



PANEVĖŽIO MIESTO DARNAUS JUDUMO PLANAS

IV Tomas
Veiksmų planas

2018 m. VILNIUS



PUPA
Public Urbanism
Personal Architecture



CIVITTA

DARBO VYKDYTOJAI

CIVITTA

UAB Civitta

Antanas Spečkauskas - projekto vadovas

Egidijus Skrodenis

Ieva Markucevičiūtė

Marius Lepeška

Adomas Ronkaitis

Simona Zapolskytė

PUPA
Public Urbanism
Personal Architecture

MB PUPA – strateginė urbanistika

Justina Muliulytė - projekto vadovė

Tadas Jonauskis



VšĮ Vilniaus Gedimino technikos universitetas Marija

Burinskienė - projekto vadovė

Rasa Ušpalytė-Vitkūnienė

Gražvydas Mykolas Paliulis

Lina Juknevičiūtė-Žilinskienė

Vaida Vabuolytė

Karolis Švelis

Turinys

| | |
|--|-----------|
| TURINYS..... | 3 |
| ĮVADAS | 4 |
| MODALINIS KELIONIŲ PASISKIRSTYMAS | 5 |
| VEIKSMŲ PLANAS..... | 6 |
| 1. BEVARIKLIO TRANSPORTO SKATINIMAS..... | 6 |
| 1.1 Pagrindinių miesto gatvių atnaujinimas ir pritaikymas moderniems miesto gyventojų poreikiams | 10 |
| 1.2 Lokalių centrų plėtojimas..... | 11 |
| 1.3 Miesto aplinkos ir infrastruktūros tvarkymas | 17 |
| 1.4 Judėjimo dviračiais mieste skatinimas..... | 19 |
| 1.5 Miesto saugumo skatinimas | 19 |
| 1.6 Miesto pritaikymas SPTŽ..... | 20 |
| 2. VIEŠOJO TRANSPORTO PLĖTRA | 23 |
| 2.1 Viešojo transporto komforto ir kokybės gerinimas | 24 |
| 2.2 Miesto, priemiesčių ir tarpmiestinio viešojo transporto infrastruktūros tobulinimas | 27 |
| 3. DARNUS AUTOMOBILIŲ EISMAS..... | 29 |
| 3.1 Eismo saugos didinimas | 31 |
| 3.2 Alternatyvų automobiliams su vidaus degimo varikliais skatinimas..... | 34 |
| 3.3 Automobilių dalijimosi skatinimas..... | 34 |
| 4. TIKSLINIAI IR VEIKSMINGUMO RODIKLIAI..... | 35 |
| Viešojo transporto plėtra | 35 |
| Bevariklio transporto skatinimas | 35 |
| Darnus automobilių eismas..... | 35 |
| PRIEDAI | 37 |

Įvadas

Panevėžio miesto darnaus judumo planas – tai strateginio planavimo dokumentas, kurio tikslas užtikrinti šiuolaikinius ir rytojaus panevėžiečių mobilumo poreikius, kurti geresnę ir sveikesnę miesto aplinką, siekti gamtosauginės, socialinės ir ekonominės darnos mieste.

Panevėžio miesto darnaus judumo planą sudaro keturios pagrindinės dalys: esamos situacijos analizė, teminių dalių analizė, judumo mieste 2020 metų veiksmų planas 2030 metų judumo vizija. Esamos situacijos ir teminių dalių analizė buvo atlikta 2017 metų pirmąjį pusmetį, išsamūs analizės rezultatai pateikiami I ir II Panevėžio miesto darnaus judumo plano tomuose. Rengiant galutinį Panevėžio miesto darnaus judumo plano pasiūlymą buvo sumodeliuoti trys darnaus judumo variantai:

- Gyvybingas centras;
- Viešojo transporto žiedas;
- Lokalūs centrai ir pagrindinės gatvės.



Variantas 1
Gyvybingas centras



Variantas 2
Viešojo transporto žiedas



Variantas 3
Lokalūs centrai ir pagrindinės gatvės

1 pav. Panevėžio darnaus judumo variantai

Šaltinis: sudaryta autorių

- Įvertinti kiekvieno varianto privalumai ir trūkumai, poveikis miesto transporto sistemai bei atliktas lyginamasis variantų vertinimas taikant sąnaudų ir naudos analizę. Judumo variantai aptarti ir suderinti su visuomene ir darnaus judumo plano rengimo komitetu viešo renginio metu. Buvo nuspręsta išrinkti trečią variantą – lokalius centrus ir pagrindines gatves. 2030 metų Panevėžio miesto darnaus judumo vizijoje numatomos priemonės, prisidėsiančios prie viešojo transporto patrauklumo ir greičio didinimo, judėjimo pėsčiomis ir dviračiais skatinimo, saugios ir patrauklios miesto aplinkos ir patogaus miestiečių ir svečių judėjimo bei eismo saugos didinimo Panevėžyje.

Veiksmų planas buvo ruošiamas pagal Europos Sąjungos ir LR Susisiekimo ministerijos darnaus judumo planų gaires ir ES Europos Komisijos transporto Baltojoje knygoje iškeltus tikslus. Rengiant veiksmų planą buvo atsižvelgta į esamos situacijos analizę ir į darnaus judumo plano komiteto pasiūlymus bei Panevėžio mieste jau įgyvendinamus darnų judumą skatinančius projektus. Taip pat buvo atkreipiamas dėmesys į per viešuosius susitikimus su visuomene gautas rekomendacijas.

Veiksmų plano tikslai:

- Vystyti ir integruoti skirtingus susisiekimo būdus, prioritetą teikiant viešajam keleiviniam ir bevarikliam transportui ar aplinką mažai teršiančiam transportui;
- Plėtoti teikiamas transporto paslaugas, didinti jų efektyvumą ir komfortą vadovaujantis darnios plėtros principais;
- Sumažinti transporto priemonių keliamą oro taršą;
- Didinti eismo saugą ir saugumą.

Igyvendinus šiuos tikslus tikimasi, kad sumažės oro ir triukšmo tarša, pagerės panevėziečių gyvenimo kokybė ir bus sukurtos palankios sąlygos naudotis bevarikliu transportu.

Modalinis kelionių pasiskirstymas

Apačioje yra pavaizduoti trys Panevėžio modalinio kelionių pasiskirstymo grafikai: 2017 m. ir du galimi 2030 m. variantai. Pirmas 2030 m. modalinis pasiskirstymas yra prognozuojamas įgyvendinus veiksmų planą, o antras - jeigu nebus imamasi jokių žymių pokyčių.

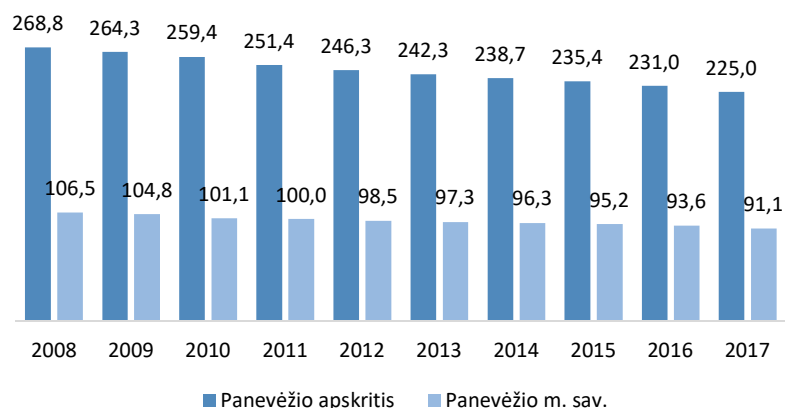
2017 m. modalinis pasiskirstymas buvo nustatytas esamo situacijos analizės metu atlikus 500 Panevėžio miesto gyventojų apklausą. Apklausos rezultatai rodo, kad didžiausia dalis kelionių 2017 m. buvo atliekama privačiais automobiliais 59 proc., Rečiau gyventojai renkasi keliauti pėsčiomis (20 proc.) ir viešuoju transportu (18 proc.). Mažiausia dalis, 3 proc. apklaustųjų, keliauja dviračiais.



2 pav. Modalinio kelionių pasiskirstymo variantai

Šaltinis: sudaryta autorių

Iki 2030 metų neįgyvendinus darnaus judumo plane numatytų priemonių galima prognozuoti kelionių, atliekamų viešuoju transportu, dalies mažėjimą dėl gyventojų migracijos į užmiestį ir didėjančio atstumo tarp gyvenamosios ir darbo vietų. Taip pat verta paminėti, kad Panevėžio miestas ir miesto savivaldybė praranda gyventojus, rodo Statistikos departamento duomenys.



3 pav. Nuolatinių gyventojų skaičius metų pradžioje Panevėžio m. ir Panevėžio m. savivaldybėse

Šaltinis: Statistikos departamentas

Neįgyvendinus veiksmų plano yra tikėtina, jog kelionių, atliekamų privačiais lengvaisiais automobiliais dalis gali išaugti iki 61 proc. nuo visų atliekamų kelionių. Dar viena priežastis galinti prisidėti prie mažesnio pėsčiųjų kiekio mieste yra tai, kad darbo vietų traukos centrai kuriasi vietose (miesto centras, ligoninė,

pramoninės teritorijos mieste ir miesto pakraščiuose, LEZ), kur lengviau ir patogiau judėti automobiliu. Nuo 2014 m. automobilių skaičius tenkantis vienam tūkstančiui Panevėžio gyventojų auga. 2014 m. tūkstančiui miesto gyventojų tekdavo 389, 2015 m. - 404, o 2016 m. – 423 automobilių.

Kelionių, atliekamų dviračiais, padidėjimas prognozuojamas dėl rekreacinių kelionių skaičiaus didėjimo ir numatomo papildomų dviračių takų tiesimo.

2020 m. veiksmų planas ir 2030 m. darnaus judumo vizija yra parengti siekiant miesto gyventojus ir svečius rinktis bevariklį ir viešąjį transportą kaip alternatyvą privatiems lengviesiems automobiliams. Šiam tikslui įgyvendinti numatytos priemonės prisidės prie kelionių, atliktų privačiomis transporto priemonėmis, skaičiaus sumažėjimo. Įgyvendinus veiksmų planą tikimasi, kad automobilių kelionių dalis sumažės 16 procentinių punktų. Be to, lyginant su 2017 m. tikėtina, kad 2030 m. labiausiai išaugs pėsčiomis ir dviračiais atliekama kelionių dalis (14 procentinių punktų), o viešojo transporto dalis išliks ganėtinai stabili – augs 2 procentiniais punktais ir sudarys penktadalį visų atliekamų kelionių.

Palyginus abu 2030 m. prognozuojamus modalinius pasiskirstymus matome akivaizdžius skirtumus kelionių, atliekamų privačiais automobiliais, dalyje. Įgyvendinus veiksmų planą, tikimasi, kad privačių lengvųjų automobilių dalis bus 18 proc. mažesnė nei tuo atveju, jei šios veiksmų plano priemonės būtų neįgyvendintos.

Veiksmų planas

Veiksmų planas buvo rengiamas atsižvelgiant tiek į Panevėžio esamos situacijos ir teminių dalių analizėse išryškintas problemas, tiek į Europos Sąjungos Baltosios knygos rekomendacijas. Taip pat buvo atsižvelgta į per viešuosius susitikimus su miesto gyventojais ir suinteresuotomis šalimis gautus pasiūlymus, „Eltis“ darnaus judumo plano gaires ir kitų Europos miestų darnaus judumo gerą patirtį.

Veiksmų planas susideda iš trijų pakopų. Pirmoje pakopoje yra iškelti trys uždaviniai, kurie suskirstyti į priemonių grupes (II pakopa). Trečioje pakopoje nurodytos priemonių grupėms įgyvendinti reikalingos priemonės. Priedų skiltyje yra nurodytas pilnas darnaus judumo veiksmų planas su įkainiais ir kitomis numatytomis vertėmis.

Šioje dalyje veiksmų planas yra išskirstytas į tris uždavinius:

- Bevariklio transporto skatinimas;
- Viešojo transporto plėtra;
- Darnus automobilių eismas.

1. Bevariklio transporto skatinimas

Darnaus judumo plano tikslas – skatinti tvarų (*angl. sustainable*) transportą mieste įgyvendinant Baltosios knygos iškeltus uždavinius. Tai daugiausiai įtraukia sąlygų gerinimą kelionėms dviračiais, pėsčiomis ar viešuoju transportu, taip pat kitų alternatyvų nuosavam teršiančiu kuru varomam transportui skatinimą bei infrastruktūros pritaikymą visoms visuomenės grupėms. Atsižvelgiant į šiuos tikslus, suformuotas bevariklio transporto skatinimo uždavinys. Toliau nurodyta, kokias Lietuvoje vyraujančias problemas sprendžia šis uždavinys.

Sveikatos problema

Formuojant šį uždavinį buvo atsižvelgta į tai, kad Lietuvoje vyrauja nesveikas gyvenimo būdas. Statistikos departamento duomenys rodo, kad Lietuvoje 56 % visų mirčių yra sukeliama dėl širdies ir kraujagyslių ligų. Šis skaičius viršija Europos Sąjungos vidurkį daugiau nei du kartus. Europos širdies indekso sudarymo metu buvo nustatyta, kad pagrindinės priežastys sukeliančios šias ligas yra fizinio aktyvumo trūkumas bei nesubalansuota mityba, todėl geriausia šių ligų prevencija yra sveikas ir aktyvus gyvenimo būdas. Taip pat Lietuvos sporto universiteto mokslininkai nustatė, kad Lietuvos jaunimo iki 18 metų fizinė sveikata prastėja pastaruosius 20 metų. Galime daryti išvadą, kad išlaikant dabartinį gyvenimo būdą, širdies ir kraujagyslių ligų statistika ateityje prastės, todėl šiame veiksmų plano uždavinyje atsižvelgsime į sveikos gyvensenos skatinimą.

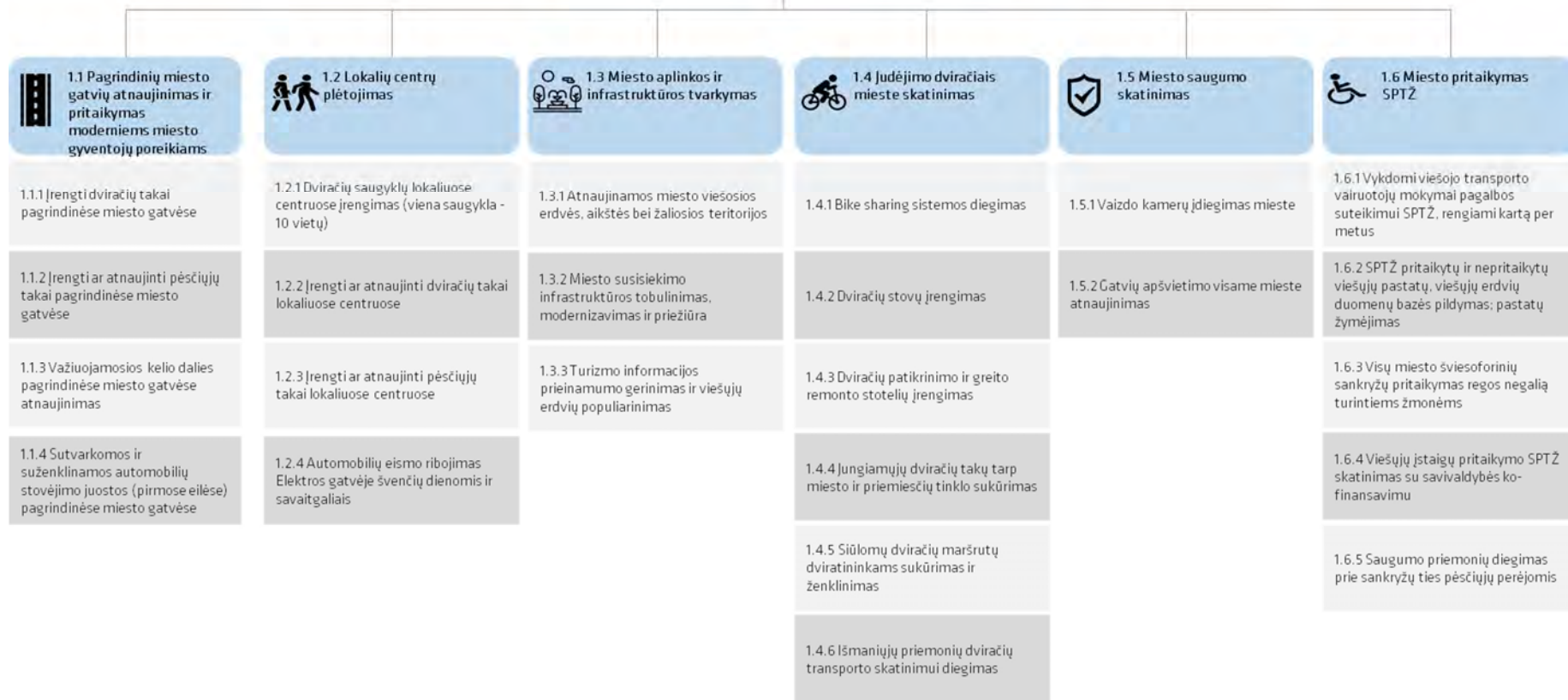
Taršos problema

Lietuva yra įsipareigojusi Europos Sąjungai sumažinti emisijų išmetimą 9 % iki 2030 metų. Prognozės paremtos dabartine situacija rodo kad to padaryti nepavyks. Tokiu atveju Lietuvai gali tekti išleisti nuo 63 mln. iki 180 mln. eurų valstybės biudžeto lėšų pirkti taršos kvotoms. Šios situacijos keitimui, oro apsaugos įstatyme numatyta, kad savivaldybės yra įpareigosios strateginio planavimo dokumentuose numatyti oro taršos mažinimo priemones, atsižvelgiant į įstatyme apibrėžtus prioritetus. Vienas iš jų – mažinti transporto sukeltą taršą, mažinant vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių naudojimą ir didinant elektrinių transporto priemonių naudojimą. Kaip nustatyta esamos situacijos analizėje, Panevėžyje apie 50 % taršos sukelia autotransportas, todėl šis įstatymas yra ypatingai reikšmingas Panevėžiui šio miesto darnaus judumo planui.

Šio uždavinio priemonės yra suskirstytos į priemonių grupes, kurios veiksmy plane žymimos numeriais 1.1 – 1.6, kaip matoma paveiksle 3.1. Tačiau šiame skyriuje jos apžvelgiamos pagal atitinkamas problemų sritis, kurias sprendžia:

- Priemonės skatinančios miestiečių judėjimą dviračiais;
- Priemonės skatinančios miestiečių judėjimą pėsčiomis;
- Priemonės skatinančios viešųjų erdvių visuotinumą.

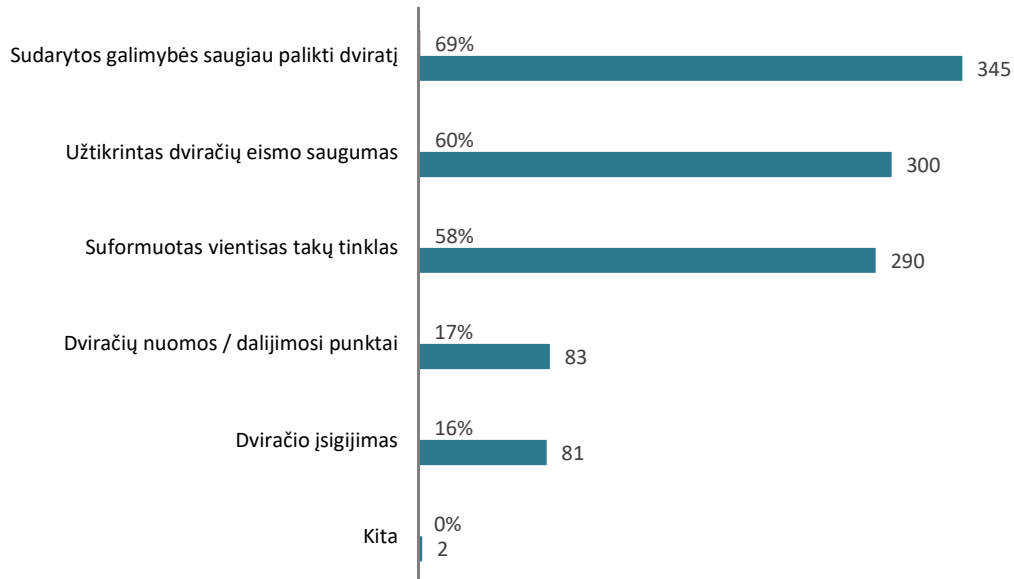
1. Bevariklio transporto skatinimas



3.1 pav. Pirmasis darnaus judumo plano uždavinys – bevariklio transporto skatinimas. Pagalbinė schema siūlomomis priemonių įgyvendinimo vietomis pateikiama priede

Šaltinis: sudaryta autorių

Formuojant 1-5 priemonių grupes buvo atsižvelgta į gyventojų išskirtus aspektus bei miesto infrastruktūros situaciją. Kaip matoma žemiau esančiame paveiksle, anketinės apklausos duomenys rodo, kad naudotis dviračiais gyventojus labiausiai skatintų dviračių saugojimo galimybės – tai nurodė 69 % apklaustųjų, eismo saugumas – nurodė 60 % apklaustųjų bei patobulintas dviračių takas – nurodė 58 % apklaustųjų. Išanalizavus miesto teritoriją nustatyta, kad esamų pėsčiųjų, dviračių takų tinklo tankis siekia 1,66 km/km². Tuo tarpu miestuose, kur dviračių transportas užima didelę dalį kelionių (Amsterdamas, Kopenhaga) šis tankis gerokai viršija 2 km/km².

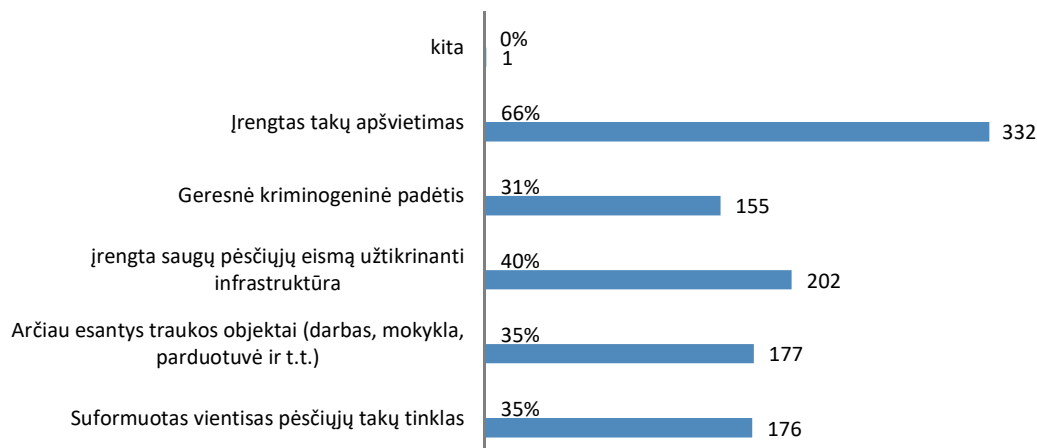


4 pav. Veiksniai, kurie paskatintų naudotis dviračiu

Šaltinis: Anketinė apklausa 2017 m.

Įvertinus vyraujančias problemas bei iškeltus prioritetus, buvo suformuotos šios priemonės dviračių eismui skatinti: 1.1.1, 1.1.3, 1.2.1, 1.2.2, 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4, 1.4.5, 1.4.6.

Taip pat, formuojant darnaus judumo plano priemones orientuotas į kelionių pėsčiomis sąlygų tobulinimą, buvo atsižvelgta į anksčiau minėtas problemas bei anketinės apklausos metu gautus rezultatus. Kaip matoma žemiau esančiame paveiksle, 66 % apklaustųjų teigė, kad keliauti pėsčiomis labiausiai paskatintų patobulintas takų apšvietimas. Taip pat kaip svarbūs faktoriai buvo įvardinti, eismo saugą užtikrinanti infrastruktūra bei labiau išvystytas takų tinklas.



5 pav. Veiksniai, kurie paskatintų vaikščioti pėsčiomis

Šaltinis: Anketinė apklausa 2017 m.

Remiantis, Olandijos praktika verta paminėti, kad sutvarkytos viešosios erdvės efektyviai skatina žmones daugiau vaikščioti, leisti laiką lauke, kartu padidina saugumo jausmą. Taip pat parkai ir apsodintos aikštės šaldo miestus bei vėsina orą, taip padeda kovoti su aplinkos tarša. Todėl įvertinus vyraujančias problemas bei išskeltus prioritetus, buvo suformuotos šios priemonės pėsčiųjų eismui skatinti: 1.1.2, 1.2.3, 1.2.4, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.5.1, 1.5.2

Taip pat, didžioji dalis infrastruktūros bei miesto teikiamos paslaugos nėra pritaikytos specialiųjų poreikių turintiems žmonėms (SPTŽ). Susitikimų su visuomene metu buvo išsakyti sunkumai su kuriais keliaujant mieste susiduria įvairios visuomenės grupės. Kaip didžiausia problema buvo paminėtas pandusų ir nuolydžių trūkumas. Naujinant savivaldybės objektus būtina atsižvelgti, kad infrastruktūra būtų patogi naudoti visoms visuomenės grupėms, taip pat svarbu apmokyti darbuotojus, kaip aptarnauti specialiųjų poreikių turinčius žmones. Šių pakeitimų įgyvendinimui darnaus judumo plane buvo išskirtos priemonės ir sudėliotos į Viešųjų erdvių visuotinio grupę, kaip matoma paveiksle 3.1. Įvertinus vyraujančias problemas bei išskeltus prioritetus, buvo suformuotos šios priemonės viešųjų erdvių visuotinimui: 1.6.1, 1.6.2, 1.6.3, 1.6.4, 1.6.5.

Toliau yra aprašytos paveiksle vaizduojamos priemonės pateikiant argumentus kodėl jos yra pasirinktos bei įvertinamas jų efektyvumas.

1.1 Pagrindinių miesto gatvių atnaujinimas ir pritaikymas moderniems miesto gyventojų poreikiams

1.1.1 Įrengti dviračių takai pagrindinėse miesto gatvėse

Įrengiama 20 km dviejų juostų dviračių takų Basanavičiaus - Smėlynės, Klaipėdos - Vilniaus, Nemuno ir Janonio - Kerbedžio gatvėse.

1.1.2 Įrengti ar atnaujinti pėsčiųjų takai pagrindinėse miesto gatvėse

Įrengiama 20 km ilgio pėsčiųjų takų Basanavičiaus - Smėlynės, Klaipėdos - Vilniaus, Nemuno ir Janonio - Kerbedžio gatvėse. Pėsčiųjų takų prieigas numatoma apželdinti siekiant skatinti miesto kraštovaizdžio patrauklumą.

1.1.3 Važiuojamosios kelio dalies pagrindinėse miesto gatvėse atnaujinimas

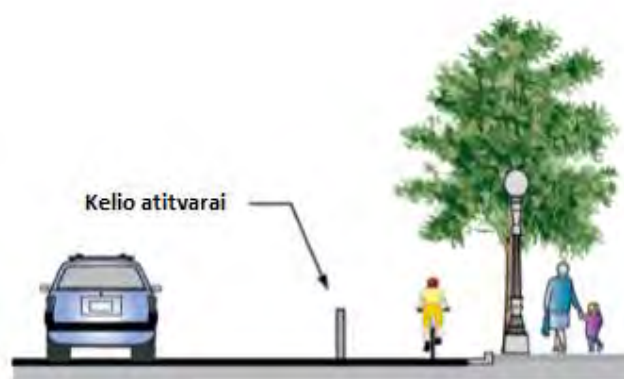
Ši priemonė yra aktuali darnaus judumo planui, nes infrastruktūros išdėstymas mieste ne visose vietose leidžia atskirti dviračių takus nuo važiuojamosios kelio dalies, todėl esant reikiamybei automobiliai ir dviračiai dalinsis ta pačia kelio dalimi. Dviračių juostos važiuojamojoje dalyje turėtų būti atskirtos

horizontaliuoju žymėjimu. Esant reikalui ir galimybėms dviračių takai gali būti fiziškai atskirti nuo važiujamosios dalies įrengiant šoninę skiriamąją juostą, kaip tai numato Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos R PDTP 12. Tai daryti rekomenduojama atliekant gatvių rekonstrukcijas, kuriose yra dideli eismo srautai ir/ar didesnis leistinas greitis, Gatvių prieigas numatoma apželdinti siekiant skatinti miesto kraštovaizdžio patrauklumą.

1.1.4 Kelio atkarpose, kur yra galimybė, fiziškai atskiriamos dviračių juostos arba perorganizuojamas eismas

Esant galimybei, įrengtos bei fiziškai atskirtos dviračių juostos. Tose gatvėse, kuriose šiuo metu yra atskira juosta statyti automobiliams, yra galimybė panaikinti automobilių stovėjimo vietas, o atsilaisvinusią juostą skirti:

- Fiziškai atskirtiems, pvz. lanksčiais stulpeliais bei ryškiaspalve kelio danga pažymėtiems dviračių takams. Ši priemonė ypač aktuali atkarpose, kuriose nepakanka vietos įrengti atskiriems dviračių takams, atkarpose, kuriose yra poreikis dviračių takams, tačiau dar nėra suplanuotos investicijos.



6 pav. Dviračių juostų atskyrimas lanksčiais stulpeliais

Šaltinis: <https://ladotbikeblog.wordpress.com/2011/10/18/thinking-outside-the-box-separated-bicycle-lanes/>

- Atkarpose, kur kelio plotis yra nepakankamas atskirti dviračių takams arba jiems nėra poreikio, siūloma įvertinti galimybes perorganizuoti eismą numatant atskirą juostą automobiliams sukantiems į kairę. Tokiu būdu lėčiau judantys, sukti besiruošiantys automobiliai nestabdo bendro eismo srauto.

Šios priemonės taip pat gali būti taikomos ir kitose gatvėse, atnaujinant horizontalųjį ženklinį ir eismo juostas, juostas paliekant minimalaus pločio pagal STR numatomus reikalavimus konkrečiai gatvės kategorijai. Ši priemonė taip pat prisideda prie eismo saugos didėjimo, kadangi siauresnėmis eismo juostomis vairuotojai juda atsargiau.

1.2 Lokalių centrų plėtojimas

1.2.1 Dviračių saugyklų lokaliuose centruose įrengimas (viena saugykla - 6 vietos)

Centro, Statybininkų ir Kniaudiškių, Žemaičių rajonų teritorijose prie gyvenamųjų namų įrengiamos 167 uždaros ir rakinamos dviračių saugyklos iš kurių kiekvienoje bus galima sutalpinti po 6 dviračius (iš viso 1 002 vietos). Saugyklų pavyzdį galite matyti paveiksle žemiau. Šios saugyklos yra esminis dviračių naudojimo skatinimo elementas, nes suteikia galimybę gyventojams patogiai pradėti ir užbaigti kelionę dviračiu. Taip pat šios saugyklos yra sėkmingas produktas plačiai naudojamas Skandinavijos šalyse bei Didžiojoje Britanijoje, kur, pasak gamintojų, prisidėjo prie didesnio dviračių naudojimo. Šių saugyklų gamintojų teigimu, kai kuriose Didžiosios Britanijos kaimynystėse įdiegus šias saugyklas automobilizacijos lygis nukrito 5-10 proc.

Siūlomi saugyklų finansavimo būdai:

- Suteikti galimybę saugyklas gauti nemokamai pirmiesiems 50 užsiregistravusių daugiabučių, vėliau subsidijuoti saugyklas renovuojamiems ar statomiems daugiabučiams.
- Dalinai subsidijuoti saugyklų įrengimą prie daugiabučių, kurių gyventojai inicijuoja įrengimo procesą.
- Suteikti galimybę saugyklas gauti nemokamai daugiabučiams, kurie inicijuoja įrengimo procesą.



7 pav. Dviračių saugyklos pavyzdys

Šaltinis: <https://www.enjoywalthamforest.co.uk/cycle-parking/resident-cycle-parking/>

1.2.2 Įrengti ar atnaujinti dviračių takai lokaliuose centruose

Projekto metu bus nutiesti arba modernizuoti 24km dviračių takų, kurie sujungs lokalius centrus su bendru miesto dviračių takų tinklu.

1.2.3 Įrengti ar atnaujinti pėsčiųjų takai lokaliuose centruose

Nutiesiama ar modernizuojama 30 km pėsčiųjų takų miesto lokaliuose centruose, kurie jungs svarbiausius objektus Centro, Statybininkų ir Kniaudiškių, Žemaičių rajonų teritorijose su pėsčiųjų takais prie pagrindinių gatvių. Pėsčiųjų takų prieigas numatoma apželdinti siekiant skatinti miesto kraštovaizdžio patrauklumą.

1.2.4 Automobilių eismo ribojimas Elektros gatvėje

Panevėžio darnaus judumo plano rengimo viešinimo renginių metu, sulaukta visuomenės pasiūlymų riboti automobilių eismą Elektros gatvėje, ties Laisvės aikšte, taip sukuriant erdvę pėstiesiems. Šiuo metu, miesto švenčių metu zona nuo Laisvės aikštės pradžios iki Nevėžio senvagės skiriama pėstiesiems ir kitam bevarikliui transportui. Toliau pateikiamas automobilių eismo ribojimo poreikio pagrindimas bei pagalbinės gairės priemonės įgyvendinimui.

1.2.4.1. Miesto viešųjų erdvių ir infrastruktūros kokybės gerinimas centrinėje Panevėžio dalyje, Elektros gatvės jungtis tarp Laisvės aikštės ir Senvagės parko

Didžiausias iššūkis, su kuriuo susiduriama istorinėje-centrinėje Panevėžio dalyje yra didelis automobilių eismas, kuriam nėra pritaikytos siauros senosios gatvės. Iš to kyla tokios problemos: automobilių sukeliama oro, triukšmo, vizualinė tarša, automobiliai paliekami ant šaligatvių, kiemuose. Dėl automobilių eismo ir

statymo nukenčia miesto centro viešųjų erdvių ir gatvių kokybę. Miestiečiams judėti pėsčiomis ir dviračiais miesto centre yra nepatogu ar net nesaugu. Žmonėms, turintiems specialiųjų poreikių, judėjimas labai sudėtingas ar net neįmanomas. Pasaulinė geroji praktika rodo, kad vienas iš sėkmingiausių būdų gerinti aplinką ir skatinti ekonominį gyvybingumą istorinėje miestų aplinkoje yra patrauklių viešųjų erdvių, aikščių, parkų, skverų kūrimas bei pėsčiųjų zonų plėtra.

Šiuo metu Panevėžyje atnaujinamos visos centrinės miesto viešosios erdvės, pagrindinės aikštės, gatvės, parkai. Laisvės aikštė ir Senvagės parkas yra aktyviausiai naudojamos erdvės tiek kasdieną, tiek švenčių metu. Patraukli ir patogi šių dviejų erdvių jungtis yra itin svarbi siekiant užtikrinti sklandų ir patogų miestiečių judėjimą. Elektros gatvės atkarpa jungia aikštę ir parką ir tai yra vienas svarbiausių patekimų į abi viešąsias erdves. Šiuo metu judant tarp Laisvės aikštės ir Senvagės parko reikia kirsti važiuojamąją gatvės dalį. Atnaujinus abi erdves pėsčiųjų trauka ir judėjimas tarp jų bei Elektros gatvės kirtimas dar labiau padidės, todėl yra tikimybė, kad kils konfliktinių, nesaugių situacijų ir avarių.

Atsižvelgiant į tai, kad Laisvės aikštės rekonstrukcijos metu eismas Elektros gatvėje bus ribojamas ir miesto gyventojai suformuos naujus įpročius judėti kitais maršrutais, siūloma įgyvendinti eksperimentinį automobilių eismo ribojimo projektą, automobilių eismui uždarant Elektros gatvės atkarpą nuo Basanavičiaus gatvės iki Respublikos gatvės. Specialusis ir miesto viešasis transportas judėti gatve galėtų.

Svarbu atkreipti dėmesį, kad pasirengiant eismo ribojimui rekonstrukcijos metu, tikslinga įvertinti dabartinius eismo srautus, eismo struktūrą skirtingu paros metu, darbo dienomis ir savaitgaliais. Atsižvelgiant į atliktą vertinimą, turėtų būti parengta eismo organizavimo schema, nukreipianti įprastinius eismo srautus kitomis gatvėmis. Rekonstrukcijos laikotarpis būtų galimybė patikrinti kaip pasikeitę eismo srautai pasiskirsto mieste ir atsižvelgiant į iškilusius iššūkius, pakoreguoti eismo organizavimo schemą.

Eismo ribojimo Elektros gatvėje priemonė galėtų būti įgyvendinama:

- laikinai – uždarant gatvę eismui architektūrinėmis priemonėmis, taip kuriant pėsčiųjų prioriteto erdvę;
- reguliariai – ženklinant įvažiavimus automobilių eismą draudžiančiais ženklais;
- visam laikui – ženklinant įvažiavimus automobilių eismą draudžiančiais ženklais; įrengiant automatiškai iškylančius stulpelius.

Skirtingi būdai, rekomendacijos kaip gerinti pėsčiųjų judėjimo sąlygas Elektros gatvėje tarp Laisvės aikštės ir Senvagės:

- Pėsčiųjų prioritetas, architektūriniai sprendimai, bendra erdvė (ilustracijos pateikiamos žemiau). Elektros gatvės atkarpos dalį ties aikšte siūlome traktuoti kaip aikštės ir pėsčiųjų prioriteto zoną, t.y. naudoti tokį patį kaip aikštės grindinį be bortų prasitęsiant iki pat pastatų. Automobiliams sumažinti greitį įrengti ženklus perspėjančius, kad jie kirs pėsčiųjų zoną. Pėsčiųjų zonos danga (trinkelės, bet ne asfaltas) natūraliai skatina vairuotojus būti atidesniais ir sumažinti greitį, užvažiavimas ant kitos dangos vairuotojus įspėja, kad čia dominuoja pėstieji, yra svarbu būti atidžiam, važiuoti lėtai. Tokia viešų erdvių organizavimo koncepcija yra plačiai paplitusi vidutinio dydžio Europos miestuose. Ji vadinama – dalinamasi erdvė „Shared space“. Tokia erdvė nedraudžia automobilių eismo, tačiau kuria pėsčiųjų prioritetą. Pavyzdys iš Lietuvos – Laisvės alėja Kaune, kurią kerta automobilių eismo gatvės, tačiau ties pėsčiųjų alėja gatvių asfalto danga nutrūksta, o pėsčiųjų trinkelių danga tęsiasi. Toks sprendimas automobilių eismo neriboja, bet jų greitį sumažina.
- Laikinas automobilių eismo ribojimas per šventes, savaitgalius, vakarais (ilustracijos pateikiamos žemiau). Vakarų Europos miestuose pėsčiųjų zonos plečiamos palaipsniui, pradžioje gatvių atkarpos uždarant laikinai. Panevėžio centrinėmis erdvėmis žmonės daugiausiai naudojasi savaitgaliais ir švenčių dienomis, taip pat vakarais po darbo. Ne darbo metu miesto centre ženkliai sumažėja automobilių eismas. Todėl Elektros gatvės pritaikymas pėstiesiems gali būti pradedamas nuo laikino atkarpos uždarymo automobilių eismui švenčių dienomis, savaitgaliais ir vakarais. Kad priemonė būtų įgyvendinta sėkmingai ir atsižvelgiant į gyventojų poreikius, šis būdas gali būti skaidomas etapais:

- Eismo ribojimas švenčių dienomis ir savaitgaliais (siūloma įgyvendinti po Laisvės aikštės rekonstrukcijos);
- Eismo ribojimas švenčių dienomis, savaitgaliais ir darbo dienų vakarais (priklausomai nuo poreikio gali būti ribojama nuo 18:00 ar 19:00 valandos iki 08:00 ryte);
- Ribojimas visam laikui.
- Prie tolesnio etapo turėtų būti pereinama įvertinus prieš tai buvusio etapo rezultatus, išsprendus kilusius iššūkius, kad priemonė sukurtų kiek įmanoma daugiau naudos miestui ir būtų išvengta neigiamų pasekmių.
- Tranzitinis eismas yra ribojamas pastatant kelio ženklus bei mažosios architektūros elementus – suolelius, gėlių vazonus, išnešant laiko kavinių stalelius. Tokia praktika yra taikoma ir labai pasiteisino Vilniuje Savičiaus gatvėje bei Gedimino prospekte. Laikinas gatvės uždarymas yra labai svarbus etapas pratinant miestiečius prie pasikeitimų, svarbus tiek pėstiesiems, tiek vairuotojams.
- Pėsčiųjų gatvė. Ilgalaikėje perspektyvoje, ribojimo bandomajam projektui pasiteisinus ir miestiečiams jau pripratus prie parsiplėtusių pėstiesiems skirtų miesto erdvių, Elektros gatvės atkarpa gali būti skiriama nuolatos tik pėstiesiems. Gatvės atkarpą uždarant reikėtų parengti eismo organizavimo schemą, kad miesto centre prie visų namų būtų galimybė privažiuoti gyventojams ir aptarnaujančiam transportui, tačiau tranzitinis eismas per senamiestį būtų panaikintas.

Pavyzdžiai



Bendra erdvė (shared space) Brighton mieste (JK), automobilių eismas nėra draudžiamas, tačiau pėstiesiems yra suteikiamas prioritetas



A. Mickevičiaus gatvė kerta Laisvės alėją Kaune, tačiau ties alėja, važiuojamoji kelio dalis yra trinkelė dangos, ne asfalto (nuotrauka prieš rekonstrukciją. Po rekonstrukcijos trinkelės atnaujintos, bet koncepcija liko ta pati).



Savičiaus g. Vilniuje įprastą darbo dieną – automobilių eismas neribojamas, ir vakare, kai eismas uždaromas.



Gedimino prospekte Vilniuje yra uždaromas automobilių eismui vakarais, savaitgaliais ir švenčių dienomis.

1.2.4.2. Eismo organizavimas apribojus automobilių eismą

Siekiant švenčių dienomis ir savaitgaliais užtikrinti galimybę uždaryti Elektros gatvę transporto eismui, suteikiant pirmenybę pėstiesiems, bemotorėms transporto priemonėms (dviračiams) ir viešajam transportui, tai apimtų atkartą nuo Basanavičiaus gatvės iki Respublikos gatvės. Viso šios Elektros gatvės atkarpos ilgis sudarytų 510,9 metrų. Lengviesiems automobiliams švenčių ir savaitgalių dienomis tektų apvažiuoti nuo 725 iki 1000 metrų A. Smetonos, Vilniaus ar J. Basanavičiaus gatvėmis. Priklausomai nuo važiavimo krypties, skiriasi papildomas atstumas, kurį reikia nuvažiuoti. Dėl šios priežasties, būtina peržiūrėti ir pakeisti kelio ženklus, numatyti architektūrines priemones kuriomis būtų galima atskirti pėsčiųjų ar dviratininkų eismą. Siekiant sudaryti vientisą viešąją erdvę, Elektros gatvės danga Laisvės aikštės tęsinyje link Senvagės būtų įrengta iš trinkelio ir sudarytų vientisos aikštės vaizdą, kurio nedalina gatvė. Tokiu būdu į vieną visumą būtų apjungtos abi viešosios erdvės: Laisvės aikštė ir Senvagės parko teritorija. Tenka pastebėti, kad atstumai tarp gatvių ir atskirų atkarpų ilgai nėra dideli ir svyruoja 76,4 metrų Basanavičiaus g. iki 293,5 metrų Vilniaus gatvės atkarpoje. Siekiant užtikrinti gyvenamųjų namų pasiekiamumą abiejose Laisvės aikštės pusėse numatomas privažiavimas šoninėmis gatvelėmis nuo A. Smetonos ir J. Basanavičiaus gatvių pusių. Tuo tikslu bus pakeisti kelio ženklai ir eismo organizavimas šioje gatvių tinklo dalyje pagal pasirinktą veiksmo scenarijų, priklausomai nuo privažiavimo patogumo gali keistis eismo kryptys Kranto, Respublikos ir kitų šoninių gatvių atkarpose. Atstumas nuo J. Basanavičiaus gatvės iki Laisvės aikštės neviršija 275,6 metrų, o nuo A. Smetonos gatvės atstumas iki Respublikos gatvės siekia 275,4 metro.

Tokiu būdu vertinant transporto poveikį aplinkinėms teritorijoms pateikiami transporto srautų ir užterštumo bei triukšmo duomenys Elektros gatvės prieigose.



8 pav. Elektros ir kitų aplinkinių gatvių ilgiai

Elektros ir jai aplinkinių gatvių eismo intensyvumas ir užterštumas bei triukšmas.

| Gatvė | Eismo intensyvumas | Užterštumas CO, mg/m ³ | Kietųjų dalelių (KD10) koncentracija µg/m ³ | Triukšmo lygis (diena), dBA |
|---|--------------------|-----------------------------------|--|-----------------------------|
| Elektros g. | | 4,1-4,5 | 31-35 | 56-60 |
| Ukmergės g. | 24 | 4,6-5,4 | 27-30 | 56-60 |
| Vilniaus g. nuo Basanavičiaus iki Laisvės al. | 3134 | 4,6-5,4 | 24-26 | 66-70 |
| Vilniaus g. nuo Laisvės al. iki Smetonos g. | 1982 | 4,6-5,4 | 27-30 | 66-70 |
| Sirupio g. | | 4,1-4,5 4,6-5,4 | 24-26 | 56-60 |
| A.Smetonos g. | 510 | 2,6-3 | 27-35 | 56-60 |
| Respublikos g. | | 2,6-3 | 27-35 | 56-60 |
| Kranto g. | | 2,6-3 | 31-35 | 51-60 |
| Savanorių a. | | 4,1-4,5 | 24-26 | 51-70 |
| Ramygalos g. | 846 | 4,1-4,5 | 24-26 | 66-70 |
| V. Kudirkos g. | | 4,1-4,5 | 24-26 | 51-55 |
| Š. Mero g. | | 4,1-4,5 | 27-30 | 51-55 |
| Birutės g. | | 4,1-4,5 | 31-35 | 51-55 |
| Smėlynės/ Basanavičiaus g. | 2500 | 4,6-5,4 | 27-35 | 66-70 |

Šie rodikliai rodo, kad viršytas tik triukšmo lygis, todėl švenčių dienomis ir savaitgaliais atsisakius transporto eismo Elektros gatvės atkarpoje bus pagerinta ir aplinkos kokybė viešųjų erdvių prieigose.

Bandomasis tokios laikinos nuraminto eismo zonos įrengimas leistų įvertinti, ar toks sprendimas priimtinas visai visuomenei ir ar toks sprendimas atitinka Panevėžio gyventojų lūkesčius. Atsižvelgiant į tai, kad naujiems įpročiams suformuoti reikia laiko, bandymo laikotarpis neturėtų būti trumpas (siūloma nemažiau 6 mėnesių), kad apimtų nemažiau nei du metų laikus, pageidautina, kad bent vienas iš jų būtų šiltasis.

1.3 Miesto aplinkos ir infrastruktūros tvarkymas

1.3.1 Atnaujinamos miesto viešosios erdvės, aikštės bei žaliosios teritorijos

Numatyti darbai:

- Projekto „Teritorijos prie „Ekran“ marių konversija, pritaikant ją aktyviam poilsiui, užimtumui ir vietos verslo skatinimui“ įgyvendinimas;
- Tvarkomos miesto aikštės pagal „Laisvės aikštės ir jos prieigų kompleksinis sutvarkymas“ ir „Nepriklausomybės aikštės ir jos prieigų sutvarkymas“ projektus;
- Tvarkomos miesto erdvės pagal „Viešųjų erdvių prie Bendruomenių rūmų sutvarkymas“, „Viešųjų erdvių prie Laisvės aikštės sutvarkymas“, „Nevėžio upės ir pakrančių sutvarkymas (atkarpa nuo Stoties g. tilto iki Nemuno g. tilto)“ ir „Panevėžio Senvagės teritorijos kompleksinis sutvarkymas“ projektus;

- Tvarkomos miesto gamtos teritorijos (Kultūros ir poilsio parko modernizavimas, Jaunimo sodo sutvarkymas, Skaistakalnio parko ir jo prieigų modernizavimas).

1.3.2 Miesto susisiekimo infrastruktūros tobulinimas, modernizavimas ir priežiūra

- Vykdoma šaligatvių, dviračių takų priežiūra;
- Remontuojami šaligatviai, dviračių takai;
- Parengtas Smėlynės g. dalies kapitalinio remonto techninis darbo projektas ir atlikta projekto ekspertizė;
- Remontuojami daugiabučių namų teritorijose esantys vietiniai keliai (įvažos);
- Remontuojami daugiabučių namų teritorijose esantys šaligatviai;
- Įrengiamos, rekonstruojamos daugiabučių namų teritorijose esančios automobilių aikštelės. Esant reikalui įrengti naujas automobilių stovėjimo aikšteles, rekomenduojama tai daryti arčiau gatvių, toliau nuo daugiabučių namų, kad jų teritorijas būtų galima išsaugoti želdynams;
- Keičiami informaciniai ženklai, nuorodos (gatvių pavadinimai).

1.3.3 Turizmo informacijos prieinamumo gerinimas ir viešųjų erdvių populiarinimas

Siekiant naujinti Panevėžio miesto aplinką siūloma įdiegti išmaniąsias technologijas, kurios formuos miesto įvaizdį bei suteiks patogumo mieste keliaujantiems žmonėms. Siūloma prie pagrindinių miesto traukos centrų įrengti stoteles, kurios skleidžia nemokamą Wi-Fi bei suteikia galimybę pasikrauti mobiliuosius prietaisus. Šios stotelės dažniausiai naudoja saulės baterijas, todėl nereikalauja jokios priežiūros.



9 pav. Bevielio interneto sklaidos bei mobiliųjų prietaisų pakrovimo stotelės pavyzdys

Šaltinis: Deezen.com

Taip pat siūloma diegti interaktyvius informacijos standus, kurie teiks informaciją apie įvairius traukos objektus Panevėžio mieste bei suteiks galimybę planuoti savo maršrutus:

- 1 alternatyva: rekomenduojama įrengti informacinius standus pagrindinėse atvykstančių turistų koncentracijos vietose (pavyzdžiui, prie stoties). Šie standai nurodytų rekomenduojamas lankytinas vietas, dviračių bei pėsčiųjų trasas, automobilių dalijimosi aikšteles bei maršrutus iki šių vietų.
- 2 alternatyva: rekomenduojama įrengti informacinius standus populiariausiuose lankytiniuose objektuose. Šie standai pateiktų informaciją apie tam tikrą vietovę, nurodytų rekomenduojamus maršrutus bei kitas rekomendacijas.

1.4 Judėjimo dviračiais mieste skatinimas

1.4.1 Dviračių dalijimosi sistemos diegimas

Dviračių dalijimosi sistemos įdiegimui yra numatyti 2 etapai:

- Pirmojo etapo metu yra numatytas sistemos įdiegimas, dviračių pirkimas bei statymo vietų įrengimas;
- Antrojo etapo metu yra numatyta įprastų dviračių inventorių papildyti elektriniais.

1.4.2 Dviračių stovų įrengimas

Atsižvelgus į poreikį po dviračių infrastruktūros atnaujinimo, įrengti stovai prie pagrindinių miesto traukos vietų, tokių kaip ligoninės, mokyklos, parduotuvės, bažnyčios.

1.4.3 Dviračių patikrinimo ir greito remonto stotelių įrengimas

Projekto metu bus įrengtos 5 dviračių greito remonto stotelės šalia didžiausių traukos objektų. Šiose stotelėse dviratininkai galės prisipūsti padangas, bus įrengti rėmai su įrankiais atlikti pagrindiniams remonto darbams.

1.4.4 Jungiamųjų dviračių takų tarp miesto ir priemiesčių tinklo sukūrimas, saugumo priemonių diegimas

Atsižvelgiant į infrastruktūros trūkumą planuojama nutiesti dviračių takus, jungiančius Panevėžio miestą su tankiausiai gyvenamais priemiesčiais. Tai suteiks priemiesčių gyventojams galimybę kasdieninėms kelionėms į miestą rinktis alternatyvų transportą automobiliams.

1.4.5 Siūlomų dviračių maršrutų dviratininkams sukūrimas ir ženklėjimas

Šio projekto metu bus parengti ir suženklinti bent 5 skirtingi dviračių maršrutai mieste. Panevėžio klubas „Dviračiai“ ir toliau organizuos grupines keliones dviračiais, supažindinant miesto gyventojus su naujais maršrutais arba planuojamais įrengti dviračių takais ir KET taisyklėmis.

1.4.6 Išmaniųjų priemonių dviračių transporto skatinimui diegimas

Kaip papildoma priemonė dviračių transporto skatinimui, rekomenduojamos išmaniosios technologijos dviračių eismui:

- Mieste įrengti išmanieji stendai skirti dviratininkų greičiui matuoti. Šie stendai leis dviratininkams sužinoti, kaip reikia pakeisti savo važiavimo greitį, kad pasiekus artimiausią šviesoforinę sankryžą, degtų žalias signalas. Ši priemonė leistų žmonėms efektyviau skirstyti savo kelionių laiką, taip pat tikimasi, kad stendai padėtų sutelkti didesnę visuomenės dėmesį į dviračių transportą;
- Dviračių eismo saugai užtikrinimui dviračių takų juostos nudažytos fluorescenciniais dažais arba takų ribos žymimos LED lemputėmis;
- Išleista išmanioji programėlė, kurioje matomi visi miesto dviračių takai bei suteikiama galimybė susiplanuoti individualų maršrutą.

1.5 Miesto saugumo skatinimas

1.5.1 Vaizdo kamerų įdiegimas mieste

Šia priemone siekiama miestą paversti saugesniu. Priemonės įgyvendinimui yra numatyti 2 etapai:

- Pirmojo etapo metu yra numatyta įdiegti 16 kamerų viešose vietose;
- Antrojo etapo metu yra numatyta įdiegti kameras visose viešojo transporto stotelėse miesto ribose.

1.5.2 Gatvių apšvietimo visame mieste atnaujinimas

Panevėžio miesto savivaldybės administracija šiuo metu rengiasi įgyvendinti projektą (parengtas investicijų projektas), kurio metu per ateinančius 15 metų bus atnaujintas visas miesto apšvietimas. Patobulintas apšvietimas užtikrins didesnę saugumą viešosiose erdvėse bei geresnę dviračių ir pėsčiųjų eismo saugą.

1.6 Miesto pritaikymas SPTŽ

Šiame skyrelyje patiekiamos priemonės, kurios skirtos pagerinti SPTŽ judėjimo mieste galimybes. Svarbu atkreipti dėmesį, kad sąlygos SPTŽ gerinamos priemonėmis kituose veiksmų plano uždaviniuose, atliekant infrastruktūros rekonstrukciją ar remontą. Lentelė, kurioje plačiau paaiškinama kaip kitos plano dalys papildo skyrelį 1.6 Miesto pritaikymas SPTŽ, pateikiama žemiau. Įgyvendinant veiksmų plano tikslus būtina laikytis Statybos techninio reglamento STR 2.03.01:2001 „Statiniai ir teritorijos. Reikalavimai žmonių su negalia reikmėms“ (toliau – reglamentas) [nuostatomis](#) bei Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos [vadovu \(toliau – vadovas\)](#). Šiais dokumentais privaloma vadovautis ir atliekant infrastruktūros remonto darbus.

| Veiksmų plano priemonė | Kaip atsižvelgiama į SPTŽ poreikius | Gairės ir reglamentai, į kuriuos būtina atsižvelgti įgyvendinant priemones |
|--|--|---|
| 1.1.1 Įrengti ir atnaujinti dviračių takai pagrindinėse miesto gatvėse | Atnaujintais dviračių takais taip pat gali naudotis judrūs neįgalieji, pvz. naudojantys triračius vežimėlius. | Pritaikymas SPTŽ poreikiams atliekamas ir paprastojo remonto metu. Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: VI. KELIAI, GATVĖS IR PĖSČIŪJŲ ZONOS (vadovas) |
| 1.1.2 Įrengti ar atnaujinti pėsčiųjų takai pagrindinėse miesto gatvėse | Pėsčiųjų takai atnaujinami taikant universalaus dizaino principus, taip kuriant vientisą takų tinklą, kuriuo taip pat gali naudotis ir SPTŽ. | Pritaikymas SPTŽ poreikiams atliekamas ir paprastojo remonto metu. Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: • VI. KELIAI, GATVĖS IR PĖSČIŪJŲ ZONOS (vadovas); • V. PĖSČIŪJŲ TAKAI (reglamentas) |
| 1.1.3 Važiuojamosios kelio dalies pagrindinėse miesto gatvėse atnaujinimas | Atnaujinant važiuojamąją kelio dalį, pėsčiųjų perėjos turi būti SPTŽ | Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: VI. KELIAI, GATVĖS IR PĖSČIŪJŲ ZONOS (vadovas); |
| 1.1.4 Kelio atkarpose, kur yra galimybė, fiziškai atskiriamos dviračių juostos arba perorganizuojamas eismas | Fiziškai atskirtos dviračių juostos pritaikytos SPTŽ | Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: VI. KELIAI, GATVĖS IR PĖSČIŪJŲ ZONOS (vadovas); |
| 1.2.2 Įrengti ar atnaujinti dviračių takai lokaliuose centruose | Atnaujintais dviračių takais taip pat gali naudotis judrūs neįgalieji | Pritaikymas SPTŽ poreikiams atliekamas ir paprastojo remonto metu. Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: |

| | | |
|---|--|--|
| | | VI. KELIAI, GATVĖS IR PĖSČIŪJŲ ZONOS (vadovas) |
| 1.2.3 Įrengti ar atnaujinti pėsčiųjų takai lokaliuose centruose | Pėsčiųjų takai atnaujinami taikant universalaus dizaino principus, taip kuriant vientisą takų tinklą, kuriuo taip pat gali naudotis ir SPTŽ. | Pritaikymas SPTŽ poreikiams atliekamas ir paprastojo remonto metu. Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: VI. KELIAI, GATVĖS IR PĖSČIŪJŲ ZONOS (vadovas) |
| 2.1.1 Ekologiško viešojo transporto priemonių plėtra Panevėžyje | Vykdamas VT plėtrą būtina atsižvelgti į tai jog TP būtų pritaikytos SPTŽ | Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: VII. TRANSPORTO PRIEMONĖS (vadovas) |
| 2.1.3 Viešojo transporto stotelėse įrengtos švieslentės | Įrengtos švieslentės turi būti gerai matomos ir SPTŽ | Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: V. TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA (vadovas) |
| 2.1.4 Rengiami saugaus ir atsargaus vairavimo, klientų aptarnavimo kursai viešojo transporto vairuotojams | Vykdomi viešojo transporto vairuotojų mokymai pagalbos suteikimui SPTŽ | |
| 2.1.8 Rail Baltica transporto mazgo integravimas į Panevėžio transporto tinklą | Įrengiant integravimui reikalingą infrastruktūrą privalo būti pritaikyta SPTŽ | Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: • V. TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA (vadovas); • reglamentas |
| 2.2.2 Įgyvendinama autobusų stoties teritorijos konversija, tobulinamos stoties prieigos (remontuojami bei tiesiami aplinkiniai šaligatviai ir dviračių takai, įrengiamas apšvietimas | Autobusų stoties konversijos įgyvendinimas vykdomas atsižvelgiant į SPTŽ poreikius, tai pagerins neįgalųjų susisiekimą su stotimi | Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: • VI. KELIAI, GATVĖS IR PĖSČIŪJŲ ZONOS (vadovas); • III. BENDRIEJI PRINCIPAI (vadovas); • V. PĖSČIŪJŲ TAKAI (reglamentas) |
| 2.2.3 Įrengiama nauja autobusų stotis | Nauja autobusų stotis bus pritaikyta SPTŽ | Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: • III. BENDRIEJI PRINCIPAI (vadovas); • V. TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA (vadovas); |
| 2.2.4 Viešojo transporto stotelių paviljonų atnaujinimas ir universalaus dizaino įrengimas | Atnaujinti VT stotelių paviljonai pritaikyti SPTŽ | Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: V. TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA (vadovas) |
| 2.2.5 Naujų pramonės rajonų integravimas į Panevėžio miesto susisiekimo sistemą | Atliekant integravimui reikalingus veiksmus, turi būti pritaikyta SPTŽ | Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: • III. BENDRIEJI PRINCIPAI (vadovas); • VI. KELIAI, GATVĖS IR PĖSČIŪJŲ |

| | | |
|---|-----------------------------------|--|
| | | ZONOS (vadovas); • reglamentas |
| 3.1.5 Saugių pėsčiųjų perėjų įrengimas (kryptinis apšvietimas, iškilni perėjos dangai, įspėjamieji paviršiai prieigose) | Pėsčiųjų perėjos pritaikytos SPTŽ | Būtina atsižvelgti į šias pagrindines rekomendacijas: • VI. KELIAI, GATVĖS IR PĖSČIŪJŲ ZONOS (vadovas) • V. PĖSČIŪJŲ TAKAI (reglamentas) |

1.6.1 Vykdomi viešojo transporto vairuotojų mokymai pagalbos suteikimui SPTŽ, rengiami kartą per metus

Šios priemonės tikslas yra pasiekti, kad visi viešojo transporto vairuotojai Panevėžyje būtų apmokyti suteikti pagalbą SPTŽ reikiamose situacijose.

1.6.2 SPTŽ pritaikytų ir nepritaikytų viešųjų pastatų, viešųjų erdvių duomenų bazės pildymas; pastatų žymėjimas

Šios priemonės tikslas yra suteikti galimybę SPTŽ susiplanuoti savo keliones mieste išvengiant nesklandumų, todėl numatoma nuolat tvarkyti ir atnaujinti duomenų bazę apie SPTŽ pritaikytas ar nepritaikytas erdves ir pastatus. Viešųjų įstaigų pastatų ženklavimas suteiktų galimybę pažeidžiamų socialinių grupių atstovams nustatyti, ar pastatai yra pritaikyti jų poreikiams (įrengtos nuvažos, pandusai, įrengti specialūs liftai), todėl iš anksto žinotų ar gali naudotis įstaigos infrastruktūra.

1.6.3 Visų miesto šviesoforinių sankryžų pritaikymas regos negalią turintiems žmonėms

Pritaikymui yra reikalingi pėsčiųjų perėjose reguliuojamose šviesoforais įrengti garsiniai įspėjimo signalai, padedantys neregiam ir silpnaregiams kirsti važiuojamąjį kelio dalį.

1.6.4 Viešųjų įstaigų pritaikymo SPTŽ skatinimas

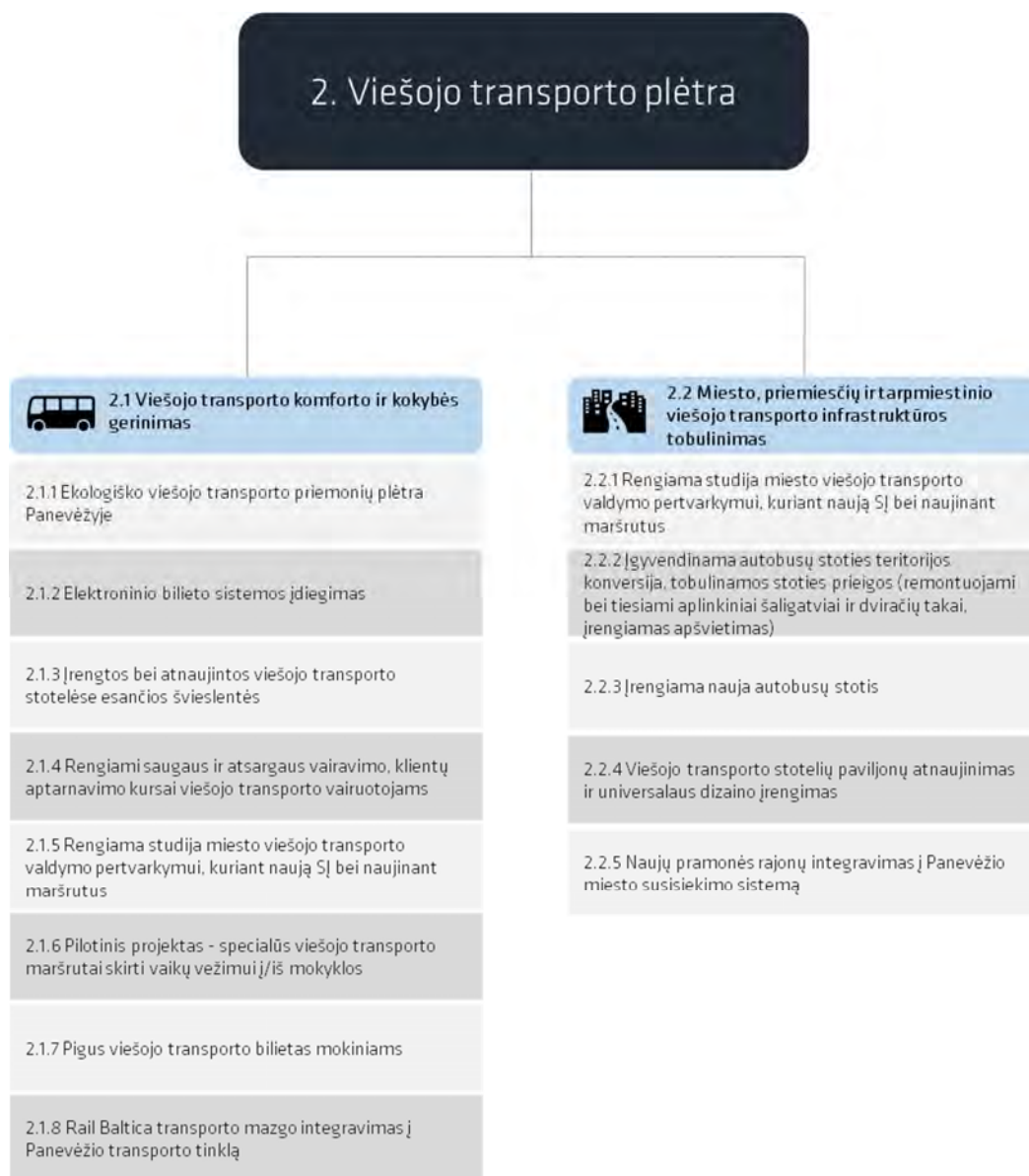
Šia priemone siekiama, kad visos viešosios įstaigos Panevėžio mieste turėtų įrengtus pandusus ir nuvažas. Šios priemonės įgyvendinimo užtikrinimui Panevėžio savivaldybė viešosioms įstaigoms siūlys raštus, kur nurodys reikalaujamus infrastruktūros pakeitimus.

1.6.5 Taksi paslaugų subsidijavimas pažeidžiamoms socialinėms grupėms

Šiai veiksmų plano priemonei buvo svarstyti socialinio taksi bei taksi subsidijavimo variantai. Socialinis taksi, tai paslauga, kuri padeda užtikrinti judėjimo negalią turinčių žmonių kelionių organizavimą į ekonominio ir socialinio užimtumo vietas. Šio tipo paslaugos yra pilnai finansuojamos miesto savivaldybės, nes yra ekonomiškai nenaudingos. Socialinis taksi pasiteisina tais atvejais, kai miestas yra tankiai apgyvendintas ir yra didelis pažeidžiamų socialinių grupių atstovų tinklas mieste. Šiuo metu Panevėžio miestas neatitinka šių kriterijų. Todėl kaip alternatyvą siūlome skelbti viešąjį pirkimą taksi paslaugų subsidijavimui pažeidžiamoms visuomenės grupėms. Savivaldybė pirkimo sąlygose turėtų užtikrinti, kad pirkimą laimėjusi taksi įmonė galėtų tinkamai pasirūpinti keleiviais, priklausančiais pažeidžiamoms socialinėms grupėms, pavyzdžiui, į pirkimo sąlygas turėtų būti įtrauktas kriterijus, kad laimėjusios taksi įmonės darbuotojai privalėtų sugebėti suteikti reikiamą pagalbą pervežamiems keleiviams bei gebėtų spręsti kitas pervežimo metu galimai iškilusias problemas.

2. Viešojo transporto plėtra

Augant miestams plečiasi jų teritorija, zonos tolsta viena nuo kitos. Didėjant miestų rajonų specializacijai, jų susiskirstymui į gyvenamas, aptarnavimo, prekybos centrų, pramonės ir verslo teritorijas, auga susisiekimo poreikis tarp atskirų zonų ir labiau apkraunama susisiekimo sistema, kartu didėja ir susisiekimo sistemos problemų sprendimo svarba. Viena svarbiausių sudedamųjų dalių, padedanti suderinti miesto susisiekimo sistemą, yra patrauklus ir prieinamas viešasis transportas, tačiau šiai dienai miesto transporto priemonės yra nusidėvėjusios, triukšmingos bei smarkiai teršia orą. Ši situacija gyventojus skatina rinktis keliones automobiliu, todėl Panevėžyje svarbu didinti miestiečių naudojimosi viešuoju transportu mastą, užtikrinti patogumą, greitį, kelionių efektyvumą bei pritaikyti visoms visuomenės grupėms. Tam parengta viešojo transporto plėtros priemonių grupė, kurioje užtikrinamas viešojo transporto sistemos, kokybė, saugumas, prieinamumas, ekologiškumas, plečiamas ir tobulinamas maršrutų tinklas, gerinama infrastruktūros kokybė.



10 pav. Darnaus judumo plano antrasis uždavinys – viešojo transporto skatinimas. Pagalbinė schema siūlomomis priemonių įgyvendinimo vietomis pateikiama priede

Šaltinis: sudaryta autorių.

Toliau yra aprašytos paveiksle 3.6 vaizduojamos priemonių grupės išskaidant jas į priemones bei argumentuojant, kodėl būtent šios priemonės yra pasirinktos.

2.1 Viešojo transporto komforto ir kokybės gerinimas

Kaip nustatyta esamos situacijos Panevėžyje analizės metu, kriterijus, darančius įtaką aptarnavimui viešuoju transportu, galima sudėti į penkias grupes išskirtas svarbos tvarka:

- Patogumas;
- Komfortas;
- Prieinamumas;
- Saugumas;
- Aplinkosauga.

Apžvelgiant pirmąjį prioritetą – patogumą, galima išskirti pagrindinius keleivių reikalavimus, į kuriuos keleiviai kreipia daugiausiai dėmesio – tai optimaliai parinkti maršrutai, pakankamas maršrutų dažnis, geras viešojo transporto maršrutų pasiekiamumas ir greitis. Kaip buvo nustatyta esamos situacijos analizėje, 81 % gyventojų nejaučia su viešojo transporto pasiekiamumu susijusių problemų, tačiau didžiausia problema yra vidutinis viešojo transporto greitis, kuris siekia apie 18,65 km/h. Šiuo metu minimalus nustatyta viešojo transporto greičio riba yra 20 km/h, todėl Panevėžio miestui yra reikalingas viešojo transporto sistemos tobulinimas. Šią problemą spręsti yra siūloma optimizuojant viešojo transporto valdymą bei nustatant optimalius maršrutus. Įgyvendinti šiems tikslams numatyta priemonė 2.1.5.

Esamos situacijos analizėje buvo nustatyta, kad vidutinis miesto transporto priemonių amžius Panevėžio autobusų parke siekia 17,6 metų. Šis rodiklis labiausiai paveikia viešojo transporto komfortą bei aplinką. Šie kokybės indikatoriai įeina į keleivių prioritetų sąrašą, todėl siūloma mieste palaipsniui naujinti viešojo transporto priemonių parką kasmet įsigyjant po kelis naujus autobusus. Tam numatyta priemonė darnaus judumo plane: 2.1.1.

Prieinamumas – taip pat keleivių minimas faktorius darantis įtaką naudojimuisi viešuoju transportu. Į šį prioritetą įtraukti faktoriai:

- Informacijos apie maršrutus prieinamumas;
- Adekvati bilietų kaina visoms visuomenės grupėms, ypač socialiai pažeidžiamoms grupėms, tokioms kaip moksleiviai, vyresnio amžiaus žmonės, socialiai remtini gyventojai, neįgalieji.

Siekiant informaciją apie viešojo transporto tvarkaraščius padaryti labiau prieinama yra siūloma pagrindinėse miesto stotelėse įrengti informacines švieslentes. Taip pat siekiant bilietų įsigijimo procesą padaryti patogesniu, suteikti galimybę žmonėms patogiau planuoti savo keliones bei pasiūlyti žemesnes kelionių viešuoju transportu kainas planuojama mieste diegti elektroninio bilieto sistemą. Ši sistema taip pat pasitarnautų miesto savivaldybei – supaprastintų viešojo transporto keleivių apskaitą. Taip būtų taupomi administravimo kaštai, todėl sutaupymai, pasiekti dėl elektroninio bilieto sistemos įdiegimo galėtų būti perduodami keleiviams – viešojo bilieto kainos būtų labiau diferencijuotos. Bilietai įsigijami elektroninėje sistemoje kainuotų mažiau, o perkami iš viešojo transporto vairuotojų ar kitose pardavimo vietose – brangiau. Taip pat būtų kuriami nauji bilietų tipai. Įvertinus keleivių poreikius nustatytos priemonės viešojo transporto prieinamumo tobulinimui: 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.6, 2.1.7, 2.1.8

Toliau yra aprašytos viešojo transporto komforto ir kokybės gerinimo priemonės pateikiant argumentus kodėl jos yra pasirinktos bei įvertinamas jų efektyvumas.

2.1.1 Ekologiško viešojo transporto priemonių plėtra Panevėžyje

Miesto autobusų parko modernizavimui įsigyta 10 naujų dujomis varomų autobusų iki 2020 metų. Šio tipo autobusai yra pasirinkti dėl mieste jau įrengtos suskystintų dujų kolonėlės. Iki 2030 metų rekomenduojama atnaujinti visą Panevėžio miesto autobusų parką ekologiškomis priemonėmis.

2.1.2 Elektroninio bilieto sistemos įdiegimas Panevėžio mieste

Sistema suteiks galimybę Panevėžio miesto bei priemiesčių gyventojams naudotis elektroniniais bilietais, palengvins bilietų įsigijimo bei naudojimo procesus. Toliau yra aprašyti e. bilieto kainodaros, kontrolės keleivių informavimo aspektai bei rekomenduojamo modelio aspektai:

- Kainodara – e. bilietas suteikia galimybę lanksčiai taikyti kainodarą skirtingiems bilietų tipams. Bilietų kategorijos yra aprašytos toliau:
 - Bilietas už nukeliautą atstumą, kai įlipdami ir išlipdami keleiviai turi pažymėti savo e. bilieto kortelę, priglaudami ją prie bilietų skaitytuvo;
 - Bilietai su pritaikytomis nuolaidomis tam tikroms visuomenės grupėms, pavyzdžiui, moksleiviams mokslo metų laikotarpiui, įmonių darbuotojams;
 - Maksimalios kainos (angl. *price cap*) modelis, taip pat taikomas, kai keleiviai įlipdami ir išlipdami pažymi savo e. bilieto korteles. E. bilieto sistema skaičiuoja keliones ir dienos pabaigoje suskaičiuoja dienos bilieto kainą, t.y. suskaičiuoja palankiausią bilieto tipą klientui. Pvz., jei žmogus per dieną važiavo viešuoju transportu keturis kartus, jis turėjo įsigyti keturis bilietus po vieną eurą. Jei dienos bilietas kainuoja tris eurus, e-bilieto sistema laiko, kad žmogus įsigijo dienos bilietą ir nuo keleivio sąskaitos dienos pabaigoje nuskaitoma tik dienos bilieto kaina, tokiu būdu žmogui sutaupant vieną eurą. Tokiu pačiu principu „uždirbamas“ savaitės ar mėnesio bilietas. Šis kainodaros modelis užtikrina, kad keleiviai visada gaus palankiausią kainą.
- Lojalumo programos – e-bilieto sistema gali kaupti duomenis apie kiekvieną vartotoją ir pagal e-bilieto sistemos valdytojo nustatytas taisykles pritaikyti specialias nuolaidas, pvz. įsigijus 11 mėnesinių bilietų 12 bilietui suteikiama nuolaida, į e-bilieto kortelę grįžta tam tikras procentas nuo sumos už įsigytus bilietus, suteikiama nuolaida per žmogaus gimtadienį.
- Kombinuoti bilietai – naudotojas gali įsigyti bendrą bilietą apmokėti automobilio stovėjimą ir viešojo transporto bilietą visai dienai, bendrą bilietą keliauti tarp miestiniu autobusu ir miesto viešajam transportui ir pan.
- Palaikoma skirtinga kainodara skirtingoms e-bilieto naudotojų grupėms, taip, kaip nurodoma pagal Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymą.
- Kontrolė – e. bilietas užtikrina, paprastesnį ir saugesnį kontrolės procesą. E. bilietus sunkiau klastoti, kopijuoti. Kontrolės metu e. bilietas nuskaitomas įrenginiu, taigi kontrolierius neturi apžiūrėti kiekvieno bilieto, sumažinama klaidų tikimybė ir bilietų kontrolės procesui reikalingas laikas.
- Keleivių informavimas – viena iš e. bilieto sistemos funkcijų gali būti transporto priemonių parko sekimas realiu laiku. Kiekvienos viešojo transporto priemonės borto kompiuteris siunčia į sistemą transporto priemonės buvimo vietos GPS koordinatas. Sistema suskaičiuoja transporto priemonės atvykimo laikus ir perduoda juos transliacijai į informacines švieslentes, kelionių planavimo programėles, tinklalapius. Tokiu būdu keleiviai gauna realaus laiko informaciją apie tai, kada atvyks viešojo transporto priemonė.
- Galimi e. bilieto modeliai:
 - SaaS (angl. *system as a service*). Tai e. bilieto sistema, kuri yra naudojama prenumeratos principu. Šio tipo sistemos privalumas yra tai, kad reikalauja minimalių administracinių pajėgumų, užtikrinamas pastovus tiekėjo palaikymas. Taip pat ši sistema yra neįpareigojanti, nes pasibaigus prenumeratos laikotarpiui, galima jos nepratęsti. Būtent šį variantą siūlome Panevėžio miestui.
 - SaaSP (angl. *system as a product*). Tai e. bilieto sistema, kuri yra nuperkama vienkartinu mokesčiu. Šią sistemą administruoja naudotojas, todėl įsigijus šią sistemą Panevėžio miestui būtų reikalingi atitinkami darbuotojai.

Papildomos e. bilieto sistemos naudos įtraukia paprastesnę apskaitą, lankstesnius produktus, galimybę integruoti keletą vežėjų ir kelis miestus. Taip pat sistema suteikia galimybę rinkti tikslius duomenis apie įlipančius/išlipančius keleivius, bilietų pažymėjimus, teikti kokybiškesnę informaciją keleiviams, sumažinti sukčiavimą, leidžia integruoti kitas miesto paslaugas, tokias kaip dalijimasis dviračiais, automobilių stovėjimo apmokėjimas, bilietai į lankytinas vietas.

Skatinant naudojimąsi viešuoju transportu svarbu atkreipti dėmesį į kelionių saugumą bei eismo saugą. Atsižvelgus į gyventojų komentarus susitikimų su visuomene metu, nustatyta, kad dabartinė transporto vairuotojų aptarnavimo kokybė bei kelionių saugumas netenkina keleivių, todėl darnaus judumo plane numatoma nustatyti rodiklius viešojo transporto operatoriams dėl aptarnavimo kokybės.

2.1.3 Viešojo transporto stotelėse įrengtos švieslentės

Miesto stotelėse įrengtos švieslentės rodys pagal transporto priemonės buvimo koordinatas apskaičiuotą realų autobusų atvykimo laiką. Tai suteikia galimybę viešojo transporto naudotojams tiksliau suplanuoti savo keliones.

2.1.4 Rengiami saugaus ir atsargaus vairavimo, klientų aptarnavimo kursai viešojo transporto vairuotojams

Visi viešojo transporto vairuotojai privalo būti užbaigę saugaus ir atsargaus vairavimo mokymus. Tokiu būdu skatinamas gyventojų pasitikėjimas viešojo transporto teikiamomis paslaugomis.

2.1.5 Rengiama studija miesto viešojo transporto valdymo pertvarkymui, kuriant naują SĮ bei naujinant maršrutus

Studijos metu bus nustatyta, ar viešojo transporto priemonėse yra reikalingi infraraudonieji davikliai, kurie suteikia galimybę matuoti keleivių srautus skirtingu laiku, skirtingose vietose. Daviklių surinkta informacija gali būti panaudota maršrutų optimizavimui. Taip pat kaip buvo minėta Darnaus judumo plano ataskaitos II tome (61 psl.), siūlome studijos metu nagrinėti galimybę viešojo transporto paslaugas mieste teikti kelioms įmonėms. Šio projekto administravimu rūpintųsi naujoji savivaldybės įmonė skirta susiekimo paslaugų administravimui.

2.1.6 Pilotinis projektas - specialūs viešojo transporto maršrutai skirti vaikų vežimui į/iš mokyklos

Savivaldybės arba naujosios SĮ skirtos susiekimo paslaugų rengiamas projektas suteiktų galimybę vaikams saugiai keliauti nuo namų iki mokyklos specialiuoju transportu. Projekto įgyvendinimui yra galimi keli scenarijai:

- Rytais kursuoja autobusas, kuris paima miesto vaikus, einančius į tą pačią mokyklą. Vaikai yra nuvežami į mokyklą, kurią lanko. Antroje dienos pusėje iš tos pačios mokyklos vaikai yra išvežiami namo.
- Rytais kursuoja autobusas, kuris paima vaikus, gyvenančius viename rajone. Vaikai yra išvežiami į mokyklą, kurias lanko. Antroje dienos pusėje tie patys vaikai yra surenkami iš mokyklų ir išvežiami po rajoną, kuriame gyvena.

2.1.7 Pigus viešojo transporto bilietas mokiniams

Kaip skatinimą moksleiviams naudotis viešuoju transportu, siūloma miesto savivaldybei subsidijuoti viešojo transporto metinius bilietus moksleiviams. Vadovaujantis Vilniaus miesto pavyzdžiu, rekomenduojama metinė neriboto viešojo transporto bilieto kaina moksleiviams – 10 eurų.

2.1.8 Rail Baltica transporto mazgo integravimas į Panevėžio transporto tinklą

Atsižvelgiant į Rail Baltica kaštų ir naudos analizės duomenis¹, 2026 metais dėl Rail Baltica atsiradimo per Panevėžį kasdien pravažiuos 140 daugiau žmonių nei šiandien. Dėl padidėjusių žmonių srautų mieste, rekomenduojama įrengti jungtis, suteikiančias sąlygas Rail Baltica keleiviams patogiau pasiekti įvairius kelionės taškus mieste. Rekomenduojama įrengti automobilių dalijimosi, dviračių dalijimosi aikštes, paskirti naują viešojo transporto maršrutą, įdiegti informacinius standus.

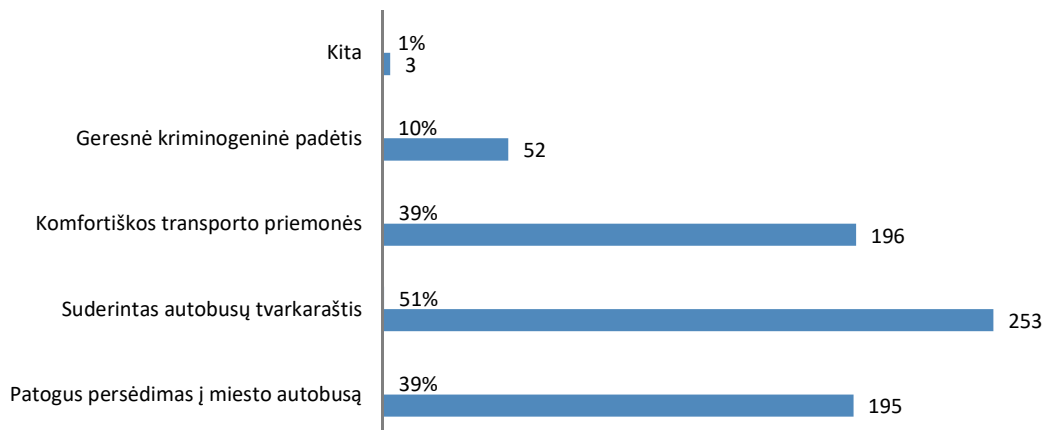
2.2 Miesto, priemiesčių ir tarpmiestinio viešojo transporto infrastruktūros tobulinimas

Atlikus miestiečių apklausą dėl naudojimosi priemiestiniu viešuoju transportu buvo nustatyta, kad naudotis šiuo transportu labiausiai motyvuotų autobusų tvarkaraščių suderinimas su Panevėžio miesto autobusų tvarkaraščiais. Kaip matoma žemiau esančiame paveiksle, 51 % apklaustųjų išskyrė šį veiksnių kaip labiausiai skatinantį, todėl miesto darnaus judumo plane yra numatyta ši priemonė:

2.2.1 Studija: viešojo transporto paslaugų Panevėžio regione optimizavimas

Panevėžio miestas yra regioninis ekonomikos centras, kuriame prieinama daugiausia viešųjų paslaugų, telkiasi darbo vietos, pritraukiama daugiausia investuotojų. Kituose Panevėžio regiono miestuose ir miesteliuose, ekonominė situacija yra prastesnė, didesnis nedarbas, lėčiau kuriamos darbo vietos. Užtikrinti viso regiono ekonominiui augimui, sumažinti nedarbui, būtina padidinti gyventojų mobilumą regiono mastu. Šalčininkų pavyzdys rodo, kad užtikrinus tiesioginį ir dažną susisiekimą su Vilniaus miestu, gyventojai įsidarbino Vilniaus mieste. Dėl galimybės patogiai pasiekti naujas darbo vietas, sumažėjo nedarbas, išaugo gyventojų pajamos.

Esamos situacijos analizės metu atlikta Panevėžio miesto gyventojų apklausa parodė, kad aukštesnės kokybės viešojo transporto paslaugos, geriau suderinti priemiestinio ir miesto transporto tvarkaraščiai, paskatintų rinktis keliones viešuoju transportu.



11 pav. Veiksniai, kurie paskatintų vykti priemiestiniais autobusais

Šaltinis: Anketinė apklausa 2017 m.

Dėl šios priežasties, tikslinga įvertinti galimybes organizuoti viešojo transporto paslaugas Panevėžio regiono mastu, įsteigiant vieną įmonę valdyti visoms paslaugoms. Ši įmonė būtų atsakinga už:

- viešuosius transporto paslaugų pirkimus vykdyti tam tikriems maršrutams;

¹ RB Global CBA Final Report, 2017. EY. http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/04/RB_CBA_FINAL_REPORT_0405.pdf

- kontraktus su vežėjais;
- kokybės rodiklių nustatymą ir stebėseną (pvz. keleivių pasitenkinimo lygio matavimas, konkurse dalyvaujančių vežėjų transporto priemonių amžius);
- viešojo transporto maršrutų tinklo optimizavimą regiono mastu;
- e-bilieto įdiegimą regiono mastu.

Šiuo būdu bus kuriamos patogesnės galimybės aplinkinių miestelių gyventojams atvykti į Panevėžio miestą, sklandus, teikiamos kokybiškos paslaugos.

Panevėžio miesto savivaldybė viešųjų erdvių tobulinimo planuose numato atnaujinti autobusų stoties prieigas bei pastatą. Tai skatins teritorijos patrauklumą investicijoms, verslo plėtrai, naujų darbo vietų kūrimui. Taip pat, paveiksle 3.6 matoma, jog 39 % žmonių nurodė, kad patogus persėdimas iš tarpmiestinio į miesto viešąjį transportą skatintų juos dažniau naudotis viešuoju transportu. Atsižvelgiant į tai, stoties teritorijos atnaujinimo metu bus tobulinama jungtis tarp Panevėžio miesto ir tarpmiestinio viešojo transporto. Šiems darbams suformuota priemonė:

2.2.2 Įgyvendinama autobusų stoties teritorijos konversija, tobulinamos stoties prieigos (remontuojami bei tiesiami aplinkiniai šaligatviai ir dviračių takai, įrengiamas apšvietimas)

Stoties pastatas bei aplinka yra morališkai pasenę, nusidėvėję, nefunkcionalūs, nepritaikyti esamiems Panevėžio miesto susisiekimo sistemos bei gyventojų poreikiams. Taip pat stoties pastate ne tik trūksta vietų tiesioginei autobusų stoties veiklai (per maža laukiamoji salė, bilietų kasos, siuntų skyrius ir pan.), tačiau tuo pačiu visiškai neišnaudojamas esamas verslo vystymo potencialas². Panevėžio miesto savivaldybė yra parengusi investicinį projektą, kuriuo siekiama rekonstruoti esamą autobusų stoties pastatą.

Įgyvendinus šią priemonę autobusų stoties pastatas bus konvertuotas ir pritaikytas vietiniam verslui bei informacijos centrums. Taip pat bus sutvarkytos pastato prieigos (gatvės, pėsčiųjų ir dviračių takai, apšvietimas, apželdinimas, priemonės specialiujų poreikių turintiems žmonėms). Šios priemonės padėtų miesto centre esančią stoties teritoriją padaryti patrauklesnę tiek miesto gyventojams, tiek svečiams.

2.2.3 Įrengiama nauja autobusų stotis

Stotis labai svarbi atsižvelgiant į Panevėžio tikslą sukurti efektyvią transporto sistemą visame regione ir užtikrinti darbo jėgos mobilumą darniomis priemonėmis, nes būtent stotyje persėdama iš priemiestinio į miesto transportą, todėl svarbu, kad žmonės jaustųsi saugiai ir patogiai. Taip pat stotis yra reprezentacinis objektas naujai atvykusiems į miestą žmonėms. Tai galima padaryti panaudojant senąsias autobusų stoties erdves bendruomenių veikloms, verslo subjektams, o viešojo transporto keleiviams greta įrengti modernų terminalą. Tokiu būdu iš esmės pasikeistų erdvė ir būtų skatinamas darnus judumas, kadangi sutvarkytos prieigos būtų patogesnės pėstiesiems, dviratininkams, specialiųjų poreikių turintiems žmonėms.

Pagal gerąją užsienio praktiką, sutvarkius stoties pastatus bei stočių prieigas, įrengus gerą apšvietimą, saugumą užtikrinančias priemones, erdvės tampa patrauklesnės leisti laiką, įsikuria smulkūs verslai, tokie kaip maitinimo įstaigos, spaudos parduotuvės, grožio paslaugų salonai, įvairios kitos nedidelės parduotuvėlės. Stočių erdvės patrauklios verslui dėl nuolatinio koncentruoto žmonių srauto. Ypač svarbu sutvarkyti stoties teritoriją kompleksiskai, kad būtų užtikrinamas saugumas tiek stoties viduje, tiek prieigose, nesibūriuotų asocialūs ar neblaivūs asmenys. Rekomenduojama įrengti aiškiai matomas stebėjimo kameras, apsaugos darbuotojus, pagalbos mygtukus, kad būtų išvengta nusikalstamumo, būdingo stočių rajonams.

Stoties įrengimui taip pat galima pritraukti lėšų sudarant sutartį, kad dalyje stoties patalpų įsikurtų prekybos centras, mainais į dalį finansavimo stoties pastatui ir prieigoms.

² Investicinis projektas „Autobusų stoties teritorijos konversija, pritaikant komercinei ir bendruomenių veiklai“, 2017

Atsižvelgiant į Baltosios knygos tikslą gerinti sąlygas specialių poreikių turinčių žmonių judėjimui mieste, darnaus judumo plano metu numatoma naujinti transporto stoteles visame mieste, sukuriant universalų dizainą, kuris suteiktų galimybę visoms visuomenės grupėms naudotis viešuoju transportu. Tam numatyta priemonė:

2.2.3 Viešojo transporto stotelių paviljonų atnaujinimas ir universalaus dizaino įrengimas

Viešojo transporto stotelės bus atnaujintos ir pritaikytos visoms visuomenės grupėms. Numatomi darbai-paviljonų naujinimas bei universalaus dizaino įrengimas. Atnaujinti planuojama bent 23 koncesijos pagrindu neprižiūrimas stoteles (10 % visų miesto stotelių).

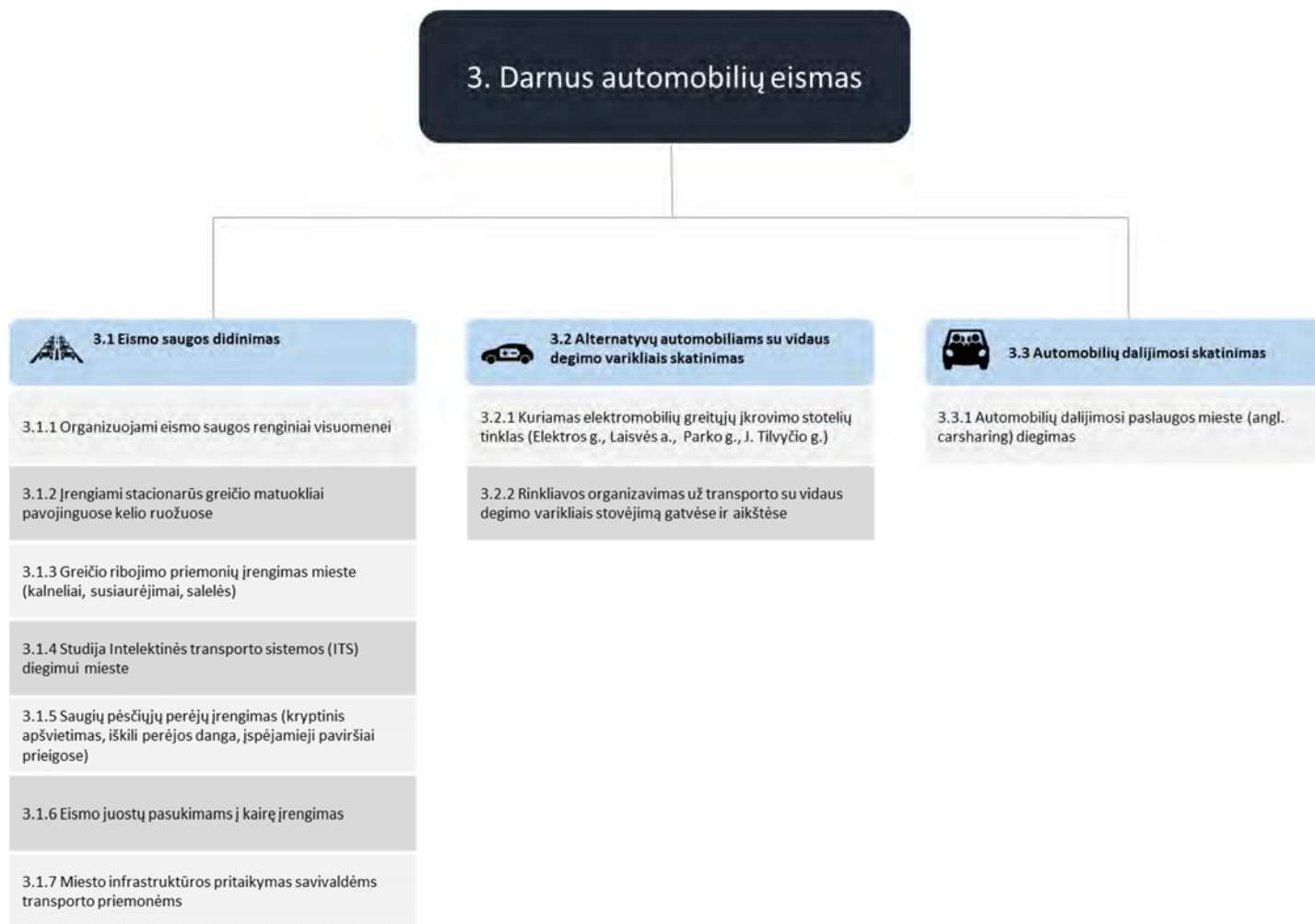
2.2.4 Naujų pramonės rajonų integravimas į Panevėžio miesto susisiekimo sistemą

Kaip buvo analizuota 2 (-ame) ataskaitos tome, Panevėžio mieste yra numatoma pramonės rajonų plėtra. Tikimasi, kad daugiausia pramonės įmonių kursis Laisvojoje ekonominėje zonoje, kuri šiuo metu valdo apie 47 ha žemės skirtos pramonės vystymui. Taip pat plėtra numatoma ir prie vakarinio aplinkkelio. Kaip nurodo specialusis planas, aplinkkelio prieigose numatoma kurti įmones bei sandėlius.

Ši priemonė yra skirta naujųjų regionų integravimui pasitelkiant automobilių dalijimosi, dviračių dalijimosi paslaugas, įrengiant viešojo transporto stoteles bei numatant infrastruktūrą kelionėms dviračiais. Taip pat tikslinga numatyti bendradarbiavimą tarp pramonės rajonuose veikiančių verslo subjektų bei miesto viešojo transporto paslaugų teikėjo, skatinant verslo subjektus dalinai subsidijuoti ar kompensuoti viešojo transporto išlaidas atvykstantiems darbuotojams.

3. Darnus automobilių eismas

Šiuo metu Panevėžio modaliniame kelionių pasiskirstyme kelionės automobiliu sudaro 59 % visų kelionių, todėl šio darnaus judumo plano uždavinio tikslas yra sukurti saugesnį automobilių eismą bei paskatinti žmones aktyviau rinktis alternatyvas automobiliams varomiems aplinką teršiančiu kuru. Kadangi darnaus judumo plane kelionių automobiliais atžvilgiu yra siekiama mažinti nelaimingų atsitikimų skaičių, keisti vairuotojų įpročius kelyje bei skatinti rinktis ekologiškesnius kelionių būdus, šis uždavinys yra išskaidytas į tris priemonių grupes siekiant įgyvendinti šiuos tikslus. Priemonių grupės yra matomos žemiau esančioje schemeje.



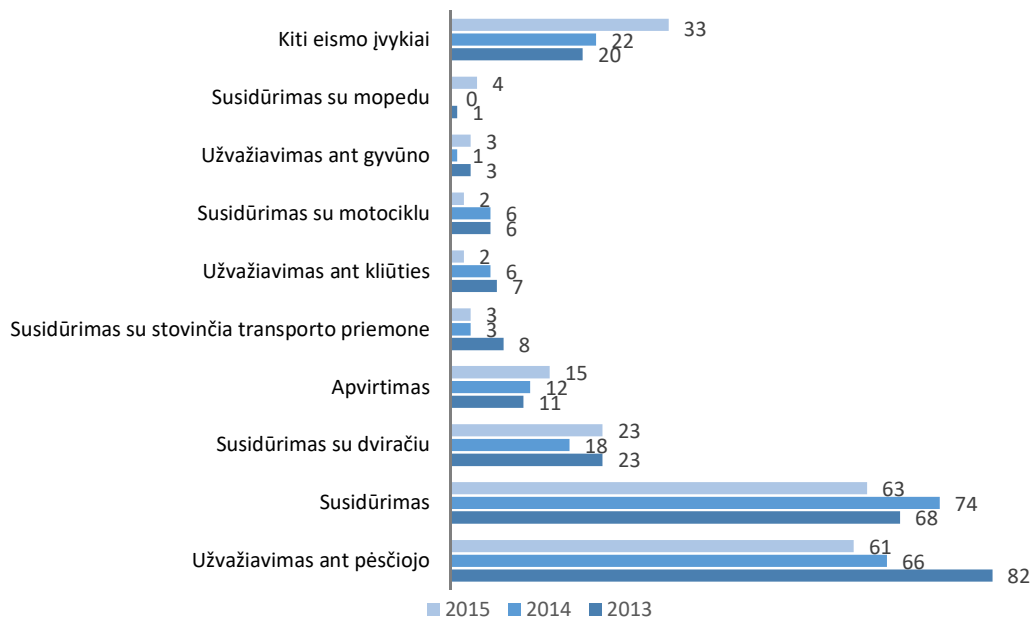
12 pav. Darnaus judumo plano trečiasis uždavinys – darnus automobilių eismas. Pagalbinė schema siūlomomis priemonių įgyvendinimo vietomis pateikiama priede

Šaltinis: sudaryta autorių

Toliau yra aprašytos paveiksle 3.8 vaizduojamos priemonių grupės išskaidant jas į priemones bei argumentuojant, kodėl būtent šios priemonės yra pasirinktos.

3.1 Eismo saugos didinimas

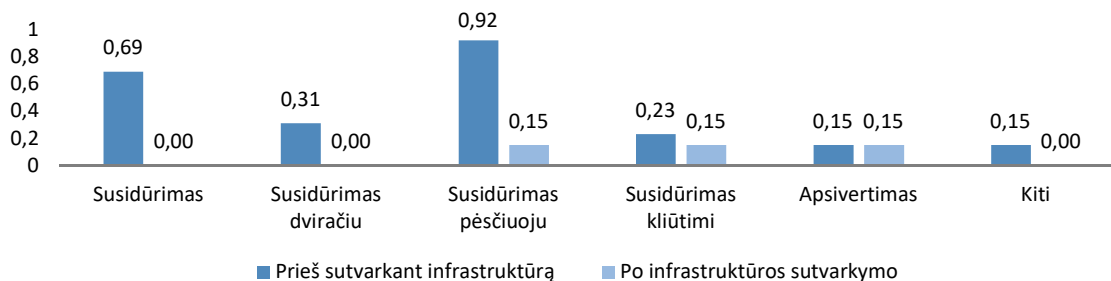
Panevėžio miestas yra pirmaujantis Lietuvos eismo įvykių statistikoje, todėl ši priemonių grupė siūlo 6 priemones eismo saugumo didinimui įgyvendinant Panevėžio miesto darnaus judumo planą. Toliau esančiame paveiksle yra matoma, kad dažniausi eismo įvykiai - užvažiavimai ant pėsčiojo bei susidūrimai su dviračiais sudarė 39 proc. visų miesto eismo įvykių 2013 m., 69 proc. 2014 m. ir 58 proc. 2015 m. Dėl šios priežasties pėsčiai ir dviratininkai yra išskiriami kaip labiausiai pažeidžiama eismo dalyvių grupė. Atsižvelgus į šiuos duomenis dauguma priemonių skiriama jų eismo saugai.



13 pav. Eismo įvykių statistika pagal rūšis

Šaltinis: Sudaryta autorių

Esamos situacijos analizėje buvo nustatyta kad apie 60 % eismo įvykių tarp automobilių ir kitų eismo dalyvių įvyksta perėjose, todėl siūloma perėjose įrengti papildomas saugos priemones: kryptinį apšvietimą, iškilią dangą bei įspėjamuosius paviršius. Pagal Lietuvos automobilių kelių direkcijos atliktus tyrimus infrastruktūros sutvarkymas susidūrimus su dviračiais sumažina 100 %, su pėsčiais 83,7 %.



14 pav. Pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūros sutvarkymo poveikis eismo saugai, išreikštas eismo įvykių tankiu per metus

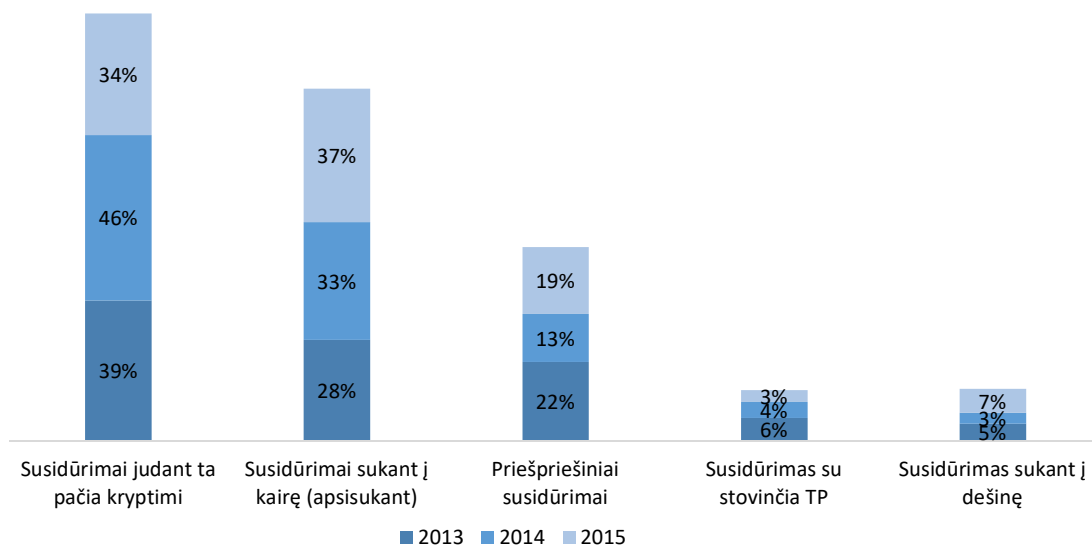
Šaltinis: LAKD

Apibendrinus turimą informaciją nustatytos šios darnaus judumo plano priemonės pėsčiųjų ir dviračių eismo saugai didinti: 3.1.5, 3.1.3.

Atsižvelgiant į dažniausius automobilių susidūrimų atvejus nustatyta, kad apie 40 % visų susidūrimų įvyksta automobiliams judant ta pačia kryptimi. Kaip pagrindinės šių įvykių priežastys yra įvardijami nesilaikymas saugaus greičio ir atstumo. Šių įvykių prevencijai siūlomos priemonės, kurios skatina vairuotojus laikytis saugaus eismo taisyklių bei sudaro sąlygas labiau organizuotam eismo judėjimui – tai greičio matuoklių bei atskirų eismo juostų pasukimams į kairę, įrengimas.

Taip pat eismo sauga yra glaudžiai susijusi su eismo valdymu. Kaip matoma žemiau esančiame paveiksle, susidūrimai judant ta pačia kryptimi vidutiniškai sudaro apie 40 %, o susidūrimai posūkių į kairę metu apie 30 % eismo įvykių. Šią problemą gali sumažinti sklandesnė eismo koordinavimo sistema mieste, todėl Panevėžiui siūloma įsidiesti Intelektinę transporto sistemą (ITS). Ji gali būti naudojama eismo valdymui, eismo informacijai rinkti, eismo saugumui didinti, efektyvesniam maršrutinio viešojo transporto darbui, koordinuotam automobilių stovėjimo vietų sistemų diegimui, eismo valdymo centrui įrengti, todėl numatoma, kad ilgainiui laikotarpyje šios sistemos leis sumažinti eismo įvykių skaičių bei užtikrins sklandų automobilių eismą geriau išnaudojant dabartinę transporto infrastruktūrą.

Priemonės skirtos automobilių saugai: 3.1.1, 3.1.2, 3.1.4, 3.1.6., 3.1.7.



15 pav. Susidūrimų eismo įvykių rūšys

Šaltinis: sudaryta autorių

Toliau yra aprašytos eismo saugos didinimo priemonės pateikiant argumentus kodėl jos yra pasirinktos bei įvertinamas jų efektyvumas.

3.1.1 Organizuojami eismo saugos renginiai visuomenei

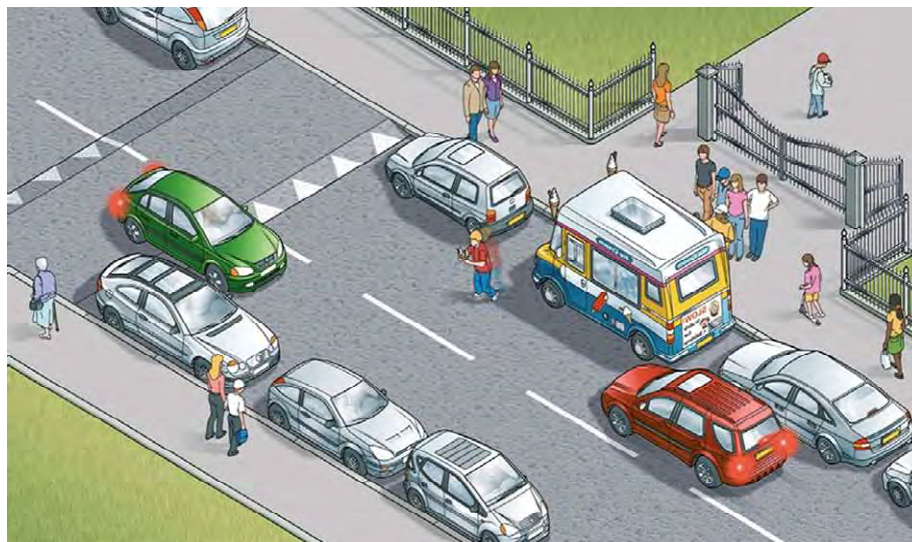
Remiantis Austrijos ir Olandijos patirtimis, į šią priemonių grupę buvo įtraukti eismo saugos renginiai visuomenei. Tai ilgalaikio poveikio prevencinė priemonė, kadangi tokių renginių metu yra formuojamas tinkamas visuomenės požiūris į eismo saugą, ugdoma atsakinga eismo saugos atžvilgiu naujoji karta. Tam numatoma suorganizuoti bent vieną eismo saugą skatinantį renginį per metus. Jo metu dalyviai yra informuojami apie eismo saugos priemones, jų svarbą ir naudą.

3.1.2 Įrengiami stacionarūs greičio matuokliai pavojuose kelio ruožuose

Greičio matuokliai bus įrengiami judriausiose miesto gatvėse kas 500 metrų. Preliminarus nustatytas matuoklių skaičius - 33.

3.1.3 Greičio ribojimo priemonių įrengimas mieste (kalneliai, salelės)

Numatoma įrengti kelio ruožuose, kur užfiksuojama daugiausiai eismo įvykių bei gyvenamuosiuose rajonuose.



16 pav. Greičio kalnelių pavyzdys

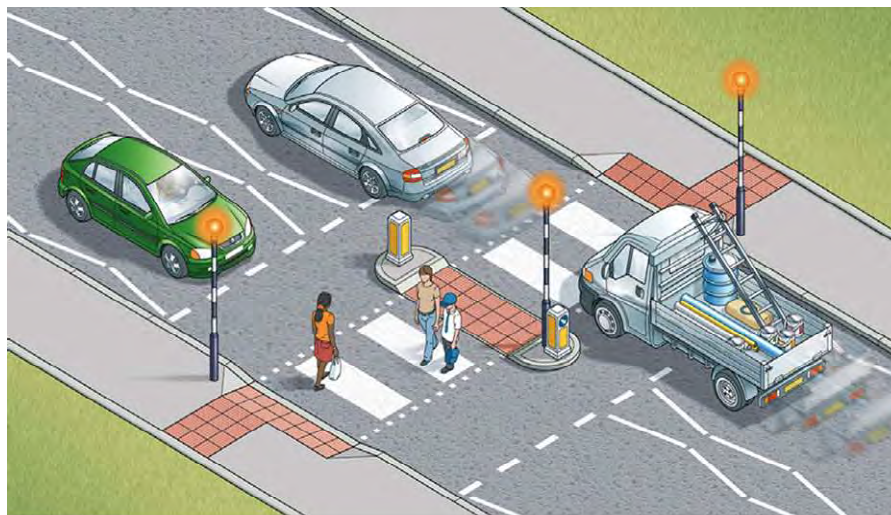
Šaltinis: <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/road-users-requiring-extra-care-204-to-225>

3.1.4 Techninė specifikacija Intelektinės transporto sistemos (ITS) diegimui mieste

Studijos metu bus nustatoma, ar miestui reikalinga ITS sistema, kuri matuoja transporto srautus vaizdo kameromis ar indukcinėmis kilpomis ir surinktą informaciją naudoja automatizuotam srautų valdymui. Papildomai bus nustatyta ar miestui reikalingas žaliasis koridorius Klaipėdos, Smėlynės, J. Basanavičiaus ir Vilniaus gatvėse. Taip pat kartu su ITS sistema bus kuriamas eismo valdymo centras, kuriame bus valdomos visos išmaniosios transporto priemonės (1.4.6, 2.1.2, 2.1.3, 3.1.7).

3.1.5 Saugių pėsčiųjų perėjų įrengimas (kryptinis apšvietimas, iškili perėjos danga, įspėjamieji paviršiai prieigose)

Pagal poreikį įrengiamos saugios pėsčiųjų perėjos visame mieste, prioritetas - ruožams, kuriuose eismo įvykiuose sužeidžiama daugiausia pėsčiųjų.



17 pav. Saugios pėsčiųjų perėjos pavyzdys

Šaltinis: <https://www.nidirect.gov.uk/articles/rules-pedestrians-1-35>

3.1.6 Eismo juostų pasukimams į kairę įrengimas

Judriausiose miesto sankryžose bus įrengtos juostos pasukimams į kairę ruožuose, kuriuose gatvės plotis yra pakankamas papildomos juostos įrengimui. Numatoma, kad tokiu būdu sumažės automobilių spūstys piko metu.

3.1.7 Miesto infrastruktūros pritaikymas savivaldėms transporto priemonėms

Siekiant pritaikyti Panevėžio miesto aplinką modernių susisiekimo priemonių kelionėms mieste, siūloma įdiegti išmaniąsias technologijas į miesto susisiekimo infrastruktūrą. Numatoma, kad šios technologijos suteiks patogumo savivaldėms transporto priemonėms keliaujantiems žmonėms. Siūlomos technologijos:

- Parengti išmanieji miesto žemėlapiai, kurie gali būti įdiegiami į savivaldes transporto priemones ir taip suteikia galimybę savivaldžiam transportui judėti mieste be nesklandumų;
- ITS sistemoje įrengti davikliai, kurie suteikia galimybę keistis informacija tarp transporto priemonių ar infrastruktūros, taip pagerindami srautų duomenų tikslumą bei kiekį.

3.2 Alternatyvų automobiliams su vidaus degimo varikliais skatinimas

Europa planuoja įgyvendinti vieną iš pagrindinių Baltosios knygos tikslų – iki 2030 metų perpus sumažinti degalais varomų automobilių skaičių miestuose bei CO₂ emisijas sumažinti 30 %. Esamos situacijos analizėje nustatyta, kad Panevėžyje didžiausias taršos šaltinis yra automobiliai, kurių išmetamosios dujos sudaro apie 50 % visos oro taršos mieste, todėl mieste rekomenduojama kurti sąlygas elektra varomų automobilių eksploatavimui bei plėsti jų įkrovimo infrastruktūrą. Taip pat siekiant mažinti taršą miesto centre, bus plečiama rinkliavos už automobilio stovėjimą teritorija. Šia priemone miestiečiai yra skatinami rinktis alternatyvius kelionių būdus automobiliams keliaujant į centrinę miesto dalį. Siekiant skatinti elektromobilių naudojimą šis mokestis nebus taikomas jų savininkams. Šiai grupei numatytos darnaus judumo plano priemonės:

3.2.1 Kuriamas elektromobilių greitųjų įkrovimo stotelių tinklas Elektros ir Parko gatvėse, Laisvės aikštėje (J. Tilvyčio g. - rezervinė)

Savivaldybės lėšomis mieste numatoma įrengti bent 4 greito įkrovimo stoteles nemokamam elektra varomų automobilių įkrovimui.

3.2.2 Rinkliavos organizavimas už transporto su vidaus degimo varikliais stovėjimą gatvėse ir aikštėse

Planuojama pirkti 37 naujus parkomatus, kurie suteiktų galimybę praplėsti mokamą teritoriją taip mažinant automobilių srautus mieste. Į plėtrą rekomenduojame įtraukti visą 2 transportinį miesto rajoną³, dėl šio rajono gyventojų patiriamų nepatogumų, kuriuos sukelia respublikinės ligoninės lankytojai atvykstantys automobiliais ir taip užimantys gyventojų parkavimo vietas.

3.3 Automobilių dalijimosi skatinimas

Automobilių dalijimosi paslaugos, kaip CityBee ar Spark, leidžia patogiai įveikti kasdienes atstumus mieste taip taupant lėšas bei mažinant emisijas kiekį. CityBee duomenimis jų teikiama paslauga Lietuvoje leido sutaupyti 100 tonų CO₂ emisijos 2017 metais, todėl proporcingai numatoma, kad Panevėžio mieste šis skaičius galėtų siekti 10 – 15 tonų. Tam numatyta darnaus judumo plano priemonė:

³ Transportinių rajonų žemėlapis pateikiamas I tome „Esamos situacijos analizė“

3.3.1 Automobilių dalijimosi paslaugos mieste (angl. *carsharing*) diegimas

Privataus verslo iniciatyva numatoma mieste įdiegti automobilių dalijimosi sistemą, kuri skatintų alternatyvas nuosavam automobiliui.

4. Tiksliniai ir veiksmingumo rodikliai

Norint sužinoti įgyvendinamų priemonių veiksmingumą ir suprasti ar yra įgyvendinti išsikelti Panevėžio darnaus judumo plano tikslai, reikia išsikelti apskaičiuojamus pažangos rodiklius. Šie rodikliai padės suprasti kaip progresuoja tam tikra sritis ir ar kurioje nors darnaus judumo plano srityje yra atsiradęs pokyčių poreikis.

Viešojo transporto plėtra

Šioje dalyje yra išskirti du rodikliai susiję su viešojo transporto prieinamumu ir kokybės gerinimu.

- **Keleivių, besinaudojančių viešuoju transportu, skaičiaus augimas.** Keleivių skaičiaus pokytis bus matuojamas procentiniais punktais. Statistika apie keleivių skaičių yra renkama keleivių vežimo paslaugos vykdančios įmonės. Didesnis žmonių besinaudojančių viešuoju transportu kiekis reiškia, kad paslaugos tampa patrauklesnės dėl patogesnių maršrutų ir tvarkaraščio ar geresnės viešojo transporto kokybės ir komforto. Taip pat gyventojai gali pradėti naudotis viešuoju transportu, jeigu išauga naudojimosi privačiais lengvaisiais automobiliais kaštai, pavyzdžiui, dėl padidintos automobilių stovėjimo rinkliavos.
- **Keleivių pasitenkinimo viešojo transporto paslaugomis augimas.** Pokytis matuojamas įvykdžius viešojo transporto keleivių apklausas ir yra išreikštas procentais. Apklausoje gyventojai galės išreikšti savo nuomonę apie viešojo transporto infrastruktūros kokybę, punktualumą, tvarkaraštį ir vairuotojų darbą.

Bevariklio transporto skatinimas

Šio tikslo įgyvendinimui pamatuoti bus naudojami trys rodikliai:

- **Eismo įvykių, kuriuose sužeidžiami pėstieji ir dviratininkai, skaičiaus mažėjimas.** Eismo įvykių statistikos pokytis bus matuojamas procentiniais punktais. Kiekvienų metų duomenys yra viešinami Kelių ir transporto tyrimų instituto. Mažesnis eismo įvykių, kuriuose nukenčia pėstieji ir dviratininkai skaičius reiškia, kad naują infrastruktūrą: dviračių takai, papildomas apšvietimas ir eismo saugos priemonės yra veiksmingos didinant eismo saugumą.
- **Kelionių pėsčiomis skaičiaus augimas.** Gyventojų atliekamų kelionių pėsčiomis dalis bus matuojama atliekant gyventojų apklausas ir bus išreikšta procentine išraiška. Auganti pėsčiomis nukeliaujamo atstumo dalis reiškia, kad žmonėms yra patogiau ir saugiau keliauti pėsčiomis dėl darnaus judumo plane įgyvendintų priemonių.
- **Dviratininkų skaičiaus augimas.** Dviratininkų skaičiaus pokytis bus matuojamas pasitelkiant išmaniųjų dviračių stendų surenkama statistika ir analizuojant gyventojų apklausų rezultatus. Numatoma, kad dviratininkų skaičius mieste augs dėl įrengtų naujų dviračių takų miesto centre ir lokaliuose centruose, dviračių saugyklų ir stovų bei dėl dalijimosi dviračiais sistemos.

Darnus automobilių eismas

Pažangai automobilių eisme pamatuoti yra iškeltas vienas rodiklis:

- **Eismo įvykių skaičiaus mažėjimas.** Eismo įvykių skaičiaus pokytis matuojamas procentiniais punktais. Šiai analizei reikalingi duomenis yra prieinami Kelių eismo ir tyrimų instituto internetinėje

svetainėje. Šis rodiklis parodys ITS sistemos ir su ja susijusių priemonių veiksmingumą ir socialinių akcijų bei reklamos žiniasklaidoje poveikį eismo saugai ir saugumui.

3 Lentelė: Panevėžio miesto darnaus judumo plano tiksliniai rodikliai ir siekiamos reikšmės

| Nr. | Tikslai | Rodiklis | Matavimo vnt. | Siekiamas rodiklio reikšmė 2020 m. | Siekiamas rodiklio reikšmė 2030 m. |
|-----|----------------------------------|---|---------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 1 | Viešojo transporto plėtra | Viešuoju miesto transportu vežamų keleivių skaičiaus dalies didinimas | p.p. | 1 | 2 |
| | | Keleivių pasitenkinimo viešojo transporto paslaugomis augimas | p.p. | 5 | 9 |
| 2 | Bevariklio transporto skatinimas | Eismo įvykių, kuriuose sužeidžiami pėstieji ir dviratininkai, skaičiaus mažėjimas | % | 20 | 50 |
| | | Kelionių pėsčiomis skaičiaus dalies augimas | p.p. | 2 | 4 |
| | | Dviratininkų dalies augimas | p.p. | 2 | 10 |
| 3 | Eismo sauga ir saugumas | Visų eismo įvykių mieste skaičiaus mažinimas | % | 15 | 60 |

Priedai

Darnaus judumo plano pirmasis uždavinys – bevariklio transporto skatinimas. Mėlynos spalvos priemonės nurodo Panevėžio miesto susiplanuotus darbus.

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|-------------------------------------|---|--|--|----------------|----------------|-----------|---|--|--------------|---------|-------------------|-----------------------|
| 1. Bevariklio transporto skatinimas | 1.1 Pagrindinių miesto gatvių atnaujinimas ir pritaikymas moderniems miesto gyventojų poreikiams | | | | | | | | | | | |
| | Basanavičiaus - Smėlynės, Klaipėdos Vilniaus, Nemuno ir Janonio Kerbedžio gatvių tobulinimas atsižvelgiant į modernaus miesto bruožų kūrimą | 1.1.1 Įrengti ir atnaujinti dviračių takai pagrindinėse miesto gatvėse | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € 738,750 | Įrengta 20 km dviejų juostų dviračių takų pagrindinėse miesto gatvėse | SB lėšos. | € 75,000.00 | 20 | km | € 1,477,500.00 |
| | | 1.1.2 Įrengti ar atnaujinti pėsčiųjų takai pagrindinėse miesto gatvėse | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 874,999.97 | € 874,999.97 | € - | Įrengta 20 km ilgio pėsčiųjų takų pagrindinėse miesto gatvėse | 2014-2020 m. ES programos: 04.5.-TID-R-516 priemonė "Pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstrukcija ir plėtra", 07.1.1-CPVA-R-904 priemonė „Didžiųjų miestų kompleksinė plėtra“, SB lėšos. | € 86,633.66 | 20 | km | € 1,749,999.93 |
| | | 1.1.3 Važiuojamosios kelio dalies pagrindinėse miesto gatvėse atnaujinimas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 3,494,600.00 | € 3,494,600.00 | € - | Atnaujinta 20 km ilgio važiuojamosios kelio dalies pagrindinėse miesto gatvėse | 06.2.1-TID-R-511 priemonė „Vietinių kelių vystymas“, 07.1.1-CPVA-R-904 „Didžiųjų miestų kompleksinė plėtra“ LRVB; SB lėšos. | € 346,000.00 | 20 | km | € 6,989,200.00 |
| | | 1.1.4 Kelio atkarpose, kur yra galimybė, fiziškai atskiriamos dviračių juostos arba perorganizuojamas eismas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 59,500.00 | € 59,500.00 | € - | Esant galimybei, įrengtos bei fiziškai atskirtos dviračių juostos, kur kelio plotis yra pakankamas. Kitose atkarpose perorganizuotas eismas | SB lėšos. | € 6,800.00 | 18 | km | € 119,000.00 |
| | 1.2 Lokalių centrų plėtojimas | | | | | | | | | | | |

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|--|---|--|--|----------------|--------------|--------------|--|---|-------------|----------|-------------------|-----------------------|
| | Centro, Statybininkų ir Kniaudiškių, Žemaičių rajonų teritorijos | 1.2.1 Dviračių saugyklų lokaliuose centruose įrengimas (viena saugykla - 6 vietos) | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € 242,150.00 | € 242,150.00 | Lokaliuose centruose įrengta 100 uždary ir rakinamų dviračių saugyklų | Privačios lėšos; SB lėšos. | € 2,900.00 | 167 | Saugyklų skaičius | € 484,300.00 |
| | | 1.2.2 Įrengti ar atnaujinti dviračių takai lokaliuose centruose | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 900,000.00 | € 900,000.00 | € - | Nutiesti ar modernizuoti 24km dviračių takų miesto lokaliuose centruose | 2014-2020 m. ES programos: 04.5.-TID-R-516 priemonė "Pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstrukcija ir plėtra"; 07.1.1-CPVA-R-904 priemonė „Didžiųjų miestų kompleksinė plėtra“; SB lėšos | € 75,000 | 24 | km | € 1,800,000.00 |
| | | 1.2.3 Įrengti ar atnaujinti pėsčiųjų takai lokaliuose centruose | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 750,000.00 | € 750,000.00 | € - | Nutiesti ar modernizuoti 30km pėsčiųjų takų miesto lokaliuose centruose | 2014-2020 m. ES programos 04.5.-TID-R-516 priemonė "Pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstrukcija ir plėtra" SB lėšos | € 50,000.00 | 30 | km | € 1,500,000.00 |
| | | 1.2.4 Automobilių eismo ribojimas Elektros gatvėje | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 1,000.00 | - | - | Teritorija nuo Laisvės aikštės pradžios iki Nevėžio senvagės atitveriamą mažosios architektūros priemonėmis pėstiesiems ir bevarikliam transportui | SB lėšos | € 1,000.00 | 1 | Projektas | € 1,000.00 |
| | 1.3 Miesto aplinkos ir infrastruktūros tvarkymas | | | | | | | | | | | |
| Miesto erdvių ir objektų kokybės tobulinimas | 1.3.1 Atnaujinamos miesto viešosios erdvės, aikštės bei žaliosios teritorijos | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 5,218,750.00 | € 5,778,350.00 | - | - | 2014-2020 m. ES programos 07.1.1-CPVA-R-904 priemonė „Didžiųjų miestų kompleksinė plėtra“; SB lėšos; | - | 10 | Projektų | € 12,419,640.00 | |

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|--|--|--|--|----------------|----------------|------|---|--|----------------|---------|-------------------|-----------------------|
| | | | | | | | | LRVB lėšos; | | | | |
| | | 1.3.2 Miesto susisiekimo infrastruktūros tobulinimas, modernizavimas ir priežiūra | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 5,000,000.00 | € 5,000,000.00 | - | - | 2014-2020 m. ES programos 07.1.1-CPVA-R-904 priemonė „Didžiųjų miestų kompleksinė plėtra“; SB lėšos; LRVB lėšos; | € 14,709,100 | 1 | Projektas | € 14,709,100.00 |
| | | 1.3.3 Turizmo informacijos prieinamumo gerinimas ir viešųjų erdvių populiarinimas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | - Prie pagrindinių miesto traukos centrų įrengtos stotelės, kuriose galima pasikrauti mobiliuosius prietaisus bei skleidžiamas nemokamas Wi-Fi; - Interaktyvūs informaciniai stendai teikiantys informaciją miesto svečiams | 2014-2020 m. ES programos, priemonė Nr. 05.4.1-LVPA-R-821 “Savivaldybės jungiančių turizmo trasų ir turizmo maršrutų informacinės infrastruktūros plėtra” SB lėšos | 5000 1000 | | Pagal poreikį | |
| 1.4 Judėjimo dviračiais mieste skatinimas | | | | | | | | | | | | |
| | Sąlygų gyventojams keliauti dviračiais tobulinimas | 1.4.1 Dviračių dalijimosi sistemos diegimas 1 etapas: sistemos ir dviračių statymo vietų įrengimas 2 etapas: sistema papildoma elektriniais dviračiais | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 289,400.00 | € 284,400.00 | - | - | SB lėšos Privačios lėšos | € 1,823,800.00 | 1 | Projektas | € 1,823,800.00 |
| | | 1.4.2 Dviračių stovų įrengimas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Mieste prie visų pagrindinių traukos objektų yra įrengti dviračių stovai | Privačios lėšos SB lėšos | € 275.00 | | Pagal poreikį | |
| | | 1.4.3 Dviračių patikrinimo ir greito remonto stotelių įrengimas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Mieste įrengtos 5 dviračių patikrinimo ir remonto stotelės | Privačios lėšos | € 2,000.00 | 5 | Stotelių sk. | € 10,000.00 |

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|--------------------------------------|--|---|--|----------------|----------------|----------------|--|--|---------------------------------|---------------|--------------------|-----------------------|
| | | 1.4.4 Jungiamųjų dviračių takų tarp miesto ir priemiesčių tinklo sukūrimas, esamų atkarpų remontavimas, saugumo priemonių diegimas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Nutiesti dviračių takai, jungiantys Panevėžio miestą su tankiausiai gyvenamais priemiesčiais, taip sutvarkyti esami takai | LRVB SB lėšos | € 75,000.00 | 30 | km | € 2,250,000.00 |
| | | 1.4.5 Siūlomų dviračių maršrutų dviratininkams sukūrimas ir ženklavimas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € 5,000.00 | Parengti ir suženklinti bent 5 skirtingi dviračių maršrutai | SB lėšos | € 5,000.00 | 1 | Projektas | € 5,000.00 |
| | | 1.4.6 Išmaniųjų priemonių dviračių populiarinimui diegimas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | - Mieste įrengti išmanieji stendai skirti dviratininkų greičiui matuoti; - Saugumui užtikrinti dviračių takų juostos nudažytos fluorescenciniais dažais arba takų pakraščiuose įrengtos LED lemputės; - Išleista išmanioji programėlė, kurioje matomi visi miesto dviračių maršrutai bei suteikiama galimybė susiplanuoti individualių maršrutų. | SB lėšos; Privačios lėšos | 2500 6 Eur - 1 kv. m 1000 | Pagal poreikį | | |
| 1.5 Miesto saugumo skatinimas | | | | | | | | | | | | |
| | Miesto erdvių ir objektų saugumo tobulinimas | 1.5.1 Vaizdo kamerų įdiegimas mieste 1 etapas įdiegimas viešose vietose 2 etapas įdiegimas viešojo transporto stotelėse Projektas pradėtas 2017 m. | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 29,000.00 | € 29,000.00 | - | - | 2014-2020 m. ES programos 07.1.1-CPVA-R-904 priemonė „Didžiųjų miestų kompleksinė plėtra“; SB lėšos | € 104,900.00 | 1 | Projektas | € 104,900.00 |
| | | 1.5.2 Gatvių apšvietimo visame mieste atnaujinimas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 1,000,000.00 | € 1,000,000.00 | € 1,000,000.00 | Įrengta 7000 elektrų taupančių šviestuvų visame mieste | SB lėšos Privačios lėšos | € 2,143 | 7000 | Šviestuvų skaičius | € 15,000,000.00 |
| 1.6 Miesto pritaikymas SPTŽ | | | | | | | | | | | | |

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|-----------|---|--|---|------|------|------|---|---------------------------|------------------|---------------|-----------------------------------|-----------------------|
| | Miesto erdvių ir objektų prieinamumo visoms visuomenės grupėms skatinimas | 1.6.1 Vykdomi viešojo transporto vairuotojų mokymai pagalbos suteikimui SPTŽ, rengiami kartą per metus | Panevėžio autobusų parkas | - | - | - | Visi viešojo transporto vairuotojai Panevėžyje yra apmokyti suteikti pagalbą SPTŽ | SB lėšos; Privačios lėšos | € 2,500 | 1 | Bendras mokymų skaičius per metus | - |
| | | 1.6.2 SPTŽ pritaikytų ir nepritaikytų viešųjų pastatų, viešųjų erdvių duomenų bazės pildymas; pastatų žymėjimas | Turizmo informacijos centras (www.beslenksciu.lt) | € - | € - | € - | Nuolat tvarkoma ir atnaujinama duomenų bazė apie SPTŽ pritaikytas ar nepritaikytas erdves, pastatus | Kita - trečios šalys | Papildoma veikla | | | |
| | | 1.6.3 Viešųjų įstaigų pritaikymo SPTŽ skatinimas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Viešosios įstaigos yra pritaikytos SPTŽ | SB lėšos | Pagal poreikį | | | |
| | | 1.6.4 Saugumo priemonių diegimas prie sankryžų ties pėsčiųjų perėjomis bei jų pritaikymas regos negalią turintiems žmonėms | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Prie pėsčiųjų perėjų sumontuoti įspėjamieji paviršiai (rekomenduojama įrengti ruožuose, kuriuose įvyksta daugiausia eismo įvykių) bei garsiniai įspėjimo signalai šviesoforuose | SB lėšos | € 4,450.00 | Pagal poreikį | | |
| | | 1.6.5 Taksi paslaugų subsidijavimas pažeidžiamoms socialinėms grupėms | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Nustatyti žmonės priklausantys pažeidžiamoms visuomenės grupėms ir jiems teikiama galimybė naudotis taksi lengvatinėmis sąlygomis | SB lėšos | Pagal poreikį | | | |

Darnaus judumo plano antrasis uždavinys – viešojo transporto skatinimas. Mėlynos spalvos priemonės nurodo Panevėžio miesto susiplanuotus darbus.

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|------------|--|----------|------------|------|------|------|---|----------------------|------------|---------|-------------------|-----------------------|
| 2. Viešojo | 2.1 Viešojo transporto komforto ir kokybės gerinimas | | | | | | | | | | | |

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|-------------------|---|---|--|----------------|--------------|------|--|---|--------------|---------|-----------------------------|-----------------------|
| transporto plėtra | Sąlygų sukūrimas gyventojams ir miesto svečiams komfortabiliam naudoti viešojo transporto paslaugomis | 2.1.1 Ekologiško viešojo transporto priemonių plėtra Panevėžyje | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 2,263,000.00 | - | - | Įsigyta 10 naujų dujomis varomų autobusų iki 2020 metų. Iki 2030 metų siekiama kasmet atnaujinti 4-6 transporto priemones, siekti, kad priemonių amžius būtų ne didesnis nei 10 metų | 2014-2020 m. ES programos 04.5.1-TID-V-517 priemonė „Miesto viešojo transporto priemonių parko atnaujinimas“ SB lėšos | € 226,300.00 | 10 | Autobusų skaičius | € 2,263,000.00 |
| | | 2.1.2 Elektroninio bilieto sistemos įdiegimas Panevėžio mieste | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 625,000.00 | € 625,000.00 | € - | Įdiegta elektroninio bilieto sistema | 2014-2020 m. ES programos 04.5.1-TID-R-514 priemonės „Darnaus judumo priemonių diegimas“ SB lėšos | € 1,250,000 | 1 | Sistema | € 1,250,000.00 |
| | | 2.1.3 Viešojo transporto stotelėse įrengtos švieslentės | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Visose viešojo transporto stotelėse yra įrengtos naujos švieslentės, kurios rodo tikslų autobusų atvykimo laiką | 2014-2020 m. ES programos 04.5.1-TID-R-514 priemonės „Darnaus judumo priemonių diegimas“ SB lėšos | € 5,500 | 23 | Švieslenčių skaičius | € 126,500.00 |
| | | 2.1.4 Rengiami saugaus ir atsargaus vairavimo, klientų aptarnavimo kursai viešojo transporto vairuotojams | Panevėžio autobusų parkas | € - | € - | € - | Visi viešojo transporto priemonių vairuotojai yra užbaigę mokymus, klientų aptarnavimo serviso kokybė yra gerinama atsižvelgiant į nustatytus rodiklius | Privačios lėšos SB lėšos | € 2,500.00 | 1 | Apmokymų skaičius per metus | € 2,500.00 |
| | | 2.1.5 Rengiama studija miesto viešojo transporto maršrutų naujinimui | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Atlikta studija dėl infraraudonųjų daviklių reikalingumo viešajame transporte ir jų | Privačios lėšos | € 50,000.00 | 1 | Sistema | € 50,000.00 |

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|---|---|---|--|------|------|------|---|--|---------------|---------|-------------------|-----------------------|
| | | | | | | | panaudojimo srautų nustatyme, taip optimizuojant maršrutus | | | | | |
| | | 2.1.6 Pilotinis projektas - specialūs viešojo transporto maršrutai skirti vaikų vežimui į/iš mokyklos | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Panevėžio mieste paleistas projektas, kurio metu savivaldybė suteikia paslaugą saugiam vaikų nuvežimui ir parvežimui iš mokyklos | Privačios lėšos | Pagal poreikį | | | |
| | | 2.1.7 Pigus viešojo transporto bilietas mokiniams | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Panevėžio miesto moksleiviams yra teikiama galimybė įsigyti neribotą metinį viešojo transporto bilietą už 10 eurų. | Privačios lėšos | Pagal poreikį | | | |
| | | 2.1.8 Rail Baltica transporto mazgo integravimas į Panevėžio transporto tinklą | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Užtikrintas pėsčiųjų ir dviračių susisiektis iš Panevėžio miesto į Rail Baltica transporto mazgą, įrengta viešojo transporto stotelė bei į ją reguliariai kursuoja viešasis transportas | Privačios lėšos; SB lėšos; * ES lėšos. | Vertinama | 1 | Projektas | Vertinama |
| 2.2 Miesto, priemiesčių ir tarpmiestinio viešojo transporto infrastruktūros tobulinimas | | | | | | | | | | | | |
| | Aplinkos besinaudojantiems viešuoju transportu kūrimas ir tobulinimas | 2.2.1 Rengiama studija miesto viešojo transporto valdymo pertvarkymui, kuriant naują SĮ bei naujinant maršrutus | Konkurso laimėtojas | - | - | - | Studijos metu nustatomi būdai, kaip nauji ir esami tarpmiestinio viešojo transporto tvarkaraščiai gali būti suderinti su Panevėžio miesto viešojo transporto tvarkaraščiais | Privačios lėšos | € 50,000.00 | 1 | Studija | € 50,000.00 |

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|-----------|-----------------|--|--|--------------|----------------|--------------|--|---|---------------|---------|-------------------|-----------------------|
| | | 2.2.2 Įgyvendinama autobusų stoties teritorijos konversija, tobulinamos stoties prieigos (remontuojami bei tiesiami aplinkiniai šaligatviai ir dviračių takai, įrengiamas apšvietimas) | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 168,000.00 | € 1,609,800.00 | - | - | 2014-2020 m. ES programos, priemonės Nr. 07.1.1-CPVA-R-904 „Didžiųjų miestų kompleksinė plėtra“ ; SB lėšos. | - | 2 | Projektai | € 1,777,800.00 |
| | | 2.2.3 Įrengiama nauja autobusų stotis | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € 500,000.00 | Įrengiama nauja, universalus dizaino principus atitinkanti, autobusų stotis, užtikrinti jungčiai tarp miesto ir priemiesčių transporto. | 2014-2020 m. ES programos 04.5.1-TID-R-514 priemonės „Darnaus judumo priemonių diegimas“ SB lėšos | € 500,000.00 | 1 | Projektai | € 500,000.00 |
| | | 2.2.4 Viešojo transporto stotelių paviljonų atnaujinimas ir universalus dizaino įrengimas | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Atnaujintos visos koncesijos pagrindu neprižiūrimos stotelės | Privačios lėšos; SB lėšos | € 13,025.00 | 23 | Stotelių sk. | € 299,575.00 |
| | | 2.2.5 Naujų pramonės rajonų integravimas į Panevėžio miesto susisiekimo sistemą | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Užtikrintas pėsčiųjų ir dviračių susisiekimas tarp Pramonės įmonių, steigiamų LEZ teritorijoje ar aplink vakarinį aplinkelį su Panevėžio miestu. Įrengtos viešojo transporto stotelės, automobilių dalijimosi ir dviračių dalijimosi punktai | 2014-2020 m. ES programos, priemonės Nr. 07.1.1-CPVA-R-904 „Didžiųjų miestų kompleksinė plėtra“ ; SB lėšos. | Pagal poreikį | | | |

Darnaus judumo plano trečiasis uždavinys – darnus automobilių eismas. Mėlynos spalvos priemonės nurodo Panevėžio miesto susiplanuotus darbus.

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|------------------------------|---|---|--|--------------|------------|--|---|-------------------------|---------------|---------------|------------------------|-----------------------|
| 3. Darnus automobilių eismas | 3.1 Eismo saugos didinimas | | | | | | | | | | | |
| | | 3.1.1 Organizuojami eismo saugos renginiai visuomenei | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 1,000.00 | € 1,000.00 | € 1,000.00 | Suorganizuotas bent vienas eismo saugą skatinantis renginys per metus | LRVB lėšos; SB lėšos | € 1,000.00 | 1 | Renginiai per metus | € 13,000.00 |
| | | 3.1.2 Įrengiami stacionarūs greičio matuokliai pavojinguose kelio ruožuose | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 550,000.00 | € - | € - | Įrengti greičio matuokliai gatvėse, kuriose yra viešojo transporto juostų arba gatvėse, kuriose leistinas greitis yra didesnis nei 50km/h | LRVB lėšos; SB lėšos | € 50,000.00 | 33 | Matuoklių skaičius | € 1,650,000.00 |
| | | 3.1.3 Greičio ribojimo priemonių įrengimas mieste (kalneliai, salelės) | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Įrengtos greičio ribojimo priemonės ruožuose, kuriuose įvyksta daugiausia eismo įvykių | LRVB lėšos; SB lėšos | 300 5500 | Pagal poreikį | | |
| | | 3.1.4 Techninė specifikacija Intelektinės transporto sistemos (ITS) diegimui mieste | Konkurso laimėtojas | - | - | € - | Techninėje specifikacijoje yra nurodyta, kokia ITS reikalinga miestui. | LRVB lėšos; SB lėšos | € 50,000 | 1 | Techninė specifikacija | € 50,000.00 |
| | 3.1.5 Saugių pėsčiųjų perėjų įrengimas (kryptinis apšvietimas, iškili perėjos danga, įspėjamieji paviršiai prieigose) | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Įrengtos saugios pėsčiųjų perėjos visame mieste, prioritetas - ruožams, kuriuose eismo įvykiuose sužeidžiama daugiausia pėsčiųjų | LRVB lėšos; SB lėšos | € 5,500.00 | Pagal poreikį | | | |

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|--|---|--|--|--------------|--------------|------|---|--|-----------------------------|---------|-------------------|---|
| | | 3.1.6 Eismo perorganizavimas įrengiant atskiras juostas pasukti į kairę arba naikinant posūkius | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | - | LRVB lėšos; SB lėšos | | | | Juostų atnaujinimo metu siūloma perdėlioti jų išdėstymą, todėl papildomų kaštų nėra |
| | | 3.1.7 Miesto infrastruktūros pritaikymas savivaldėms transporto priemonėms | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | - Parengti miesto žemėlapiai, kurie gali būti įdiegiami į savivaldės transporto priemonės taip suteikdami galimybę transportui judėti mieste be nesklandumų - Įrengti davikliai ITS sistemoje, kurie suteikia galimybę keisti informaciją tarp transporto priemonių ar infrastruktūros, taip pagerindami srautų duomenų tikslumą bei kiekį | SB lėšos; LRVB lėšos. | | | | Pagal poreikį, atsižvelgiant į tai, koks ITS bus diegiamas |
| 3.2 Alternatyvų automobiliams su vidaus degimo varikliais skatinimas | | | | | | | | | | | | |
| | Elektromobilių infrastruktūros tobulinimas, perėjimo prie alternatyvaus transporto skatinimas | 3.2.1 Kuriamas elektromobilių greitųjų įkrovimo stotelių tinklas (Elektros g., Laisvės a., Parko g., J. Tilvyčio g.) | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € - | € - | € - | Įrengtos bent 4 greito pakrovimo stotelės | 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos, priemonė Nr. 04.5.1-TID-V-515 „Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas“; SB lėšos. | € 20,000.00 | 4 | Stotelių sk. | € 80000.00 |
| | | 3.2.2 Rinkliavos organizavimas už transporto su vidaus degimo varikliais stovėjimą gatvėse ir aikštėse | Panevėžio miesto savivaldybės administracija | € 150,000.00 | € 150,000.00 | - | Plečiama teritorija, kurioje organizuojama rinkliava už transporto priemonių stovėjimą (nupirkti 37 nauji parkomatai) | Kita - trečios šalys | € 461,200.00 | 1 | Projektas | € 461,200.00 |
| 3.3 Automobilių dalijimosi skatinimas | | | | | | | | | | | | |
| | Automobilių dalijimosi verslų | 3.3.1 Automobilių dalijimosi | Privatūs verslai | € - | € - | € - | Įdiegta automobilių dalijimosi paslauga | Kita - trečios šalys | Vykdoma privačiomis lėšomis | 1 | Sistema | € - |

| Uždavinys | Priemonių grupė | Priemonė | Vykdytojas | 2018 | 2019 | 2020 | Siekiamas rezultatas 2021-2030 metų laikotarpiu | Finansavimo šaltinis | Vnt. Kaina | Apimtis | Matavimo vienetai | Bendras lėšų poreikis |
|-----------|-------------------|--|------------|------|------|------|---|----------------------|------------|---------|-------------------|-----------------------|
| | įsteigimas mieste | paslaugos mieste (angl. <i>carsharing</i>) diegimas | | | | | | | | | | |

