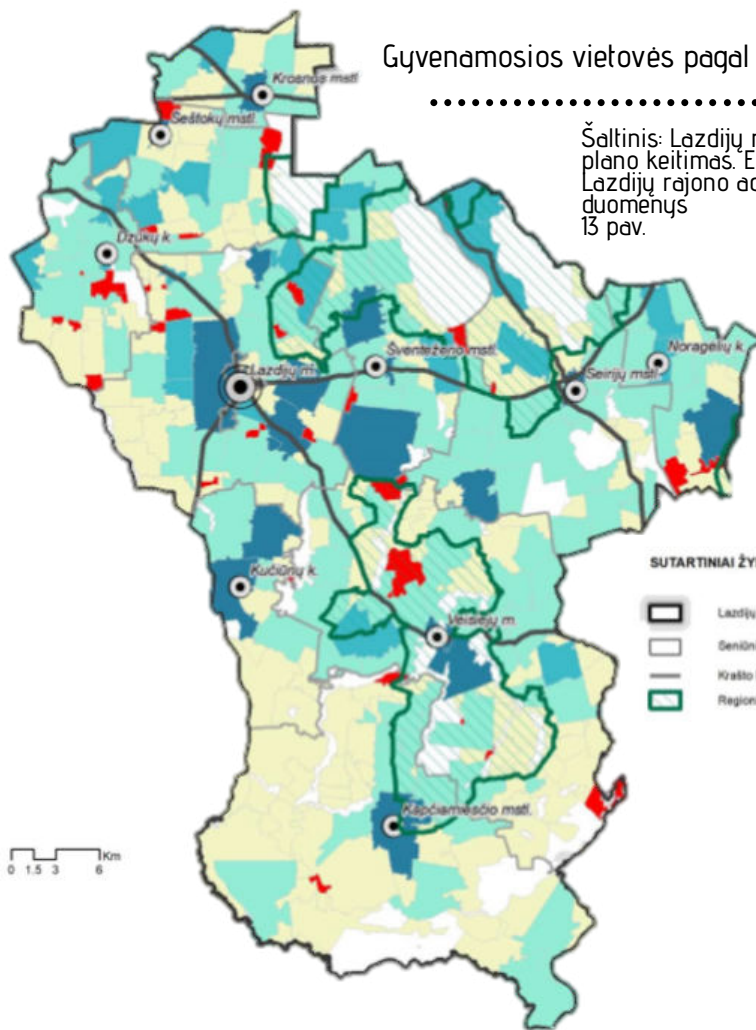
.....

Gyventojų pasiskirstymas Lazdijų rajono seniūnijose

Šaltinis: Statistikos departamento, Lazdijų rajono administracijos ir seniūnijų duomenys 12 pav.







### Gyvenamosios vietovės pagal gyventojų skaičių

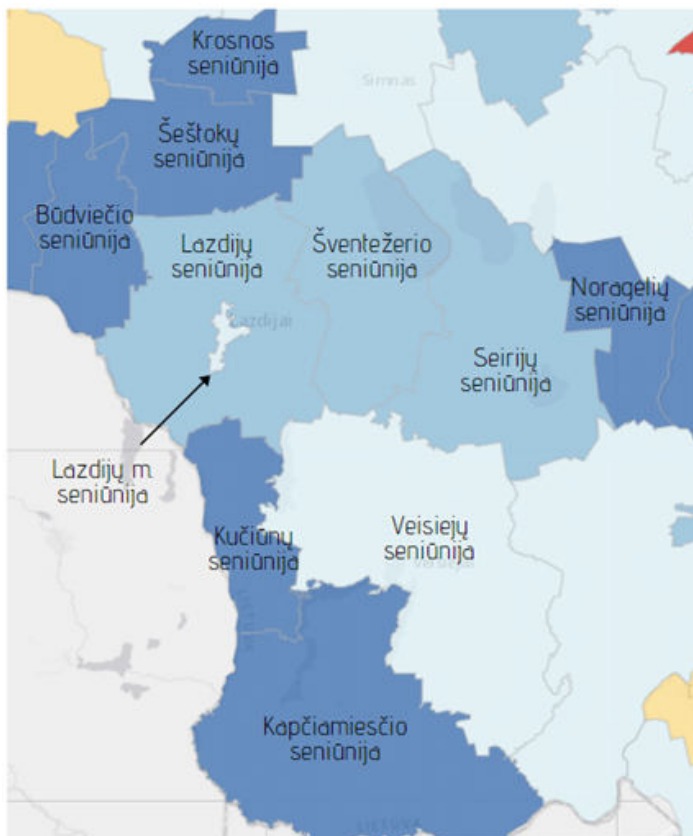
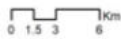
Šaltinis: Lazdijų rajono teritorijos bendrojo plano keitimas. Esamos būklės situacija Lazdijų rajono administracijos ir seniūnijų duomenys 13 pav.

#### SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

- Lazdijų r. sav. riba
- Seniūnijos riba
- Krašto kelias
- Regioninis parkas
- Savivaldybės centras
- Seniūnijos centras

Gyventojų skaičius gyvenamosiose vietovėse 2019-01-01 (Lazdijų r. seniūnijų duomenys):

- 0
- 1 - 20
- 21-100
- 101-200
- 201-4201



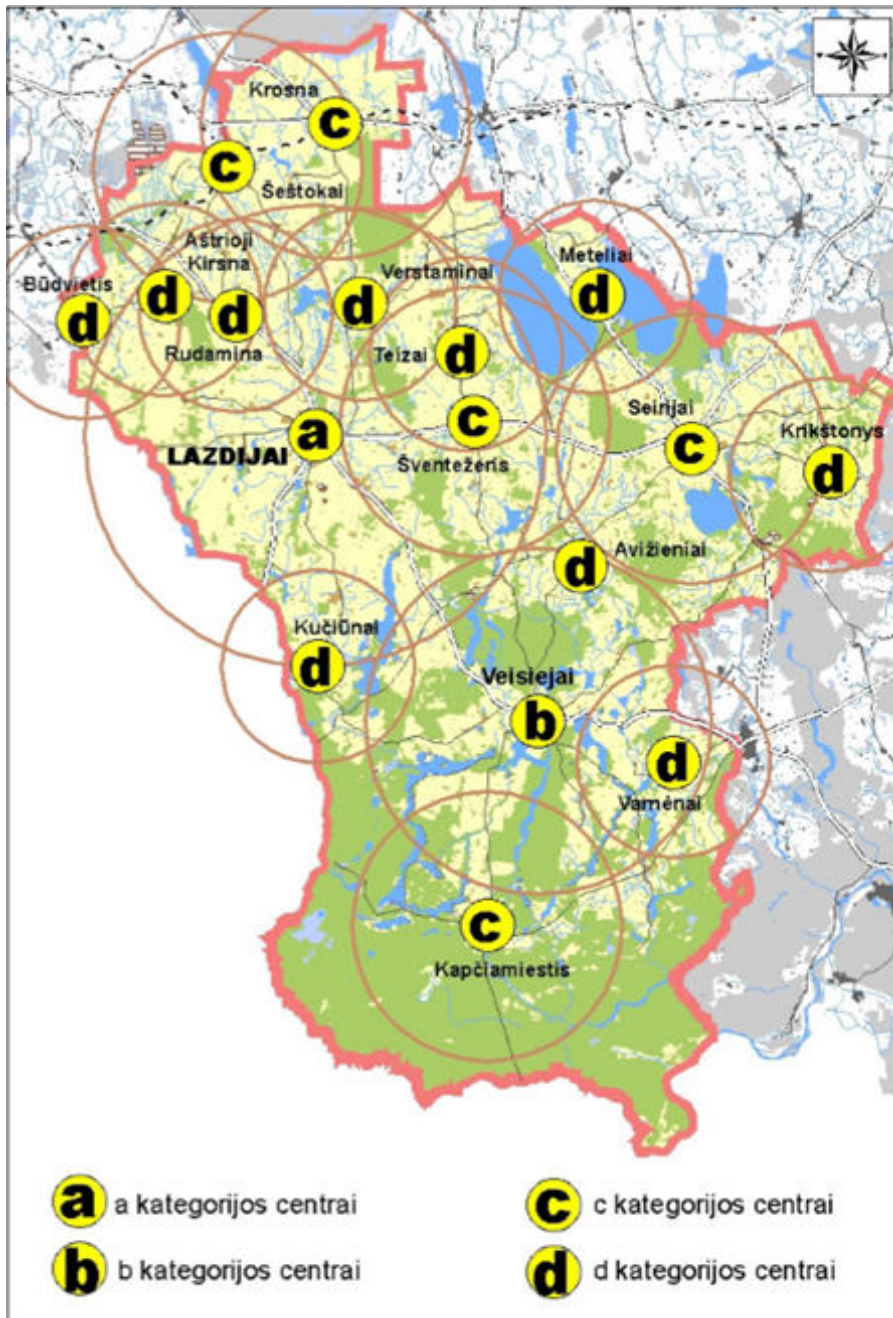
- <1500
- 1500-3000
- >3000

- Seniūnijos pagal gyventojų skaičių
- \*- Lietuvos statistikos departamento
- preliminarūs gyventojų skaičių
- duomenys, gauti 2020 m. sausio 1 d.
- iš valstybės registru atliekant
- bandomąjį gyventojų surašymą.

- Šaltinis: Statistikos departamento
- duomenys
- 14 pav.



Žemu gyventojų skaičiumi pasižymi rajono pietinės ir šiaurinės seniūnijos, taip pat Noragelių seniūnija. Reikėtų pažymėti, jog didžioji Kapčiamiesčio seniūnijos teritorija yra užimta miškų, o šiaurinėje rajono dalyje, t. y. Būdviečio, Seštokų ir Krosnos seniūnijose, vyrauja pramoninė infrastruktūra.



• Lazdijų rajono vietovių hierarchija (Status quo alternatyva)

• Šaltinis: Lazdijų rajono teritorinio planavimo bendrasis planas 15 pav.

Erdvinę plano struktūrą rasite paspaudę čia



Lazdijų rajono savivaldybės bendrajame plane (patvirtintame Lazdijų rajono savivaldybės tarybos 2008 m. gruodžio 5 d. sprendimu Nr. 5TS-648) numatyta Lazdijų rajono gyvenamųjų vietovių hierarchija (a-d).

- a** kategorija – Lazdijų miestas. Į Lazdijų miesto teritoriją tikslinga įjungti ir su miestu funkciškai susijusias gyvenamąsias vietas, bendrai išsprendžiant inžinerinius tinklus ir kitas komunikacijas;
- b** kategorija – Veisiejai. Siūloma šio miesto teritoriją konsoliduoti su artimiausiomis kitomis gyvenamosiomis vietovėmis;
- c** kategorija – Seirijai, Kapčiamiestis, Krosna, Šeštokai, Šventežeris. Tai susiformavę miesteliai ir kompaktiško užstatymo kaimai, turintys pakankamas aptarnavimo zonas bei gerus ryšius su šiose teritorijoje esančiomis gyvenamosiomis vietovėmis;
- d** kategorija – papildomi vietiniai centrai (viso-10): Rudamina, Verstaminai, Kučiūnai, Aštrioji Kirsna, Būdvietis, Teizai, Meteliai, Avižieniai, Varnėnai, Krikštonys.

Vietiniams b, c kategorijų centrams teikiamas kokybinės ir kiekybinės plėtros prioritetas. Kokybinę plėtrą turėtų inicijuoti ir vykdyti rajono savivaldybės Taryba, administracija ir jos bei valstybės tarnybos.

d kategorijos centrams nustatomas palaikomasis režimas atsižvelgiant į gyventojų skaičiaus kitimą ir savivaldybės galimybes juos remti.

Nors 15 pav. nepažymėta, bet Lazdijų rajono savivaldybės bendrajame plane buvo minimos ir E kategorijos vietovės – tvarkytini ir remtini vienkiemiai, smulkūs kaimai, kuriuose plėtojami tradiciniai amatai, paslaugos, pramonės, verslas, ypač turizmas. Tokioms vietovėms suteikiama ribota parama pagal savivaldybės galimybes. Tai rekreacijai skirtos vietovės, tarp jų ir naujai besiformuojančios, skirtos antram būstui ir laisvalaikio poilsiui. Skatinama plėtoti aplinką, ją prižiūrėti bei užtikrinti aukštesnę nei dabartinę aplinkos kokybę, tausojant gamtą ir taikant modernias, švarias technologijas.

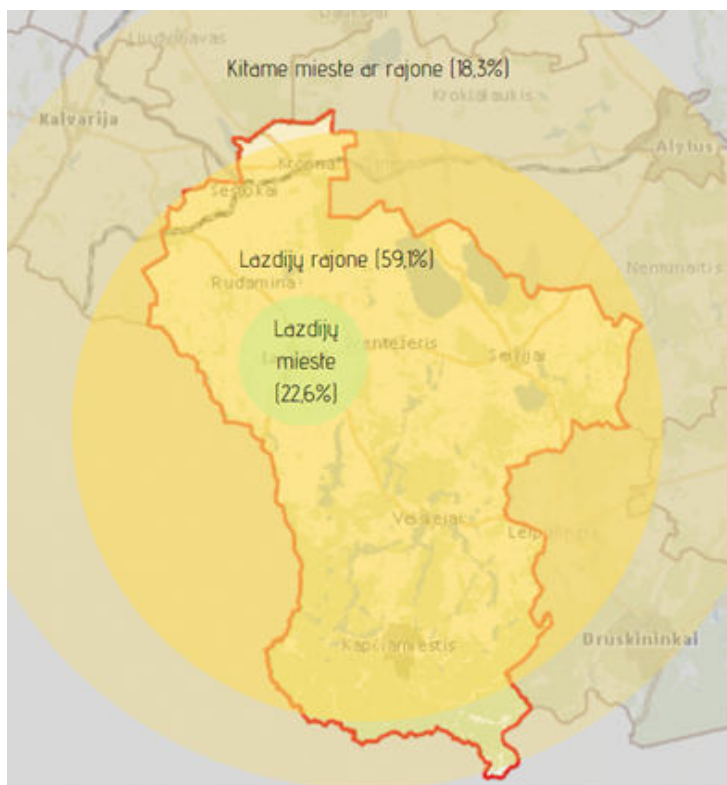


Remiantis Statistikos departamento duomenimis, užimtumo lygis Lazdijų rajone tendencingai kilo - 2019 metais jis siekė 65,2%, tačiau nesiekė nei Alytaus apskrities (70,3%), nei šalies (73,0%) vidurkio.



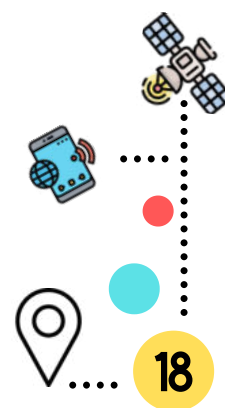
Lazdijų rajone aukščiausias nedarbo lygis (14,9%) ir didžiausia ilgalaikių bedarbių dalis (52,9%) Lietuvoje. Socialines pašalpas gavo 7,9% gyventojų, palyginti su 3,8% vidurkiu. Reikėtų paminėti, jog nedarbo lygis ženkliai užteėjo 2019 metais, kai į Užimtumo tarnybą užsiregistruoti buvo leista ir smulkius ūkius įregistravusiems rajono gyventojams.

17 pav. galima pamatyti, kad gyventojų pasiskirstymas, pagal jų darbovietės geografinę lokalizaciją, taip pat atitinka faktines realijas. Kasmetinėje gyventojų apklausoje tik 18,3% respondentų nurodė, jog dirba kitame nei Lazdijų mieste ar rajone. Visi likę dirba Lazdijų rajono teritorijoje, konkrečiai, rajono centre - Lazdijuose - dirba 22,6% respondentų, likusieji 59,1% - Lazdijų rajone.



Lazdijų rajono gyventojų užimtumo teritorinis pasiskirstymas

Šaltinis: 2018 m. Lazdijų rajono gyventojų apklausos duomenys 17 pav.



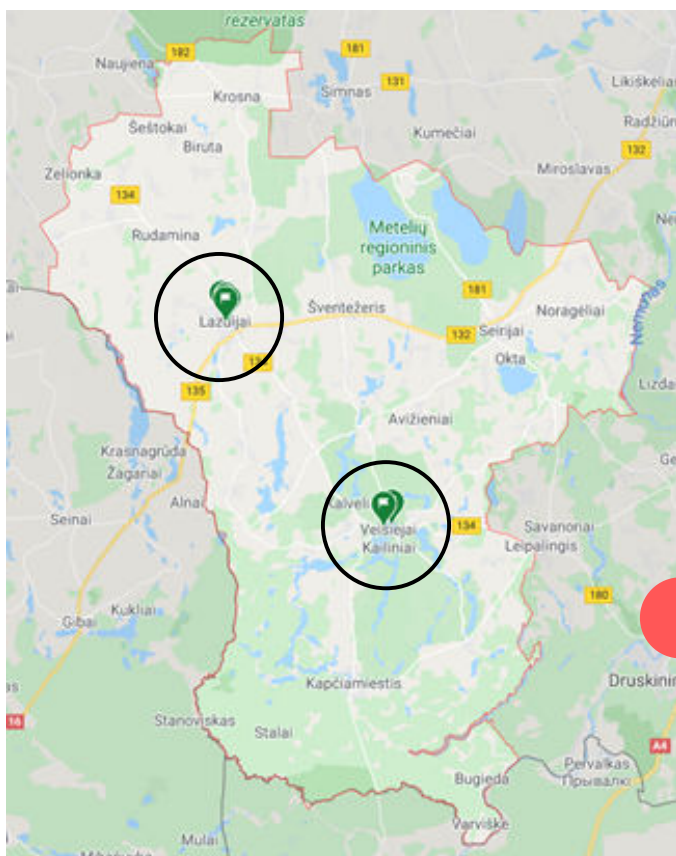
Tik apie 36% Lazdijų rajono teritorijos sudaro dirbama žemė. 33% teritorijos užima miškai, kurie dažnai susiję su vietinių žmonių pajamų šaltiniu – vasaromis uždirbama renkant grybus ar uogas, plečiasi ir medienos apdirbimo įmonės. Gyventojų verslumas rajone yra gana žemas. Kita vertus, ryškėja Lazdijų rajono, kaip žemės ūkio verslo regiono, tapatybė, nors šalies masteliu vertinant, žemės ne pačios derlingiausios.

Savivaldybėje vyrauja didmeninės ir mažmeninės prekybos, automobilių remonto verslas, žemės ūkis, miškininkystė ir žuvininkystė bei poilsio organizavimo veikla. Lazdijų rajono savivaldybėje dominuoja mažos įmonės. Didžiausias yra labai mažų įmonių (0–4 darbuotojai) skaičius.

**Veikiančių įmonių skaičius metų pradžioje/vnt.**

.....	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Iš viso pagal darbuotojų skaičių</b>	185	206	204	210	220
<b>0–4 darbuotojai</b>	111	136	134	133	147
<b>5–9 darbuotojai</b>	32	24	27	39	34
<b>10–19 darbuotojų</b>	25	30	29	22	24
<b>20–49 darbuotojai</b>	11	11	9	11	10
<b>50–99 darbuotojai</b>	4	3	3	4	4
<b>100–149 darbuotojai</b>	1	2	2	1	1
<b>150–249 darbuotojai</b>	1	–	–	–	–

- Šaltinis: Statistikos departamento duomenys
- 18 pav.

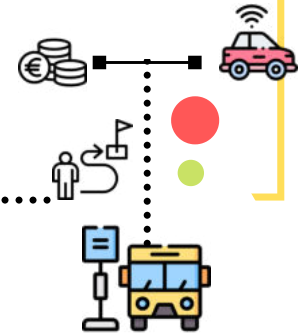


**Didžiausių darbuotojų skaičių turinčių įmonių pasiskirstymas rajone**

- Šaltinis: [www.renkuosilietuva.lt](http://www.renkuosilietuva.lt) duomenys
- 20 pav.

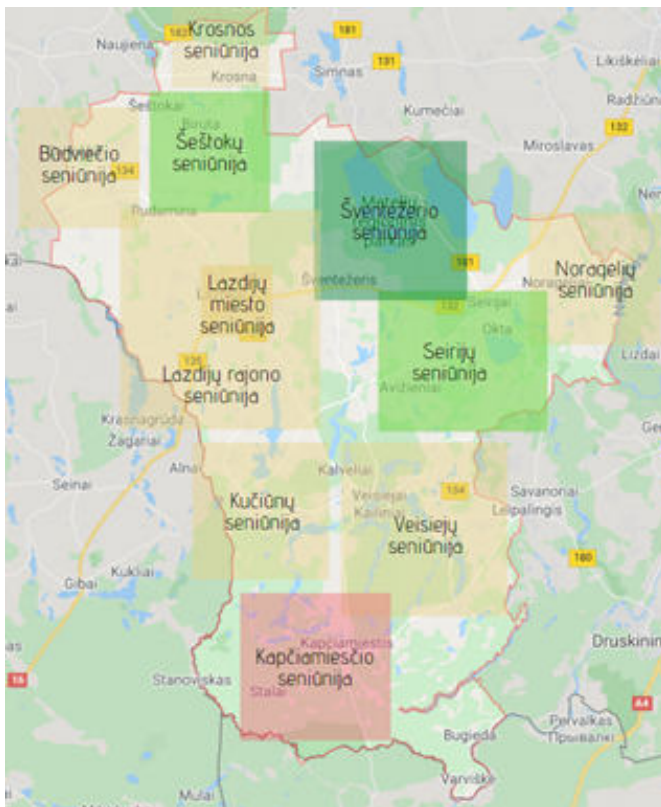
Daugiausiai darbuotojų įdarbinusios įmonės įsikūrusios Lazdijų mieste ir Veisiejų miestelyje. Pagrindinis rajono darbdavys Lazdijų rajono savivaldybė ir jai pavaldžios įmonės.

# 111. Gyvenimo kokybės įvertinimas



- Automobilių kiekio analizė
- Sergamumo rajone analizė
- Rajono gyventojų fizinis aktyvumas
- Susisiekimo vertinimas
- Institucinis pasiekiamumas

Kasmet vykdomos Lazdijų rajono savivaldybės gyventojų apklausos duomenimis, šios savivaldybės gyventojai gyvenimo kokybę rajone vertina palankiai. Tokio apibendrinto požiūrio privalumas tas, kad savivaldybės problemos, jos gyventojų pasitenkinimas (arba nepasitenkinimas) paslaugomis, matomi kaip visuma. Tačiau rengiant strateginius dokumentus naudinga peržvelgti kiekvieną seniūniją atskirai. Gali būti, kad vienoje rajono (ar seniūnijos) vietovėje gyventojai patenkinti viešojo transporto maršrutais ir tvarkaraščiais, ikimokyklinių įstaigų prieinamumu, o kitame rajono gale tais dalykais yra labai nepatenkinti.



Tarp rajono seniūnijų absoliuti lyderė yra Sventėžeris seniūnija, ji neturi nei vienos neigiamos statistinės išskirties ir turi net 35 (iš 38) pozityvias statistines išskirtis. Nei vienos neigiamos statistinės išskirties neturi ir Seštokų seniūnija, kuri turi 22 pozityvias išskirtis bei Seirijų seniūnija, turinti 3 pozityvias išskirtis. Neigiamų statistinių išskirčių pagal paskirus indeksus turi ir Veisiejų, Noragėlių, Būdviečio ir Lazdijų miesto seniūnijos. Krosnos, Kučiūnų, Lazdijų seniūnijos randasi aukso vidurio pozicijose, praktiškai nepasižymi nei neigiamomis, nei teigiamomis statistinėmis išskirtimis. Į akis ypač krenta Kapčiamiesčio seniūnijos situacija. Šioje seniūnijoje viešųjų paslaugų rodikliai, pasak apibendrintų apklausos duomenų, labai kontrastuoja, palyginus su kitų seniūnijų duomenimis. Antai, šioje seniūnijoje iš 38 vertintų apibendrintų rodiklių net 33 rodikliai įgauna neigiamą statistinę išskirtį.

- Gyventojų pasitenkinimo viešosiomis paslaugomis žemėlapis
- Šaltinis: 2018 metų Lazdijų rajono kasmetinės gyventojų apklausos duomenys 21 pav.

**Detalesnius duomenis lentelėje rasite paspaudę čia**



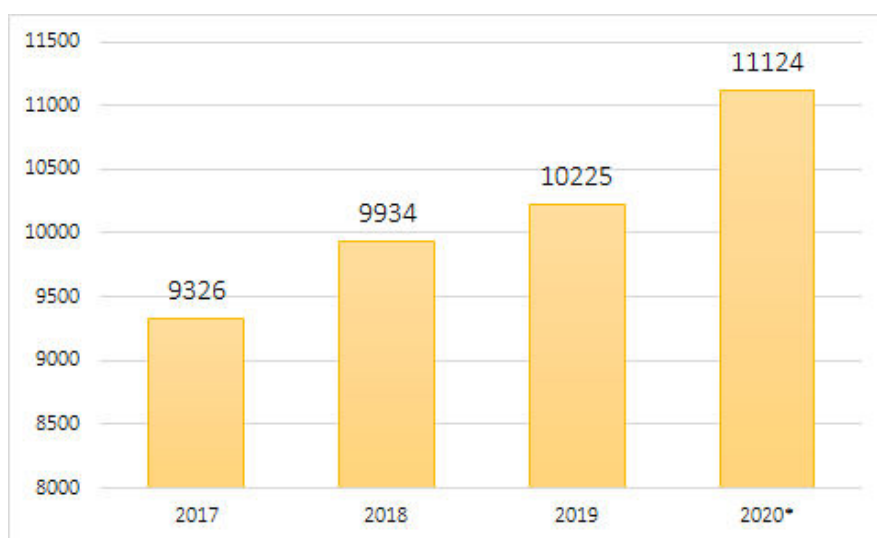
Remiantis VĮ Regitros pateiktais duomenimis, kiekvienais metais Lazdijų rajono savivaldybėje įregistruojama vis daugiau transporto priemonių ir tai ypač pastebima 2020 metais. Iki balandžio 1 dienos 2020 metais įregistruota virš 1000 automobilių daugiau nei jų įregistruojama per metus įprastai.

Lazdijų rajone registruotų transporto priemonių skaičius/vnt.

	2018	2019	2020*
Mopedai/Motociklai (L klasė)	324	325	389
Automobiliai (M klasė)	10269	10270	11173
Krovininiai automobiliai (N klasė)	521	521	579

Šaltinis: VĮ Regitra duomenys  
\*- iki balandžio 1 dienos  
22 pav.

**Detalesnį transporto priemonių klasifikavimą rasite paspaudę čia**



Lazdijų rajone registruotų lengvųjų automobilių (M1) pokytis

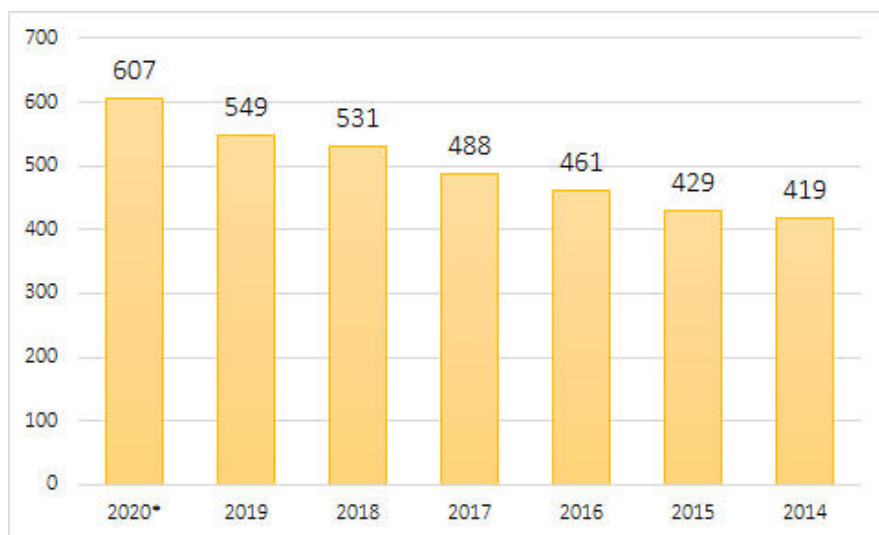
Šaltinis: VĮ Regitra duomenys  
\*- iki balandžio 1 dienos  
23 pav.

Lazdijų rajono savivaldybės tarybos 2008 metais patvirtintame teritorijos bendrajame plane buvo prognozuojama, jog 2025 metais 1000 rajono gyventojų teks 520 vnt. lengvųjų automobilių. Statistikos departamento duomenimis 2020 metais iki balandžio 1 dienos 1000 rajono gyventojų jau tenka 607 vnt. lengvųjų automobilių. Lazdijų rajono savivaldybė, registruotų lengvųjų automobilių skaičiumi, tenkančių 1 tūkst. gyventojų, vertinant ją šešių kaimyninių savivaldybių fone, yra pirmaujanti ir viršija šalies vidurkį, tuo tarpu mažiausias automobilių skaičius, tenkantis 1000-iai gyventojų yra Alytaus miesto savivaldybėje, ir tai neabejotinai susiję su kasdienio aptarnavimo maršrutinio viešojo transporto paslaugų prieinamumu bei generuojamais mažesniais atstumais kasdienių kelionių reikmėms ir pasiekiamumui.

• Lazdijų rajono automobilizacijos lygis ir jo prognozės 2007 metais (leng. aut./ 1000 gyv.)

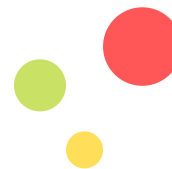
2000 m.	2005 m.	2010 m.	2015 m.	2020 m.	2025 m.
251	350	410	450	490	520

• Šaltinis: Lazdijų rajono teritorinio planavimo bendrasis planas  
24 pav.

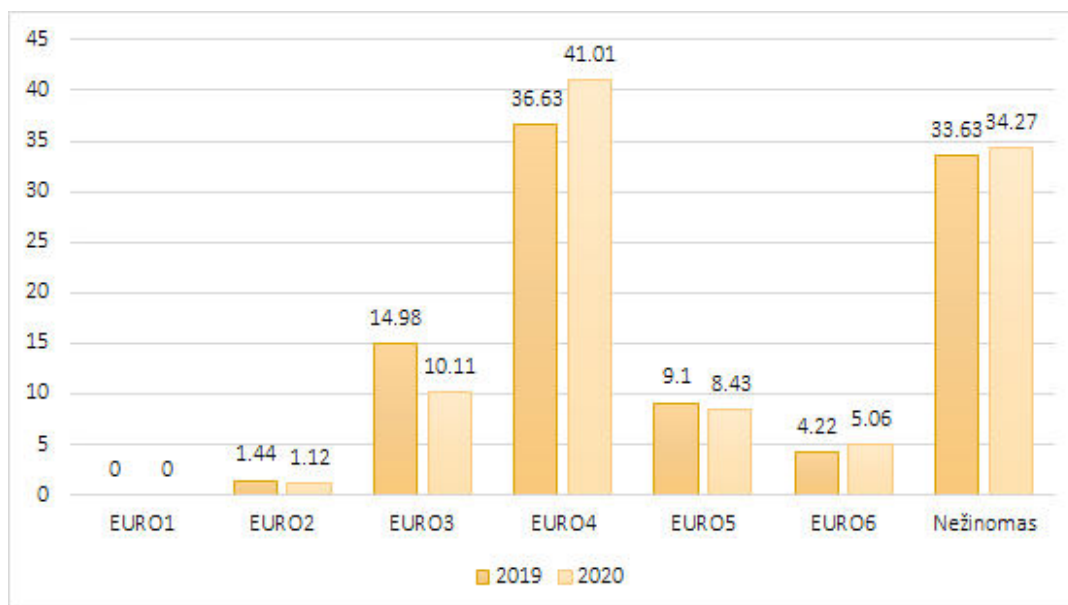


• Individualių lengvųjų  
• automobilių skaičius  
• tenkantis 1000 gyv.

• Šaltinis: VĮ Regitra duomenys  
• \*- iki balandžio 1 dienos  
• 25 pav.



Lazdijų rajone tiek 2019 m. tiek ir 2020 m. mažiausiai buvo registruota Euro2 standartų automobilių, o daugiausiai Euro4 standartų automobilių, priklausančių fiziniams asmenims.

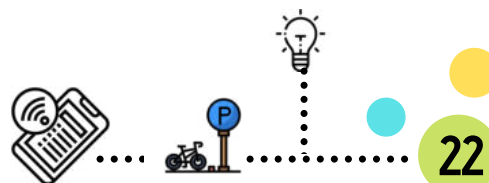


Lazdijų rajono savivaldybėje fizinių asmenų įregistruotų M1 kategorijos transporto priemonių pasiskirstymas pagal EURO standartus/%

••••••••••  
• Šaltinis: VĮ Regitra duomenys  
• 26 pav.

26 pav. galima pastebėti, jog 2020 m. mažėja Euro3 standartų automobilių registracijų ir auga Euro4.

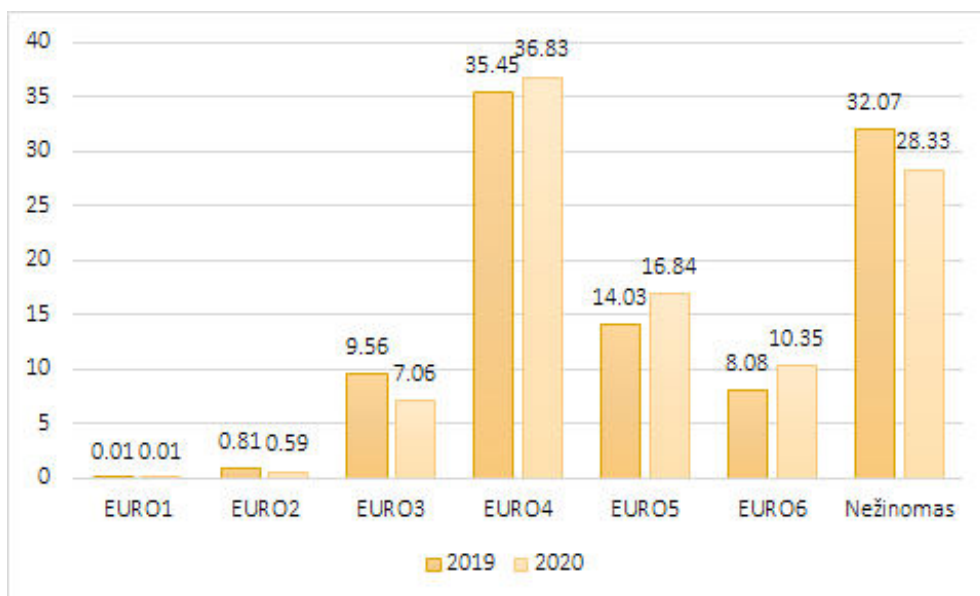
**Plačiau apie EURO standartus  
rasite paspaudę čia**







Atidžiau analizuojant šalies rodiklius, Lazdijų rajone registruotų Euro4 automobilių procentas nesiskiria nuo šalies. 27 pav. matyti, jog visoje Lietuvoje daugiausiai užregistruojama Euro4 standartų automobilių.

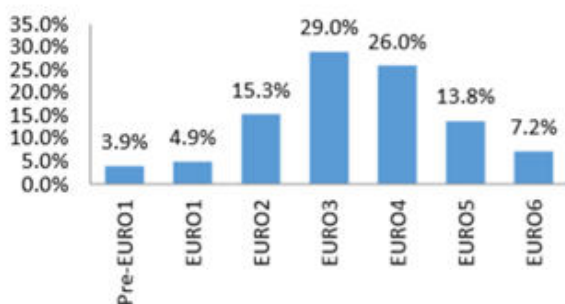


Šalyje fizinių asmenų registruotų M1 kategorijos transporto priemonių pasiskirstymas pagal EURO standartus/%

.....

Šaltinis: VĮ Regitra duomenys  
27 pav.

Tuo tarpu Vilniuje daugiausiai registruojama šiek tiek taršesnių Euro3 standartų automobilių.

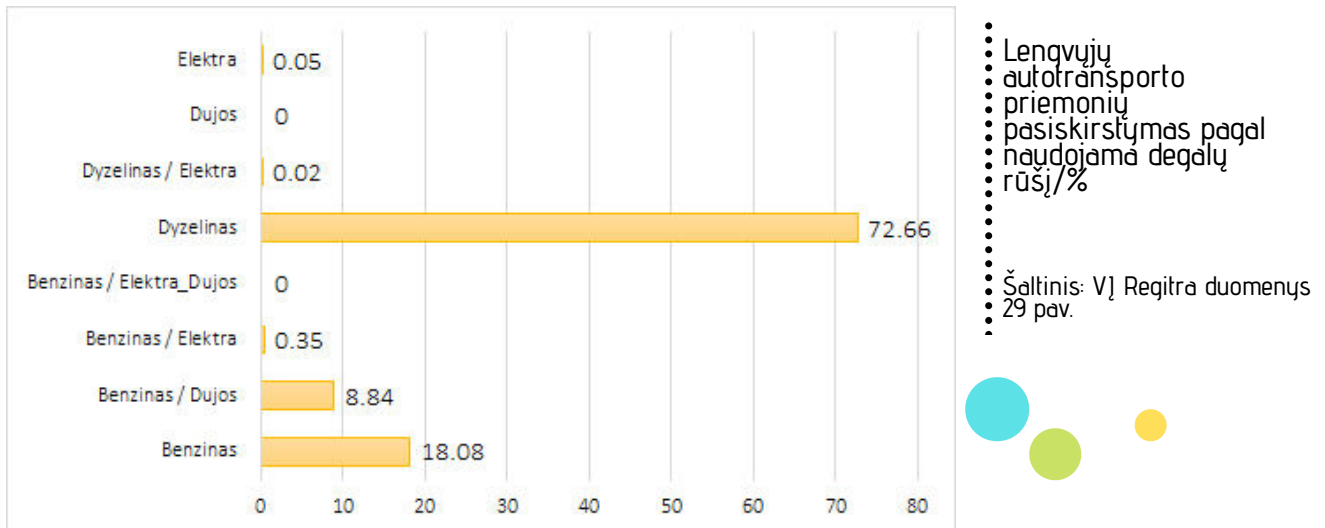


.....  
Fiziniams asmenims priklausančių automobilių pasiskirstymas pagal EURO standartus Vilniuje

.....  
Šaltinis: Vilniaus miesto darnaus judumo planas  
28 pav.

Šiuo metu alternatyvių degalų skatinimo šalies politika labiausiai orientuota į transporto priemones, kurių energija generuojama elektros energijos arba dviejų sistemų (kurių viena – elektros energija) veikimo principu, – elektromobilius ir hibridines transporto priemones, kurių elektros šaltinis gali būti įkraunamas išorine sąsaja, tačiau kaip pastebima 29 pavyzdyje – tokių transporto priemonių Lazdijų rajone įregistruojama ypač mažai.

V) Regitros duomenimis Lazdijų rajone 2019 metais daugiausiai įregistruota dyzeliu varomų lengvųjų automobilių, o vien elektra varomų variklių vos 4 vnt.



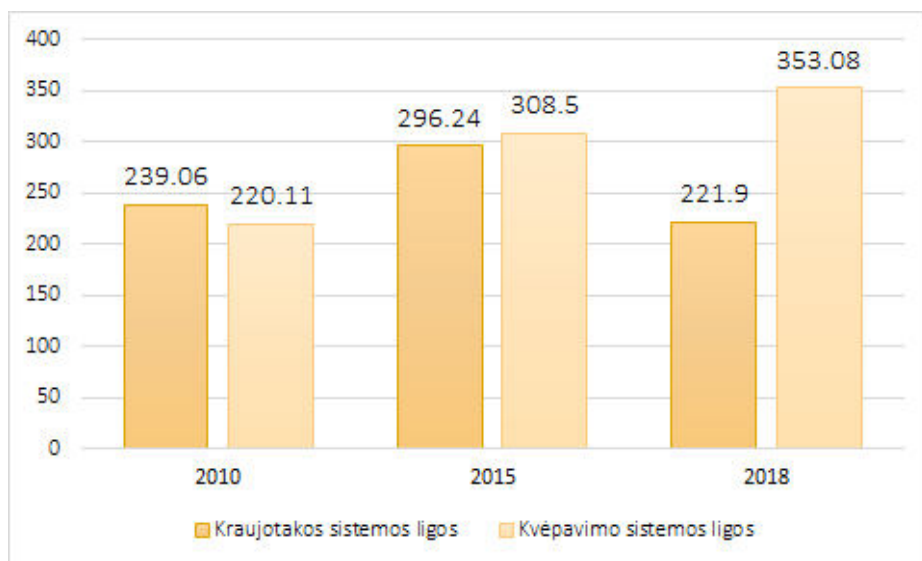
Įtakos kietųjų dalelių taršai turi ne tik tiesioginės emisijos, bet ir pakeltoji tarša (kai pakeliamos dulkės, smėlis iš pravažiuojančių transporto priemonių, padangų trintis bei dėvėjimasis ir kt.), yra skaičiuojama, kad tokio tipo tarša gali sudaryti iki 60% kietųjų dalelių taršos. Ir nepaisant to, kad tiesioginės emisijos iš autotransporto priemonių yra drastiškai mažinamos (nustatant maksimalius leistinus emisijų kiekius, į kurą maišant biodegalus ir pan.), aplinkos oro kokybė kietųjų dalelių atžvilgiu gali pagerėti tik nežymiai. Lazdijų rajone automobilizacijos augimo tempas yra spartesnis ir, išliekant esamoms tendencijoms, signalizuoja apie tam tikrus galimus neigiamus faktorius: automobilių kuriamos taršos ir CO<sub>2</sub> emisijų augimą bei eismo įvykių skaičiaus augimo tikimybę. Tai ypač aktualu, žinant, jog rajonas turi daugybę kelių su žvyro danga.

Būdama ES ir tarptautinių organizacijų narė, Lietuva yra įsipareigojusi vertinti ir valdyti (riboti) bendrą šalyje į aplinkos orą išmetamų teršalų kiekį. Lietuvoje taip pat ir Lazdijų rajono savivaldybėje nėra viršijami nustatyti minėtų teršalų limitai, pagal reikalavimus valdomas iš tam tikrų veiklos rūšių įrenginių į aplinkos orą išmetamų teršalų kiekis, aplinkos oro užterštumo lygis neviršija ES reikalavimus atitinkančių aplinkos oro kokybės normų.

Lazdijų rajono savivaldybės aplinkos oro kokybė labai daug priklauso ne tik nuo stacionarių taršos šaltinių, bet ir nuo mobilių (magistralinių, krašto ir rajono kelių aplinkoje) bei meteorologinių sąlygų.



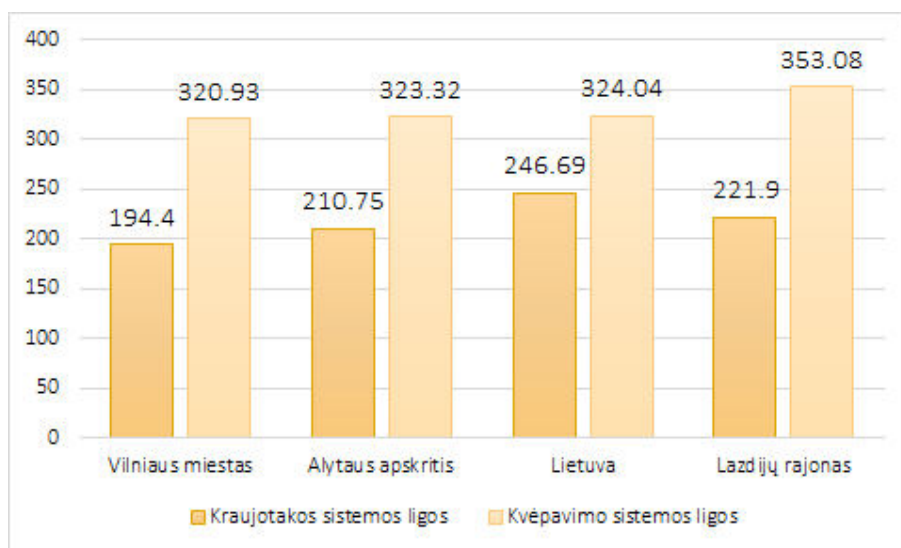
Vadovaujantis statistikos departamento pateikiamais 2018 m. duomenimis, Lazdijų rajono savivaldybėje sergamumo kvėpavimo sistemos ligomis rodiklis, tenkantis 1000 gyventojų, buvo pats prasčiausias iš visų Alytaus apskrities savivaldybių, prastesnis nei vidutinis šalyje, ir nuo 2009 m. pablogėjo beveik 1,5 karto.



Sergančių asmenų skaičius 1000 gyventojų Lazdijų rajone

Šaltinis: Higienos instituto duomenys 30 pav.

Sergamumo kvėpavimo sistemos ligomis rodiklis rajone išaugo per pastarąjį dešimtmetį, tačiau galima teigti, jog tai lėmė besikeičianti gyventojų amžiaus struktūra. Be to, sergamumo lygį savivaldybėje didina ir specifinės priežastys, susijusios su nepakankama sveikatos priežiūra.



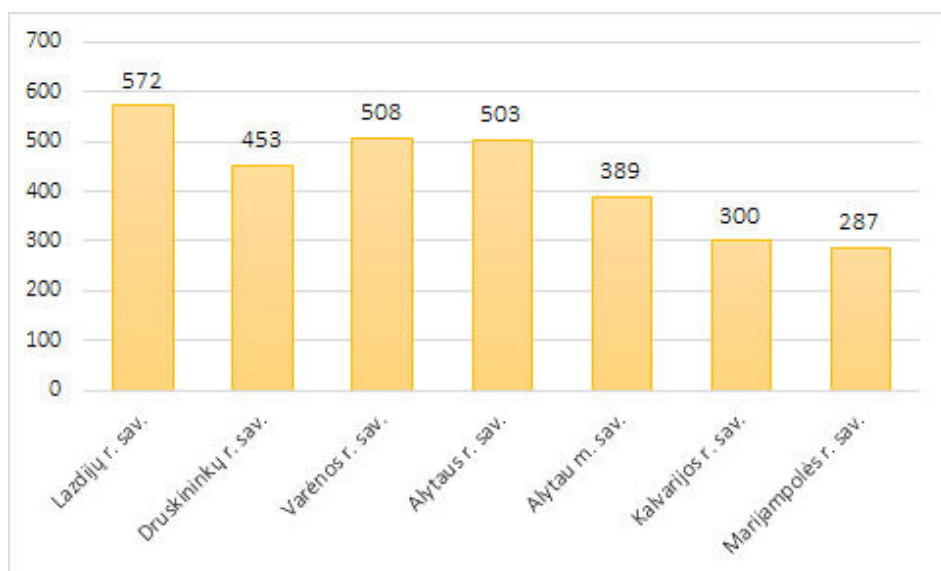
Sergančių asmenų skaičius 1000 gyventojų 2018 m.

Šaltinis: Higienos instituto duomenys 31 pav.





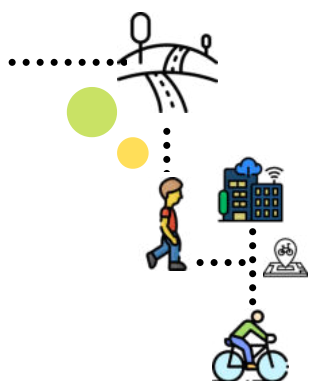
Higienos institutas 2018 metais atliko suaugusiųjų sveikos gyvensenos tyrimą, kuriame vienas iš vertinamų indeksų buvo savivaldybių gyventojų fizinis aktyvumas. Vertinat suaugusiųjų užsiėmimą energinga fizine veikla bent po 30 min. 5 d. per savaitę, skaičiuojant 1000 gyventojų, Lazdijų rajonas stipriai lenkia ne tik šalies vidurkį, bet ir regionines bei kaimynines savivaldybes.



• Fiziškai aktyvių  
• asmenų skaičius 1000  
• gyventojų 2018 m.  
•  
• Šaltinis: Higienos instituto  
• duomenys  
• 32 pav.  
•

Tačiau vertinant tabako gaminių vartojimą, kasdien per paskutines 30 d. 1000 gyventojų Lazdijų rajone tenka 187 rūkantys, kurių absoliuti dauguma yra vyrai.

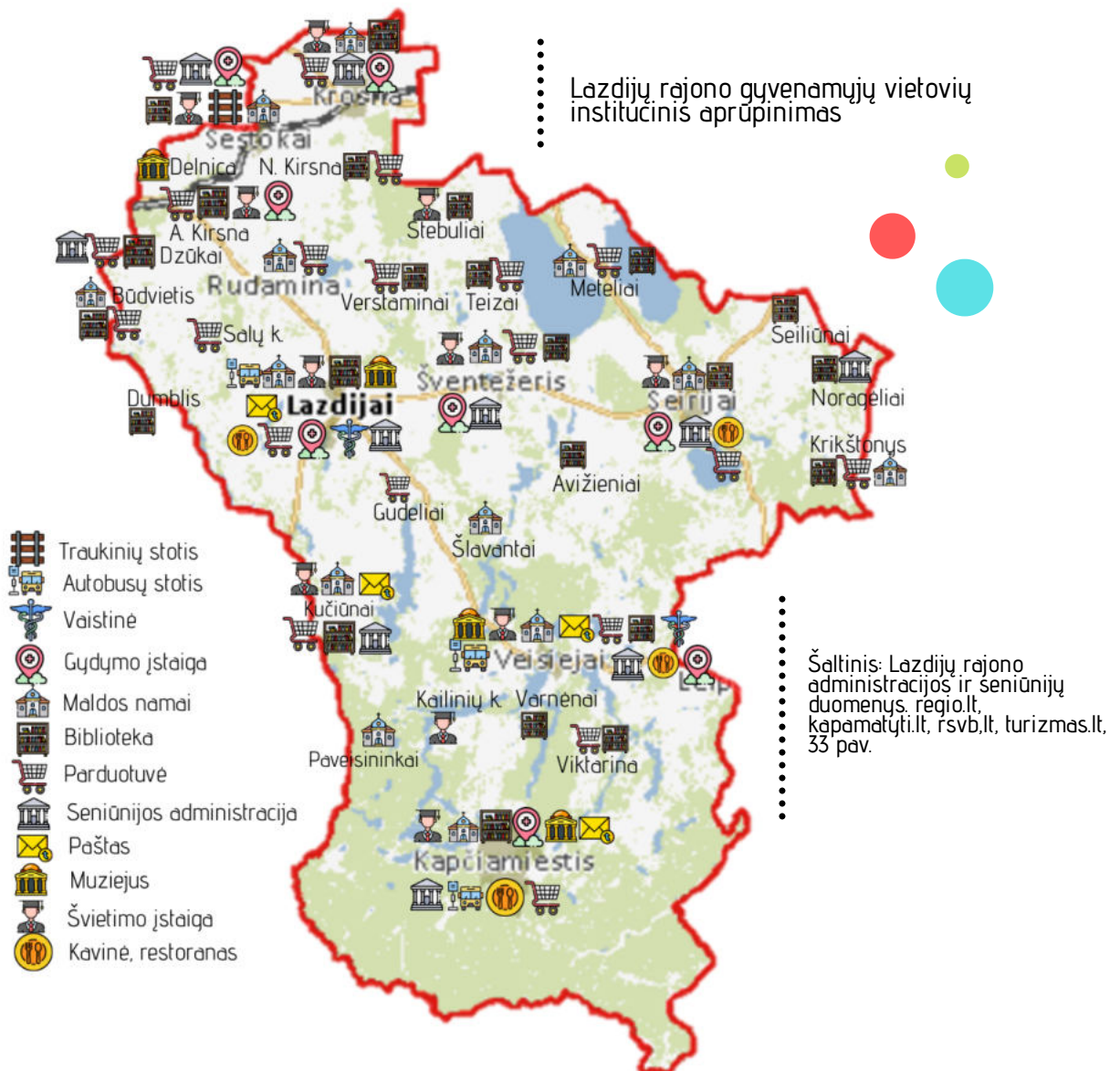
Jei suaugusiųjų fizinį aktyvumą Lazdijų rajone galime vertinti kaip labai gerą, tai kiek kitokia situacija su mokyklinio amžiaus vaikais. Remiantis 2016 m. Higienos instituto atlikto „Mokyklinio amžiaus vaikų gyvensenos tyrimu“ mokyklinio amžiaus vaikų (5–9 klasės moksleivių), kurie kasdien, ne pamokų metu, sportuoja apie 60 min. ir ilgiau, Lazdijų rajone siekia vos 10%, o tai yra tik šiek tiek daugiau nei šalies vidurkis 9,7%.



## Institucinis aprūpinimas .....



Lazdijų rajone veikia 3 gimnazijos, 7 pagrindinės ir 2 pradinės mokyklos, tačiau natūralu, jog mažėjant gimstamumui ir vaikų skaičiui rajone, privalo būti atliktas mokyklų tinklo optimizavimas. Lazdijų rajono savivaldybė garantuoja 100% mokyklinio amžiaus vaikų pavėžėjimą iki švietimo įstaigų. 1-5 metų vaikų, ugdomų švietimo įstaigose skaičius 2018 metais siekė 49%, taigi ne visiems ikimokyklinio amžiaus vaikams rajone yra garantuotas priėjimas prie švietimo įstaigų.



Žemėlapyje (33 pav.) akivaizdžiai galima matyti, jog geriausiai rajone išvystytas bibliotekų tinklas. Bibliotekos yra įsikūrusios ne tik didesniuose miesteliuose, bet ir santykinai mažose gyvenvietėse, kurių gyventojų skaičius nesiekia nei 100 gyventojų.

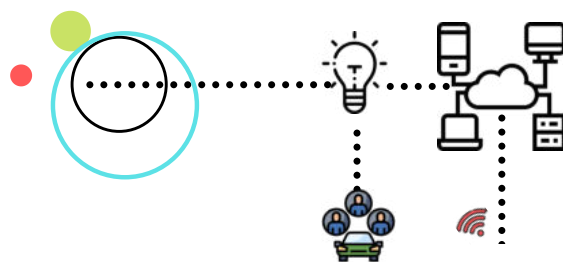
Parduotuvių tinklas žemėlapyje atrodo taip pat gerai išvystytas ir apsipirkimo paslauga yra prieinama ir mažesniuose kaimuose, tačiau kaimo gyventojai nesirenka apsipirkti savo kaimo parduotuvėse dėl didesnių kainų, mažesnio prekių pasirinkimo ir parduotuvės komforto nei didesniuose prekybos centruose, kurių didžioji dalis įsikūrusi rajono administraciniame centre – Lazdijuose. Pažvelgus į žemėlapi, akivaizdu, jog vienintelė Kapčiamiesčio seniūnija susiduria su apsipirkimo paslaugos pasiekiamumu toliau nuo seniūnijos administracinio centro nutolusiems gyventojams. Lazdijų rajone dar išlikęs toks fenomenas, kaip „parduotuvės ant ratų“, kurios pagal grafiką atvyksta į kaimišką vietovę X ir atveža mažai mobiliems, senyviems gyventojams bent jau būtiniausių prekių. Kasmetinėje gyventojų apklausoje „Prekybos centrai“ ir „Degalinės“ įvertintos kraštutiniai aukštai. Apie tai liudija įspūdingi minėtų rodiklių palankaus vertinimo procentai, siekiantys atitinkamai 80,9% ir 78,7%, bei procentiniai rangai, siekiantys atitinkamai 98 ir 95,8 punkto.

Gydymo įstaigų pasiekiamumą Lazdijų rajono gyventojai vertina daugiau kritiškai nei palankiai, išskyrus vaistinių pakankamumą. Kasmetinėje gyventojų apklausoje, neigiamai vertinamas ne tik gydymo įstaigų prieinamumas, bet ir paslaugų kokybė.

**Detalesnę lentelę su gyvenamųjų vietovių institucinių aprūpinimu rasite paspaudę čia**



Tenka pripažinti, jog rajono pakraščiuose gyventojų skaičiui sparčiai nykstant, vietinės degalinės, nepriklausančios stipresniam tinklui, pasidaro nerentabilios ir kai kurios užsidaro. Gyventojams tampa nemenka bėda, jei iki artimiausios degalinės reikia važiuoti bemaž 20 km. ar daugiau. Lazdijų rajone yra 7 degalinės, iš kurių 1 lokalizuojasi Lazdijų miesto ribose. Jose galima įsigyti pagrindinių rūšių kuro (benzinu, dyzelinu), įskaitant ir alternatyvųjį kurą – suskystintas naftos dujas (trump. SND).



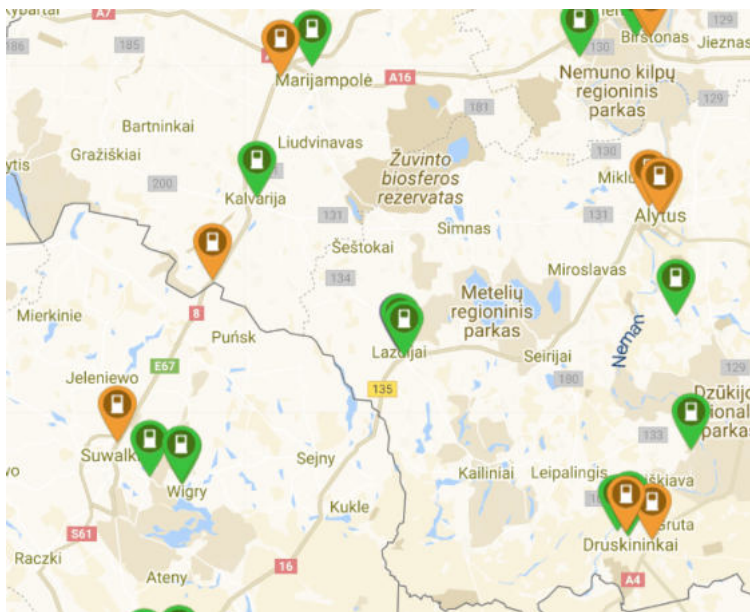


### Degalinių išsidėstymas Lazdijų rajono teritorijoje

Šaltinis: regio.lt  
34 pav.



Lazdijų mieste veikia vienas elektromobilių įkrovos punktas, kita artimiausia vieša elektromobilių greitos krovos stotelė yra visai šalia miesto esančiame Nėkrūnų km.

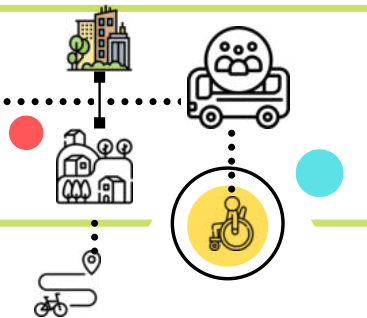


### Esamų elektromobilių įkrovos stotelių sklaida

Šaltinis: <https://www.plugshare.com/>  
35 pav.



## IV. Susisiekimo infrastruktūra



● Kelių infrastruktūros apžvalga

Tiek rajone, tiek pačiame Lazdijų mieste gyventojų skaičius mažėja, todėl spūsčių problema nėra tokia aktuali kaip didesniuose miestuose, tačiau nepaisant negatyvių demografijos tendencijų – automobilių skaičius rajone sparčiai didėja, taip sukeldami rajonui kitus aktualius reiškinius: eismo sauga ir saugumas, visuomenės poilsis, oro tarša ir kt. Dabartinė miesto infrastruktūros politika palanki tikrai automobilio turėtojams (nemokamos stovėjimo aikštelės miesto centre, vystoma kelių infrastruktūra ir pan.). Lazdijų mieste automobilių galima patogiai palikti pačiame centre visai dienai. Neskatinama trumpus atstumus įveikti pėsčiomis, neretai net kelių šimtų metrų atstumai įveikiami automobiliais. Sudarytos palankios galimybės vienam namų ūkiui laikyti du ar tris automobilius.

Lazdijų rajonas ribojasi su dvejomis užsienio valstybėmis – Lenkija ir Baltarusija. Nuo Lazdijų miesto iki Lietuvos–Lenkijos sienos yra tik apie 8 km, iki Suvalkų miesto – apie 50 km, iki Vilniaus – apie 150 km, Kauno – apie 110 km, regiono centro Alytaus – 50 km.

8 km	Nuo Lazdijų miesto iki Lenkijos sienos kirtimo punkto
~50 km	Nuo Lazdijų miesto iki Suvalkų miesto
~50 km	Nuo Lazdijų miesto iki Alytaus miesto
~45 km	Nuo Lazdijų miesto iki Marijampolės miesto
~50 km	Nuo Lazdijų miesto iki Baltic FEZ
150 km	Nuo Lazdijų miesto iki Vilniaus
110 km	Nuo Lazdijų miesto iki Kauno miesto

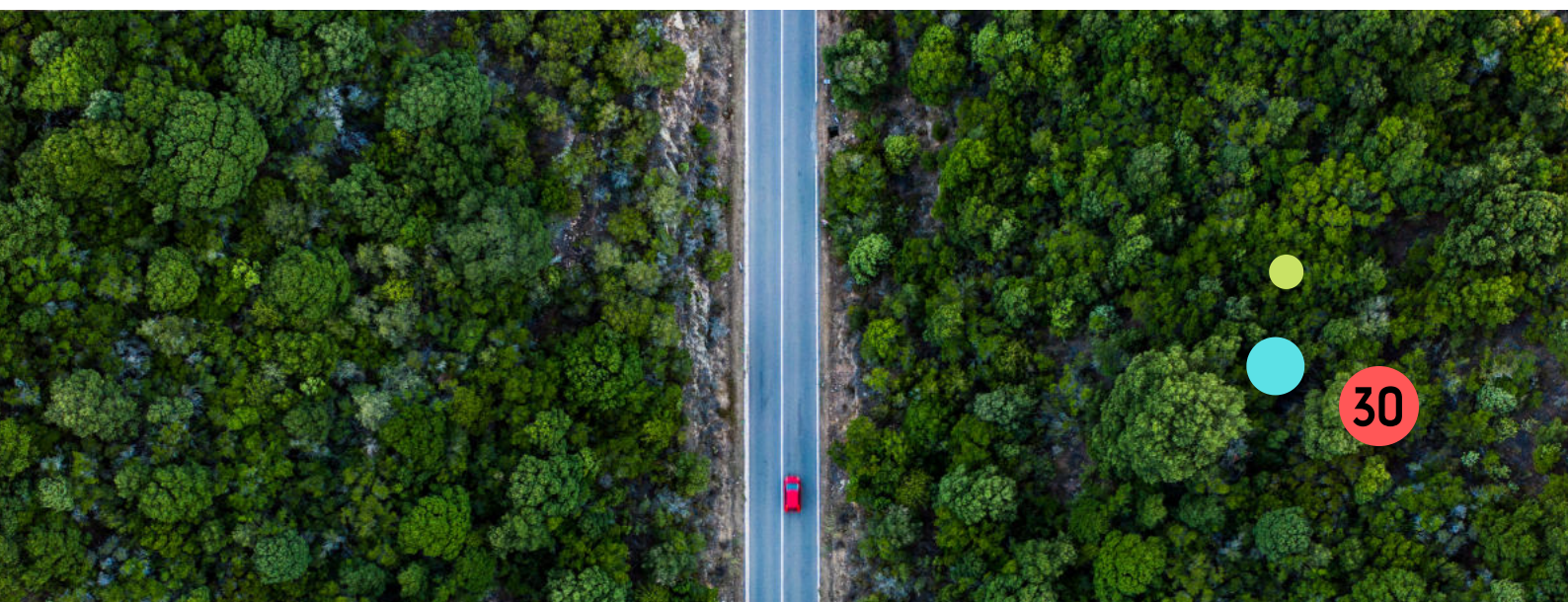
Lazdijų miesto pasiekiamumas

●●●●●●●●●●

36 pav.



Lazdijų rajono savivaldybės susisiekimo sistema yra sudaryta iš sausumos (kelių (131, 132, 134, 135, 180, 181, 182) ir geležinkelių) transporto. Geležinkelių transporto infrastruktūros, esančios rajono šiaurinėje teritorijos dalyje, pagrindinis vaidmuo logistikoje tranzitinių srautų pralaidumui esminės reikšmės vidinei rajono logistikai neturi. Seštokų miestelyje yra tarptautinė geležinkelio stotis, kuri svarbi tuo, jog joje kertasi rusiškojo pločio geležinkelio bėgių ir europinio standarto geležinkelio linija.







• Valstybinės reikšmės keliai pagal kelių dangos tipą

- Šaltinis: Lazdijų rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas. Esamos būklės įvertinimas
- 37 pav.

Lazdijų savivaldybėje esančiuose valstybiniais krašto automobilių keliais vyksta didžiausias eismas rajone ir ateityje, tikėtina, vis didės. Pagal kelių, kuriuose yra patobulinta danga, dalį - Lazdijų rajono savivaldybė pasižymi blogesniais rezultatais nei kaimyninės savivaldybės bei bendras Alytaus apskrities ir Lietuvos vidurkis. Lazdijų rajone žvyro ir grunto kelių dalis yra didesnė už Lietuvos ir Alytaus apskrities vidurkj. Net 70% visų rajono kelių yra su žvyro danga.

- Automobilių kelių ilgis 2018 m. pabaigoje/km

	Visų kelių ilgis	Kelių su patobulinta danga ilgis	Žvyro kelių ilgis
<b>Valstybinės reikšmės keliai</b>	435	343	92
<b>Valstybinės reikšmės rajoniniai keliai</b>	x	x	92
<b>Vietinės reikšmės keliai</b>	1 021	88	932
<b>Visi keliai</b>	1 456	431	1 024**

- Šaltinis: Statistikos departamento duomenys
- \*\* - patikslinti ir perskaičiuoti duomenys
- 38 pav.



Valstybinės reikšmės kelių su žvyro danga net 21% - tai gana didelė dalis, sudaranti penktadalį visų valstybinės reikšmės kelių savivaldybėje. Kaimyninėse Alytaus rajono ir Druskininkų savivaldybėse žvyro dangos keliai sudaro atitinkamai 9% ir 6%.



- Valstybinės reikšmės keliai pagal kelių dangos tipą

- Šaltinis: Lazdijų rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas. Esamos būklės įvertinimas 39 pav.

- Susisiekimas su kaimyninių savivaldybių administraciniais centrais bei kaimyninės šalies (Lenkijos) gyvenamosiomis vietovėmis yra užtikrintas asfaltuotais keliais.

Vietinės reikšmės kelių asfaltavimo klausimas yra ypač susijęs su eismo intensyvumu, viešojo transporto eismo šiuose keliuose aplinkybėmis, įtaka gyvenamosioms teritorijoms ir jose spūstina taršos ir triukšmo problematika, todėl šių kelių asfaltavimo poreikis, pirmiausia, turi būti nustatomas gerinant kokybines rajono gyventojų gyvenimo ir viešųjų paslaugų teikimo sąlygas.

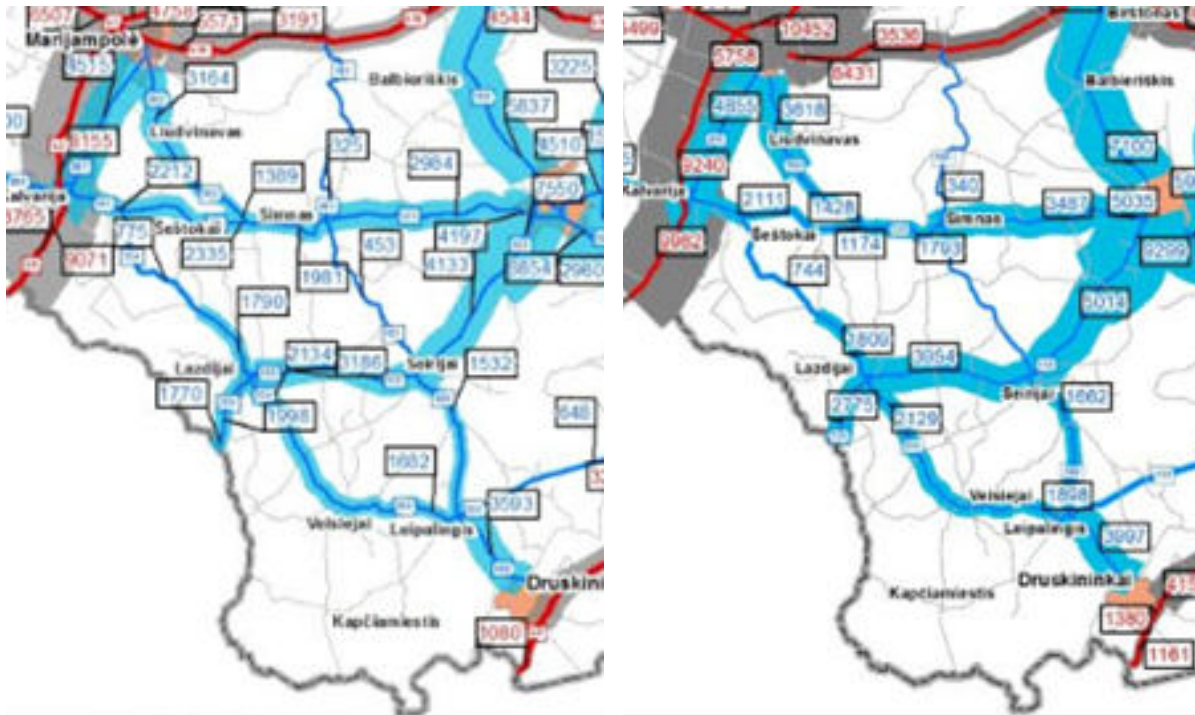
Pagrindinis rajono susisiekimas formuojamas krašto keliais 132, 134, 135. Vertinant eismo intensyvumo rezultatus, pagrindine rajono jungtimi yra laikomas krašto kelias - 132 (Alytus - Seirijai - Lazdijai), jungiantis rajono centrą - Lazdijus, su Alytaus miestu. Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (VMPEI) analizuojamais 2012-2018 metais atkarpoje Seirijai - Alytus sudarė vidutiniškai 20% visų Lazdijų rajono krašto keliuose buvusių VMPEI, atkarpoje Lazdijai - Seirijai - 16%. Antras pagal eismo intensyvumą krašto kelias - 180 (Seirijai - Leipalingis - Druskininkai), jo atkarpoje Leipalingis - Druskininkai VMPEI tais pačiais metais sudarė vidutiniškai apie 17% visų Lazdijų rajono krašto kelių VMPEI.

Lazdijų rajono teritorijoje esančių krašto kelių sąrašas

- Šaltinis: <https://lkd.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/eismo-intensyvumas> 40 pav.

Eil.	Kelio Nr.	Kelio pavadinimas	VMPEI, aut./parą		
			2014	2016	2018
1	131	Alytus - Simnas - Kalvarija	2 622	2 082	2 511
2	132	Alytus - Seirijai - Lazdijai	4 440	5 255	5 462
3	134	Leipalingis - Lazdijai - Kalvarija	1 600	1 697	1 637
4	135	Lazdijai - Akmeniai	1 972	2 517	2 775
5	180	Druskininkai - Leipalingis - Seirijai	2 309	2 504	2 544
6	181	Seirijai - Simnas - Igliauka	383	412	406
7	182	Marijampolė - Liudvinavas - Krosna	2 352	2 129	2 613





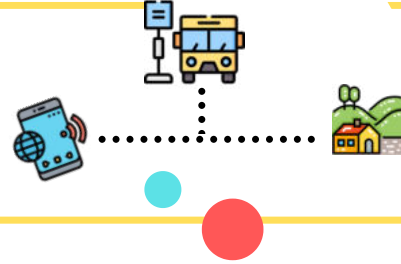
Bendras eismo intensyvumas Lazdijų rajono valstybiniuose keliuose 2014 m. ir 2018 m.

Šaltinis: <https://lkd.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/eismo-intensyvumas>  
41 pav.

Analizuojant bendro vidutinio metinio paros eismo intensyvumo tendencijas rajone galima pastebėti, jog 2017-2018 metais VMPEI kitimo procesas rajono krašto keliuose vyko skirtingomis kryptimis – vienuose augo, o kituose mažėjo. Didžiausias prieaugis pastebimas 182 krašto kelyje Marijampolė – Liudvinavas – Krosna (+6%), 180 krašto kelio Seirijai – Druskininkai atkarpoje (+5%) bei Seirijai – Leipalingis atkarpoje (+2,7%) ir 132 krašto kelio Lazdijai – Seirijai atkarpoje (+2,5%). Kituose keliuose prieaugis sudarė 1,5% ir mažiau. Didžiausias VMPEI pokytis (sumažėjimas) tais pačiais metais stebimas 131 krašto kelyje Alytus – Simnas – Kalvarija (-13,1%).



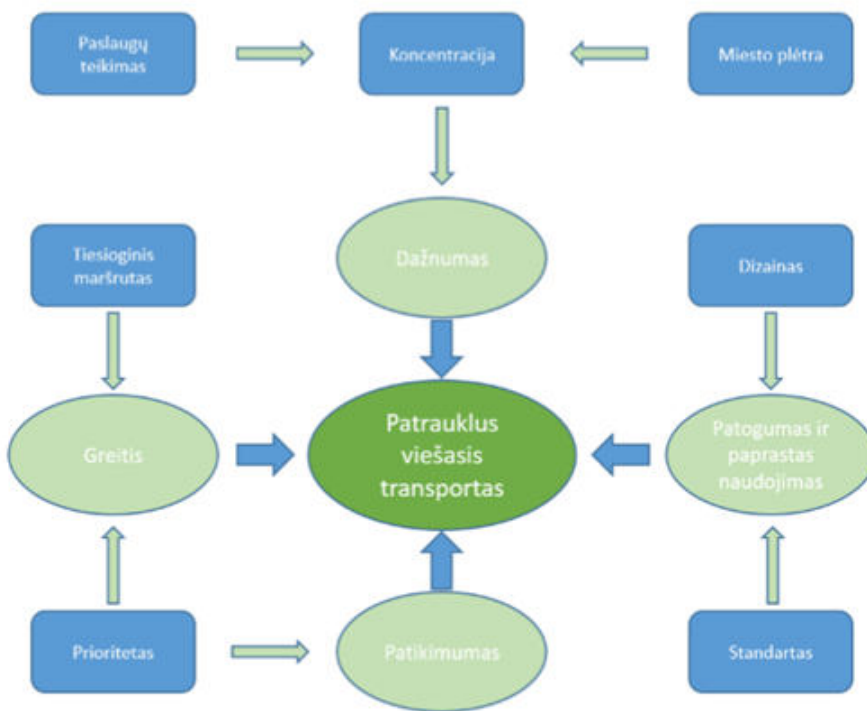
## V. Keleivių logistika



### ● Darbo jėgos mobilumas rajone

Viešasis transportas yra viena iš alternatyvų automobiliams ilgoms kelionėms, kurių nėra galimybės atlikti pėsčiomis ar dviračiu. Tačiau viešasis transportas yra pajėgus konkuruoti su automobiliu tik tuo atveju, kai keliavimo sąlygos yra tokios pačios arba geresnės nei automobiliu. Vilniaus darnaus judumo plane nurodoma, jog siekiant pritraukti naujus viešojo transporto vartotojus ir išlaikyti esamus, yra išskiriamos 5 pagrindinės savybės/sąlygos, užtikrinančios viešojo transporto sėkmę:

- greitis;
- dažnumas;
- patikimumas;
- patogumas;
- sistemos naudojimo paprastumas.



Viešojo transporto sistemos patrauklumą garantuojantys veiksniai ir ryšiai tarp jų

.....  
 Šaltinis: Vilniaus miesto darnaus judumo planas  
 42 pav.

Užimtumo tarnybos Lazdijų skyriaus parengtoje Lazdijų rajono seniūnijų susisiekimo su Lazdijais, Alytumi, Marijampole ir Druskininkais visuomeninių transportu analizeje pastebima problema, jog dabartiniai autobusų maršrutų tvarkaraščiai visiškai neatitinka darbo jėgos judumo poreikio. Kai kuriais atvejais išvykus ryte į darbą, nesudaromos sąlygos vakare sugrįžti namo ir atvirkščiai.

Darbo jėgos mobilumas yra didelė problema, mažinanti rajono patrauklumą, tai rodo, jog kai kurios Alytaus ir Marijampolės didžiosios įmonės yra linkusios savo darbuotojus atsivežti pačios arba kompensuoti keliavimo išlaidas.

• Darbdavių sąrašas kurie, komepensuoja darbuotojų kelionės į darbą išlaidas

• Šaltinis: Užimtumo tarnyba, Lazdijų skyrius

• 43 pav.

Įmonės pavadinimas	Veiklos pobūdis	Darbo vietų pavadinimai	Kelionę į darbą organizuoja savo transportu*	Kompensuoja kelionės išlaidas*
<b>Alytaus r. darbdaviai</b>				
UAB „Sofa brands“	Įvairių minkštų baldų gamyba. Minkštų baldų apmušalų siuvimas iš gobeleno ir odos	Baldų apmušalų siuvėjas	*jei kooperuojasi kita įmonė	Ne
UAB „The ca Furniture“	Minkštų baldų gamyba		*jei susidaro pilnas autobusiukas	*jei susidaro 4-5 asmenų ekipažas
JAB „Jakobsen home co“	Baldų gamyba		*Svarstytų galimybę jei būtų potencialių kandidatų	Ne
<b>Marijampolės r. darbdaviai</b>				
UAB „Furn master“	Minkštų baldų gamyba	Baldų pramonės darbininkas (sunkūs gaminiai)	Ne	*jei susidaro 4-5 asmenų ekipažas
UAB „Mantinga“	Duonos, užkandžių ir šaldytų gaminių gamyba	Formuotojas; Fasuotojas; Fasuotojas-krovėjas; Maisto produktų gamybos tech. Linijos operatorius	Taip	Ne
UAB „Juodeliai“	Medžio perdirbimas	Nekvalifikuotas apdirbimo pramonės darbininkas; Medienos apdirbimo staklių operatorius	Ne	*jei susidaro 4-5 asmenų ekipažas
UAB „Dovista“	Langų ir lauko durų gamyba	Pamainos meistras; Gamybinės įrangos tvarkytojas; Gamybinės linijos operatorius; Darbuotojų saugos ir sveikatos specialistas; Techninės priežiūros darbininkas katilinėje	Taip	Ne



Vietinį susisiekimą rajone vykdo UAB „Lazdijų autobusų parkas“. Jam priklausančiais 15 autobusų vykdomi 29 vietinio reguliaraus susisiekimo maršrutai. 53% „Lazdijų autobusų parkui“ priklausančių autobusų senesni nei 10 metų, 40% – daugiau nei 20 m. Visais maršrutais siekiama užtikrinti Lazdijų miesto ir rajono gyvenamųjų vietovių junglumą. Beveik visi maršrutai (apie 90%) yra orientuojami į kasdienių kelionių reikmes – vykdomi rytiniu bei vakariniu laiku iš/į rajono centrą. Tenka pažymėti, jog autobusų tvarkaraščių laikas nėra pritaikytas reguliariai į darbą administraciniame centre keliaujantiems Lazdijų rajono gyventojams, tačiau, būtent, pagrindinis darbdavys Lazdijų rajone yra Lazdijų rajono savivaldybė ir jai pavaldžios institucijos, kuriose darbas prasideda nuo 8 val. ir baigiasi 17 val. Rajone aptinkama ir maršrutų, kurie atskirų gyvenamųjų vietovių pasiekiamumą užtikrina tik keliskart/kartą per savaitę ir tik rytiniu ar vakariniu metu, nesudarant galimybės atvykus į Lazdijų miestą grįžti iš jo viešuoju transportu. Esant prastai rajono kelių dangos būklei „Lazdijų autobusų parkui“ naujesnių autobusų įsigijimas nėra svarstytinas, nes tokie autobusai reikalautų daugiau techninės priežiūros. Tik senos gamybos autobusai nesunkiai įveikia „žvirkelių“ iššūkių.

**Detalesnį tvarkaraštį su tvarkaraščių tinkamumu darbo jėgos judumui rasite paspaudę čia**



2018 metais atliktoje kasmetinėje gyventojų gyvenimo kokybės apklausoje akivaizdžiai išryškėja, jog viešasis susisiekimas kelia nemažų iššūkių rajono gyventojams. Viešojo transporto maršrutų pakankamumas Lazdijų mieste ir rajone, vietinio keleivinio transporto tvarkaraščių/grafikų tinkamumas bei viešojo transporto teikiamų paslaugų pritaikymas neįgaliesiems patenka tarp prasčiausiai vertinamų visų viešųjų paslaugų Lazdijų rajone (apklausoje jų buvo pateikta 190). Maršrutų modeliavimas dažniausiai vyksta pagal seniūnų pageidavimus ar gyventojų skundus.

#### Lazdijų rajono gyventojų viešojo susisiekimo vertinimas 2018 m.

Šaltinis: 2018 metų Lazdijų rajono kasmetinės gyventojų apklausos duomenys  
41 pav.

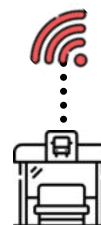
	Vertinimas/Procentinis reitingas (100%)
Viešojo transporto teikiamų paslaugų saugumas	26,05
Tvarkos ir švaros palaikymo būklė viešajame transporte	24,74
Esama viešojo transporto bilietų sistema ir informacijos pateikimą keleiviams	16,84
Viešojo transporto kontrolierių darbo kokybė	16,05
Tarpmiestinių maršrutų pakankamumas ir jų grafikų patogumas gyventojams	16,05
Taksi paslaugų pakankamumą ir kokybę	11,05
Viešojo transporto maršrutų pakankamumas (tinklas) Lazdijų mieste ir rajone	8,68
Vietinio keleivinio transporto tvarkaraščių/grafikų tinkamumas	7,37
Viešojo transporto teikiamų paslaugų pritaikymas neįgaliesiems	4,47

Taigi, tokiame kontekste pagirtinai, netgi įspūdingai, atrodo vietos administracijos pasiekimas – sklandus mokinių vežiojimas į mokyklą ir atgal. Šis rodiklis Lazdijų savivaldybėje pasiekia kraštutiniai aukštą 99-tą procentinį rangą. Jei nepavyksta ar nėra išteklių tobulai organizuoti visą vietos viešąjį transportą, tai bent jau mokyklinio amžiaus vaikus gebama vežioti pakankamai sklandžiai.

<b>Tarpmiestiniai maršrutai</b>	4 kartus per dieną	Lazdijai - Vilnius (autobusas)
	4 kartus per dieną	Vilnius - Lazdijai (autobusas)
	7 kartus per dieną	Lazdijai - Kaunas (autobusas)
	8 kartus per dieną	Kaunas - Lazdijai (autobusas)
	3 kartus per dieną	Kalvarija - Lazdijai (autobusas)
	3 kartus per dieną	Lazdijai - Kalvarija (autobusas)
	1 kartą per dieną	Vilkaviškis - Lazdijai (autobusas)
	1 kartą per dieną	Lazdijai - Vilkaviškis (autobusas)
	5 kartus per savaitę	Šeštokai - Kaunas (traukinys)
	5 kartus per savaitę	Kaunas - Šeštokai (traukinys)
	5 kartus per savaitę	Bialystok –Augustow - Suwalki - Šeštokai (traukinys)
	5 kartus per savaitę	Šeštokai –Suwalki – Augustow - Bialystok (traukinys)
	<b>Maršrutai rajone</b>	5 kartus per dieną
4 kartus per dieną		Lazdijai - Verstaminai
5 kartus per dieną		Lazdijai - Krosna
6 kartus per dieną		Krosna - Lazdijai
1 kartą per dieną		Šeštokai - Lazdijai
1 kartą per dieną		Lazdijai - Šeštokai
2 kartus per dieną		Lazdijai - Rudamina
2 kartus per dieną		Rudamina - Lazdijai
6 kartus per dieną		Šventežeris - Lazdijai
7 kartus per dieną		Lazdijai - Šventežeris
7 kartus per dieną		Lazdijai - Seirijai
6 kartus per dieną		Seirijai - Lazdijai
2 kartus per dieną		
3 kartus per savaitę		Veisiejai - Lazdijai
1 kartą per dieną		
2 kartus per dieną		
3 kartus per savaitę		Lazdijai - Veisiejai
1 kartą per savaitę		

Lazdijų miesto pasiekiamumas tarp miestiniais ir vietiniais maršrutais

.....  
Šaltinis: 118.lt  
42 pav.



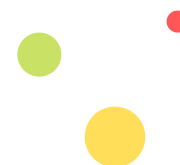
Dėl mobilumo stokos rajono gyventojams – vaikams, pensininkams, neįgaliesiems – užsikerta begalė kity galimybių būti socialiai aktyviems, turėti prasmingą ir laimingą gyvenimą. Skatinimas rajono gyventojus vietoje kelionių nuosavu automobiliu rinktis viešąjį transportą turėtų būti aktualus ir dėl gamtosauogos motyvų. Ypač tai yra aktualu šiandien, kai Europoje yra visokeriopai siekiama, kad kuo daugiau žmonių naudotųsi, būtent, viešuoju transportu. Viešajame transporte, nors jo kaštai didžiuliai, neturi dominuoti vien ekonominio pelningumo kriterijus.

Remiantis ta pačia apklausa, akivaizdu, jog, viešasis susisiekimas nėra nei patoqus, nei kokybiškas. Per metus vienam Lazdijų rajono gyventojui tenka apie 10 kelionių viešuoju transportu.

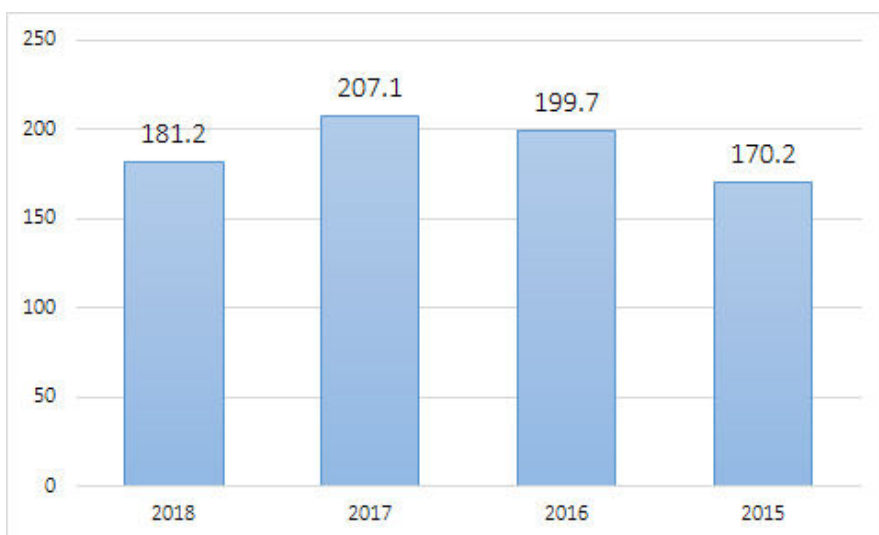


Vidutiniškai vienam Lazdijų rajono gyventojui tenkančių kelionių autobusu/vnt.

Šaltinis: Statistikos departamento duomenys 43 pav.



2018 metais pastebimas keleivių skaičiaus sumažėjimas viešojo transporto paslaugomis –2018 metais pasinaudojo kiek daugiau nei 181 000 keleivių.



Keleivių vežimas kelių transportu/tūkst.

Šaltinis: Statistikos departamento duomenys 44 pav.







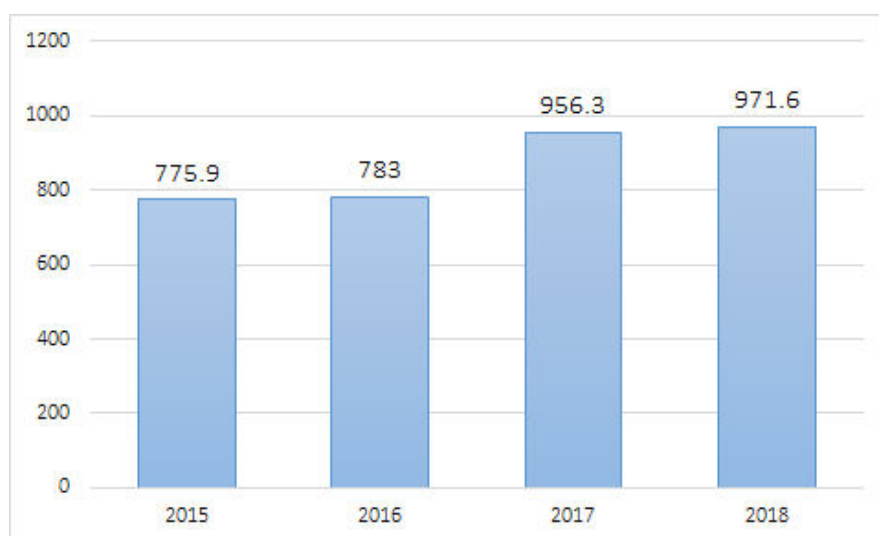
Siekiant užtikrinti sklandų Lazdijų rajono gyventojų susisiekimą, Lazdijų rajono savivaldybė skiria finansavimą, kuris kompensuoja nuostolingus maršrutus. 2019 metais subsidijos siekė 130 381,80 eur. ir tai yra žymiai daugiau nei buvo 2018 metais – 88862,58 eur.

Maršrutai	Keleivių skaičius	Nuostolis (subsidija) už 2019 m.
Leipalingis	19399	18131.43
Druskininkai per Veisiejus	18704	16574.56
Kapčiamiestis	13776	15398.16
Veisiejai per Kučiūnus	10438	12619.7
Būdvietais	3735	3918.75
Būdvietais, Šeštokai	9388	11665.06
Stebuliai, Teizai	8533	10825.25
Veisiejai per Mikyčius	3092	2355.29
Šeštokai	5018	6391.22
Seirijai, Gudeliai, Meteliai	12854	15663.17
Ramanavas	7617	9824.98
Vidzgiai per A.Kirsną	1932	7014.23
<b>Viso:</b>	<b>114486</b>	<b>130381.8</b>

••••• Keleivių pavėžėjimo subsidijos Lazdijų rajone

••••• Šaltinis: Lazdijų rajono savivaldybės administracijos duomenys 45 pav.

Užtikrinti viešojo transporto sistemos efektyvumą trukdo mažėjantis gyventojų tankumas (14.3/1km<sup>2</sup>), kuris reikalauja didesnės ridos, daugiau transporto priemonių ir t.t.



••••• Visa autobusų rida Lazdijų rajone/tūkst. km

••••• Šaltinis: Statistikos departamento duomenys 46 pav.

## Autobusų rida Lazdijų rajone pagal reiso tipus/km

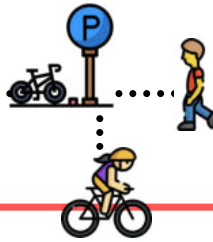
Šaltinis: Statistikos departamento  
duomenys  
47 pav.

	2015	2016	2017	2018
<b>Iš viso pagal reiso tipą</b>	775,9	783,0	956,3	971,6
<b>Reguliarus reisas</b>	761,7	771,1	944,6	964,1
<b>Tolimojo susisiekimo maršrutas</b>	551,3	543,7	675,4	688,6
<b>Vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutas</b>	210,4	227,4	269,2	275,5
<b>Užsakomasis reisas</b>	14,2	11,9	11,7	7,5

Nors Lazdijų rajono savivaldybės sutartyje su UAB „Lazdijų autobusų parkas“ yra nurodyta, jog vežėjas visus savo maršrutų tvarkaraščius, jų pakeitimus ir papildymus turi skelbti viešai internete, tačiau tokia informacija vartotojams nėra viešai prieinama. Taip pat sutartyje nurodoma ir mėnesinio bilieta įsigijimo galimybė, tačiau tokia paslauga nėra teikiama reguliariai autobusu keliaujantiems gyventojams.



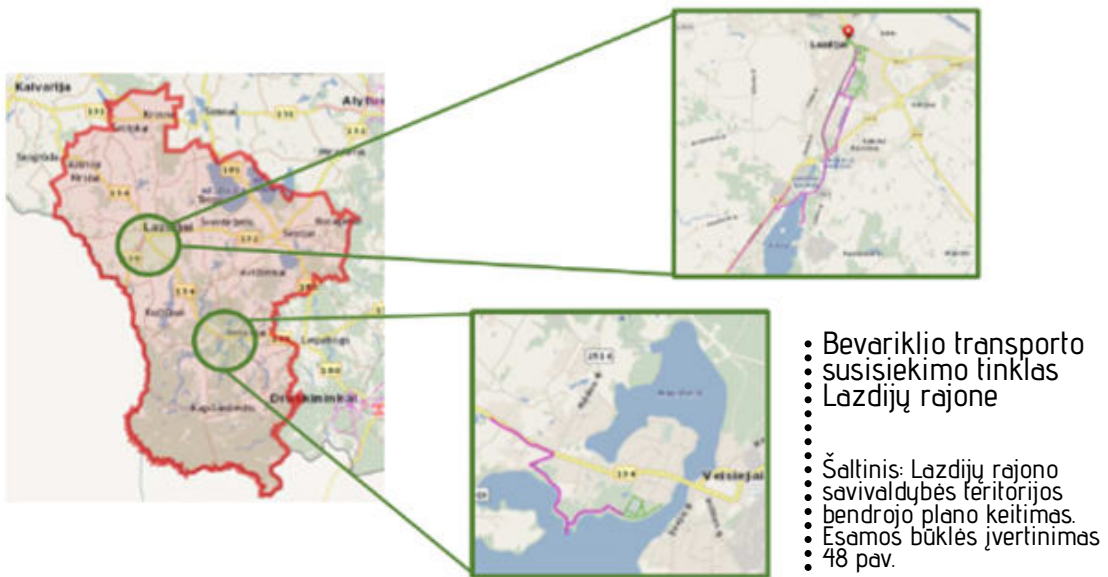
## VI. Bevariklis transportas .....



### ● Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūra

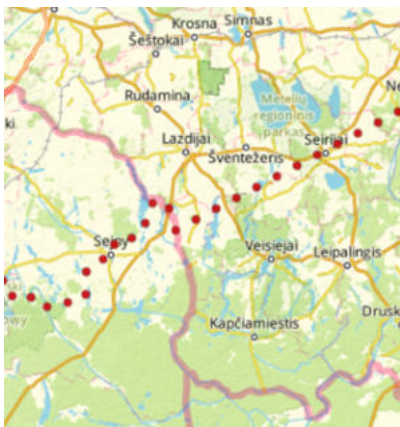
Strateginiuose savivaldybės dokumentuose pastebima, jog planuojama susisiekimo infrastruktūra patogi tik nuosavo automobilio turėtojui, o dviračio takų infrastruktūra Lazdijų rajone yra įgyvendinama daugiau turistiniais tikslais, o ne kasdienėms kelionėms atlikti. Reikia pažymėti, jog dviratininkai legaliai turi pakankamai dideles galimybes judėti: gali naudotis tiek automobilių, tiek pėsčiųjų eismo infrastruktūra. Naudojimąsi automobilių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūra įteisina Kelių eismo taisyklės (KET). Daugumos kelių dangą nėra nauja, todėl dažnai kyla ir saugumo klausimas keliaujant dviračiu automobiliams skirtose vietose. Ypač trūksta įspėjančių apie dviračių eismą kelio ženklų. Visa tai nekelia dviračio, kaip saugios transporto priemonės kelionei, įvaizdžio ypač jauniausiai rajono gyventojų daliai, kurios didžiosios dalies kasdinių kelionių tikslas artimiausioje aplinkoje, nesunkiai įveikiant iki 3-5 km atstumą dviračių transportu, esanti mokymosi įstaiga.

Remiantis statistikos departamento duomenimis dviračio takų ilgis Lazdijų rajone nesikeitė jau 5 metus ir siekia 5 km.



Lazdijų rajone nėra nei vieno dviračių ar paspirtukų nuomos punkto, rajone keliaujama tik nuosavais dviračiais. Turistiniais tikslas Metelių regioninis parkas siūlo pasinaudoti nemokamų dviračių paslauga.

Kalbant apie dviračių transporto naudojimo ar ėjimo pėsčiomis kasdienėms reikmėms, itin svarbi ir pagrindinė spręstina problematika – eismo saugos klausimai, būtent, valstybinių kelių (krašto kelių) aplinkoje, tačiau ir pagrindinėse miesto, miestelių gatvėse – valstybinių kelių tęsinuose. Tai yra itin aktualu gyvenamosioms teritorijoms, nutolusioms 5–7 km spinduliu nuo Lazdijų miesto. Saugus bevariklio transporto jungčių užtikrinimas su miestu, kitomis darbo vietomis, traukos objektus koncentruojančiomis rajono gyvenamosiomis vietovėmis ir teritorijomis leistų padidinti gyventojų mobilumą renkantis alternatyvias keliavimo priemones.



EuroVelo 11 trasa Lazdijų rajone Lazdijų rajone

Šaltinis: <https://en.eurovelo.com/ev11/lithuania>  
49 pav.

.....

Lazdijų rajoną taip pat kerta ir EuroVelo 11 dviračių trasa, kurios plėtra yra įtraukta į valstybės bendrąjį planą, tačiau strateginiuose savivaldybės dokumentuose tokios trasos infrastruktūros plėtojimas nenumatytas.



EuroVelo 11 trasa Lietuvoje

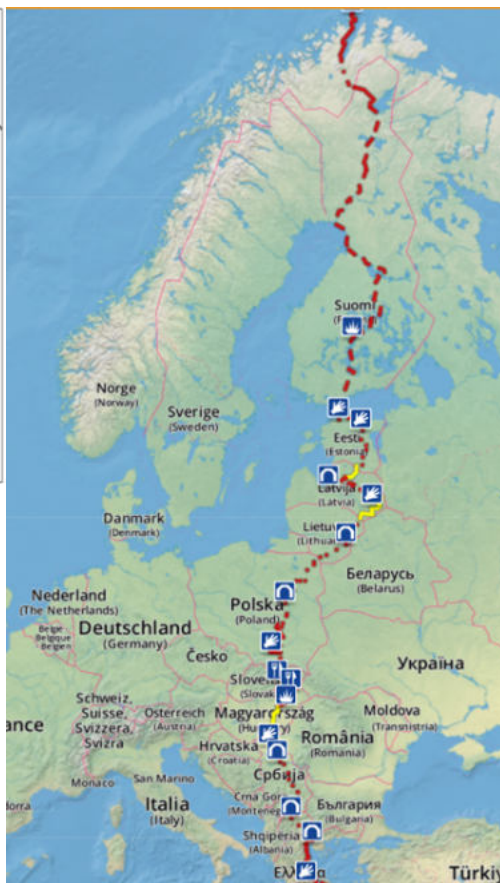
Šaltinis: [bendrasiplanas.lt](http://bendrasiplanas.lt)  
50 pav.

.....

EuroVelo 11 trasa Europoje

Šaltinis: <https://en.eurovelo.com/ev11/lithuania>  
51 pav.

.....



## VII. Sauga ir saugumas



### ● Eismo įvykių analizė

Saugumo jausmas yra vienas iš svarbiausių emocinių faktorių gyventojams renkantis kelionės būdą rajone. Prasta kelių kokybė ir vis didėjantis automobilių skaičius signalizuoja, jog ateityje tai sukels tam tikrų sunkumų užtikrinant eismo saugumą. Lazdijų rajone kaip ir visoje Lietuvoje avaringumo situacija tendencingai gerėjo. Vertinant sužeistųjų statistiką, Lazdijų rajono savivaldybės situacija yra vidutinė, pagal sužeistųjų eismo įvykiuose skaičių savivaldybė yra trečioje vietoje iš penkių savivaldybių Alytaus regione.

Analogiška situacija iki 2017 metų buvo ir žuvusių autoįvykiuose statistikos atveju – Lazdijų rajono savivaldybė buvo trečioje vietoje pagal eismo įvykiuose žuvusių skaičių. Deja, 2017 metais situacija pablogėjo – užfiksuoti 5 eismo įvykiai, kurių metu žuvo žmonės iš kurių net 3 buvo pėstieji. Ypač svarbu paminėti, kad 2018 metais Lazdijų rajone pasiektas rezultatas – 0 žuvusiųjų iš 14-kos užfiksuotų eismo įvykių.

• Šaltinis: epolicija.lt  
• 52 pav.

	2018			2017			2016			2015		
	Dalyvių skaičius	Sužeistųjų skaičius	Žuvusių skaičius	Dalyvių skaičius	Sužeistųjų skaičius	Žuvusių skaičius	Dalyvių skaičius	Sužeistųjų skaičius	Žuvusių skaičius	Dalyvių skaičius	Sužeistųjų skaičius	Žuvusių skaičius
Susidūrimas su dviračiais	4	2	0	2	0	1	2	1	0	4	2	0
Susidūrimas su pėsčiaisiais	4	2	0	6	0	3	2	1	0	7	2	2
Susidūrimas su motociklu	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Susidūrimas su automobiliu	5	3	0	29	17	1	29	9	0	24	25	0
Kiti eismo įvykiai	18	8	0	12	9	0	29	10	1	12	9	0

• Registruotuose eismo įvykiuose dalyvių, sužeistų ir žuvusių skaičius Lazdijų rajone

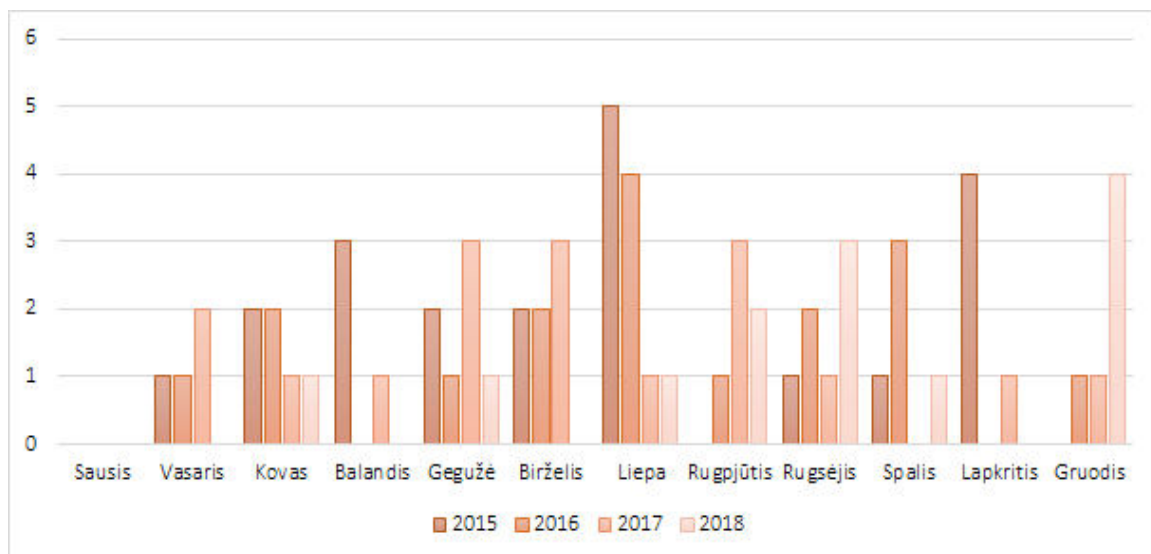
Nors eismo įvykiuose sužeistųjų skaičiaus mažėjimo tendencijos kinta teigiama linkme, tačiau būtinas tolimesnis dėmesys eismo saugai ir privaloma imtis visų įmanomų veiksmų, nukreiptų į eismo saugos priemones siekiant pagrindinio tikslo, kad kelių eismo įvykiuose nebebūtų žūstančiųjų bei bendra rajono avaringumo situacija kistų mažėjimo linkme. Ypač svarbus visuomenės saugumo garantavimas keliaujant alternatyviais keliavimo būdais nei automobilis, nes būtent jų pažeidžiamumas yra didesnis.

	2018	2017	2016	2015
<b>Visi eismo įvykiai</b>	14	17	17	21
<b>Eismo įvykiai kuriuose įtraukti dviračiai</b>	2	1	1	2
<b>Eismo įvykiai, kuriuose įtraukti pėstieji</b>	2	3	1	4

• Registruotų eismo įvykių skaičius

• Šaltinis: epolicija.lt  
• 53 pav.

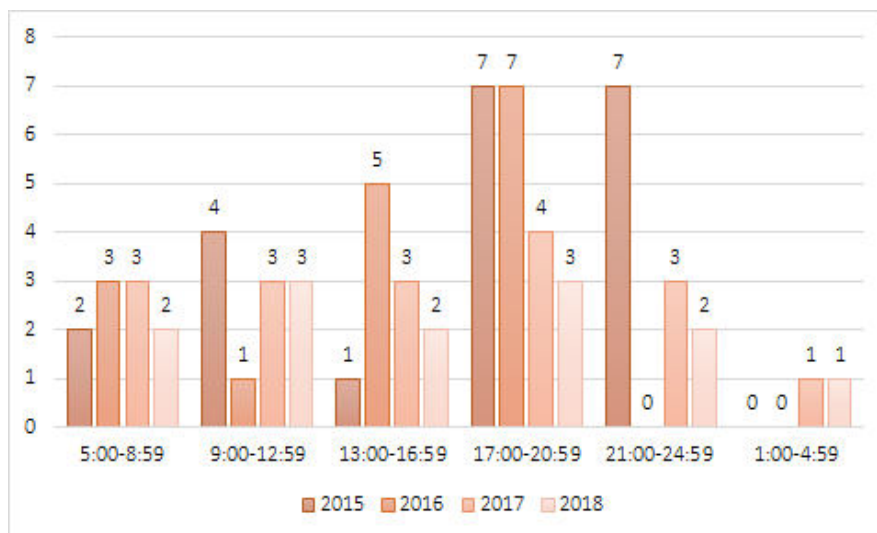
Įskaitinių eismo įvykių skaičius atskirais metų mėnesiais Lazdijų rajone rodo, kad egzistuoja tiesioginė priklausomybė nuo transporto eismo intensyvumo rajono keliuose esant šiltajam metų laikui. Didžiausias avaringumas 2015-2016 buvo vasarą, liepos mėnesį, kuomet transporto srautai siekia maksimalias reikšmes. 2018 metais registruotų eismo įvykių reikšmė pasislinko į rudenį ir daugiausia jų užfiksuota gruodžio mėnesį.



• Registruotų eismo įvykių pasiskirstymas pagal mėnesius

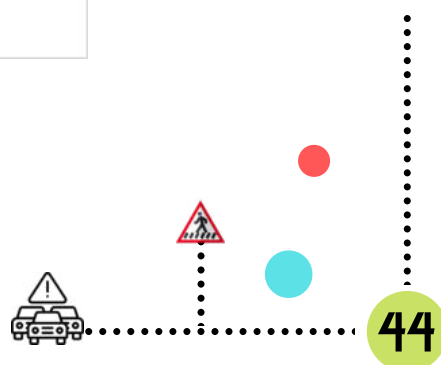
• Šaltinis: epolicija.lt  
• 54 pav.

Natūralu, kad yra daug kitų svarbių priežasčių, kurios sunkina eismo sąlygas: oro sąlygos, paros laikas, apšvietimas, užstatymo pobūdis, matomumas ir pan. Įskaitinių eismo įvykių skaičius atskiromis paros valandomis Lazdijų rajone koreliuoja su transporto eismo dinamika: jei 2015 metais autoįvykių skaičius buvo išaugęs vakarinėmis valandomis – tai 2018 metais avaringumas pasiskirstė beveik tolygiai visoje dienoje.



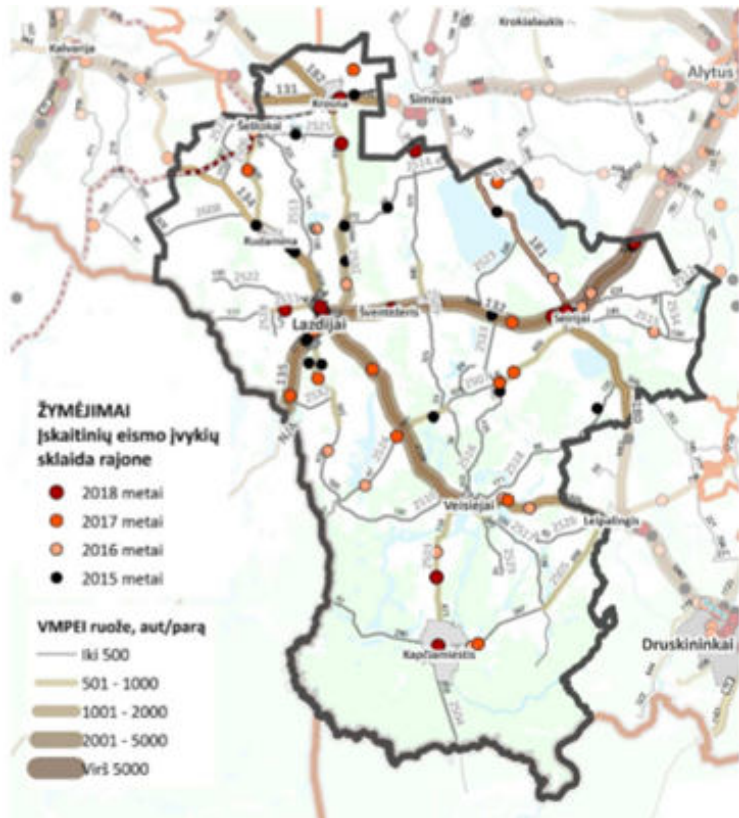
Registruotų eismo įvykių pasiskirstymas pagal paros laiką

• Šaltinis: epolicija.lt  
• 55 pav.



Jeigu atidžiau pažvelgtume į pavyzdžiuose pateiktų eismo įvykių aplinkyles, 2017 metais 17-oje įvykusių įskaitinių eismo įvykių buvo sužeista vidutiniškai apie 53% dalyvių, iš kurių Lazdijų miesto teritorijoje užfiksuoti tik 2 eismo įvykiai. 2018 metais 14-oje įskaitinių eismo įvykių vidutiniškai sužeista 48%, kurių trečdalis buvo dviratininkai arba pėstieji. Tik 3 iš šių eismo įvykių užregistruoti Lazdijuose.

### Registruotų eismo įvykių sklaida Lazdijų rajone

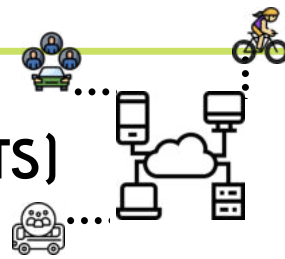


Šaltinis: Lazdijų rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas. Esamos būklės įvertinimas 56 pav.

Eismo įvykiai pačiame Lazdijų mieste nebuvo susiję su susidūrimais, dviratininkų arba pėsčiųjų sužalojimais, kas miestams ir yra būdinga. 2017 metais Lazdijų mieste neįvyko nei vieno eismo įvykio, susijusio su dviratininkais, pėsčiųjų sužalojimais sudarė tik 17 proc. Tačiau rajone aktualia problema išlieka dviratininkų eismo krašto keliuose aplinkylės, kurių metu 2017 metais krašto kelyje Alytus–Seirijai–Lazdijai, po susidūrimo su dviračiu bei pėsčiojo sužalojimo, žuvo 2 asmenys bei rajoniniuose keliuose Rudamina–Seštokai, Lazdijai–Kučiūnai–Veisiejai žuvo 2 pėstieji.

Analizuojant rajone žuvusiųjų statistiką pateiktame pavyzdyje galima pastebėti, jog 2015 metais eismo įvykiuose žuvo, būtent, pėstieji, eismo įvykiai registruoti krašto kelyje 132 Alytus – Seirijai - Lazdijai ir rajoniniame kelyje Rudamina - Seštokai. Šios aplinkylės patvirtina eismo saugos ir infrastruktūrinių priemonių trūkumą ir būtinybę dviratininkams ir pėstiesiems, ypač gyvenamųjų vietovių artimiausioje aplinkoje, orientuotoje į keliavimo būdą ir racionalų atstumą. Dviračių naudojimui, keliavimui pėsčiomis infrastruktūrinių priemonių diegimas rekomenduotinas mažiausiai 3-5 km atstumu iki pagrindinių urbanizuotų traukos centrų, gyvenamųjų vietovių, koncentruojančių darbo vietas ir kitus kasdienės traukos objektus.

## VIII. Intelektinės transporto sistemos (ITS)



Ne paslaptis, kad per daugelį metų Lietuvoje viešojo transporto naudojimas labai sumažėjo. Vertinant patogumą, viešąjį transportą pakeitė kelionės asmeniniais automobiliais. Svarbu paminėti, jog mažėjant viešojo transporto naudojimui, įmonės, ypač regionuose, nesugebėjo prisitaikyti prie pokyčių. Nuo 1990 metų kelių sektoriuje keleivių pervežimai sumažėjo 70%, nors naudojamų transporto priemonių skaičius sumažėjo 12%, o transporto priemonių talpa per šį laikotarpį padidėjo 6%. Už viešojo transporto organizavimą Lietuvoje yra atsakingos daugiau nei 60 skirtingų institucijų. Visos institucijos atskirai ruošia ir viešina informaciją apie maršrutus ir tvarkaraščius, nėra vieningai patvirtintų taisyklių, maršrutai nėra tarpusavyje suderinti, trūksta informacijos internete.

Aiškiai apibrėžti ITS yra sunku, tačiau jos dažnai yra suprantamos kaip informacinių ir ryšio technologijų taikymas transporto srityje. Darniajame Vilniaus plane ITS apibrėžiama kaip instrumentas, priemonė, leidžianti miesto transporto tinklo operatoriams pasiekti strateginių eismo ir transporto valdymo tikslų. Todėl negali būti savaiminis tikslas įdiegti ITS. Visų pirma, turi būti aiškiai apibrėžti miesto transporto ir eismo valdymo tikslai ir tada parinktos tinkamiausios ITS priemonės šiems tikslams pasiekti. Reikia pabrėžti, kad dalis ITS priemonių negali būti taikomos be kitų tikslų įgyvendinimo priemonių: organizacinių, vadybinių, infrastruktūros tobulinimo ir pan.

ITS aktualiausios priemonės esamos situacijos suvaldymui ir pagerinimu:

### 1) Pralaidumo ir miesto pasiekiamumo didinimas

#### a) Viešojo transporto naudojimo skatinimas:

- E. bilietas;
- Viešojo transporto keleivių informavimo sistemos;
- Keleivių srauto skaičiavimas ir maršrutų modeliavimas;
- Viešojo transporto prioritetas.

#### b) Bevariklių transporto priemonių naudojimo skatinimas:

- Dviračių kelionių srautų stebėsena;
- Skatinimo priemonės.

#### c) Modalinių kelionių skatinimas:

- Modalinių kelionių planavimas.

### 2) Sauga:

- a) Greičio kontrolė;
- b) Eismo duomenų platinimas eismo dalyviams;
- c) Kintamos informacijos ženklų valdymas.

● Šaltinis: Vilniaus miesto darnaus  
judumo planas  
● 57 pav.



## Išvados



Išnauginėjus strateginius ES, šalies ir Lazdijų rajono dokumentus galima pastebėti, jog kiekviename iš jų pabrėžiama transporto sistemos tobulinimo svarba. Nors ES Žalioji ir Baltoji knygos orientuojasi į globalius tikslus, palyginus jas su Lietuvos strateginiais dokumentais, vizija išlieka ta pati – efektyviai modernizuoti transporto sistemą, kad ji kuo labiau atitiktų gyventojų poreikius ir taptų kaip įmanoma mažiau kenksminga aplinkai. Beveik visuose strateginiuose dokumentuose akcentuojama, jog privaloma iš esmės keisti požiūrį į susisiekimą, efektyvinti viešojo transporto sistemą ir skatinti gyventojus naudotis ne tik asmeniniu automobiliu ar autobusu, bet rinktis ir kitas alternatyvas, tokias kaip dviračiai, paspirtukai, vaikščiojimas pėsčiomis. Žinoma, siekiant skatinti gyventojus keisti požiūrį į susisiekimą, strateginiuose dokumentuose ypač akcentuojama inovacijų diegimo svarba. Taip pat svarbu paminėti, jog dauguma strateginių dokumentų orientuojasi į susisiekimo sistemos gerinimo svarbą didesniuose miestuose, nes ten dažnai aktuali spūsčių problema, pamirštant mažuosius miestus, kuriuose apskritai nėra išvystytas junglumas, o gyventojai tiesiog stokoja elementaraus prieinamumo pasinaudoti viešojo transporto paslaugomis. Lazdijų rajono savivaldybės strateginiame dokumente akcentuojamas infrastruktūros gerinimas – t. y. vietinės reikšmės automobilių kelių dangos tobulinimas bei keleivių vežimo reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutais rėmimas. Toks sprendimas problemą sprendžia laikinai, bet ilgojoje perspektyvoje yra nuostolingas ir neatsižvelgiantis į visų rajono gyventojų poreikius.

Lazdijų rajonas susiduria su daug rimtų iššūkių: didelis nedarbo lygis, emigracija, sergamumas ir mirštamumas, mažas gimstamumas, TUI pritraukimas, gyventojų verslumas ir pan. Iki galo neišnaudotos ir vaizdingo kraštovaizdžio galimybės kaip rajono išskirtinis ženklas.

Susisiekimas tiek viešuoju, tiek bevarikliu transportu neatitinka šiandieninių rajono gyventojų keliavimo poreikių, o tai daro įtaką rajone sparčiai augančiam automobilių skaičiui. Viešasis transportas nėra pajėgus konkuruoti su automobilių teikiama patogumais, o bevariklis transportas – saugumu. Visa rajono infrastruktūros plėtra palanki automobilio turėtojams (automobilių kelių dangos tobulinimas, nemokamas parkavimas, greičio ribojimo ženklų trūkumas) ir neatsižvelgia į kitų gyventojų poreikius, kurie negali vairuoti automobilio ar nepajėgia tokio įsigyti.



Vietinį susisiekimą užtikrinančio autobusų parko transporto priemonės senesnės nei 20 metų, tačiau naujų autobusų įsigijimui nėra poreikio, nes tai reikalauja papildomų investicijų, o rajono kelio dangą nėra pritaikyta tokioms transporto priemonėms, dėl to jos dažnai reikalauja papildomos techninės priežiūros. Tiek autobusų parko turimos transporto priemonės, tiek rajono infrastruktūra nėra pritaikytos neįgaliųjų kelionėms.

Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūra plėtojama tik turistiniais tikslais, bei nesvarstomas dviračių transporto infrastruktūros (specialiai įrengtų dviračių trasų) tinkamumas kasdieniam susisiekimui: kelionėms į darbą, į parduotuves, mokymosi, paslaugų teikimo įstaigas. Pvz. Prie Baltąjo ežero, nutolusio 2,7 km. nuo Lazdijų miesto, gyvenantiems gyventojams yra užtikrintas geras susisiekimas apšviestais dviračių takais, tačiau nei reguliariai į darbą vykstantys gyventojai, nei mokiniai nėra skatinami kelionėms į Lazdijus pasirinkti dviračio ar eiti pėsčiomis. Nėra stebimi ir analizuojami dviračių kelionių srautai. Taip pat maža pasiūla modalinėms viešojo transporto + dviračių kelionėms (nesudaryta galimybė dviratį gabenti autobusu, nėra sudarytos sąlygos dviračius palikti prie autobusų sustojimų).

Keleivių srautų skaičiavimui ir maršrutų modeliavimui nenaudojama automatinė keleivių skaičiavimo sistema, o maršrutai dėliojami seniūnams paprašius ar reaguojant į gyventojų nusiskundimus. Dažna šeima, ne tik Lazdijų rajone, bet ir visoje Lietuvoje, vos ne vos artėjanti prie vidutinio sluoksnio, namų ūkyje laiko bent dvi mašinas. Tam neretai daro įtakos neigiamas požiūris į kelevinį transportą bei socialiai nejautri viešojo transporto politika, kuri iš dalies atpratino žmones naudotis tiek geležinkeliu, tiek tarp miestiniais ar vietiniais autobusais. Gyventojai labai dažnai susiduria su dilema: arba visai šeimai likti namuose, arba namų ūkis privalo turėti privatų automobilį, o kartais net kelis automobilius vienoje šeimoje.

Nors visi ES ir šalies strateginiai dokumentai pabrėžia inovacijos svarbą regionuose, tačiau jų taikymas dažniausiai prasideda didžiuosiuose Lietuvos miestuose, o regionai ir toliau paliekami su savo problemomis. Automobilių skaičius rajone kyla, didėja ir kelių apkrova bei eismo intensyvumas, kas sukelia dar daugiau saugumo iššūkių. Dviračių ir pėsčiųjų tinklas nėra išvystytas ir neplanuojamas vystyti ateityje. Viešojo transporto paslaugos neatitinka gyventojų poreikių. Rajone galima kritiškai vertinti informacijos apie vietinių ir tarp miestinių maršrutų tvarkaraščių prieinamumą – visiškai nėra užtikrinamas tokios informacijos buvimas internete. Tokie faktai nekuria Lazdijų rajono kaip modernaus ir inovacijoms atviro rajono įvaizdžio.

