

VšĮ Investuok Lietuvoje

Darnus judumas Lietuvos-Lenkijos pasienio zonoje

Teminio tyrimo

Susiekimo gerinimas pasienio zonoje pasitelkiant inovatyvius būdus ir partnerius

ATASKAITA

Birutė Karakaitė

2020



Kuriame
Lietuvos ateitį

2014–2020 metų
Europos Sąjungos
fondų investicijų
veiksmų programa

Teminis tyrimas yra parengtas Vyriausybės kanceliarijos įgyvendinamo projekto „Atviros Vyriausybės iniciatyvos“ metu. Projektas finansuojamas Europos socialinio fondo ir Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšomis.

Ivadas/Kontekstas

Pasienio zonoje planuojama steigti verslo inkubatorius ir stiprinti bendradarbiavimą turizmo srityje, tačiau susiduriama su darbo jėgos, gyventojų ir turistų judėjimo problema. Pagal kasmetines Lazdijų rajono gyventojų apklausas kas trečias šio rajono gyventojas nėra patenkintas viešuoju susisiekimu rajone. Tvarkaraščių tinkamumas ir maršrutų pakankamumas papuola į prasčiausiai vertinamas paslaugas iš apklausoje pateikiamų 190.

Nėra abejonių, jog viešasis transportas yra kardinaliai svarbi viešoji paslauga, turinti lemiamos įtakos žmonių mobilumui ir gyvenimo kokybei. Dėl mobilumo stokos rajono gyventojams užsikerta begalė kitų galimybių būti socialiai aktyviems, turėti prasmingą ir laimingą gyvenimą.

Susisiekimo klausimas viena opiausių Lazdijų rajono gyventojų problema, kuri daro įtaką ir kitų problemų gilėjimui. Lietuvos laisvosios rinkos instituto sudarytame [Savivaldybių gerovės indekse](#) Lazdijų rajonas pasižymi aukščiausiu nedarbo lygiu Lietuvoje (14,9 %) bei didžiausia ilgalaikių bedarbių dalimi (52,9 %), taip pat tiesioginių užsienio investicijų (TUI) pritraukime lenkia vos dvi savivaldybes. 2017 metais TUI vienam gyventojui teko vos 13 eurų, kai vidutiniškai Lietuvoje – 1 251 euras.

Nors 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 *last-mile barriers* ir tai akivaizdžiai matoma Lazdijų rajone bei visoje pasienio zonoje. Net 73 % rajono gyventojų gyvena kaimiškose vietovėse, kuriose 8 ar 10 km atstumas, esant patogiam susisiekimui galėtų būti įveikiamas per 10 ar 15 min, tačiau neretai tai tampa net ir kelių valandų iššūkiu.

Lietuvos [Baltojoje knygoje](#) pabrėžiama, jog pagrindinės viešosios paslaugos privalo būti pasiekiamos per 30 min. keliaujant viešuoju transportu, tačiau tokių maršrutų Lazdijų rajone yra tik 30 proc. Į naujįjį [Nacionalinės pažangos planą](#) (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. Tarp daugybės [LR Vyriausybės programos įgyvendinimo plano](#) kryptių 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.

Tyrimė naudojami analizės metodai:

1. Esamai situacijai Lazdijų rajone įvertinti buvo analizuojami strateginiai Europos Sąjungos, Lietuvos ir Lazdijų rajono dokumentai, lyginimas tarpusavyje ir

bendrinė jų analizė. Atlikta demografinių ir užimtumo rodiklių analizė, gyvenimo kokybės įvertinimas, susisiekimo infrastruktūros, keleivių logistikos ir bevariklio transporto analizė, saugos ir saugumo rajone įvertinimas.

2. Atlikta užsienio šalių analizė, apibendrinanti, gerąsias Vokietijos, Prancūzijos, Austrijos, Slovakijos, Airijos, Nyderlandų praktikas teikiant viešojo susisiekimo paslaugas teritorijose, pasižyminčiose mažu gyventojų tankiu bei apimanti bendradarbiavimo per sieną pavyzdžius.

Lazdijų rajono apžvalga

Išnagrinėjus 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, bet rinktis ir kitas alternatyvas, tokias kaip autobusai, dviračiai, paspirtukai, vaikščiojimas pėsčiomis ir pan. Nagrinėjant Lazdijų rajono savivaldybės strateginius dokumentus, pastebima, jog akcentuojamas 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. Esamos situacijos analizė atskleidė pagrindinius iššūkius su kuriais susiduria Lazdijų rajonas:

Viešasis transportas

- Susisiekimas Lazdijų rajone vertinamas prasčiausiai palyginus su kaimyninėmis savivaldybėmis ([Susisiekimo indeksas](#) 1,8 balai);
- Tik 30 proc. maršrutų garantuoja paslaugų pasiekiamumą per 30 min. (Lazdijų rajono savivaldybės duomenys);
- Internetu nepasiekama jokia informacija apie maršrutų tvarkaraščius, jų pakeitimus ir kita aktuali informacija;
- 32 proc. per metus padidėjusi savivaldybės subsidijų suma keleivių pavėžėjimui užtikrinti (Lazdijų rajono savivaldybės duomenys);
- 40 proc. autobusų parkui priklausančių autobusų yra senesni nei 20 metų (UAB Lazdijų autobusų parko duomenys).

Automobilizacija

- 2020 metais 1000 gyventojų tenka 607 vnt. automobilių, tai daugiau nei regiono, šalies ar ES vidurkis ([VI Regitra duomenys](#));
- 70 proc. visų Lazdijų rajone esančių kelių yra su žvyro arba grunto danga (Lazdijų rajono savivaldybės duomenys);
- Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas krašto keliais didėja 6-8 proc. kas kelerius metus ([Lietuvos automobilių kelių direkcijos](#) duomenys).

Saugumas

- Įskaitiniuose eismo įvykiuose iš 48 proc. sužeistųjų, trečdalis buvo dviratiniškai ir pėstieji (ePolicija.lt).
Bevariklio transporto infrastruktūra
- Dviračių ir pėsčiųjų takų ilgis Lazdijų rajono savivaldybėje siekia 5km. ir nesikeitė 5 metus (Statistikos departamento duomenys).
Socioekonominės problemos
- Nedarbo lygis aukščiausias visoje Lietuvoje ir siekia 15 proc. ([Savivaldybių gerovės indeksas](#));
- 2018 m. tik 49 proc. 1-5 m. vaikų buvo ugdomi švietimo įstaigose (Lazdijų rajono savivaldybės duomenys);
- 2017 m. vienam rajono gyventojui teko tik 13 Eur. tiesioginių užsienio investicijų, kai vidurkis yra 1251 Eur. ([Savivaldybių gerovės indeksas](#));
- Vienintelė amžiaus grupė, kurioje pastebimas augimas (10 proc.) per paskutinius 5 metus yra 60-69 m. (Statistikos departamento duomenys);
- 74 proc. Lazdijų rajono gyventojų gyvena kaimiškose vietovėse (Statistikos departamento duomenys);
- Rajonas pasižymi mažu gyventojų tankiu (14,3 gyv./km²) (Statistikos departamento duomenys)
- NETO migracija rajone ir 2019 m. išlieka neigiama (-126 gyv.) (Statistikos departamento duomenys);

Užsienio geroji praktika

Kadangi susisiekimo klausimas mažai apgyvendintose ir periferinėse teritorijose yra kompleksinė problema, kuri reikalauja į jos sprendimą pažvelgti kiek įmanoma įvairiapusiškiau. Nagrinėjant užsienio šalių geruosius pavyzdžius išskirti keli susisiekimo sistemos pavyzdžiai ir išanalizuota kaip skirtingos valstybės šiuos pavyzdžius taikė savo teritorijose.

- Lanksčios transporto sistemos (angl. *flexible transport services*)
 - o Anglijoje siekiant kompensuoti ribotas viešojo transporto paslaugas bei pirmojo/paskutiniojo kilometro įveikimo galimybes nepakankamai aptarnaujamose vietose yra pasitelkiama lanksčių maršrutų autobusas pagal poreikį (angl. *Flexible routes bus on demand*)
 - o Airijoje siekiant įtraukti visas bendruomenes į susisiekimo problemos sprendimą, ieškant naujų verslo koncepcijų ir sprendimų kaimo vietovių prieinamumo gerinimui naudojama nuo durų iki durų autobuso pagal poreikį paslauga (angl. *Door to door bus on demand*)

Taip pat, trumpai peržvelgiami ir Škotijos, Austrijos, Latvijos, Liuksemburgo ir Nyderlandų atvejai.

- Remiantis geraja praktika skatinant kooperacijas kelionėms išskiriami tokie pagrindiniai pavyzdžiai:
 - o Prancūzijoje, kur ypatingai didelės viešojo transporto kainos kaimiškose vietovėse siekiant pagerinti gyventojų neturinčių automobilių mobilumą bei tuo pačiu norint pakelti skaitmeninį raštingumą kaimuose buvo pasitelkta „RezoPouce“ aplikacija, skirta saugiai kooperacijai keliaujant

kitų asmenų automobiliais. Kurta jaunimui, aplikacija tapo populiari ir pagyvenusių asmenų tarpe.

- o Slovėnijoje trūkstant viešojo transporto paslaugų kaimiškose vietovėse, o vyresnio amžiaus gyventojams patiriant atskirtį, nevyriausybinė organizacija „Sopotniki“ teikia nemokamą automobilių transportą pagyvenusiems žmonės kaimo vietovėse. Paslauga yra teikiama savanorių ir yra nemokama labiausiai atskirtį išgyvenančioms seniūnijoms. Tokių vietovių senoliai kooperuojasi ir keliauja kartu.

Trumpai peržvelgiami ir kitų šalių, kaip Belgijos, Vokietijos, Anglijos ir Suomijos gerieji pavyzdžiai.

- Dar vienas pavyzdys naudojamas kaimiškose vietovėse užsienio šalyse, siekiant gerinti gyventojų mobilumą ir šviesti apie automobilių daromą poveikį aplinkai – automobilių dalijimosi paslauga.
 - o Anglijoje dėl limituotų viešojo transporto paslaugų kaimiškose teritorijose, gyventojai tapo priklausomi nuo nuosavų automobilių, o tai ėmė kelti tam tikrų iššūkių siekiant kovoti su aplinkos tarša. Ne pelno siekianti organizaciją pradėjo projektą su dviem (vienas pilnai elektrinis, kitas augaliniu kuru varomu varikliu) automobiliais skirtais bendruomenių gyventojams automobilių dalijimosi paslaugoms.
- Peržvelgiama ir sėkmingo bendradarbiavimo per sieną susisiekimo gerinimo srityje atvejai.
 - o Slovakijos ir Austrijos bendradarbiavimo per sieną atvejis parodė kaip pagerinti turistų ir gyventojų mobilumą pasienio zonoje. Keletas iš sėkmingai įgyvendintų idėjų tai „autobusas+dviračiai“ projektas, skatinant turizmą, keliskart per dieną kursuoja 20 vietų autobusas su priekaba talpinančia tiek pat dviračių. Taip pat buvo pasitelktas per sieną kursuojantis autobusas pagal poreikį.

Viešosios konsultacijos poreikis

Atliktos esamosios Lazdijų rajone judumo situacijos ir gerųjų užsienio šalių praktikos analizės atskleidė viešosios konsultacijos poreikį. Susisiekimas yra kompleksinė problema rajone ir daugybę metų palikta savieigai, turinti įtakos rajono gyventojams ir skirtingoms suinteresuotoms šalims. Viešosios konsultacijos ciklo tikslas – išgirsti Lazdijų rajono gyventojų nuomonę dėl mobilumo gerinimo rajone, surinkti naujus pasiūlymus priemonėms bei idėjas, gauti gilesnes įžvalgas dėl siūlomų priemonių. Galimai viešojoje erdvėje būtų vykdoma dviejų savaičių trukmės elektroninė visuomenės apklausa, kuri būtų skirta Lazdijų rajono gyventojams. Tuomet galimai būtų surengti 3 apkirtojo stalo diskusijos su tikslinėms grupėms – pavyzdžiui, pasienio zonos savivaldybių, NVO ir verslo atstovais.

Anketinės gyventojų apklausos metu būtų siekiama suprasti situaciją iš Lazdijų rajono gyventojų perspektyvos bei rasti galimus sprendinius siekiant gerinti darnų mobilumą rajone.

Apskritojo stalo diskusijų metu būtų siekiama gauti gilesnes įžvalgas iš tikslinių grupių dėl konkrečių priemonių, sužinoti nuomonę, ar tokios priemonės spręstų susisiekimo problemas (pvz. darbo jėgos judumą), ar kitaip paveiktų Lazdijų rajono gyventojų mobilumo įpročius.

Numatomas Apskritojo stalo diskusijų dalyvių sąrašas (gali būti pildomas):

1. Kalvarijos savivaldybė
2. Vilkaviškio savivaldybė
3. Seinų, Punsko, Rutkos-Tortakos, Gibų, Šlipiškės, Vižainio valsčiai
4. Vidaus reikalų ministerija
5. Susisiekimo ministerija
6. Lietuvos savivaldybių asociacija
7. Pasienio zonoje veikiančios NVO
8. Pasienio zonoje veikiantys verslai
9. Užimtumo tarnyba
10. Lietuvos keleivių vežimo asociacija

Priedai

Priedas Nr. 1 „Esamos judumo Lazdijų rajone situacijos [analizė](#)“

Priedas Nr. 2 „Užsienio šalių gerųjų praktikų [analizė](#) darnaus judumo srityje, apimanti pasienio zonų ir regionų su mažu gyventojų tankiu pavyzdžius“