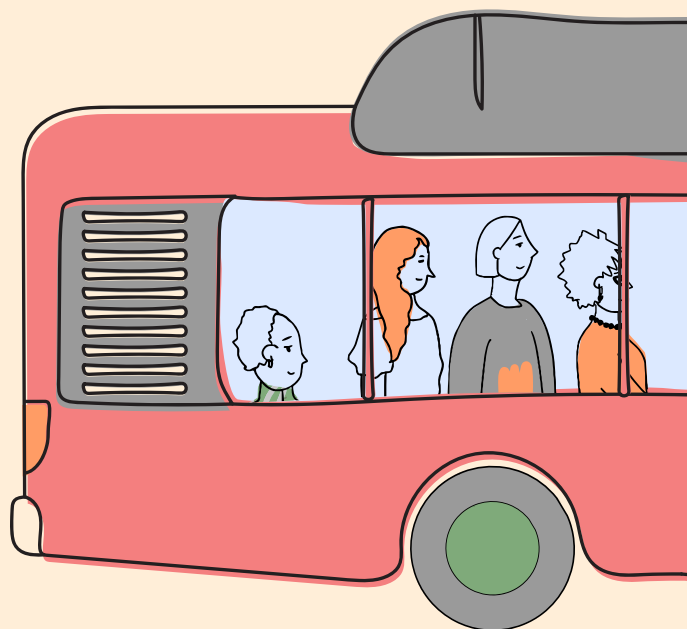


Vilniaus piliečių asamblėja

Informacinis leidinys dalyviams

SPRĘSKIME
KARTU!

Kaip
judėsime
mieste?



VILNIUS

Vilniaus miesto savivaldybė

2025 m.

Įvadas

Šio leidinio tikslas – pateikti informaciją, kaip vyks Vilniaus piliečių asamblėja ir supažindinti asamblėjos dalyvius su pagrindiniu klausimu bei su juo susijusiu kontekstu.

Asamblėjos mokymų programą ir šio leidinio turinį, siekiant nešališkumo ir kokybės, padėjo rengti nepriklausoma patariamoji ekspertų grupė.

Leidinį sudaro 5 pagrindinės temos:

1. Informacija apie Vilniaus piliečių asamblėją
2. Darnios miesto plėtros vertybės
3. Informacija apie asamblėjos temą – darnų judumą
4. Aktualūs dokumentai, studijos ir strategijos
5. Papildoma informacija

Tikimės, kad turėsite laiko ir noro perskaityti šį bukletą prieš pirmąjį asamblėjos dalyvių susitikimą 2025 m. rugsėjo 24 d. Taip pat rekomenduojame jį visada turėti po ranka ir naudotis visos asamblėjos metu.

Daugiau informacijos rasite Vilniaus piliečių asamblėjos svetainėje ir ekspertų grupės su Vilniaus miesto savivaldybe sukurtame informaciniame puslapyje. Jame rasite straipsnių, ataskaitų, strategijų ir duomenų, susijusių su Vilniaus darnaus judumo planu. Šiame puslapyje pateikta medžiaga, mūsų manymu, atsakys į daugelį klausimų, kurie jums gali kilti formuluojant asamblėjos rekomendacijas.

Informacinį puslapį rasite čia pasitarkime.vilnius.lt.

Turinys

Įvadas	1
Žodynėlis	3
1. Apie Vilniaus piliečių asamblėją	6
1.1. Įžanginis žodis	6
1.2. Kaip buvo atrinkti dalyviai?	7
1.3. Asamblėjos eiga ir tikslas	7
1.4. Ekspertinės patariamiosios grupės įvadas	8
2. Darnios miesto plėtros vertybės	11
2.1. Klimato kaita ir jos poveikis Vilniui: kodėl tai svarbu miestui ir gyventojams?	11
2.2. Kodėl judėjimas mieste svarbus mūsų sveikatai?	16
2.3. Darnus judumas: sprendimai, keičiantys mūsų miestą	18
2.4. Policentriškumas ir „15 minučių miestas“	20
3. Darnus judumas Vilniuje	23
3.1. Vilniaus judumas šiandien: iššūkiai, duomenys ir pokyčių kryptis	23
3.2. Vilniaus darnaus judumo strategija iki 2030 m.	25
3.3. Darnaus judumo plano projektai 2025–2027 m.	27
3.4. Humaniškų gatvių principai ir Vilniaus patirtis	38
3.5. Gyventojų klausimai ir lūkesčiai	40
4. Aktualūs dokumentai, studijos ir miesto strategijos	42
4.1. Vilniaus miesto bendrasis planas	42
4.2. Vilniaus miesto darnaus judumo planas	42
5. Papildoma informacija	44
5.1. Piliečių asamblėjos dalyvių teisės ir pareigos	44
5.2. Naudinga medžiaga: straipsniai, tinklalaidės, knygos	44
5.3. Įdomūs faktai apie judumą Vilniuje	44
5.4. Dažniausiai užduodami klausimai	48
Šaltiniai	49

Žodynėlis

Anglies dioksido ekvivalentas	Metano (CH ₄), azoto suboksido (N ₂ O), hidrofluorangliavandenilių (HFC), perfluorangliavandenilių (PFC), sieros heksafluorido (SF ₆), azoto trifluorido (NF ₃) dujų kiekis, darantis tokį patį poveikį klimato kaitai kaip viena tona anglies dioksido (CO ₂).
Dalijimosi paslaugos	Paslaugos, leidžiančios dalintis transporto priemonėmis (pvz., dviračiais, paspirtukais, automobiliais), užuot jas turėjus nuosavybėje. Skatina darnesnį judumą.
Darnaus judumo planas (DJMP)	Miesto dokumentas, kuriuo planuojama, kaip užtikrinti patogų, saugų ir aplinkai draugišką judėjimą mieste visomis transporto priemonėmis. Planas turi konkrečius terminus ir rodiklius, kurių užsibrėžiama pasiekti. Darnaus judumo planus Lietuvoje koordinuoja Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija, Europoje – Europos Komisija.
Darnus judumas	Judumo sistema, leidžianti patogiai, saugiai ir ekologiškai judėti mieste pėsčiomis, dviračiais, viešuoju ar bendruoju transportu.
Ekologinis nerimas	Emocinė būsena (pvz., liūdesys, nerimas ar bejėgiškumo jausmas) dėl aplinkos nykimo ar klimato kaitos.
Emisijos	Teršalai, išmetami į orą – dažniausiai kalbama apie šiltnamio efektą sukeliančias dujas (ŠESD), pvz., CO ₂ , iš transporto ar pramonės.
Forumas	Tai vieša erdvė (gali būti internetinė arba fizinė), kurioje žmonės susitinka, dalijasi nuomonėmis, diskutuoja tam tikra tema.
Gatvių projektavimas	Procesas, apimantis miesto gatvių pločio, perėjų, dviračių takų ir infrastruktūros planavimą, turintis įtakos visų eismo dalyvių saugumui ir patogumui.
Grupė	Žmonių sambūris, turintis kažką bendro (pvz., tikslą, veiklą, interesą). Grupėje žmonės bendradarbiauja, bendrauja ir jaučiasi priklausantys tai pačiai bendruomenei.
Humaniškos gatvės	Gatvės, kuriose prioritetą teikiamas žmonėms, o ne automobiliams. Humaniškose gatvėse malonu ir saugu eiti pėsčiomis, važiuoti dviračiu.
Judumas	Žmonių galimybė judėti mieste – pasirinkti, kaip, kada, kur ir ar keliauti. Tai ne tik transportas, bet ir teisė rinktis judėjimo būdą.

Judumo infrastruktūra	Fiziniai elementai, reikalingi judėjimui mieste: keliai, takai, perėjos, stotelės, dviračių stovai ir pan.
Karščio banga	Laikinas, bet pavojingas karščio laikotarpis, dažnai susijęs su klimato kaita ir miesto šilumos salų efektu.
Klimato kaita	Ilgalaikiai planetos klimato pokyčiai, daugiausia sukelti žmogaus veiklos (pvz., transporto, energijos vartojimo), didinant ŠESD kiekį atmosferoje.
Klimato neutralumas	Būsena, kai miestas sumažina savo ŠESD emisijas iki minimumo ir likusią dalį kompensuoja (pvz., sodindamas medžius).
Klimato simuliacijos	Modeliai, skirti prognozuoti, kaip klimato pokyčiai paveiks konkrečias teritorijas, pvz., Vilnių – karščio bangos, krituliai, potvyniai.
Miesto šilumos salos efektas	Miesto reiškiny, kai dėl pastatų, kelių ir mažo želdynų kiekio miestas tampa gerokai karštesnis nei aplinkinės vietovės.
Mikrojudumas	Trumpoms kelionėms mieste naudojamos lengvos transporto priemonės: elektriniai paspirtukai, dviračiai ir pan.
„15 minučių miestas“	Miesto dalis, kurioje visos pagrindinės paslaugos (parduotuvės, mokyklos, sveikatos paslaugos ir pan.) pasiekiamos pėsčiomis, dviračiu ar viešuoju transportu per 15 minučių nuo namų.
Multimodali judumo sistema	Suderinta sistema, kai kelionė derinama iš kelių transporto rūšių – pvz., važiuojama dviračiu iki stotelės, o likusi kelionės dalis įveikiama autobusu.
Piliečių asamblėja	Demokratinės loterijos būdu atrinkta gyventojų grupė, kuri svarsto viešosios politikos klausimus ir teikia rekomendacijas. Ji sudaroma pagal demografinius kriterijus taip, kad atspindėtų visuomenės įvairovę, ir yra suburiama reikšmingam laikotarpiui, per kurį jos nariai mokosi, susipažįsta su informacija ir nuomonėmis ir, padedami moderatoriaus, diskutuoja numatyta tema (EBPO, 2022).
Pilietinis dalyvavimas	Tai aktyvus savanoriškas asmenų įsitraukimas į šalies, regiono, savo miesto ar bendruomenės viešąjį, socialinį ar bendruomenės gyvenimą, siekiant spręsti visuomenei svarbius klausimus, daryti įtaką viešiesiems sprendimams bei prisidėti prie visuomenės gerovės ir pozityvių jos pokyčių kūrimo.
Policentriškumas (policentriškas miestas)	Miesto vystymo principas, kai vietoj vieno centro (pvz., Senamiesčio) mieste yra keli, skirtingose miesto vietose išsidėstę savarankiški centrai su kokybiškomis paslaugomis, darbo vietomis, švietimo paslaugomis ir pan.

Priklausomybė nuo automobilių	Kai miesto struktūra ir paslaugos verčia žmones naudotis automobiliu net trumpoms kelionėms, nes alternatyvos yra nepatogios ir (ar) nesaugios.
Savanoris	Žmogus, savo noru, už tai negaudamas atlygio, padedantis kitiems arba dalyvaujantis įvairiose veiklose (socialinėse, kultūrinėse, aplinkosaugos ir pan.).
Šiltnamio efektą sukeliančios dujos (ŠESD)	Dujos (pvz., CO ₂ , metanas), sulaikančios šilumą Žemės atmosferoje ir sukeliančios klimato atšilimą.
Statybos techninis reglamentas (STR)	Lietuvoje galiojantis dokumentas, nustatantis techninius statybų reikalavimus – įskaitant gatves, šaligatvius, stovėjimo vietas.
„Statyk ir važiuok“ aikštelės	Automobilių stovėjimo aikštelės, dažniausiai įrengiamos miesto pakraščiuose, iš kurių žmonės toliau link miesto centro keliauja viešuoju transportu.
Universalus dizainas	Principas, pagal kurį miestų infrastruktūra projektuojama taip, kad būtų patogi gyventojams su įvairiais poreikiais – vaikams, senjorams, žmonėms su negalia ir kitiems.
Urbanizacija	Socialinis ir kultūrinis procesas – miestų plėtra; miestiškumo sklaidos procesas, pasireiškiantis per aplinkos ir gyvensenos kaitą (Visuotinė lietuvių enciklopedija).
Žaliasis miestas	Miesto koncepcija, kurioje urbanizacija derinama su aplinkos apsauga, socialine ir ekonomine gerove. Skatinamos žemos ŠESD emisijos ir minimalus neigiamas poveikis ekosistemoms; taikomi atsinaujinantys energijos šaltiniai ir atliekų perdirbimas; saugomos miestų žaliosios erdvės ir bioįvairovė; transportas orientuotas į viešąjį transportą, dviračius ir pėsčiuosius, mažinant automobilių skaičių.

1. Apie Vilniaus piliečių asamblėją

1.1. Įžanginis žodis

Gerbiami Vilniaus miesto gyventojai,

sveikiname tapus pirmosios Vilniaus piliečių asamblėjos dalyviais!

Piliečių asamblėja – tai gyventojų grupė, suformuota **demokratinės loterijos principu**. Dalyviai atrenkami pagal **demografinius kriterijus** taip, kad atspindėtų visą miesto gyventojų įvairovę. Ši grupė tam tikram laikotarpiui suburiama tam, kad galėtų **mokytis, gilintis į aktualią temą, klausytis ekspertų**, moderatorių padedama **diskutuotų ir rengtų rekomendacijas** sprendimams priimti. Asamblėja sutelkiama **dėl konkretaus klausimo**, todėl jos diskusijos ir siūlymai yra kryptingi, orientuoti į sprendimų paiešką ir argumentuotų rekomendacijų parengimą.

Artimiausiais mėnesiais, dirbdami kartu su kitais atrinktais dalyviais, spręsite svarbų klausimą:

Kaip užtikrinti, kad Vilniaus gyventojai dažniau rinktųsi viešąjį transportą 🚌, vaikščiotų pėsčiomis 🚶 ar važiuotų dviračiu 🚲 – nepriklausomai nuo gyvenamosios vietos?

Kviečiu grupėse ieškant atsakymo į pagrindinį asamblėjos klausimą aptarti:

- Kokios pagrindinės kliūtys trukdo gyventojams pasirinkti viešąjį transportą, dviratį ar kelionę pėsčiomis priklausomai nuo jų gyvenamos vietos?
- Kaip pagerinti viešąjį transportą, kad jis taptų tikra alternatyva automobiliui?
- Kaip skatinti patogų susisiekimą gyvenamųjų rajonų viduje pėsčiomis ar dviračiu?

Kaip Vilnius galėtų pasiekti savo ambicingus **darnaus judumo tikslus**? Mums labai svarbi **jūsų nuomonė ir įžvalgos** – kartu kurkime miesto ateitį, kurioje judėjimas yra **patogus, įtraukus ir draugiškas aplinkai**.

Šiame informaciniame leidinyje rasite naudingos medžiagos, kuri padės asamblėjos metu. Visiems linkiu sėkmės ir su komanda lauksime Jūsų sukurtų rekomendacijų.

Vilniaus miesto meras Valdas Benkunskas



1 pav. Nuotrauka iš Rygoje vykusios piliečių asamblėjos (2024 m.)

1.2. Kaip buvo atrinkti dalyviai?

Pirmasis etapas

Rugpjūčio 6 d. – rugsėjo 7 d.

13 tūkst. laiškų buvo išsiųsta **atsitiktinai atrinktais adresais** visame Vilniuje, taikant demokratinės loterijos principą.

- Papildomi laišakai buvo išsiųsti į rajonus, kuriuose įsikūrę daugiau **jaunų žmonių** ir **socialinio būsto** gyventojų – taip siekta užtikrinti **jvairesnį atstovavimą**.
- Registracija į piliečių asamblėją vyko iki **rugsėjo 7 d.**

Antrasis etapas

Rugsėjo 8 d. – rugsėjo 10 d.

Iš užsiregistravusių gyventojų buvo atrinkta **50 dalyvių**, atsižvelgiant į šiuos **demografinius kriterijus** siekiant sudaryti kuo **jvairesnę grupę**:

- **Amžius**
- **Lytis**
- **Seniūnija**
- **Išsilavinimas ir kt.**

Rugsėjo 8–10 d. atrinkti dalyviai buvo pakviesti prisijungti prie **Vilniaus piliečių asamblėjos**.

1.3. Asamblėjos eiga ir tikslas

Tikslas: padėti išsiaiškinti, **kaip paskatinti vilniečius keliauti po miestą darniai ir patogiai**, nepriklausomai nuo jų gyvenamosios vietos.

Asamblėja vyksta **keliais etapais** – kiekviename jų dalyviai:

- **gilina žinias**
- **diskutuoja**
- **formuoja rekomendacijas** sprendimų priėmėjams.

Asamblėjos dienų kalendorius

Visos asamblėjos dienos, išskyrus antrąją asamblėjos dieną (spalio 4 d.), vyksta Vilniaus miesto savivaldybės administracijoje. Adresas: Konstitucijos pr. 3, Vilnius.

Data	Laikas	Dienos tikslas
Rugsėjo 24 d., trečiadienis	18:00–20:30	Susipažinimo vakaras
Rugsėjo 27 d., šeštadienis	09:00–17:00	1-oji diena: susipažinimas, vertybių išgryninimas, mokymasis
Spalio 4 d., šeštadienis	09:00–17:00	2-oji diena: mokymasis
Spalio 18 d., šeštadienis	09:00–17:00	3-ioji diena: diskusijos, svarstymai, sutarimai
Lapkričio 8 d., šeštadienis	09:00–17:00	4-oji diena: dirbtuvės – svarstymai, sutarimai, rekomendacijų formavimas
Lapkričio 29 d., šeštadienis	09:00–17:00	5-oji diena: rekomendacijų patvirtinimas ir balsavimas
Gruodžio 11 d., ketvirtadienis	16:00–18:00	Asamblėjos rekomendacijų pristatymas ir perdavimas miesto merui, jo komandai ir miesto tarybai

1.4. Ekspertinės patariamosios grupės įvadas

Ekspertų pratarmė Vilniaus piliečių asamblėjos dalyviams

Gerbiamieji Vilniaus piliečių asamblėjos dalyviai,

esame ekspertų grupė, suburta organizatorių tam, kad padėtume Jums – miesto gyventojams – informuotai ir atsakingai svarstyti klausimą, kaip pasiekti, kad mieste kuo dažniau keliautume viešuoju transportu, pėsčiomis ar dviračiu, nepriklausomai nuo gyvenamosios vietos.

Mūsų tikslas nėra pasakyti, kas yra teisinga. Mūsų vaidmuo – pasidalinti žiniomis, analize, patirtimi ir duomenimis, kad galėtumėte patys susidaryti įvairiapusį požiūrį apie šį sudėtingą klausimą. Gatvėse susikerta daugybė interesų – pėsčiųjų, dviratininkų, vairuotojų, vaikų, senjorų, verslų. Sprendimai, kaip kuriame miesto infrastruktūrą, visada reikalauja kompromisų ir atidumo.

Gatvė yra daugiau nei infrastruktūra. Tai viešoji erdvė, kur vyksta kasdienis gyvenimas – kur žmonės ne tik juda, bet ir susitinka, žaidžia, ilsisi. Miestų ateitis – tai ne tik klausimas, kaip keliaujame, bet ir kaip gyvename, ką vertiname ir kokį miesto veidą norime matyti po 10, 20 ir 50 metų.

Kviečiame Jus mąstyti ne tik apie tai, ką miestas daro dabar, bet ir apie tai, kokį miestą norite sukurti ateityje – savo vaikams, artimiesiems, bendruomenei. Neretai ekspertai išmano dabartines sistemas, tačiau tik Jūs geriausiai žinote, kaip jose gyvenama. Todėl mūsų pareiga – suteikti Jums priemones, kad galėtumėte svajones paversti pagrįstais, įgyvendinamais sprendimais.

Kartu su organizatoriais parengėme informacinį rinkinį – tai duomenimis, tyrimais ir patirtimi grįstas atspirties taškas Jūsų darbui. Stengėmės informaciją pateikti suprantamai, glaustai ir koncentruotai. Kviečiame jus šį leidinį skaityti kritiškai: klausti, ginčytis, diskutuoti. Būtent taip gimsta stipriausi sprendimai.

Jūs – asamblėjos nariai – turite unikalią galimybę ne tik išklausti įvairius požiūrius, bet ir kurti ateities kryptį, orientuotą į žmogų, bendruomenę ir miestą. Jūsų patirtis šiame procese tokia pat svarbi kaip mūsų žinios. Būkite drąsūs, smalsūs, reiklūs ir kūrybingi. Nesidrovėkite klausti, ginčytis, svarstyti, nes diskusijose gimsta bendri sprendimai. Ir nebijokite priimti atsakomybės – Jūsų patirtis, Jūsų žinios ir sprendimai šiame procese yra tokie pat svarbūs kaip ekspertų analizė.

Mūsų grupė bus su Jumis viso proceso metu – pasirengusi atsakyti į klausimus, paaiškinti sudėtingus aspektus, pateikti papildomos informacijos ir padėti Jums svarstyti įvairias galimas kryptis.

Linkime Jums įdomaus ir prasmingo darbo.

Su pagarba

Vilniaus piliečių asamblėjos ekspertinė patariamoji grupė – doc. dr. Rasa Ušpalytė-Vitkūnienė, dr. Kristina Gaučė, Donatas Baltrušaitis, Nemunas Abukauskas, Dagnė Padegimė, Indrė Ivanauskaitė, Ieva Dzedulionienė

Kas yra patariamoji grupė ir koks jos vaidmuo?

Ekspertinė patariamoji grupė – tai nepriklausoma grupė, sudaryta iš įvairių sričių profesionalų, padedančių užtikrinti, kad Vilniaus piliečių asamblėjos nariai turėtų subalansuotą, išsamų ir įvairiapusį informacijos pagrindą.

Grupės tikslas – užtikrinti, kad visi su asamblėjos tema susiję duomenys, pozicijos ir kontekstas būtų aiškiai pateikti.

Pagrindinės patariamąsios grupės funkcijos:

- Rengia informacinį rinkinį asamblėjos nariams.
- Asamblėjos metu atsako į asamblėjos narių klausimus, padeda suprasti kompleksiškus aspektus.
- Užtikrina neutralumą ir asamblėjoje pateikamos informacijos faktinį tikslumą.
- Sprendžia nesutarimus dėl turinio ar perspektyvų balanso.

Kaip buvo atrinkti ekspertai?

Grupė suformuota laikantis šių principų:

- Atstovauti skirtingoms kompetencijos sritims: transportui, urbanistikai, sociologijai, planavimui, bendruomenės ir valstybės institucijoms.
- Užtikrinti lyčių, interesų ir požiūrių įvairovę.
- Įtraukti ne tik akademikus, bet ir praktikus, pilietinės visuomenės atstovus bei institucijų specialistus.

Patariamąsios grupės sudėtis

Moderatorė



Ieva Česnulaitytė

Politikos analitikė, svarstomosios demokratijos ekspertė

[Daugiau informacijos](#)

Ekspertai



doc. dr. Rasa Užpalytė-Vitkūnienė

Vilnius TECH, darnaus judumo, transporto planavimo ir saugumo ekspertė

[Daugiau informacijos](#)



dr. Jonė Vitkauskaitė-Ramanauskienė

Sociologė, KTU

[Daugiau informacijos](#)



dr. Kristina Gaučė

Darnaus judumo konsultantė, „Gaučė ir Ko“ vadovė

[Daugiau informacijos](#)



Donatas Baltrušaitis

Urbanistas, „Bauland“

[Daugiau informacijos](#)



Nemunas Abukauskas

Susisiekimo ministerija, bevariklio transporto politika



Dagnė Padegimė

Vidaus reikalų ministerija, savivaldos ekspertė

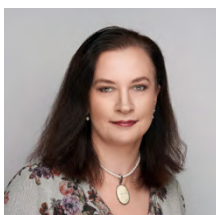
[Daugiau informacijos](#)



Indrė Ivanauskaitė

SĮ „Susisiekimo paslaugos“, vaikštumo ekspertė

[Daugiau informacijos](#)



Ieva Dzedulionienė

Vilniaus bendruomeninių organizacijų sąjunga, Žvėryno seniūnijos Sėlių seniūnaitė

[Daugiau informacijos](#)

2. Darnios miesto plėtros vertybės

2.1. Klimato kaita ir jos poveikis Vilniui: kodėl tai svarbu miestui ir gyventojams?

Klimato kaita – pasaulinė problema, vis labiau juntama ir Vilniuje. Dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio atmosferoje didėjimo didėja prie Žemės paviršiaus sulaikomos šilumos kiekis, keičiantis planetos klimatą – kyla temperatūra, tirpsta ledynai, auga vandenyno lygis, dažnėja ir stiprėja ekstremalūs orų pasireiškimai. **Šiuos pokyčius lemia žmogaus veikla: iškastinio kuro deginimas energetikos, transporto ar pramonės reikmėms, taip pat miškų, galinčių sugerti šiltnamio dujas, plotų mažėjimas.** Klimato kaita kelia grėsmę ne tik gamtai, bet ir žmonių sveikatai, finansinei būklei bei kasdieniam gyvenimui.

Didžiausią tiesioginę grėsmę Vilniui kelia karščio bangos, stiprios liūtys ir vasaros audros (2 pav.). Karščio bangos, kai kelias dienas (ir naktis) iš eilės temperatūra išlieka itin aukšta, didina sveikatos sutrikimų riziką, ypač vaikams, vyresnio amžiaus žmonėms ir sergantiesiems lėtinėmis ligomis.



2 pav. Keičiantis klimatui Europos miestus užplūsta karščio bangos, dėl liūčių kyla potvyniai. Šaltinis unsplash.com

Miesto aplinka, kur gausu asfalto ir betono, sulaiko šilumą ir sustiprina vadinamąjį šilumos salos efektą, todėl karščio poveikis čia dar intensyvesnis. Kitas iššūkis – smarkios liūtys ir audros, kurių metu per trumpą laiką gali iškristi labai daug kritulių. Tai trikdo transporto eismą, tvinsta gatvės ir pastatų rūšiai, gadinama infrastruktūra. Liūtis dažnai lydi stiprus vėjas, kruša ir žaibai, galintys sukelti elektros tiekimo sutrikimus ir apgadinti pastatus.

Be tiesioginio klimato kaitos poveikio Vilniui kyla ir netiesioginių grėsmių. Viena jų – augantis klimato migrantų srautas, kurį gali lemti besikeičiantis klimatas kitose pasaulio vietose. Didesnis atvykstančių žmonių skaičius gali kelti socialines įtampas, didinti būsto kainas, įtampą darbo rinkoje, todėl miestas turės pasiruošti teikti socialines ir sveikatos paslaugas bei užtikrinti migrantų integraciją. Klimato kaita gali trikdyti globalias tiekimo grandines, o Vilnius – susidurti su gyvybiškai svarbių prekių ir išteklių stoka. Elektros tiekimo tinklai taip pat gali patirti sutrikimų dėl didelių atsinaujinančios energijos (saulės ir vėjo) gamybos svyravimų, o tai gali lemti energijos tiekimo ribojimus ar staigius kainų šuolius. Be to, ES klimato kaitos politika ir teisės aktų pokyčiai gali sukelti neapibrėžtumus tiek verslui, tiek gyventojams, o draudimo bei finansų sektorių reakcijos į rizikas – paveikti finansinę situaciją ir investicijas.

Visos šios klimato kaitos sukeltos grėsmės veikia ne tik miesto infrastruktūrą ir vilniečių fizinę sveikatą, bet ir gali neigiamai paveikti psichologinę savijautą bei bendrą gyvenimo kokybę. Todėl vis didesnę reikšmę įgauna gebėjimas prisitaikyti prie besikeičiančių klimato sąlygų ir mažinti jų poveikį. Tai kelia sudėtingus, tarpusavyje susijusius iššūkius, kuriems būtina skubiai rasti sprendimus, siekiant užtikrinti sostinės gyventojų sveikatą, saugumą ir gerovę kintančio klimato kontekste.

Numatomi klimato pokyčiai Vilniuje

Poskyrio autorius klimatokaite.lt

Remiantis projekto **ClimAdapt-LT** įgyvendinimo metu parengtais klimato modeliais ir scenarijais, iki 2100 metų (lyginant su amžiaus pradžia) **Vilniuje prognozuojamas oro temperatūros kilimas nuo 2,3 °C (optimistinis scenarijus) iki 4,7 °C (pesimistinis scenarijus)**. Labiausiai šils žiemos ir liepos–rugpjūčio mėnesiai. Pagal didžiausius pokyčius numatantį scenarijų amžiaus pabaigoje žiemą vidutinė temperatūra taps teigiama, o vasaros antros pusės vidutinė mėnesio temperatūra gali siekti apie 23 °C (panašiai kaip dabar Budapešte). Dėl šilumos salos efekto centrinėje miesto dalyje šis rodiklis gali būti dar didesnis.

Dėl šylančio klimato Vilniuje daugės karščio bangų, kurių metu temperatūra viršys 30 °C, bei tropinių naktų (kai temperatūra nenukrenta žemiau 20 °C). Didžiausią poveikį jus Senamiesčio ir tankiai užstatytų miesto rajonų gyventojai. Kylant vasaros temperatūrai bei daugėjant karščio ekstremumų, pailgės laikotarpis, kai patalpose taps būtinas kondicionavimas ir išaugs šiam tikslui skirtos energijos poreikis.

Šaltų dienų skaičius mažės, tačiau ekstremalių šalčių tikimybė išliks, ypač jeigu jie sutaps su sniego dangos nebuvimu. Tokios sąlygos gali kelti žalą miesto vandentiekio, kelių dangos ir šildymo infrastruktūrai. Iki amžiaus vidurio išliks gana aukšta oro temperatūros svyravimų per 0 °C tikimybė, kuri taip pat gali daryti poveikį infrastruktūrai.

Vegetacijos periodas Vilniuje pailgės maždaug mėnesiu. Tai turės įtakos miesto želdynams, žydinčių augalų sezonui ir alergijų trukmei. Kita vertus, vegetacijos metu mažėjantis drėgmės kiekis dirvoje gali neigiamai veikti augmeniją. Ilgėjant vegetacijos sezonui, gali kisti žiedadulkių ir infekcinių ligų pernešėjų aktyvumo laikotarpiai.

Sniego dangos laikotarpis sutrumpės drastiškai – pagal pesimistinį scenarijų amžiaus pabaigoje jis vidutiniškai tesieks apie 16 dienų, bet išliks keli trumpi snygio ir tirpsmo epizodai, todėl slidžių gatvių tikimybė sumažės ne taip stipriai.

Metinis kritulių kiekis Vilniuje išaugs nežymiai (iki 4 % amžiaus viduryje ir iki 6–7 % amžiaus pabaigoje), tačiau pasikeis kritulių pasiskirstymas. Žiemą ir vėlyvą rudenį kritulių (daugiausia lietaus) daugės, vasarą jų kiekis nesikeis arba mažės. Kita vertus, prognozuojama, kad nors lietingų dienų skaičius mažės, ekstremalių kritulių tikimybė augs (kaip matėme 2025 m.) – tikėtini gatvių potvyniai, sutrikdytas eismas ir lietaus nuotekų sistemų darbas. Smarkūs krituliai kalvotame Vilniaus reljefe didins grunto nestabilumo tikimybę, ypač dėl dažnėjančių staigių atodrekių žiemą ir intensyvių liūčių vasarą.

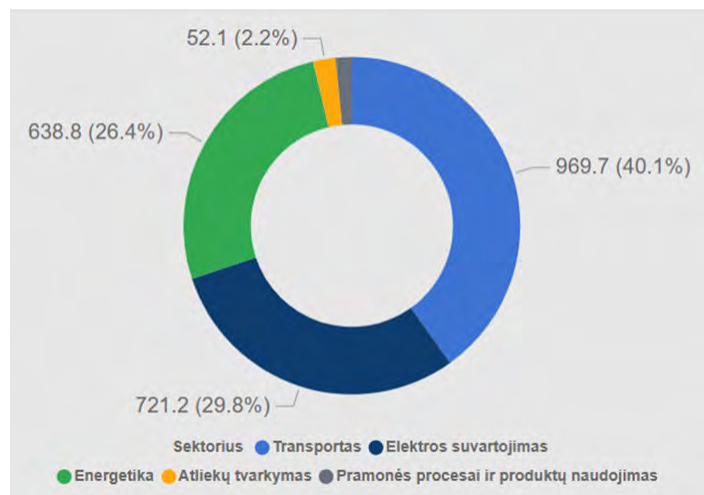
Prognozuojama, kad dėl didėjančios oro temperatūros ir atmosferos drėgnumo vasaros audrų dažnis bei intensyvumas gali išaugti. Susidarys palankesnės sąlygos formotis smarkioms perkūnijoms, škvalams ir krušai, kils didelė grėsmė miesto infrastruktūrai, elektros tiekimui bei gyventojų saugumui.

Jei vėjo greitis nedidės, o oro temperatūra augs, šiltuoju metų laiku mieste gali suprastėti oro kokybė. Kylant oro ir vandens temperatūrai, tikėtina, kad prastės rekreacinių vandens telkinių vandens kokybė.

Žaliojo miesto veiksmų planas: priemonės ir veiksmai

Daugelis Europos miestų yra įsipareigoję mažinti poveikį aplinkai pagal Europos Sąjungos tikslus, Paryžiaus susitarimą ir Europos Komisijos Darnaus ir išmanaus judumo strategiją dėl darnesnio transporto. Prie šių tikslų prisijungė ir Vilnius – iki 2030 m. miestas viliasi tapti neutralus klimatui. Tai reiškia, kad iki 2030 m. siekiama maksimaliai sumažinti ŠESD emisijas, o neišvengiamą teršalų kiekį kompensuoti, pavyzdžiui, sodinant medžius. Klimato neutralumas nėra tik veiksmingas išteklių naudojimo mažinimas – tai ir ekonomikos augimas, ir darbo vietų kūrimas, ir inovacijų plėtra. Šis tikslas įtvirtintas „Žaliojo miesto veiksmų plano“ dokumente.

Daugiausia šiltnamio dujų Vilniuje į atmosferą išmeta transportas – net 40 % (3 pav.). Taip pat daug šiltnamio dujų išmetama naudojant iškastinį kurą elektros energijai ir šilumai gaminti, todėl šios sritys yra svarbiausios siekiant sumažinti išmetimus.



3 pav. ŠESD emisijos Vilniuje pagal sektorius (2022 m.)

2023 m. Vilniaus mieste vienam asmeniui teko 0,514 transporto priemonės. Vilniuje susidaro daugiausia eismo spūsčių visoje Lietuvoje. Tai ne tik didina šiltnamio dujų emisiją, bet ir blogina oro kokybę bei kelia nepatogumų ar pavojų vairuotojams ir pėstiesiems.

Vilnius, siekdamas tapti klimatui neutraliu miestu, įgyvendina veiksmus, kurie ne tik mažins emisijas, bet ir gerins gyvenimo kokybę – skatins darnesnę judėjimą, sveikesnę aplinką ir atsakingesnį miesto planavimą:

„Mūsų vizija – žalesnis, sveikesnis ir klimato pokyčiams atsparesnis Vilnius – miestas, užtikrinantis aukštą gyvenimo kokybę visiems.“ Vilniaus miesto meras Valdas Benkuskas

Pagrindinės klimato kaitos priemonės pagal Žaliojo miesto veiksmų planą:

- **Transporto pertvarka** – perėjimas prie mažos taršos transporto, naudojimosi elektromobiliais skatinimas, mažos taršos zonos, viešojo transporto plėtra.
- **Žaliosios erdvės** – daugiau parkų, žaliųjų juostų ir medžių, kad būtų lengviau kovoti su karščio bangomis ir oro tarša.
- **Energijos vartojimo efektyvumas** – pastatų renovacija, energijos taupymo sprendimai.

Svarbų vaidmenį klimato politikoje atlieka žaliosios miesto erdvės – parkai, medžiai, žaliosios juostos. Jos sudaro vadinamąjį žaliąjį karkasą, kuris padeda vėsinėti miestą, mažina taršą ir kuria sveikesnę aplinką. Vis dėlto jų kūrimas ir priežiūra reikalauja lėšų ir planavimo. Todėl vykdant miesto klimato politiką būtina rasti pusiausvyrą tarp gamtos, infrastruktūros, finansinių galimybių ir gyventojų poreikių.

Susiję dokumentai

Europos žaliasis kursas (transporto dalis)

Dokumente pristatoma, kaip Europos Sąjunga siekia mažinti transporto sektoriaus poveikį klimatui ir prisidėti prie bendro ES tikslo – iki 2050 m. tapti klimatui neutralia. Tam būtina iki 2030 m. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) emisijas bent 55 %, o transporto sektoriuje – net 90 % iki 2050 m.

Kad tai būtų pasiekta, ES diegia įvairias priemones ir teisės aktus:

- Automobiliams ir furgonams: nustatyti CO₂ mažinimo tikslai iki 2030 m. ir reikalavimas nuo 2035 m. gaminti tik netaršius automobilius.
- Sunkvežimiams ir autobusams: griežtinamos emisijų normos, o nuo 2035 m. visi nauji miesto autobusai turės būti netaršūs.
- EURO 7 reglamentas: nustato papildomas taršos ribas (stabdžių, padangų, baterijų taršai).
- Kelių apmokestinimas: reformuota Eurovinjetės direktyva, skatinanti mažesnę CO₂ taršą.
- Geležinkeliai: skatinama plėtra, nes tai – viena mažiausiai taršių transporto rūšių.
- Aviacija: diegiamos iniciatyvos „ReFuelEU Aviation“ ir CORSIA, skatinančios darnių aviacinių degalų naudojimą ir tarptautinių skrydžių dekarbonizaciją.

Visa tai yra ES 55 % tikslo priemonių rinkinio, kuriuo siekiama darnesnio, ekologiškesnio ir išmanesnio judumo visoje Europoje, dalis.

Europos klimato kaitos įstatymas

Šiuo reglamentu ES teisiškai įtvirtina tikslą iki 2050 m. tapti klimatui neutralia, t. y. pasiekti nulinį grynąjį šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį. Juo taip pat numatomas tarpinis tikslas iki 2030 m. – sumažinti ŠESD bent 55 %, palyginti su 1990 m. lygiu.

Pagrindiniai akcentai:

- Klimato kaita pripažįstama kaip egzistencinė grėsmė, todėl būtini aktyvūs, visus sektorius apimantys veiksmai.
- Reglamentas remiasi Paryžiaus susitarimo tikslais, Europos žaliuoju kursu, moksliniais duomenimis ir teisingos pertvarkos principais.
- Visi ekonomikos sektoriai (transportas, energetika, žemės ūkis, pramonė ir kt.) turi prisidėti prie klimato neutralumo.
- Skatinama technologinė pažanga, inovacijos, energijos vartojimo efektyvumas ir atsinaujinančių išteklių plėtra.
- Numatyta nuolatinė pažangos stebėseną, įtraukiant suinteresuotąsias šalis ir visuomenę.

Žaliojo miesto veiksmų planas

Žaliojo miesto veiksmų planas (GCAP) – tai strateginis dokumentas, parengtas pagal Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko (EBRD) metodiką, siekiant sukurti klimatui neutralų miestą, kuriame gera gyventi visiems. Pagrindinis GCAP tikslas – padėti Vilniui mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį, stiprinti atsparumą klimato kaitai ir spręsti aktualiausias aplinkosaugos, socialines bei urbanistines problemas. Planas parengtas remiantis duomenų analize, viešais seminarais ir plačia suinteresuotųjų grupių įtrauktimi.

GCAP struktūra apima tris pagrindinius etapus:

1. Projekto parengimą ir suinteresuotųjų šalių įtraukimą.
2. Žaliosios miesto būklės vertinimą šešiose temose (ŠESD emisijos, želdynai, atsparumas, vandens ištekliai, dirvožemis, oro kokybė).
3. Prioritetų ir veiksmų nustatymą.

Vilniaus miestas integravo GCAP į „100 neutralių miestų“ iniciatyvą ir „Net Zero Cities“ programą, siekdamas iki 2030 m. sumažinti ŠESD emisijas bent 80 %, palyginti su 2021 metais.

Veiksmų plano įgyvendinimas apima 28 konkrečius šešių sektorių – energetikos, transporto, pastatų, žemės naudojimo, atliekų ir vandens – veiksmus. Iki 2030 m. jų įgyvendinimas turėtų sumažinti bendrą miesto ŠESD emisijų kiekį beveik 600 tūkst. tonų CO₂.

Pagrindinės miesto problemos identifikuojamos šiuose sektoriuose:

- Transporto (oro tarša, triukšmas, emisijos)
- Energetikos (priklausomybė nuo iškastinio kuro)
- Vandentvarkos (neefektyvios lietaus nutekėjimo sistemos)
- Pastatų (energinis neefektyvumas)
- Žemės naudojimo (netvari plėtra)
- Pramonės ir atliekų tvarkymo (nepakankamas reguliavimas, tarša)

GCAP planas – tai Vilniaus kelias tapti darniu, atspariu ir klimatui neutraliu miestu, užtikrinant geresnę gyvenimo kokybę visiems gyventojams.

Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį

Europos Sąjungos darnaus ir išmanaus judumo strategija siekia iki 2050 metų sukurti klimatui neutralią, darnią, inovatyvią ir visiems prieinamą transporto sistemą. **Kadangi transporto sektorius sudaro apie ketvirtadalį visų ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų ir išlieka labai priklausomas nuo iškastinio kuro, būtina esminė pertvarka.** Strategijoje numatytos trys pagrindinės kryptys: transporto taršos mažinimas, darnaus judumo alternatyvų prieinamumas visiems bei sąžininga paskatų sistema, pagrįsta principais „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“. **Siekama skatinti perėjimą prie netaršių transporto priemonių, diegti švaresnius degalus, plėtoti viešojo transporto, geležinkelių, dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūrą bei skatinti intermodalumą ir skaitmeninius sprendimus.** Tarp konkrečių tikslų numatyta, kad iki 2030 metų ES keliuose būtų 30 mln. netaršių transporto priemonių, dvigubai išaugęs greitųjų traukinių skaičius, o šimtas miestų taptų klimatui neutraliais; iki 2050 metų beveik visas sausumos transportas turėtų tapti netaršus, žūčių keliuose skaičius sumažėtų iki nulio, o geležinkeliais pervežamų krovinių kiekis padvigubėtų. Daug dėmesio skiriama inovacijoms – skatinamos investicijos į automatizuotą ir susietą judumą, dirbtinį intelektą, naujas technologijas, tokias kaip dronai, vandeniliniai orlaiviai ar „Hyperloop“. Strategijoje taip pat pabrėžiama socialinio teisingumo svarba – užtikrinamas judumo prieinamumas visiems gyventojams bei tinkamos darbo sąlygos ir kvalifikacijos kėlimo galimybės sektoriaus darbuotojams. **Tai svarbi ES žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos dalis, reikalaujanti ilgalaikių investicijų, inovacijų ir nuoseklios politinės valios.**

2.2. Kodėl judėjimas mieste svarbus mūsų sveikatai?

Kodėl tai svarbu?

Sveikata – viena svarbiausių priežasčių, kodėl miestai turėtų mažinti automobilių skaičių. Motorizuotas transportas, ypač lengvieji automobiliai, reikšmingai prisideda prie sveikatos problemų. Automobilių išmetamosios dujos, triukšmas ir intensyvus eismas daro tiesioginį poveikį vilniečių fizinei ir psichologinei savijautai. Didžiausias neigiamas transporto taršos poveikis sveikatai jaučiamas būtent miestuose, kur susidaro itin dideli motorizuoto transporto srautai. Ypač pažeidžiami vaikai, vyresnio amžiaus gyventojai ir žmonės, turintys kvėpavimo problemų. Tyrimai rodo, kad intensyvus eismas didina riziką sirgti astma, širdies ligomis, triukšmas kelia stresą ir miego sutrikimus.

Klimato tyrinėtojas, Lietuvos pėsčiųjų asociacijos bendrąjį kūrėjas Silvestras Dikčius taikliai pastebi:

**„Automobilis – tarsi tavo kūno tęsinys, kojos tęsinys ar net namų tęsinys.
Iš vieno fotelio pereini į kitą, tik su vairu.“**

Ši mintis atskleidžia, kaip miestuose automobilis tampa ne tik judėjimo priemone, bet ir neatsiejama kasdienio gyvenimo dalimi. Toks įpročių ciklas ne tik riboja mūsų sąmoningumą apie aplinkos poveikį, bet ir tiesiogiai kenkia sveikatai.

Kaip keičiasi mūsų įpročiai?

Ypač svarbu atkreipti dėmesį į judėjimo įpročius. Kai net ir trumpus atstumus įveikiame automobiliu, mažėja mūsų fizinis aktyvumas. SAM teigimu, suaugusių asmenų nejudri gyvensena ilgainiui reikšmingai pablogina jų sveikatos būklę: padidėja mirtingumas dėl visų priežasčių, ypač nuo širdies ir kraujagyslių ligų bei vėžio, padidėja širdies ir kraujagyslių ligų, vėžio ir II tipo cukrinio diabeto susirgimų dažnis. Mūsų pasirinkimui, koku judumo būdu keliauti, įtaką daro įvairūs vidiniai veiksniai – nuostatos, socialinis priimtino suvokimas ar mūsų galimybių įvertinimas. Tačiau iš visų šių veiksnių įpročių poveikis yra stipriausias, nes įpročio vedinas sprendimas dažnai priimamas automatiškai, be sąmoningo svarstymo ar planavimo. Įpročiai keičiami dviem etapais: pirmiausia reikia sutrikdyti seną nepageidaujamą įprotį, pavyzdžiui, bent kartą pabandyti į darbą vykti tvaresniu judumo būdu. Tokiu atveju įsijungia sąmoningo sprendimų priėmimo procesai. Antra, būtina formuoti naują pageidaujamą įprotį – pageidaujamą elgseną reikia pakartoti gana ilgą laiką. Nors populiariojoje literatūroje dažnai minima 21 diena, moksliniai tyrimai rodo, kad naujam įpročiui susiformuoti gali prireikti nuo 18 iki 254 dienų (Lally ir kt., 2010).

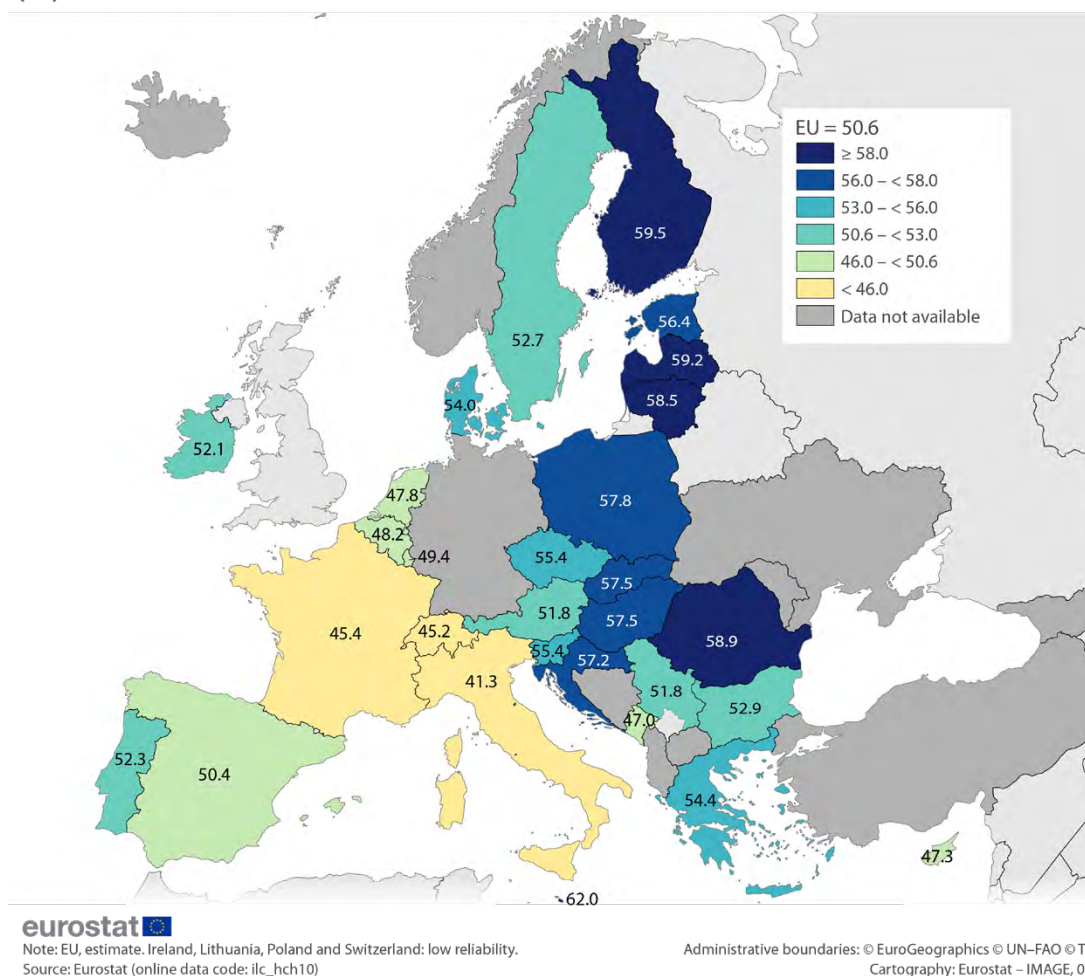
Kokios to pasekmės visuomenei?

Fizinio aktyvumo trūkumas atspindi ir visuomenės sveikatos rodikliuose. Higienos instituto leidinyje „Mirties priežastys 2024 (išankstiniai duomenys)“ nurodoma, kad 2024 m. Lietuvoje nuo kraujotakos sistemos ligų (širdies ir kraujagyslių ligų) mirė 50,8 % visų mirusiųjų – t. y. apie 19 tūkst. žmonių. Be to, pagal naujausią „Eurostat“ apklausą, net 58,5 % Lietuvos gyventojų nuo 16 metų turi antsvorio, o Europos vidurkis siekia 50,6 % (4 pav.). Pagal šį rodiklį Lietuva užima penktąją vietą Europoje.

Lengvieji automobiliai neigiamai veikia visuomenės sveikatą ne tik mažindami kasdienio judėjimo galimybes, bet ir reikšmingai prisidedami prie oro bei triukšmo taršos. Jie yra pagrindinis kietųjų dalelių taršos šaltinis. Nors šių dalelių koncentracija ore yra mažesnė nei dujų, jos yra pačios pavojingiausios iš visų teršalų – gali sukelti vėžį, DNR mutacijas, miokardo infarktą ar net priešlaikinę mirtį (Gedgaudas ir Jokubynienė, 2021). Automobilių keliamą triukšmo taršą taip pat turi tiesioginį poveikį psichinei sveikatai, sukeldama didesnę stresą bei nemigą.

Paradoksalu, kad oro tarša gali atgrasyti žmones nuo sprendimo judėti pėsčiomis ar dviračiu, nes tokiu būdu keliaudami jie tiesiogiai junta didesnę užterštumo poveikį. Tačiau tyrimai rodo, kad sveikatos nauda dėl didesnio fizinio aktyvumo (geresnė širdies ir kraujagyslių būklė, sumažėjusi nutukimo rizika) gerokai viršija žalą, kurią sukelia oro tarša (Tainio ir kt., 2021). Tai reiškia, kad miestai turi ne tik skatinti aktyvų judėjimą, bet ir mažinti automobilių keliamą taršą, kad bendras poveikis visuomenės sveikatai būtų dar palankesnis.

Share of overweight people aged 16 years or over, 2022 (%)



4 pav. Antsvorio turinčių vyresnių nei 16 m. gyventojų skaičius 2022 m. Šaltinis „Eurostat“

2.3. Darnus judumas: sprendimai, keičiantys mūsų miestą

Kas yra darnus judumas?

Darnus judumas mieste reiškia, kad žmonės gali patogiai, greitai ir saugiai keliauti ne tik automobiliais, bet ir pėsčiomis, dviračiais ar viešuoju transportu. Kuo daugiau patogių ir prieinamų alternatyvų automobiliui, tuo mažesnės spūstys, mažesnė oro tarša ir geresnė gyvenimo kokybė visiems miesto gyventojams.

Multimodali sistema ir infrastruktūra

Europos Sąjungos pažangūs miestai investuoja į multimodaliąją (žr. žodyną) judumo sistemą. Tai reiškia, kad vienos kelionės metu galima derinti kelias transporto rūšis – pavyzdžiui, dviračiu nuvažiuoti iki stotelės, o toliau tęsti kelionę autobusu ar traukiniu. Kad tai būtų įmanoma, būtina užtikrinti saugias dviračių stovėjimo vietas, suderinti tvarkaraščius ir įrengti patogias persėdimo stoteles.

Reglamentai ir universalus dizainas

Miesto gatvių ir erdvių projektavimas Lietuvoje dažnai grindžiamas statybos techniniais reglamentais (STR), kurie nustato techninius reikalavimus – gatvių plotį, stovėjimo vietų skaičių, eismo saugumo priemones. Tačiau dažnai kyla klausimas – ar šie standartai atitinka šiuolaikinius miestų poreikius?

Šiandien svarbu ne tik atitikti minimalius techninius reikalavimus, bet ir kurti aplinką, kuri būtų saugi ir prieinama visiems – vaikams, senjorams, žmonėms su negalia. Todėl vis daugiau dėmesio įgauna vadinamasis universalus dizainas: miesto erdvės ir infrastruktūra planuojamos taip, kad jas būtų lengva ir saugu naudoti kiekvienam. Tai reiškia ne tik žemagrindžius autobusus, bet ir aiškiai pažymėtas perėjas, tinkamą šaligatvių dangą, garsinius signalus stotelėse bei prieinamą ir suprantamą informaciją.

Humaniškas gatvės dizainas

Europoje vis plačiau taikomi humaniško dizaino sprendimai. Tai miesto gatvių planavimo ir projektavimo principas, kai gatvės pirmiausia pritaikomos žmonėms, o ne tik automobiliams. Pagrindinė idėja – kad gatvės būtų patogios, saugios ir draugiškos visiems: pėstiesiems, dviratininkams, viešojo transporto naudotojams, žmonėms su negalia, vaikams ir senjorams. Humaniška gatvė – tai tokia, kurioje žmogus jaučiasi saugus, laukiamas ir gali patogiai judėti bei būti, nepriklausomai nuo amžiaus ar judėjimo būdo.

Savivaldybių galimybės

Svarbu atskirti: statybos techniniai reglamentai (STR) nustato minimalius reikalavimus, tačiau savivaldybės turi teisę rengti papildomas rekomendacijas ir patvirtinti savo taisykles, kurios labiau atitinka vietos bendruomenių poreikius. Tai reiškia, kad miestai gali kurti patogesnę ir gyvesnę infrastruktūrą, nei reikalauja vien tik STR.

Dalijimosi paslaugos

Darnią miesto plėtrą taip pat skatina dalijimosi paslaugos. Vilniuje jau veikia įvairūs paslaugų teikėjai – „CityBee“, „Bolt“, „Spark“ – siūlantys automobilių, elektrinių paspirtukų ar dviračių nuomos galimybes. Miestas reikalauja, kad jų parkavimas būtų tvarkingas, netrukdytų pėstiesiems ar kitam eismui, taip pat riboja jų greičius tam tikrose miesto zonose.

Darnus judumas – daugiau nei infrastruktūra

Darnus judumas – tai daugiau nei viešasis transportas ar dviračių takai. Tai miestų vizija, kurioje judėjimas yra patogus, saugus, įtraukus ir prisideda prie bendros gyvenimo kokybės. Norint tai pasiekti, būtina ne tik atnaujinti infrastruktūrą, bet ir keisti požiūrį į judumą – kaip visapusišką, žmonėms pritaikytą sistemą.

Darnaus judumo pranašumai

- **Mažesnė oro tarša ir geresnė oro kokybė.** Mažesnis transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis prisideda prie švaresnio oro ir geresnės visuomenės sveikatos būklės.
- **Mažesnė triukšmo tarša.** Tylesnės transporto priemonės užtikrina malonesnę miesto aplinką.
- **Mažesnės eismo spūstys.** Efektyvūs judumo sprendimai taupo gyventojų laiką bei krovinių gabenimo laiką.
- **Optimizuota miesto erdvė.** Sumažėjęs automobilių stovėjimo aikštelių poreikis atlaisvina erdvę bendruomenės veiklai.
- **Mažesnė priklausomybė nuo asmeninių transporto priemonių.** Bendrojo naudojimo ir alternatyvios transporto priemonės sumažina priežiūros ir nuosavybės išlaidas.
- **Didesnis fizinis aktyvumas.** Vaikščiojimas ir važinėjimas dviračiu padeda sumažinti su nutukimu susijusių ligų riziką.
- **Saugumas kelyje.** Mažesnis transporto priemonių skaičius kelyje lemia sumažėjusių eismo įvykių kiekį.
- **Pagerėjęs energetinis saugumas.** Mažesnė priklausomybė nuo iškastinio kuro apsaugo miestus nuo naftos kainos šuolių.
- **Geresnis susisiekimasis.** Suteikiamos galimybės naudotis transportu mažas pajamas gaunantiems ir fizinę negalią turintiems asmenims.

2.4. Policentriškumas ir „15 minučių miestas“

Vilnius turi ambiciją įgyvendinti policentrinę Vilniaus miesto struktūrą, kuria būtų užtikrintas artumas, efektyvus žemės naudojimas, kaimyninių atsparumas krizėms, bendruomeniškumas, sveika gyvensena ir patogus judumas. Policentrinė miesto struktūra reiškia, kad kiekviename tankiau apgyvendintame rajone rasime mišraus naudojimo erdves, o kasdienės paslaugos ir darbo vietos yra arti, lengvai pasiekiamos visiems gyventojams pėsčiomis, dviračiu arba viešuoju transportu. Tokiame rajone siekiama kompatiško – gyventojų tankumas subalansuotas su žaliosiomis erdvėmis. Kuriamos viešosios erdvės ir socialinė infrastruktūra yra daugiavfunkcė – gali būti lanksčiai naudojama įvairiems poreikiams, tačiau kartu vietos architektūra turėtų atliepti ir sustiprinti esamą gyvenamojo rajono identitetą ir tai, ką vietos gyventojai laiko savo kaimynijos vertybėmis ir išskirtinumu.

Kaip miestai gali būti patogesni žmonėms?

Policentrinis miestas. Vietoj vieno judraus miesto centro mieste yra keli gyvybingi centrai, išsibarstę po visą regioną. Tokiu būdu darbo vietos, parduotuvės ir paslaugos nėra vienoje vietoje, todėl eismas yra mažesnis, o galimybės yra arčiau daugiau žmonių.

Kompaktiškas miestas: Bendras požiūris į miesto planavimą, kai daugiausia dėmesio skiriama didesniams statybų tankumui ir skirtingų paskirčių statinių, pvz., gyvenamųjų būstų, parduotuvių, biurų ir parkų, derinimui tose pačiose vietose. Tai palengvina judėjimą be ilgų kelionių į darbą ir atgal.

„15 minučių miestas“ – tai miesto planavimo modelis, kuriame visos pagrindinės paslaugos (parduotuvės, mokyklos, gydymo įstaigos, parkai, sporto ar kultūros erdvės) yra pasiekiamos pėsčiomis arba dviračiu per 15 minučių nuo namų (5 ir 6 pav.). Toks modelis leidžia gyventojams patogiai gyventi savo rajone, rečiau naudotis automobiliu, taupyti laiką ir pinigus, taip pat prisideda prie švaresnės ir ramesnės miesto aplinkos kūrimo. Mažėja spūstys, oro tarša ir eismo triukšmas, o kartu gerėja gyvenimo kokybė.

Kompaktiškas policentrinis miestas reiškia, kad kiekvienas pagrindinis centras (mazgas) turi 15 minučių atstumu esančių rajonų rinkinį. Tai sukuria gerai sujungtas, gyvybingas zonas visame mieste, o ne vieną didelį mazgą. Kodėl tai svarbu? Šių idėjų derinimas gali padėti miestui augti taip, kad būtų saugoma aplinka, palaikomas vietos verslas ir darbo vietos, o gyvenimas visiems taptų patogesnis ir malonesnis.



5 pav. Arti ar šalia namų – „15 minučių“ gyvenimo mieste tyrinėjimas Airijoje (2021)

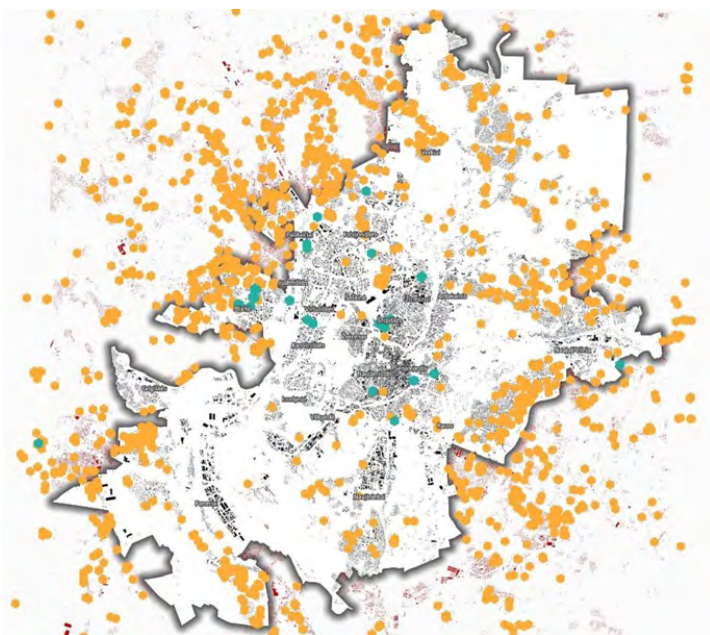
6 pav. Arti ar šalia namų – „15 minučių“ gyvenimo mieste tyrinėjimas Airijoje (2021)



Kodėl policentriškumas – iššūkis Vilniuje?

Vilniuje šis principas jau taikomas – kuriami vadinamieji vietiniai centrai skirtinguose mikrorajonuose, tačiau šiuo metu dar juntami dideli netolygumai. **Ypač tai pasakytina apie miesto pakraščius ir priemiesčius, kur trūksta švietimo, sveikatos priežiūros, darbo, laisvalaikio paslaugų. Dėl to gyventojai tampa priklausomi nuo automobilio – be jo kasdienės kelionės tampa sudėtingos arba neįmanomos.**

Aktuali problema – **priemiesčių augimas (7 pav.)**. Dažnai nauji gyvenamieji kvartalai atsiranda anksčiau nei jų infrastruktūra. Pirmiausia iškyla būstai, o viešasis transportas, šaligatviai, dviračių takai ir paslaugos atsilieka. Tai sukuria urbanistinį disbalansą – žmonės gyvena toli nuo darbo, mokyklų ar gydymo įstaigų ir, neturėdami alternatyvų, kasdien keliauja automobiliais, to net nenorėdami.

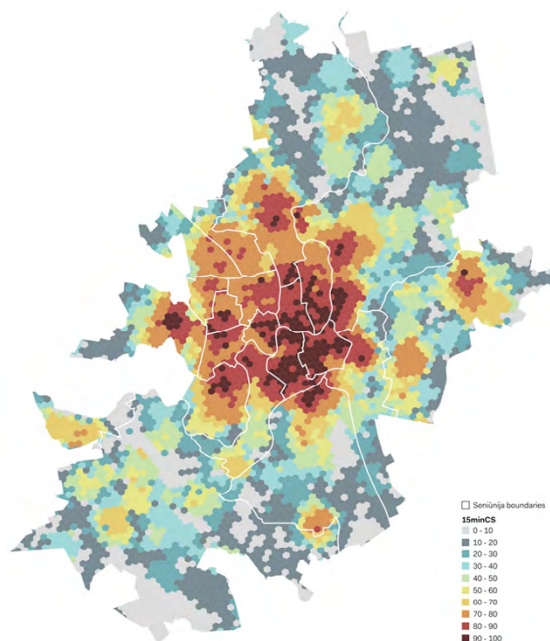


7 pav. Gyvenamųjų pastatų statybos leidimai, Valstybinė duomenų agentūra, 2023 m.

Prognozė: priemiesčiai toliau augs – numatoma tolesnė ekstensyvi plėtra ir gyvenamosios paskirties statybos (Valstybinė duomenų agentūra, 2023 m.).

Kaip Vilniaus miestas atrodo šiandien?

Šiame žemėlapyje (8 pav.) pavaizduota, kaip skirtingose Vilniaus dalyse teikiamos kasdienės paslaugos, pasiekiamos 15 minučių atstumu pėsčiomis. Analizė skirta parduotuvių, sveikatos priežiūros įstaigų, mokyklų, sporto, kultūros įstaigų, laisvalaikio erdvių ir transporto temai. Tamsiai raudonos sritys įvertintos aukščiausiu balu, tai reiškia, kad dauguma kasdinių poreikių yra netoliese ir lengvai pasiekiami pėsčiomis. Šviesesnės spalvos rodo sritis, kuriose yra mažiau paslaugų, pasiekiamų pėsčiomis. **Tai padeda nustatyti, kur miestas jau yra pasiekiamas pėsčiomis, o kur patobulinimai galėtų padaryti rajonus patogesnius ir labiau sujungtus.**



8 pav. Kasdinių paslaugų prieinamumas 15 minučių atstumu pėsčiomis Vilniaus mieste (2025 m.)

Policentriniame mieste šias paslaugas siūlo keli vietos centrai ar mikrorajonai, ne tik vienas miesto centras. Tamsesnės raudonos sritys žemėlapyje rodo, kur tokie per 15 minučių pėsčiomis pasiekiami vietos centrai jau yra, tai reiškia, kad dauguma kasdinių poreikių yra netoliese. Šviesesnės sritys rodo rajonus, kuriuose būtų galima pridėti daugiau paslaugų, padedant sukurti tvirtesnį pėsčiųjų pasiekiamų, savarankiškų centrų tinklą visame mieste. Toks požiūris skatina tiek gyventojų patogumą, tiek subalansuotą plėtrą visame Vilniuje.

Ką reikia užtikrinti?

Kad Vilnius taptų iš tiesų policentrišku miestu – t. y. turėtų ne vieną, o kelis stiprius gyvenimo centrus, būtina užtikrinti subalansuotą miesto augimą. Kiekviename rajone turėtų būti užtikrintos bent svarbiausios funkcijos:

- ugdymo
- sveikatos paslaugų
- laisvalaikio (žaliosios erdvės ir parkai)
- maisto ir paslaugų prieinamumo
- kultūros

Ne mažiau svarbus yra **greitas, patikimas ir prieinamas viešasis transportas, jungiantis skirtingus miesto rajonus ir leidžiantis pasiekti centrą be automobilio.**

Tik sukūrę funkcionalius, savarankiškus vietinius centrus visame mieste – tiek centre, tiek priemiesčiuose, galime užtikrinti, kad žmonės gyventų patogiai, sveikai ir darniai, nepriklausomai nuo to, kur gyvena. Tokia kryptis padeda kurti miestą žmonėms, o ne automobiliams.

3. Darnus judumas Vilniuje

3.1. Vilniaus judumas šiandien: iššūkiai, duomenys ir pokyčių kryptis

Judumo iššūkiai Vilniuje

Vilnius susiduria su keliais pagrindiniais judumo iššūkiais, tiesiogiai veikiančiais gyventojų gyvenimo kokybę ir miesto darną. Vilniaus darnaus judumo plano stebėseną rodo, kad **mieste vis dar vyrauja automobiliais grįstas judumas**, keliantis daugybę problemų – nuo oro taršos ir triukšmo iki nesaugių eismo sąlygų ypač pažeidžiamoms grupėms: vaikams, senjorams, žmonėms su negalia.

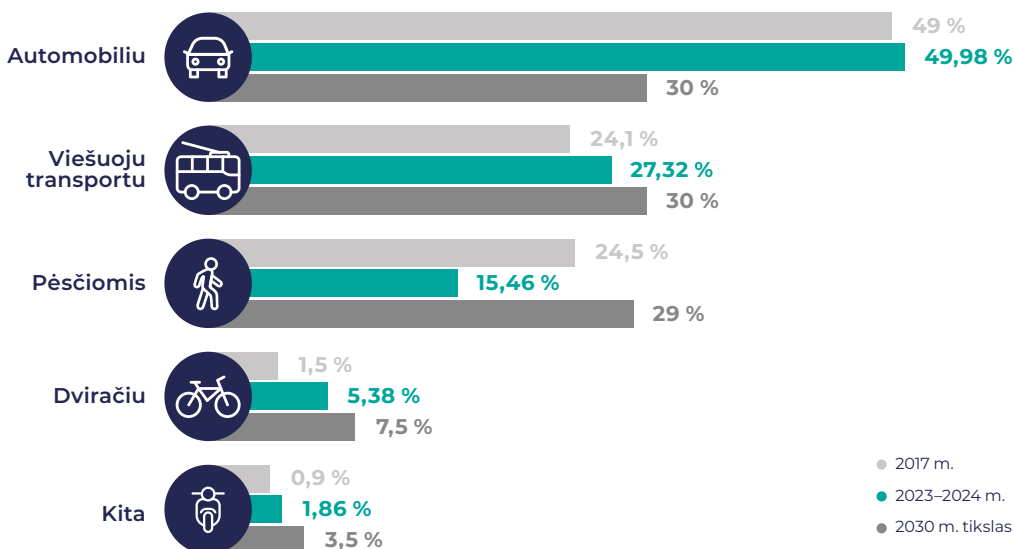
Esama susisiekimo infrastruktūra vis dar dažnai lieka nepritaikyta dviratininkams, pėstiesiems ar neįgaliesiems – dėl to jų judėjimo galimybės mieste išlieka ribotos. **Viešasis transportas pasiekiamas, tačiau dar ne visada laikomas patraukliu**: gyventojams svarbus jo patogumas, patikimumas ir greitis. Dėl to daugelis vis dar renkasi asmeninį automobilį kaip pagrindinę judėjimo priemonę.

Esama situacija: duomenys apie judumą ir keliavimo įpročius

Šiame skyriuje remiamasi Vilniaus miesto savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“ (JUDU) atliktomis analizėmis ir statistiniais duomenimis.

Gyventojų keliavimo įpročiai

Remiantis 2023–2024 m. kelionių pasiskirstymo apklausos duomenimis (9 pav.):



9 pav. Gyventojų keliavimo įpročiai (2023–2024 m.),
(šaltinis: Savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“ 2024 m. vadovybės ataskaita)

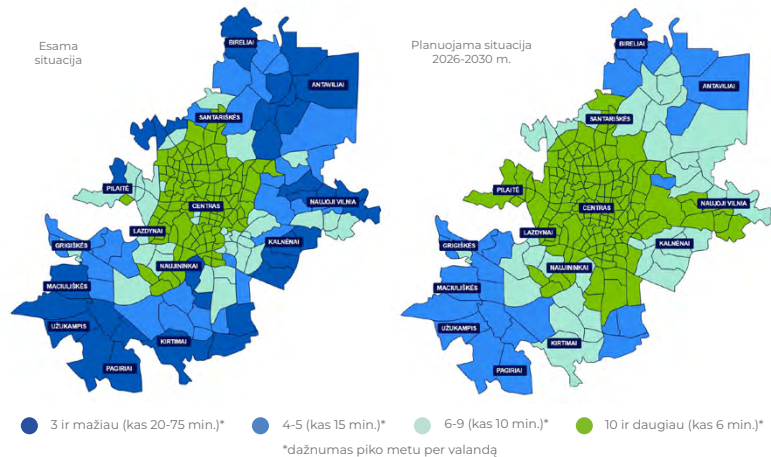
- **49,98 %** vilniečių kasdien renkasi **automobilį**
- **27,32 %** naudojami **viešuoju transportu**
- **15,46 %** keliauja **pėsčiomis**
- **5,38 %** naudojami **dviračiu**

Akivaizdu, kad šiuo metu Vilniuje dominuoja automobiliai, tačiau miestas siekia pokyčių: **iki 2030 m. apie 70 %** visų kelionių turėtų būti atliekama viešuoju transportu, dviračiu arba pėsčiomis. 2024 m. statistika rodo, kad **viešojo transporto ir dviračių populiarumas mieste didėja, tačiau smarkiai mažėja kelionių pėsčiomis skaičius**. 2017 m. buvo 24,5 %, o 2024 m. – apie 15 %.

Esamos (iki 2024 m.) Vilniaus judumo infrastruktūros apžvalga

Viešasis transportas: 507 km maršrutų, 106 maršrutai, 627 transporto priemonės, ~197 tūkst. keleivių per dieną, 209,5 mln. kelionių per metus (10 pav.).

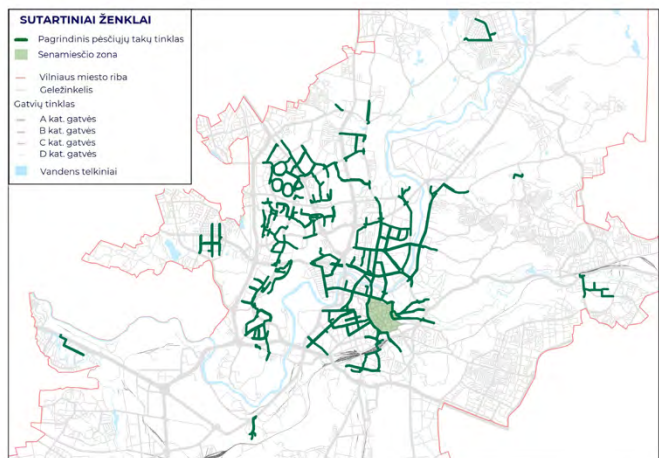
10 pav. Vilniaus viešojo transporto tinklas 2025 m. ir 2030 m. Šaltinis: Savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“ 2025 m.



Dviračių takai: 170 km; 2024 m. – +15 km naujų takų; įrengta 20 saugyklų; 3900 stovų.

Pėsčiųjų takai: 1300 km tinklas; 2024 m. – +66 km nutiesta ir suremontuota; 51 nauja ir 22 atnaujintos perėjos; inventorizuota 1871 km pėsčiųjų takų, iš jų 1252 km infrastruktūra yra geros arba pakankamai geros kokybės, o 619 km infrastruktūra yra blogos būklės arba jos trūksta.

11 pav. Pagrindinio pėsčiųjų takų tinklo schema



Vadovaujantis turimais duomenimis, identifikuotos intensyviausios ir didžiausius pėsčiųjų srautus turinčios pėsčiųjų takų atkarpos, kurios suformuoja kasdienių kelionių pagrindinį pėsčiųjų takų tinklą (11 pav.). **Pagrindinio pėsčiųjų takų tinklo bendras ilgis – 339 km, t. y. 18 proc. visų Vilniaus miesto pėsčiųjų takų.**

Saugumas: 16 vaizdo kamerų, 28 perėjos per dviračių takus.

Mikrojudumas: ~5000 mikrojudumo priemonių (paspirtukai, dviračiai), 1500 automobilių dalijimosi punkty.

3.2. Vilniaus darnaus judumo strategija iki 2030 m.

Vizija ir tikslai

Vilniaus miesto darnaus judumo plano (DJMP) vizija iki 2030 m. – klimato atžvilgiu neutralus miestas. Atsižvelgiant į šį tikslą, pradėtos įgyvendinti konkrečios priemonės ir priimti Vilniaus miesto savivaldybės tarybos sprendimai, nustatantys papildomus siekius (duomenys iš DJMP Veiksmų plano iki 2027 m.):

- sumažinti bendrą transporto išmetamų teršalų kiekį iki 225,2 tūkst. tonų per metus (šiuo metu išmetama apie 1 mln. tonų CO₂ ekv. (anglies dioksido ekvivalento));
- visiškai atsisakyti įprastu kuru varomų viešojo transporto priemonių (siekiant, kad 100 % jų būtų varomos elektra ar vandeniliu).

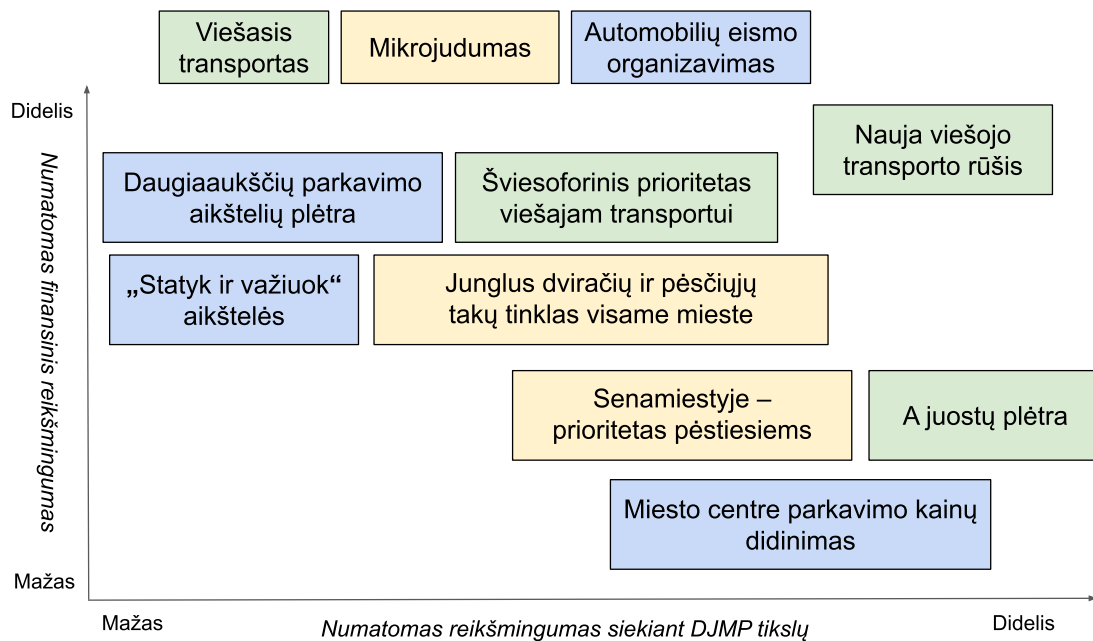
Pagrindinės strateginės kryptys

Darnaus judumo planas grindžiamas penkiomis pagrindinėmis kryptimis, orientuotomis į skirtingas suinteresuotąsias grupes:

- **Savivaldybei (steigėjui)** – kurti efektyvią, duomenimis grįstą judumo sistemą ir tapti šios srities kompetencijų centru.
- **Gyventojams (klientams)** – pasiūlyti integruotą judumo paslaugų sprendimą, užtikrinant patogią kelionės patirtį.
- **Partneriams (paslaugų tiekėjams)** – skatinti aktyvų paslaugų tiekėjų dalyvavimą bendradarbiavimo pagrindu.
- **JUDU komandai** – kurti vieningą, pasitikėjimu grįstą darbo kultūrą ir telkti ekspertų komandą.
- **Visuomenei (įvairioms kitoms grupėms)** – užtikrinti įtrauktį planuojant judumo sistemą per atvirą dialogą ir iniciatyvas.

Pagrindiniai strateginiai projektai (12 pav.).

Pagrindinis darnaus judumo plano tikslas – pasiekti kasdienių kelionių pasiskirstymą, kuriame 30 % kasdienių kelionių vyksta automobiliu, 30 % viešuoju transportu, 30 % pėsčiomis, 7 % dviračiu ir likę 3 % kitomis priemonėmis. **Tam, kad mieste tvarios keliavimo priemonės imtų konkuruoti su automobiliu, svarbūs keli esminiai projektai:** A juostų plėtra, parkavimo miesto centre kainų didinimas, nauja viešojo transporto rūšis ir kiti projektai. DJMP tikslams pasiekti reikšmingiausi projektai pateikiami šioje matricoje, kur projektai išdėlioti pagal finansinį ir poveikio reikšmingumą:



12 pav. strateginių projektų reikšmingumas siekiant DJMP tikslų (2025)

Kad Vilnius pasiektų darnaus judumo tikslus, **svarbiausia stiprinti viešąjį transportą – jis turi būti greitas, patikimas ir patogesnis už automobilį**. Šiuo metu reikšmingiausia būtų plėsta autobusų juostų tinklą mieste, įvesti naują viešojo transporto rūšį ir suteikti šviesoforinį prioritetą viešajam transportui. Taip pat mieste būtina kurti daugiau erdvių pėstiesiems ir plėsti saugų dviračių takų tinklą, kad judėti pėsčiomis ir dviračiu būtų paprasta ir malonu. Kartu reikia riboti automobilių naudojimą centre – didinti parkavimo kainas ir plėtoti „Statyk ir važiuok“ aikšteles. Tai leis sumažinti spūstis, taršą ir padarys miestą patogesnį visiems.

„Statyk ir važiuok“ (angl. „Park & Ride“) aikštelės yra specialios automobilių stovėjimo vietos, dažniausiai įrengiamos miesto prieigose arba prie priemiestinių gyvenviečių. Pagrindinė idėja – **sumažinti automobilių srautus miesto centre** ir sudaryti patogią galimybę gyventojams jungti keliones skirtingomis transporto rūšimis. Pavyzdžiui, gyventojas iš priemiesčio atvažiuoja automobiliu 10 km iki „Statyk ir važiuok“ aikštelės, kuri yra šalia greitojo autobuso stotelės. Gyventojas palieka automobilį, sėda į autobusą ir po 15 min. jau yra miesto centre. Važiudamas A juostomis ir turėdamas šviesoforinį pranašumą, autobusas taupo laiką (išvengiama spūsčių) ir pinigus (išlaidos už brangų parkavimą miesto centre).



3.3. Darnaus judumo plano projektai 2025–2027 m.

Darnaus judumo veiksmų planas 2025–2027 m.

Viešojo transporto plėtra ir skatinimas

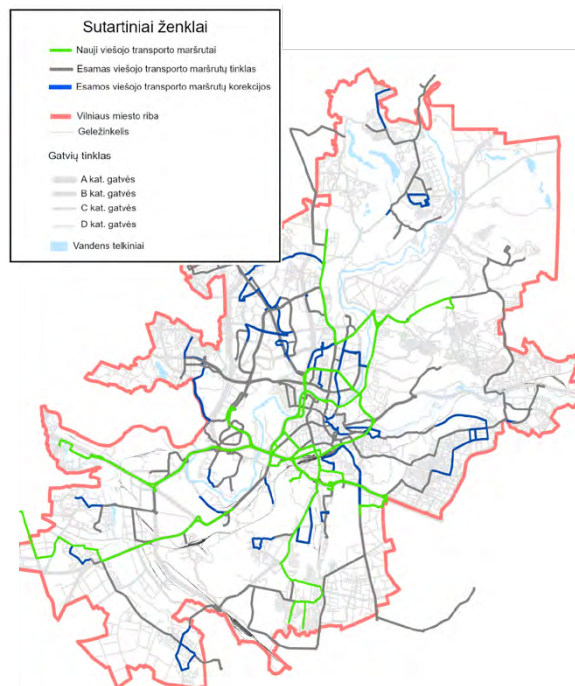
Darnaus judumo plano projektai 2025–2027 m.

Tikslas – didinti viešojo transporto paslaugų kokybę, išlaikyti esamus ir pritraukti naujų viešojo transporto keleivių. Toliau šiame skyriuje pateikiami artimiausi projektai tikslui įgyvendinti.

Viešojo transporto optimizacija

Siektini rezultatai iki 2027 m. (13 pav.):

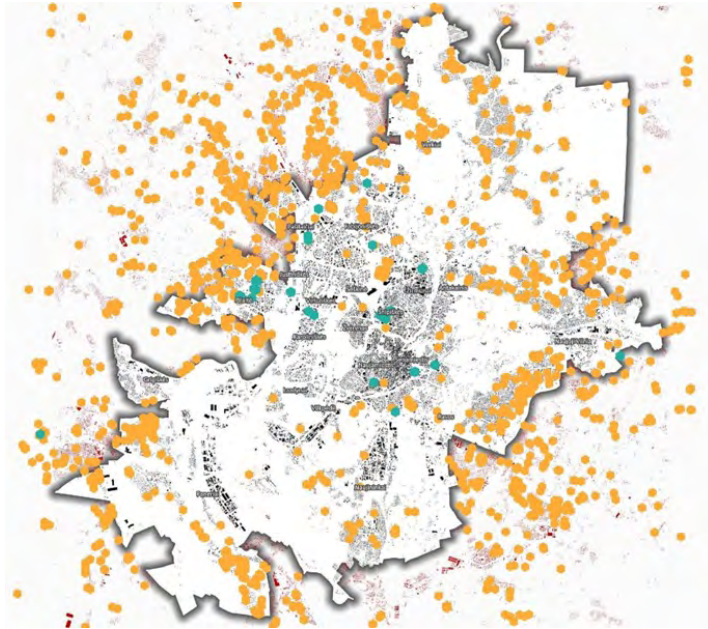
- Sukurti **8 naujus maršrutus**.
- **Pakoreguoti esamų 15 maršrutų**.
- Sudaryti galimybę 87 % gyventojų naudotis viešuoju transportu.
- **Dažnesni 44 viešojo transporto maršrutai**.
- 90 tūkst. daugiau viešojo transporto kelionių per dieną (570 tūkst. kelionių per dieną 2027 m.).
- Iki 2030 m. minimalus maršrutų aptarnavimo dažnis – 4 kartai per valandą (kas 15 min.).



13 pav. Viešojo transporto sistemos pokyčių 2025–2027 m. schema

Vilniaus rajono integracija ir bendra kainodara

Maždaug ketvirtadalį (apie 150 tūkst.) Vilniaus miesto eisme kasdien dalyvaujančių automobilių sudaro Vilniaus rajono gyventojų transporto priemonės, o individualių statybų plėtra ties miesto riba ir toliau didina automobilių srautus (14 pav.). Todėl svarbu apgalvoti, kaip Vilniaus viešąjį transportą pritaikyti ir Vilniaus miesto rajono gyventojų poreikiams.



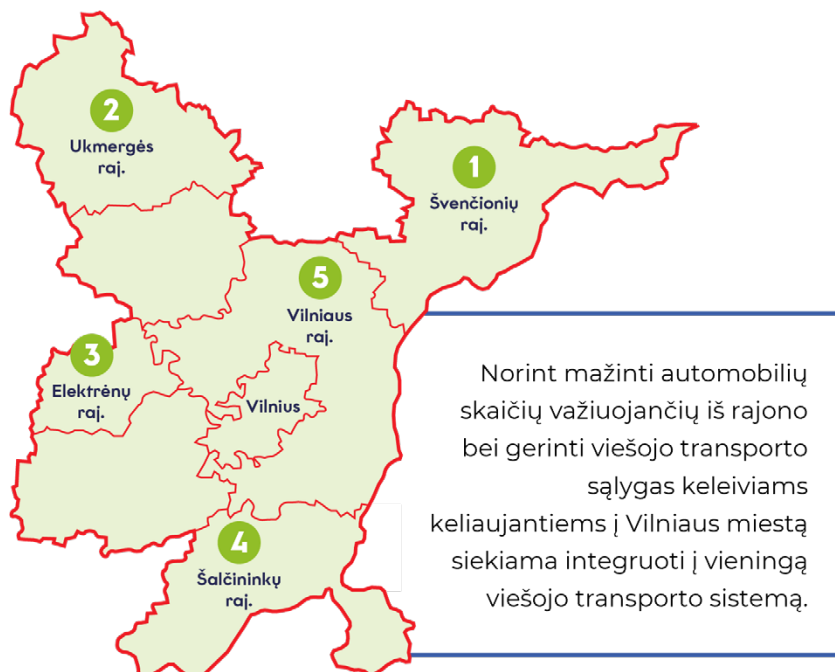
● Neypatingi statiniai (dažniausiai privati namai)

● Ypatingi statiniai (dažniausiai daugiabučiai)

14 pav. Žemėlapyje pavaizduoti gyvenamiesiems namams išduoti statybos leidimai 2023 m. Matome, kad didžiausia naujų gyvenamųjų būstų koncentracija – ties miesto riba ir už jos. Šaltinis: žemėlapis, sukurtas Vilniaus miesto savivaldybės administracijos vyr. architektės biuro, remiantis Valstybinės duomenų agentūros 2023 m. duomenimis.

Siektini Vilniaus rajono integracijos (15 pav.) į Vilniaus viešojo transporto sistemą iki 2027 m. rezultatai:

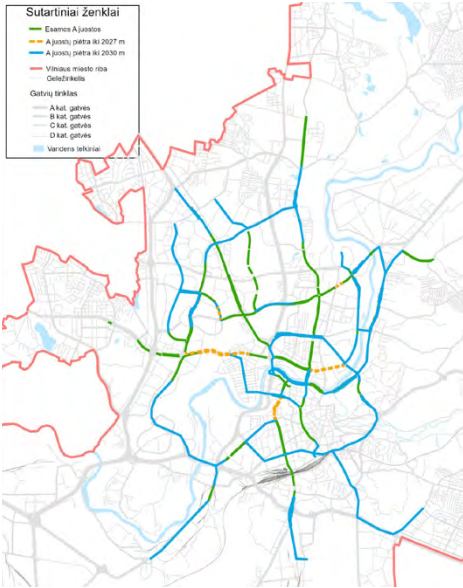
- Vienas bilietas, aiškesnė kainodara ir prieinami duomenys apie atliktas keliones.
- Patogus bilieto įsigijimas, lankstūs atsiskaitymo už kelionę viešuoju transportu būdai.
- Efektyvesnė ir patogesnė viešojo transporto sistema.
- Geresnis viešojo transporto paslaugos pasiekiamumas.



15 pav. Vilniaus rajono integracija

Autobusams skirtų juostų tinklo (A juostų) plėtra (16 pav.)

Nenutrūkstamas A juostų tinklas užtikrina veiksmingą viešojo transporto judėjimą, taip trumpinant kelionės trukmę.



- A juostų plėtros rezultatai iki 2027 m.
- Įrengta apie 6 km A juostų tinklo.
- Išspręsta 10 A juostų taškinių problemų, gerinant juostų dangą, eismo organizavimą ir įrengiant trūkstamas jungtis.
- Vidutiniškai apie 30 % padidėjęs viešojo transporto greitis.
- Sukurtas prioritetas viešajam transportui judėti atskira eismo juosta ir turėti pranašumą prieš lengvuosius automobilius.
- 3–10 min. viešojo transporto dažnis A juostose, greitesnės kelionės keleiviams.

16 pav. A juostų tinklo plėtra

Atnaujintas ekologiškas viešojo transporto parkas

Ekologiško viešojo transporto siekiai iki 2027 m. (17 pav.):

- Elektra varomo transporto dalis VT maršrutuose sudarys 78 %.
- Įsigytos naujos VVT transporto priemonės: 73 troleibusai, 145 elektriniai autobusai, 16 vandenilinių autobusų.
- Sumažintas viešojo transporto priemonių gedimo atvejų skaičius.
- Viešojo transporto priemonių talpos įvairovė, leisianti pagal keleivių srautus ir poreikį efektyviai naudoti infrastruktūros išteklius.

17 pav. Ekologiško viešojo transporto siekiai iki 2027 m.

Viešojo transporto priemonių pasiskirstymas maršrutuose pagal degalų rūšį		
	2024 m.	2027 m.
Transporto priemonių skaičius maršrutuose	618	824
Troleibusai	177	186
Elektriniai autobusai	26	442
Vandeniliniai autobusai	0	16
Įprastais degalais varomi	415	180

Paruošiamieji veiksmai, susiję su viešoju transportu, ruošiantis 2028–2030 m. periodo įgyvendinimams

2028–2030 m. prasidės paskutinis Vilniaus darnaus judumo plano iki 2030 m. įgyvendinimo etapas. Rengiantis jam, 2025–2027 m. planuojama:

1. Naujos viešojo transporto rūšies sistemos vertinimas, ašių formavimas, projektavimas.
2. Suprojektuoti A juostas, numatomas įrengti nuo 2028 m.
3. Tęsti galinių punktų modernizavimo techninių projektų rengimą.
4. Suprojektuoti 5 viešojo transporto persėdimo taškus.



Aplinkos humanizavimas ir judėjimas pėsčiomis

2025–2027 m. darnaus judumo plano projektai

Tikslas – gatvių erdves pritaikyti visų eismo dalyvių judumui, didinant eismo saugą ir judumo komfortą. Vilnius kryptingai siekia kurti miestą, kuriame gatvės būtų ne tik transporto koridoriai, bet ir saugi, patogi, visiems gyventojams prieinama bei socialinę sąveiką skatinanti viešoji erdvė. Gatvių humanizavimo principai remiasi žmogaus – ne automobilio, kaip svarbiausio miesto erdvės naudotojo, prioritetu.

Gatvių pertvarkymas. Ramaus eismo zonos

Gatvės pertvarkomos remiantis ramaus eismo gatvės principais, sprendinius suderinus su teritorijoje gyvenančių ir joje besilankančių vilniečių lūkesčiais.

Siektini rezultatai iki 2027 m.:

- [40 pertvarkytų gatvių](#) iki 20 % sumažinant tranzitinį transporto eismą.
- Perteklinis važiuojamosios dalies plotis skiriamas kitų judumo būdų infrastruktūrai kurti.
- Želdiniais atskiriamas pėsčiųjų ir automobilių judėjimas.
- Greitis sumažintas iki 30 km/val. ir daugiau nei 50 % padidinta eismo sauga.
- Apšvietimas pirmiausia įrengiamas pėsčiųjų ir dviračių takuose, taip sukuriant saugesnį ir malonesnį judėjimą.
- Pėsčiųjų perėjos įrengiamos tankiau, užtikrinant patogesnius judėjimo pėsčiomis ryšius.

Pėsčiųjų infrastruktūros tvarkymas

Siektini rezultatai iki 2027 m.:

- Identifikuotos intensyviausiai naudojamos pėsčiųjų takų atkarpos (339 km), sudarančios pagrindinį susisiekimo pėsčiomis tinklą.
- 1300 km (70 %) sutvarkytos ir kokybiškos pėsčiųjų infrastruktūros mieste.
- 300 šviesoforinių perėjų, geriau pritaikytų silpnaregiams ir akliems.
- Intensyvus želdinimas, atskiriant pėsčiųjų srautus nuo automobilių ar dviračių takų, kuriamas pavėsis saulėtomis dienomis.
- 30 km papildomų apšviestų pėsčiųjų ir dviračių takų.

Nauji pėstiesiems skirti tiltai

Iki 2027 m. planuojama baigti statyti du naujus pėsčiųjų ir dviračių tiltus: Alberto tiltą per Nerį ties A. Goštauto ir Upės gatvėmis, tapsiantį svarbia Žvėryno ir miesto centro jungtimi, ir Užvingio tiltą, jungiantį Vingio parką su Lazdynų seniūnija.



Alberto tilto projekto vizualizacija



Užvingio tilto projekto vizualizacija

Taip pat iki 2027 m. planuojama baigti rekonstruoti pėstiesiems skirtą tiltą, esantį Vilkpėdėje. Vilniečių pramintas Bruklino vardu, tiltas jungs Eigulių ir Elektrinės gatves su Miškinių gatve ir Lazdynų rajonu.



Elektrinės tilto projekto vizualizacija

Judumas Senamiestyje

Senamiestis – lankomiausia Vilniaus miesto dalis, kurioje reikalingas patogus judėjimas pėstiesiems, įskaitant ir individualių poreikių turinčius asmenis.

Siektini rezultatai iki 2027 m.:

- Pertvarkytos 5 Senamiesčio gatvės, jas labiau pritaikant pėsčiųjų poreikiams.
- Kur įmanoma, įrengiamos bendro judėjimo erdvės.
- Papildytas kilpinio eismo kontrolės funkcionalumas.
- Įvesta mažos taršos zona.
- Patogesniam judėjimui Senamiestyje taikomi el. paspirtukų veikimo ribojimai – nustatytas 15 km/val. greitis, numatytos paspirtukų neparkavimo zonos.



Mikrojudumo priemonių plėtra

Darnaus judumo plano projektai 2025–2027 m.

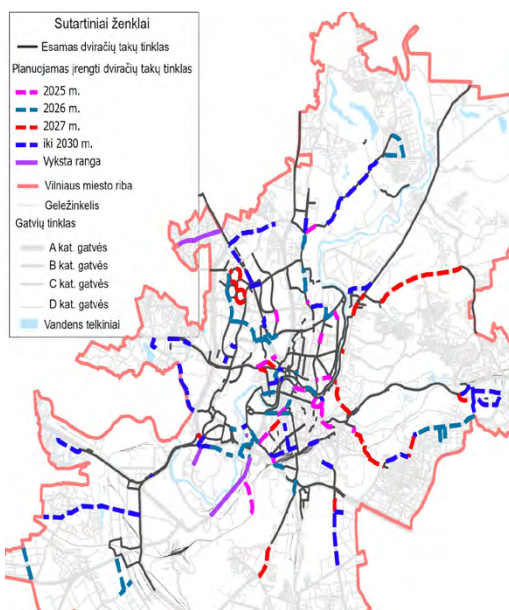
Mikrojudumas – tai judumo būdas, kai trumpoms kelionėms mieste naudojamos lengvos transporto priemonės: elektriniai paspirtukai, dviračiai ir pan. Tikslas – sukurti infrastruktūrą patogiam ir tvarkingam mikrojudumo priemonių naudojimui mieste. Tyrimai rodo, kad pakeitus vos 10 % kelionių automobiliu mikrojudumo priemonėmis vakarinio piko metu, Vilniuje kasdien sumažėtų apie 4 800 kelionių automobiliais. Be to, važinėjimas dviračiais ar paspirtukais teigiamai veikia psichologinę savijautą – mažina stresą ir gerina nuotaiką.

Pagrindinis dviračių takų tinklas

Iki 2027 m. planuojamas vientisas per 220 km ilgio dviračių takų tinklas. Esamo dviračių takų tinklo ilgis (2024 m. pabaigoje) – 170 km. 2025 m. planuojama įrengti 19 km, 2026 m. – 14 km, o 2027 m. – 19 km dviračių takų (18 pav.).

Siektini rezultatai iki 2027 m.:

- Dviračių takų tinklas 250 m spinduliu pasiekiamas 65 proc. miesto gyventojų.
- 6 % visų kelionių atliekamos dviračiu.
- Papildomai suženklinta apie 150 km dviračių trasų tinklo.



18 pav. Dviračių takų tinklas

Mikrojudumo priemonių stovėjimas ir saugojimas

Plečiant dviračių takų tinklą, įrengiama būtina infrastruktūra mikrojudumo transporto priemonėms laikyti ir saugoti. Mieste jau įrengta 20 dviračių saugyklų ir daugiau kaip 4 tūkst. dviračių stovų viešose vietose.

Siektini rezultatai iki 2027 m.:

- Įrengta 116 dviračių saugyklų Vilniaus seniūnijose.
- Prie ugdymo įstaigų įrengta 600 dviračių stovų – 3–4 proc. bendro mokinių skaičiaus šiose įstaigose.
- Visada prieinama mikrojudumo stovėjimo ar saugojimo infrastruktūra šalia traukos objektų.

Mikrojudumo dalijimosi paslaugos

Nuo 2024 m. Vilniuje veikia 3 mikrojudumo dalijimo paslaugas teikiančios įmonės, eksploatuojančios apie 5 tūkst. mikrojudumo transporto priemonių.

Siektini rezultatai iki 2027 m.:

- Praplėstas privalomo stovėjimo vietų tinklas iki 550 vnt. centrinėje miesto dalyje.
- Nustatytas ir patvirtintas aiškus mikrojudumo dalijimosi priemonių reglamentavimas.
- Įrengta 20 bandomųjų el. paspirtukų įkrovos vietų.



Transporto ekologizavimas ir eismo organizavimas

Darnaus judumo plano projektai 2025–2027 m.

Tikslas – sukurti sklandžiai veikiančią automobilių gatvių tinklą, sudaryti galimybes patogiai naudotis automobiliais (įskaitant dalijimosi paslaugas), kai jie yra reikalingi.

Tiltų plėtra

Vilniuje numatyti du pagrindiniai tiltų projektai:

1. Naujas pėsčiųjų ir dviračių tiltas (Alberto tiltas) per Nerį ties A. Goštauto ir Upės gatvėmis, tapsiantis svarbia jungtimi tarp Žvėryno ir miesto centro (planuojama baigti iki 2027 m.).
2. Elektrinės (Bruklino) tilto rekonstrukcija Vilkpėdėje, kurios pradžia atidėta dėl padidėjusių sąnaudų.

Automobilių stovėjimo valdymas

Patogus automobilių stovėjimas organizuojamas siekiant užtikrinti sklandų automobilių naudojimą centrinėje miesto dalyje ir gyvenamuosiuose rajonuose.

Siektini rezultatai iki 2027 m.:

- Pertvarkyti esamas rinkliavos zonas išsprendžiant susidariusias problemas (didelis besiribojančių zonų kainų skirtumas).
- Parkavimo kainodaros peržiūra, atsižvelgiant į nuolatinį didelį parkavimo vietų užimtumą, infliacijos įtaką kainoms.
- Daugiau nemokamo parkavimo vietų savaitgaliais.
- Galimybė įvesti mokamą parkavimą baltojoje zonoje pagal gyventojų poreikius.

Vilniaus miesto šviesoforinio reguliavimo sistema

Formuojama efektyviai veikianti šviesoforinė eismo valdymo sistema su aiškiais veikimo principais, gabenti užtikrinti sklandesnį transporto sistemos veikimą.

Siektini rezultatai iki 2027 m.:

- Pertvarkytos 75 sankryžos su nauja šviesoforinio reguliavimo sistema.
- Įdiegta nauja šviesoforų valdymo sistema.



Elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra

Plečiant elektromobilių įkrovimo stotelių tinklą siekiama sukurti galimybes kiekvienam vilniečiui 300 m spinduliu įkrauti elektromobilį, taip skatinant mieste naudoti mažiau taršias transporto priemones. Koncentruojamasi į tankiai apgyvendintus mikrorajonus.

Siektini rezultatai iki 2027 m.:

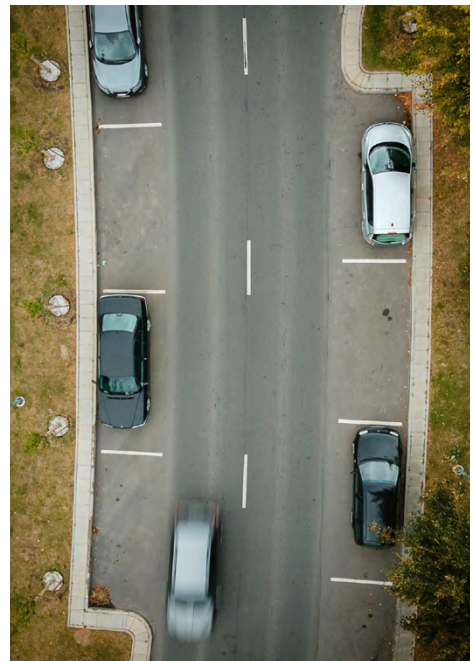
- 2026–2027 m. planuojama konkurso būdu įrengti apie 630 elektromobilių įkrovimo prieigų Vilniaus mikrorajonuose.

Automobilių stovėjimo vietų įrengimas

Vertinant kiekvienos gatvės situaciją, pertvarkant gatvių erdvę ir išnaudojant perteklinį važiuojamosios dalies asfaltą, įrengiamos papildomos parkavimo vietos arba kitos DJMP priemonės. Atnaujinamos parkavimo aikštelės, šiuo metu vykdoma esamų aikštelių konversijos į daugiaaukštes aikšteles analizė.

Siektini rezultatai iki 2027 m.:

- Įrengti papildomai 150 automobilių stovėjimo vietų gatvėse.
- Įrengti „Statyk ir važiuok“ aikštelę Nemenčinės pl.
- Gyventojams atverti 17 prekybos centrų ir ne mažiau kaip 6 JUDU autoaikšteles nemokamai statyti automobilius naktį.
- Įveiklinti 9 naujas JUDU autoaikšteles.

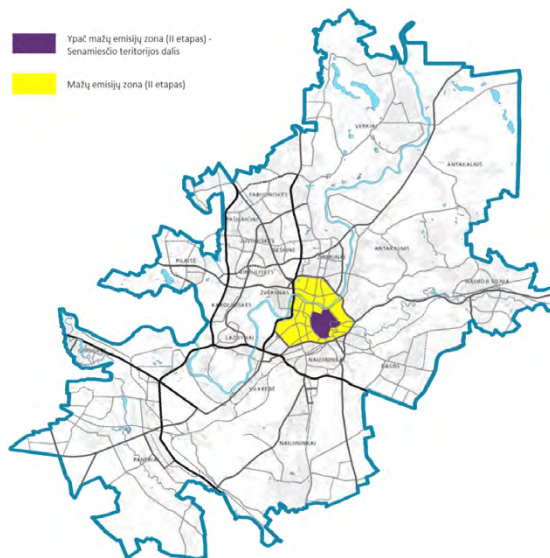


Mažos taršos zonos įvedimas

Siekiant mažinti oro taršą ir didinti Senamiesčio patrauklumą kelioms pėsčiomis, dviračiu ir viešuoju transportu, Vilniaus darnaus judumo plane buvo numatyta:

1. Iki 2022 m. įvesti ypač mažų emisijų zoną Senamiesčio branduolio teritorijoje.
2. Iki 2030 m. Senamiesčio branduolio teritorijai įteisinti CO₂ nulinę zoną, įgyvendinant Baltosios knygos reikalavimus.

Skaiciuojama, kad įvedus mažos taršos zoną visame Senamiestyje, kaip numatyta DJMP, automobilių srautas iki 2030 m. teritorijoje sumažėtų 47 % ir tai leistų 72 % sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimus.



Tarybos sprendimu nuo 2025 m. pradžios mažos taršos zona buvo įvesta Islandijos ir Klaipėdos gatvių teritorijoje. Įgyvendinimas numatytas trimis etapais: 2025-01 – zonos įvedimas, 2025-10 – veikimo pradžia, po 2027 m. – reglamentavimo peržiūra.

Paruošiamieji veiksmai 2025–2027 m., susiję su eismo organizavimu, ruošiantis 2028–2030 m. periodo įgyvendinimams:

- Siekiant skatinti iš aplinkinių rajonų ir kitų miestų atvykstančius žmones ir sukuriant galimybes palikti automobilius prie įvažiavimo į miestą ir persėsti į VT priemones, siūloma parengti „Statyk ir važiuok“ plėtros analizę ir nustatyti potencialias šių aikštelių įrengimo vietas.
- Atlikti parkavimo vietų visame mieste inventorizaciją, nustatant parkavimo vietų skaičių atskiruose rajonuose ir prisotinimo (užimtumo) rodiklius.
- Suprojektuoti siūlomas I prioriteto gatves ir pradėtas projektuoti II prioriteto – M. Lietuvos, Justiniškių, Pavilnionių, Vikingų, L. Zamenhofo, Ozo, Tarandės, Šiaurinę – gatves.



- Suprojektuoti Gurių g. ir Minsko pl. dviejų lygių sankryžą.
- Įrengti trūkstantį Kapsų ir Jotvingių gatvių tinklo jungtį.
- Įrengti Geležinio Vilko ir Mokslininkų gatvių dviejų lygių sankryžą (viaduką Geležinio Vilko gatvės tęsinyje).
- Įrengti dviejų lygių Geležinio Vilko gatvės sankryžą su Žalgirio gatve.
- Įrengti Gariūnų ir Paneriškių gatvių (magistralinio kelio A1 atkarpoje) dviejų lygių sankryžą.
- Įrengti Ukmergės ir Tarandės gatvių (magistralinio kelio A2 atkarpoje) dviejų lygių sankryžą.



Judumo valdymas, įpročių ugdymas

Darnaus judumo plano projektai 2025–2027 m.

Tikslas – parodyti visuomenei skirtingų keliavimo būdų pranašumus ir formuoti judėjimo įpročius ir kultūrą.

Visuomenės įtraukimas į darnų judumą

Siekiama supažindinti vilniečius su vykdomais pokyčiais mieste, jų nauda ir poveikiu, kad su įgyvendinamais projektais susipažintų kuo daugiau gyventojų ir jais ilgainiui būtų naudojamas.

Siektini rezultatai ir naudos:

- daugiau komunikacijos apie vykdomus judumo pokyčius mieste socialinėje medijoje, informacinėse kampanijose;
- bendros dirbtuvės su gyventojais;
- organizuojami judumo renginiai (Europos judumo savaitė, Tarptautinė dviračio diena, susitikimai su bendruomenėmis ir organizacijomis);
- 5 % kasmet daugiau įmonių, skatinančių darbuotojus į darbą keliauti viešuoju transportu.

Mokinių švietimas darnaus judumo tema

Parengta ir įgyvendinama edukacinė švietimo programa mokyklose leis nuosekliai ugdyti mokinių judumo įpročius.

Siektini rezultatai ir naudos:

- atsakingas mokinių požiūris į kelionės būdo pasirinkimą;
- atskiros judumo edukacinės programos „Vilnius yra mokykla“ programoje ir Vilniaus saugaus miesto centro veikloje;
- saugesnės savarankiškos mokinių kelionės;
- savarankiškos mokinių kelionės.

Kelionės planavimo duomenys ir įrankiai

Sukurtas miesto imitacinis susisiekimo sistemos modelis ir integruojami viešojo transporto maršrutai bei dviračių takai į programėles leis patogiau planuoti keliones nepriklausomai nuo pasirinkto kelionės būdo.

Siektini rezultatai ir naudos:

- Integruoti dviračių takai „Google Maps“ programėlėje leis patogiau planuoti keliones.
- Realioju laiku matomi viešojo transporto maršrutai ir atvykimo laikai.
- Duomenimis grįsti projektų sprendiniai.
- JUDU programėlės funkcionalumų didinimas ir integracija su išorinėmis, pvz., „Google“, paslaugomis.
- Kuriamos saugesnės ir patogesnės mokinių kelionės, remiantis švietimo bendruomenių kelionių žemėlapiu.

3.4. Humaniškų gatvių principai ir Vilniaus patirtis

Gatvės kaip viešoji erdvė

Vilnius siekia, kad gatvės būtų saugios, patogios ir prieinamos visiems gyventojams. Gatvės – tai svarbi viešoji erdvė, skatinanti bendruomeniškumą ir socialinę sąveiką. Humanizuojant gatves, pirmenybė teikiama žmogui, o ne automobiliui.

Pavyzdžiui, Gerosios Vilties gatvėje humaniškos gatvės principai pritaikyti 2022 m. Gatvė tapo saugesnė, patogesnė didesnei daliai judančiųjų, žalesnė ir jaukesnė. Pėsčiųjų saugumui įrengtos iškiliosios pėsčiųjų perėjos su saugumo salelėmis, automobiliai statomi tvarkingiau. Žemiau pateiktose gatvės nuotraukose matomas gatvės profilis 2018 m. (19 pav.) ir 2024 m. (20 pav.).



19 pav. Gerosios Vilties gatvė prieš gatvės humanizavimą (2018 m.)



20 pav. Humanizuota Gerosios Vilties gatvė (2024 m.)

Gatvių kategorijos ir naujos funkcijos

Gatvės Vilniuje skirstomos pagal **kategorijas** nuo **magistralinių** (tranzitinės paskirties) iki **vietinės reikšmės** (gyvenamuosiuose rajonuose). Kiekvienai iš jų taikomi skirtingi **statybos techniniai reglamentai (STR)**, apibrėžiantys **techninius parametrus**: minimalų važiuojamosios dalies plotį, šaligatvių plotį, eismo organizavimo sprendimus.

Miesto planavimas Lietuvoje vis dar labai **remiasi STR** – dokumentais, nustatančiais **minimalius infrastruktūros reikalavimus**, tačiau **ne visada atitinkančiais šiuolaikinių miestų poreikius**. Tokie standartai dažnai **neapima gyvenimo kokybės, aplinkos estetikos, saugumo ar socialinio įtraukumo** aspektų.

Todėl savivaldybės turi teisę ir galimybę nustatyti aukštesnius standartus, orientuotus į miestiečių poreikius ir gyvenimo kokybę. Vilnius aktyviai naudoja šią galimybę – **kuria savo planavimo taisykles, taiko humaniškų gatvių principus** ir įgyvendina **sprendimus, orientuotus į žmogų**.

Vilnius taiko papildomus humaniškų gatvių principus, siekdamas, kad gatvės būtų ne tik važiavimo vieta, bet ir **visavertės viešosios erdvės**. Todėl joms suteikiamos **papildomos funkcijos**:

- daugiau vietos pėstiesiems ir dviratininkams;
- **želdinių integracija**;
- **mikrojudumo eismo sąlygų gerinimas**;
- **viešosios erdvės elementai** – suoliukai, šešėlio zonos, vandens stotelės ir kt.

Tokiu būdu **gatvės įgauna ne tik transporto, bet ir socialinę bei ekonominę vertę** – tampa **patraukliomis, gyvomis miesto erdvėmis**, kurios prisideda prie sveikesnės, darnesnės ir saugesnės aplinkos kūrimo.

Vilnius yra įsipareigojęs iki 2030 m. tapti **klimatui neutraliu miestu**, o transportas yra vienas pagrindinių to siekio komponentų. Judumo strategijose pabrėžiama, kad **gatvių humanizavimas yra būtina sąlyga, norint sumažinti priklausomybę nuo automobilių ir skatinti darnius keliavimo būdus**.

Humaniškos gatvės praktikoje

Vilniuje jau įgyvendinti konkretūs infrastruktūriniai sprendimai, padedantys įgyvendinti šį užmojį. **Naugarduko (21 pav.), T. Ševčenkos ir Algirdo gatvėse įrengtos ramiojo eismo zonos**, kuriose:

- ribojamas greitis;
- įrengiami šviesoforai, perėjos;
- integruojami želdiniai ir suoliukai;
- užtikrinamas patogus judėjimas pėstiesiems ir dviratininkams.



21 pav. Vytenio ir Naugarduko gatvių sankryža po gatvių humanizavimo

Naujamiesčio seniūnijoje įrengtų humaniškų gatvių rezultatai

Humaniško gatvių dizaino rezultatai Naujamiesčio gatvėse: T. Ševčenkos, Algirdo, Širvintų, Gerosios Vilties, P. Vileišio g., lyginant duomenis prieš ir po humanizacijos (2017–2019 m. ir 2020–2022 m.):

- **automobilių srautas sumažėjo 13 %**
- **vidutinis automobilių greitis sumažėjo 17 %**
- **eismo įvykių sumažėjo 54 %**
- **eismo įvykių su pėsčiaisiais skaičius sumažėjo 60 %**
- **susidūrimų skaičius su dviratininkais sumažėjo 20 %**

Tolesnė gatvių modernizacija: planai ir rezultatai

2025–2027 m. Vilniuje, vadovaujantis humaniškų gatvių principais, planuojama modernizuoti **37 gatves 14-oje teritorijų**. Daugiau informacijos apie gatvių modernizacijos projektą rasite JUDU svetainėje.

Pagrindiniai tikslai:

- **didinti pėsčiųjų ir dviratininkų saugumą;**
- **gerinti gyvenamąją aplinką ir mažinti oro bei triukšmo taršą;**
- **skatinti darnius keliavimo būdus** – pėsčiomis, dviračiu, viešuoju transportu.

3.5. Gyventojų klausimai ir lūkesčiai

Viešojo transporto kainos ir darnaus judumo tikslai

Vienas dažniausiai viešjoje erdvėje keliamų klausimų – **kodėl brangsta viešasis transportas**, jei Vilnius siekia skatinti darnesnius keliavimo būdus. 2025 m. sostinėje buvo padidintos kai kurių viešojo transporto bilietų kainos. Tai sukėlė dalies gyventojų nepasitenkinimą ir klausimų dėl prioritetų.

Daugiau nei dešimtmetį nekeltos viešojo transporto bilietų ir automobilių parkavimo kainos nebepajėgė atliepti augančių investicijų poreikio. Norime ir skatiname, kad vilniečiai ir miesto svečiai būtų lojalūs viešojo transporto keleiviai, todėl buvo pasiūlyta kainodara, skatinanti rinktis ilgalaikius bilietus, leidžiančius daugiau keliauti už mažesnę kainą nei vienkartiniai bilietai.

Svarbu suprasti, kad darnus judumas – tai ne tik pigus viešasis transportas, bet ir **visos sistemos kokybė, patogumas ir patikimumas**. Bilietų kainų keitimas dažnai yra **kompromisinis sprendimas**, siekiant:

- užtikrinti **geresnę viešojo transporto paslaugų kokybės finansavimą** (naujesni autobusai, dažnesni maršrutai, geresnės darbo sąlygos vairuotojams);
- subalansuoti **biudžetines lėšas**, kai augančios paslaugų kainos (kuras, priežiūra, darbo užmokestis) viršija Savivaldybės kompensavimo galimybes;
- plėtoti **darnią sistemą**, mažiau priklausomą nuo dotacijų ir gebančią išlikti patikima ilgą laiką.

Kartu su kainų pokyčiais miestas planuoja ir konkrečias **paslaugų kokybės gerinimo priemones** – elektrinių autobusų parko plėtrą, bekontaktį atsiskaitymo būdus, patogesnes stoteles, greitesnius maršrutus.

Kaip atsižvelgiama į gyventojų nuomonę?

Vilniaus miesto savivaldybė **grįžtamąjį ryšį iš gyventojų renka** įvairiais būdais – per apklausas, susitikimus su bendruomenėmis, per dalyvaujamojo biudžeto procesą ir viešas konsultacijas. Be to, gyventojai nuolat kviečiami išsakyti savo pastabas ir pasiūlymus JUDU ir Vilniaus miesto savivaldybei naudojantis programėle „Tvarkau miestą“ ar elektroniniu paštu. Vis dėlto neretai gyventojai vis tiek jaučiasi neįtraukti ar neišgirsti.

Piliečių asamblėja – tai vienas iš būdų stiprinti demokratiją ir kurti prasmingesnę dialogą tarp miesto valdžios ir gyventojų. Skirtingai nei apklausa ar vienkartinis susitikimas, asamblėja leidžia:

- **gilintis** į svarbius miesto klausimus;
- **išklausyti įvairias nuomones** ir faktus;
- **formuluoti argumentuotus pasiūlymus**, pagrįstus ir gyventojų patirtimi, ir ekspertinėmis žiniomis.

Asamblėjos vaidmuo – kelti klausimus, svarstyti, siūlyti

Šioje piliečių asamblėjoje Jūsų – gyventojų – balsas turi ypatingą reikšmę. Galite:

- **klausti**, kodėl sprendimai buvo priimti;
- **diskutuoti**, ar jie pagrįsti ir teisingi;
- **siūlyti alternatyvas**, kurios labiau atlieptų bendruomenių poreikius.

Tai proga suformuluoti kryptį, kuri būtų ne tik strategiškai teisinga, bet ir **socialiai priimtina bei pagrįsta gyventojų vertybėmis**.

Viešojo transporto kainų klausimas kelia daug emocijų, nes siejasi su kasdieniu žmonių gyvenimu. Tačiau kartu tai – platesnio svarstymo dalis apie tai, **kokią miesto judumo sistemą norime sukurti**: ar ji bus patogi, prieinama, sąžininga? Piliečių asamblėja – vieta, kur šie klausimai gali būti iškelti, išgirsti ir paversti siūlymais miesto politikai.

4. Aktualūs dokumentai, studijos ir miesto strategijos

4.1. Vilniaus miesto bendrasis planas

Vilniaus miesto bendrasis planas – tai kompleksinis teritorijų planavimo dokumentas, kuriuo Vilniaus miesto savivaldybės taryba įtvirtina miesto **erdvinės struktūros plėtojimo** ir **teritorijos naudojimo** privalomąsias nuostatas iki **2030 metų**. Šis planas apibrėžia miesto vystymosi kryptis: **naujų pastatų statybą, žaliųjų erdvių įrengimą, infrastruktūros plėtrą**.

Pagrindiniai tikslai:

- gerinti **gyvenimo kokybę**;
- kurti **ekonomiškai ir socialiai atsparų miestą**;
- skatinti **darnų judumą**;
- užtikrinti **gamtos ir kultūros paveldo apsaugą**;
- įgyvendinti **darnų vystymąsi**.

Pagrindiniai uždaviniai:

- kurti **policentrišką miestą**;
- reguliuoti **infrastruktūrą**, skatinti **investicijas**;
- skatinti **darnų judumą**;
- plėsti **žaliąsias zonas**, saugoti **gamtos struktūrą**;
- reguliuoti **statinių aukštį**, puoselėti **architektūrines vertybes**.

4.2. Vilniaus miesto darnaus judumo planas

Darnaus judumo planas (DJMP) – tai strateginio ir teritorinio planavimo dokumentas, rengiamas vadovaujantis **integracijos, dalyvavimo ir vertinimo** principais.

Paskirtis:

- tenkinant **judumo poreikius**, gerinti **gyvenimo kokybę** mieste ir jo aglomeracijose;
- apimti visus **keliavimo būdus** ir **transporto rūšis** – nuo **pėsčiųjų** iki **krovininio**, nuo **motorizuoto** iki **bevariklio transporto**;
- įvertinti **transportinius, socialinius, ekonominius, aplinkosauginius ir institucinius** aspektus.

Pagrindiniai DJMP tikslai ir uždaviniai:

- kurti **integruotą transporto sistemą**, grįstą **duomenimis** ir **išmaniosiomis technologijomis**;
- užtikrinti sprendimų **darnumą, socialinį teisingumą, ekonominį efektyvumą, sveikatos ir aplinkos kokybės suderinamumą**;
- naudoti infrastruktūrą **racionaliai ir veiksmingai** – skatinti darbo vietų kūrimą arčiau gyvenamųjų vietų;
- užtikrinti **eismo ir keleivių saugą**, mažinti **energijos vartojimą, tranzitą** iškelti iš miesto centro;
- įgyvendinti **ES Baltosios knygos** ir **TEN-T tinklo** rekomendacijas.

[Susipažinkite su darnaus judumo planu](#)

1. Strateginės kryptys ir tikslai

Vilniaus miesto darnaus judumo planas grindžiamas 5 pagrindinėmis suinteresuotų grupių kryptimis:

1. Steigėjui: Vilniaus miesto savivaldybei
 - Kurti efektyvią, darnią Vilniaus judumo sistemą, paremtą įžvalgomis ir sprendimais.
 - Būti kompetencijų centru, grįstu duomenimis ir sprendimais.
2. Klientams: po Vilnių judantiems žmonėms
 - Siūlyti vieningą sprendimą, integruojant miesto judumo paslaugas ir gerinant kelionės patirtį.
3. Partneriams: tiekėjams, padedantiems užtikrinti judumo paslaugas
 - Skatinti aktyvų dalyvavimą rinkoje, paremtą bendradarbiavimo principais.
4. Darbuotojams: JUDU komandai
 - Kurti vieningą, pasitikėjimu grįstą komandą, telkiančią motyvuotus ir talentingus ekspertus.
5. Visuomenei: skirtingus poreikius turinčioms grupėms
 - Įtraukti gyventojus į darnaus judumo sistemos planavimą pasitelkiant dialogą ir iniciatyvas.

2. Judumo programos tikslai:

6. Trumpa ir sklandi kelionė: multimodalumas, pasirinkimo laisvė, VT konkurencingumas.
7. Žmogui orientuota infrastruktūra: pritaikymas visų poreikiams, ITS sistemų diegimas, infrastruktūros kokybė.
8. Mažesnis neigiamas poveikis aplinkai: eismo taršos mažinimas, eismo įvykių prevencija, oro kokybės gerinimas.
9. Optimalus miesto pasiekiamumas: lengvas priemiestinis susisiekimas, kelionės iš aplinkinių teritorijų.

3. Rodikliai ir jų siekiniai:

- Modalinė struktūra: sumažinti kelionių automobiliu skaičių iki 36,8 % (2027 m.), padidinti viešojo transporto, dviračių ir pėsčiųjų kelionių dalį.
- Infrastruktūra: nauji dviračių takai, gatvių rekonstrukcija, perėjų įrengimas.
- Pasitenkinimas VT: rodiklis siekia 8,29 balo (2024 m.), planuojama jį didinti.

5. Papildoma informacija

5.1. Piliečių asamblėjos dalyvių teisės ir pareigos

Dalyvių teisės:

- **dalyvauti** visuose asamblėjos susitikimuose;
- **teikti** Jums rūpimus klausimus;
- **prašyti papildomos informacijos** iš ekspertų;
- **pranešti**, jei abejojate informacijos ar proceso nešališkumu;
- **pranešti apie diskriminaciją**, jei ji pasireiškia asamblėjoje;
- **įsitraukti į diskusijas** ir prisidėti prie rekomendacijų rengimo;
- **žinoti**, kur ir kaip bus naudojamas jūsų darbas;
- **atsisakyti** komentuoti žiniasklaidai apie asamblėją;
- **išlikti anonimu** viso proceso metu.

Dalyvių pareigos:

- **atstovauti ne tik sau**, bet ir visiems miesto gyventojams;
- **laikytis konfidencialumo** ir saugoti kitų dalyvių privatumą;
- **palaikyti pagarbų ir saugų klimatą** visiems dalyviams.

5.2. Naudinga medžiaga: straipsniai, tinklalaidės, knygos

Daugiau rekomenduojamos literatūros, įžvalgų, tinklalaidžių ir kitų šaltinių galite rasti šiame nuolat atnaujinamame dokumente [Naudingų šaltinių sąrašas](#).

5.3. Įdomūs faktai apie judumą Vilniuje

1. Gaišamas laikas spūstyse – ką reiškia 113 valandų?

Vilniuje vienas vairuotojas ar keleivis per metus automobilių spūstyse vidutiniškai praleidžia apie 113 valandų, t. y. ilgiau negu keturios paras. Šis laikas dažnai iššvaistomas nepastebimai.

O juk per tiek laiko būtų galima išmokti šokti salsą, visą savaitgalį pasibūti Rygoje arba uždirbti savaitinį atlyginimą.

Spūstys ne tik išsekina kantrybę, bet ir atima gyvenimo dalį. Rinkdamiesi darnesnius judumo būdus, susigrąžiname ne tik grynesnį orą, bet ir savo laiką.

2. Per kiek laiko piko metu Vilniuje įveikiama 10 kilometrų?

Ar kada nors susimąstėte, kiek laiko ryte ar vakare trunka vos 10 kilometrų kelionė automobiliu Vilniuje?

Vilniaus centre rytinio piko metu kelionė trunka apie 28 minutes, o vakare – net 34 minutes. Tai reiškia, kad važiuojama vos 17–21 km/h greičiu, o vakarinio piko metu spūsčių lygis siekia net 105 % – judama daugiau nei dvigubai lėčiau nei įprastai.

Priemiestinėse zonose situacija kiek geresnė: ryte 10 km įveikiama per 22 minutes, o vakare – per 25 minutes, tačiau net ir čia spūstys lėtina eismo greitį iki 23–27 km/h, o spūsčių lygis siekia iki 83 %.

Tai rodo, kad net ir trumpa kasdienė kelionė automobiliu didžiausio srauto metu virsta ilgu stovėjimu. Sprendimas? Darnesni judumo būdai ne tik padeda mažinti taršą, bet leidžia taupyti ir laiką, ir nervus.

3. Vilnius – kamščių „lyderis“ Lietuvoje

„TomTom Traffic Index 2024“ duomenimis, Vilnius užima pirmąją vietą Lietuvoje pagal kelionių trukmę tiek miesto centre, tiek priemiesčiuose. Vilniaus gyventojai kasmet kamščiuose praleidžia net 113 valandų, kai tuo tarpu Kaune – 72 valandas, o Klaipėdoje – 61 valandą.

Kelionė 10 km atstumu Vilniaus centre trunka vidutiniškai 24 minutes – ilgiausiai iš visų trijų didžiųjų miestų. Kaune šis atstumas įveikiamas per 21 minutę, Klaipėdoje – per 20 minučių. Pastebima, kad Kaune spūsčių lygis šiek tiek didėjo (vidutinė trukmė padidėjo 10 sekundžių), o Klaipėdoje – mažėjo (trukmė sutrumpėjo 30 sekundžių).

Priemiesčiuose tendencijos išlieka panašios. Vilniuje 10 km kelionei reikia vidutiniškai 19 minučių, o per metus piko valandomis čia praleidžiamos 77 valandos. Kaune tas pats atstumas įveikiamas per 16 minučių, o Klaipėdoje – tik per 14 minučių. Klaipėdiečiai per metus spūstyse iššvaisto beveik tris kartus mažiau laiko nei vilniečiai – vos 35 valandas.

Šie skaičiai rodo ne tik didesnį transporto intensyvumą sostinėje, bet ir didesnį poreikį permąstyti judumo įpročius, skirti daugiau dėmesio viešojo transporto, dviračių infrastruktūros bei alternatyvių judumo formų plėtrai. Judumo politika tampa ne tik laiko taupymo, bet ir gyvenimo kokybės klausimu.

4. Kasdienės kelionės per piką: kiek laiko iš tikrųjų sugaištame?

„TomTom Traffic Index 2024“ duomenimis, eismo spūstys Lietuvos didmiesčiuose labai pailgina kelionių laiką. Didžiausi skirtumai tarp optimalaus ir realaus kelionės laiko fiksuojami Vilniuje.

Vilniuje, kai nėra spūsčių, kelionė pirmyn–atgal vidutiniškai užtruktų apie 33 min., tačiau piko metu šis laikas beveik padvigubėja – iki 1 valandos ir 3 minučių. Vadinasi, vien dėl spūsčių vilniečiai kasdien praranda apie pusvalandį savo laiko.

Kaune ir Klaipėdoje situacija kiek geresnė: optimali kelionė trunka apie 30 minučių, tačiau piko metu ji išsitęsia atitinkamai iki 49 minučių Kaune ir iki 46 minučių Klaipėdoje.

Šie skirtumai rodo, kiek daug vertingo laiko prarandama stovint kamščiuose – laiko, kuris galėtų būti skirtas poilsiui, šeimai ar darbui. Efektyvesnė judumo sistema ir darnūs transporto sprendimai padėtų mažinti šiuos skirtumus ir gerinti miesto gyvenimo ritmą.

5. Nepakankamas saugumas keliuose – kaina, kurios dažnai nematome

Eismo įvykių padariniai matuojamos ne tik skaičiais, bet ir skaudžiais praradimais. Tačiau ir finansinė jų kaina – didžiulė. Lietuvoje 2016 m. vieno eismo įvykio kaštai labai aiškiai parodo, kiek visuomenei kainuoja saugumo trūkumas keliuose.

Techninis autoįvykis, kai apsieinama be sužeidimų, vidutiniškai kainuoja apie 1,7 tūkst. eurų. Įvykis, kuriame yra sužeistųjų, jau atsieina apie 54 tūkst. eurų. Tačiau skaudžiausia – įvykiai, kurių metu žūsta žmonės: jų vidutinė socialinė ir ekonominė kaina siekia net 597 tūkst. eurų.

Tai ne tik sveikatos ir gyvybės netektys, bet ir milžiniškos išlaidos sveikatos sistemai, draudimui, teisinei sistemai ir visai valstybei. Todėl saugus judumas turi būti vienas iš pagrindinių prioritetų planuojant miestų infrastruktūrą. Kiekvienas išvengtas eismo įvykis – tai ne tik išgelbėta gyvybė, bet ir reali finansinė nauda visai visuomenei.

6. Kiek kainuoja judumas šeimai?

Judumas mieste – tai ne tik transporto klausimas, bet ir svarbi šeimos biudžeto dalis. Remiantis 2016 m. statistika, šeimos, turinčios automobilį, vieno nario judumo poreikiams vidutiniškai skiria net 15 % pajamų. Tai reikšminga suma, kurią galima būtų skirti kitoms būtinoms išlaidoms: maistui, švietimui ar sveikatai.

O šeimos, neturinčios automobilio, judumui skiria tik apie 3 % vieno nario pajamų. Šis skirtumas atskleidžia, kad automobilio turėjimas nėra tik patogumas – tai ir finansinė našta, ypač svarbi mažesnes pajamas turinčioms šeimoms.

Miesto transporto politika, skatinanti alternatyvius, mažiau išlaidų reikalaujančius judėjimo būdus, gali prisidėti ne tik prie aplinkos tausojimo, bet ir prie šeimų gerovės bei socialinio teisingumo didinimo.

7. Saugumo netolygumai mieste – dviratininkai nukenčia dažniausiai

Vilniuje saugumas keliuose vis dar nėra vienodai užtikrintas visiems eismo dalyviams. Remiantis 2025 m. statistika, dviratininkai eismo įvykiuose nukenčia net 4 kartus dažniau nei kiti. Šis skaičius gautas atsižvelgiant į bendrą kelionių pėsčiomis ar dviračiu skaičių – taigi, dviratininko kelionė mieste yra statistiškai rizikingesnė.

Pirmojo 2025 m. pusmečio duomenys rodo, kad sužeistų dviratininkų skaičius siekia 96, o tai beveik prilygsta motociklininkų (100) ir yra tik šiek tiek mažesnis už sužeistų pėsčiųjų (280) skaičių. Žuvusių dviratininkų skaičius, nors ir mažas, vis dar egzistuoja – 1 žūtis per penkis mėnesius.

Šie duomenys atskleidžia, kad, be infrastruktūros plėtros, būtinas ir saugumo kultūros stiprinimas: aiškesnis eismo organizavimas, saugūs dviračių takai, švietimas ir visų eismo dalyvių tarpusavio pagarba. Tik užtikrinus saugią aplinką, dviratis taps realia ir patikima alternatyva automobiliui mieste.

8. Gyvensenos pasirinkimai, kurie kainuoja gyvybes

Didžioji dalis mirčių Lietuvoje susijusi su elgesio rizikos veiksniais – tai ne nelaimingi atsitikimai, o mūsų kasdieniai įpročiai. Net 25 % visų mirčių šalyje siejama su nesubalansuota mityba (ES vidurkis – 17 %), dar 14 % – su rūkymu, 6 % – su alkoholiu, o 4 % – su nepakankamu fiziniu aktyvumu. Pastaroji rizika Lietuvoje dvigubai viršija ES vidurkį.

Be to, apie 3 % visų mirčių Lietuvoje lemia oro tarša – daugiausiai dėl smulkiųjų kietųjų dalelių (PM_{2,5}) ir ozono poveikio. Transportas čia vaidina esminį vaidmenį: jis reikšmingai blogina oro kokybę miestuose.

Skaičiai kalba patys už save – dėl oro taršos Lietuvoje kasmet įvyksta apie 3 350 ankstyvų mirčių. Vadinasi, miesto planavimas, darnaus judumo sprendimai ir sveikatai palanki aplinka gali tiesiogiai prisidėti prie žmonių gyvenimo trukmės ir kokybės. Judumo mieste klausimas – tai ne tik kelionių, bet ir gyvybių klausimas.

9. Sveikesnio gyvenimo raktas – vaikštumas

Pasaulio sveikatos organizacija (PSO) rekomenduoja 18–64 metų suaugusiems kas savaitę užsiimti bent 150–300 minučių vidutinio intensyvumo aerobiniais fiziniais pratimais arba 75–150 minučių didelio intensyvumo veikla. Vienas geriausių ir paprasčiausių vidutinio intensyvumo fizinio aktyvumo pavyzdžių yra ėjimas, ypač spartus vaikščiojimas. Norint dar didesnės naudos sveikatai, PSO pataria didinti vidutinio intensyvumo aktyvumą iki daugiau nei 300 minučių per savaitę.

10. Judėjimas dviračiu – aktyvi gyvenimo dalis

Reguliarus važiavimas dviračiu ne tik padeda išlaikyti gerą fizinę formą, bet ir tiesiogiai prisideda prie ilgesnio gyvenimo. Vos 30 minučių kasdienio mynimo atitinka rekomenduojamą savaitinį fizinio aktyvumo lygį ir gali prailginti gyvenimo trukmę nuo 3 iki net 14 mėnesių.

Važinėjimas dviračiu į darbą ar mokyklą reikšmingai mažina rimtų ligų riziką: net iki 40 % sumažėja vėžio, 52 % – širdies ligų ir mažiau nei 40 % – priešlaikinės mirties tikimybė. Be to, dviratis yra paprastas būdas deginti kalorijas – valanda važiavimo sudegina tiek, kiek jų yra viename kaloringame mėsainyje.

Darnus judėjimas – tai ne tik ekologinis pasirinkimas. Tai būdas gyventi ilgiau, sveikiau ir laimingiau.

11. Vilnius – vienas labiausiai užsikimšusių miestų Europoje

„TomTom Traffic Index“ duomenimis, Vilnius patenka į 20 labiausiai transporto spūsčių paveiktų miestų pasaulyje sąrašą – užima net 19 vietą. Vidutiniškai vilniečiai kasmet piko metu spūstyse praleidžia 113 valandų – daug daugiau nei bet kuriame kitame šiame sąraše atsidūrusiame Europos mieste.

Vidutinė kelionė Vilniuje 10 km atstumu trunka 24 min. 2 sek. – tai ženklas, kad eismo intensyvumas yra ne tik aplinkosaugos, bet ir gyvenimo kokybės problema.

5.4. Dažniausiai užduodami klausimai

1. Kas yra piliečių asamblėja?

Piliečių asamblėja – tai **atsitiktinai atrinktų gyventojų grupės**, suformuotos atsižvelgiant į įvairovės kriterijus, kad atspindėtų miesto bendruomenę, suburiamos svarstyti miestui aktualų klausimą, sesija. Dalyviai **klausosi ekspertų, diskutuoja, dalijasi patirtimis** ir formuoja **rekomendacijas sprendimų priėmėjams**.

2. Kodėl organizuojama ši asamblėja?

Vilniuje svarbu drauge susitarti, kaip spręsti miestui opią judumo problemą – užtikrinti patogų, saugų ir žmonėms draugišką judėjimą.

3. Kas organizuoja asamblėją?

- **Vilniaus miesto savivaldybė**
- **„DemocracyNext“** (tarptautinė NVO)
- **Nepriklausomų ekspertų grupė** (rengia turinį)
- **Profesionalūs fasilitatoriai** (moderuoja diskusijas)
- **VU TSPMI tyrėjai** (vertina procesą)

4. Ką reikės daryti dalyviams?

Dalyviams **nereikia išankstinio pasirengimo**. Jų vaidmuo – **klausytis ekspertų, diskutuoti mažose grupėse ir kurti bendras rekomendacijas**.

5. Ar už dalyvavimą bus kompensuojama?

Taip. Dalyvaujantieji visuose susitikimuose gaus **250 €** kompensaciją (išmokama per **3 įmokas**). Tai atitinka **EBPO kokybės standartus** piliečių asamblėjoms.

6. Kokia piliečių asamblėjos nauda?

- **Geresni sprendimai**, pagrįsti gyventojų įžvalgomis.
- **Didesnis sprendimų teisėtumas ir pasitikėjimas** institucijomis.
- **Mažesnė poliarizacija**, didesnė socialinė sanglauda.
- **Įtraukesnė demokratija** ir atsparumas dezinformacijai.

7. Kam bus teikiamos rekomendacijos?

Asamblėjos parengtos rekomendacijos bus pateiktos:

- **Vilniaus miesto merui,**
- **Vilniaus miesto tarybai,**
- **SĮ „Susisiekimo paslaugos“ (JUDU),**
- **Savivaldybės administracijos skyriams.**

Kiekviena rekomendacija bus įvertinta, pateikiant viešą atsaką, ar ji bus įgyvendinta ir kodėl.

Šaltiniai

1. [Gatvių modernizacija](#)
2. [Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo plano Veiksmų planas iki 2027 m.](#)
3. [Savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“ 2024 m. vadovybės ataskaita](#)
4. [Klimatosaugos briaunos 2024](#)
5. [Lietuvos klimato kaitos prognozės ir scenarijai](#)
6. [Overweight and obesity - BMI statistics](#)
7. [Apie piliečių asamblėjas](#)
8. [JUDU dokumentai](#)
9. JASPERS-EIB Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) training
10. [Socio-Psychological, Economic and Environmental Effects of Forest Fires](#)
11. [Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį](#)
12. [Vilniečiai automobilio kokone](#)
13. Gyvenamųjų pastatų statybos leidimai, Valstybinė duomenų agentūra, 2023 m.
14. [Study Ranks U.S. Cities by 15-Minute City Potential](#)
15. [Netaršus ir darnus judumas](#)
16. [Europos klimato kaitos įstatymas](#)
17. [Vilniaus Žaliojo miesto veiksmų planas](#)
18. [Fizinis aktyvumas](#)
19. [Bendrosios fizinio aktyvumo rekomendacijos visoms amžiaus grupėms](#)
20. [Parengtas leidinys „Mirties priežastys 2024 \(išankstiniai duomenys\)“ \(2025-05-15\)](#)
21. [How are habits formed: Modelling habit formation in the real world](#)