

# Ukmergės rajono savivaldybės darnaus judumo planas

Plano vizija

Esamos judumo situacijos analizė

Teminių dalių analizė

Judumas Plano teritorijoje

Veiksmų planas

Skirta: Ukmergės rajono savivaldybės administracija

Vilnius, 2024



# Turinys

Turinys .....	2
Pagrindinės santrumpos ir sąvokos .....	3
Lentelių sąrašas .....	4
Paveikslų sąrašas .....	5
Įvadas .....	8
1. Darnaus judumo plano vizija .....	9
2. Esamos judumo situacijos analizė .....	10
2.1. Demografinių ir kitų statistinių duomenų analizė .....	10
2.1.1. Gyventojų demografinė dinamika .....	10
2.1.2. Bendroji eismo saugos statistika .....	12
2.1.3. Transporto priemonių parko analizė .....	14
2.1.4. Transporto srautų analizė .....	17
2.1.5. Transporto sukeliama oro tarša .....	18
2.1.6. Triukšmo monitoringas .....	21
2.2. Planavimo dokumentų analizė .....	23
2.2.1. Strateginių dokumentų analizė .....	23
2.2.2. Teritorijų planavimo dokumentų analizė .....	25
3. Teminių dalių analizė .....	27
3.1. Viešojo transporto patrauklumo didinimas ir naudojimo skatinimas .....	27
3.2. Bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių skatinimas .....	34
3.3. Darnaus judumo skatinimas .....	40
3.4. Eismo saugos ir gyventojų saugumo didinimas .....	44
3.5. Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas .....	46
3.6. Plano teritorijos logistikos organizavimas (Darnios logistikos planas) .....	49
3.7. Transporto sistemos visuotinimas .....	50
3.8. ADVT priemonių naudojimo skatinimas ir infrastruktūros vystymas .....	54
3.9. Intelektinės transporto sistemos, skaitmenizacija, inovacijos ir naujos judumo paslaugos .....	55
3.10. Transeuropinio transporto tinklo transporto mazgų infrastruktūros plėtra .....	56
3.11. Stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių analizė .....	58
4. Judumas Plano teritorijoje .....	59
4.1. Pagrindinio judumo tinklo nustatymas .....	59
4.2. Judumo sprendiniai .....	62
5. Veiksmų planas .....	72



## Pagrindinės santrumpos ir sąvokos

ADVT	Alternatyviais degalais varomas transportas
Darnus judumas	Efektyviu išteklių naudojimu ir jų prieinamumu grindžiama asmenų galimybė keliauti tam tikroje teritorijoje
DJ	Dviračių juosta
EJP	Elektromobilių įkrovimo prieiga
ES	Europos Sąjunga
ITS	Intelektinės transporto sistemos (angl. <i>Intelligent transport systems</i> )
Konsultantas	Smart Continent LT, UAB
Via Lietuva	Via Lietuva, AB
LR	Lietuvos Respublika
Mažos taršos zona	Savivaldybės tarybos nustatyta miesto teritorija, kurioje ribojamas arba visiškai draudžiamas transporto priemonių eismas, išskyrus netaršių transporto priemonių eismą (pagal LR Alternatyviųjų degalų įstatymą <sup>1</sup> )
Monitoringo ataskaita	Ukmergės rajono savivaldybės aplinkos monitoringo metinės ataskaitos
NPP	Nacionalinis pažangos planas
PDT	Pėsčiųjų ir dviračių takas
Planas	Ukmergės rajono savivaldybės darnaus judumo planas
SGD	Suskystintos gamtinės dujos (angl. <i>CNG</i> )
SPTŽ	Specialiųjų poreikių turintys žmonės
SSGG	Stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių analizė
TEN-T	Transeuropinis transporto tinklas
TKA	Transporto kompetencijų agentūra, VŠĮ
Ukmergės AP	Ukmergės autobusų parkas, UAB
Užsakovas	Ukmergės rajono savivaldybės administracija
VDA	Valstybės duomenų agentūra
VMPEI	Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas
VT	Viešasis transportas

<sup>1</sup> Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas, 2021 m. kovo 23 d. Nr. XIV-196. Prieiga internete <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/0409c522915c11eb998483d0ae31615c/asr>



## Lentelių sąrašas

1 lentelė. Ukmergės r. sav. veikiančių įmonių rodikliai .....	11
2 lentelė. Ukmergės r. sav. demografiniai pokyčiai .....	12
3 lentelė. Ukmergės r. sav. administracijos automobilių parko struktūra .....	16
4 lentelė. Triukšmo matavimo vietos Ukmergės mieste .....	22
5 lentelė. Triukšmo matavimo vietos kuriose fiksuotas normos viršijimas .....	23
6 lentelė. Vilniaus regiono plėtros plano tikslai ir uždaviniai susiję su judumu regione .....	24
7 lentelė. Ukmergės r. sav. 2021–2027 m. strateginio plėtros plano tikslai ir uždaviniai susiję su judumu	24
8 lentelė. Ukmergės AP transporto parko struktūra.....	28
9 lentelė. Ukmergės miesto maršrutų reisų skaičius .....	29
10 lentelė. Mokinių pavežėjimas į ugdymo įstaigas 2024-2025 m. m.....	33
11 lentelė. Eismo įvykiuose sužeistų asmenų skaičius Ukmergės r. sav. 2022–2023 m.....	45
12 lentelė. Pagrindinė susisiekimo linijų klasifikacija (motorizuoto eismo) .....	46
13 lentelė. Elektromobilių įkrovimo prieigos Ukmergės r. sav. 2025 m. ....	54
14 lentelė. Kelionių atstumas ir trukmė iki TEN–T tinklo .....	57
15 lentelė. Ukmergės r. sav. esamos situacijos SSGG analizė .....	58
16 lentelė. Planuojama prioritetinga BTMP tinklo infrastruktūra .....	64
17 lentelė. Planuojama pagrindinio BTMP tinklo infrastruktūra (II etapas) .....	64
18 lentelė. Planuojama ramaus eismo gatvių infrastruktūra .....	68
19 lentelė. Veiksmų planas iki 2033 m.....	72



## Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Plano teritorija .....	8
2 paveikslas. Gyventojų pasiskirstymas pagal gyvenamąją vietą Ukmergės r. sav. 2019–2023 m.....	10
3 paveikslas. Gyventojų tankis Ukmergės mieste .....	10
4 paveikslas. Gyventojų pasiskirstymas pagal amžiaus grupes Ukmergės r. sav. 2019–2023 m. ....	11
5 paveikslas. Darbo vietų koncentracija Ukmergės mieste .....	11
6 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų skaičiaus prognozė iki 2032 m.....	12
7 paveikslas Eismo įvykių statistika Lietuvoje 2022 m. ir 2023 m.....	12
8 paveikslas Eismo įvykių statistika Ukmergės r. sav. 2019–2023 m. ....	13
9 paveikslas. „Juodųjų dėmių“ skaičiaus kitimas Lietuvoje 2019–2023 m. ....	13
10 paveikslas. 2023 m. juodosios dėmės sankryžose ir ruožuose Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose	14
11 paveikslas. Ukmergės r. sav. kelių transporto priemonių skaičius, tenkantis 1000 gyventojų .....	14
12 paveikslas. Ukmergės r. sav. įregistruotų kelių transporto priemonių skaičius 2019–2023 m.....	15
13 paveikslas. Ukmergės r. sav. įregistruotų kelių transporto priemonių parko struktūra 2019–2023 m.	15
14 paveikslas. Ukmergės r. sav. įregistruotų lengvųjų automobilių pasiskirstymas pagal kuro tipą 2024 m.	16
15 paveikslas. Ukmergės r. sav. registruotų elektromobilių pokytis .....	16
16 paveikslas. Ukmergės r. sav. VMPEI .....	17
17 paveikslas. VMPEI Ukmergės r. sav. keliuose 2017 ir 2022 m. ....	18
18 paveikslas. Ukmergės r. sav. aplinkos oro taršos stebėjimo vietos.....	19
19 paveikslas. 2024 m. Ukmergės r. sav. aplinkos oro taršos NO <sub>2</sub> medžiagos tyrimo rezultatai .....	20
20 paveikslas. 2024 m. Ukmergės r. sav. aplinkos oro taršos KD <sub>10</sub> medžiagos tyrimo rezultatai .....	20
21 paveikslas. 2024 m. Ukmergės r. sav. aplinkos oro taršos KD <sub>2,5</sub> medžiagos tyrimo rezultatai .....	21
22 paveikslas. Ukmergės r. sav. triukšmo matavimo vietos.....	22
23 paveikslas. Pervežamų keleivių skaičius Ukmergės r. sav., 2018–2023 m.....	27
24 paveikslas. Ukmergės r. sav. priemiestinių maršrutų schema.....	28
25 paveikslas. Viešojo transporto maršrutai ir stotelės Ukmergės mieste, 2023 m.....	29
26 paveikslas. Pagrindiniai Ukmergės m. maršrutai, 2023 m. ....	30
27 paveikslas. Reisų skaičius darbo dienomis (išvykimo laikas iš autobusų stoties), 2024 m.....	31
28 paveikslas. Reisų skaičius nedarbo dienomis (išvykimo laikas iš autobusų stoties), 2024 m.....	31
29 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų pasitenkinimas viešuoju transportu 2024 m. ....	32
30 paveikslas. Viešojo transporto stotelės Vilniaus g. ir Vytauto g. ....	32
31 paveikslas. Viešojo transporto stotelės Antakalnio g. ir Draugystės g.....	32
32 paveikslas. Ugdytojų įstaigos Ukmergės rajono savivaldybėje .....	33
33 paveikslas. BTMP infrastruktūros tinklas Ukmergės rajone, 2023 m.....	34



34 paveikslas. Kelionės atstumai keliaujant dviračiu 5 arba 15 min nuo Ukmergės r. sav. administracijos pastato .....	35
35 paveikslas. BTMP infrastruktūros tinklas Ukmergės mieste, 2024 m. ....	35
36 paveikslas. Dviračių takas Žiedo g. ....	36
37 paveikslas. Dviračių takas parke tarp Vasario 16-osios g. ir P. Cvirkos g. ....	36
38 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Padolės Kamenco take šalia Šventosios upės .....	37
39 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas (trinkelų danga) Veterinarijos g. ....	37
40 paveikslas. Dviračių juostos Vasario 16-osios g. ....	38
41 paveikslas. A. Smetonos gatvės šaligatvio atkarpa, paženklinta kelio ženklu „Dviračių ir pėsčiųjų takas“ .....	38
42 paveikslas. A. Smetonos gatvės šaligatvio atkarpa ties sankryža su Vasario 16-osios g. ....	39
43 paveikslas. Eismo ribojimai tiltu per Šventosios upę (Vilniaus g.) .....	39
44 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų nuostatos dėl dažnesnio keliavimo dviračiais, 2024 m. ....	39
45 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų nuostatos dėl dažnesnio keliavimo el. paspirtukais, 2024 m. ....	40
46 paveikslas. Gyventojų susisiekiimo būdų pasirinkimo dažnumas Ukmergės r. sav. 2024 m. ....	41
47 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų turimos transporto priemonės 2024 m. ....	41
48 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų kelionės pagal tikslą 2024 m. ....	42
49 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų kelionių trukmė pagal būdą 2024 m. ....	42
50 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų kelionių trukmė pagal tikslą 2024 m. ....	42
51 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų keliavimo būdų pasirinkimas pagal kelionės tikslą 2024 m. ....	43
52 paveikslas. Ukmergės r. sav. (miesto ir rajono) gyventojų modalinis kelionių pasiskirstymas 2024 m. ....	43
53 paveikslas. Eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo asmenys 2019–2022 m. ....	44
54 paveikslas. Eismo įvykių skaičius Ukmergės r. sav. 2022–2023 m. (pagal kaltininką) .....	44
55 paveikslas. Ukmergės r. sav. vertinimas dėl eismo saugumo, 2024 m. ....	46
56 paveikslas. Esamos (kairėje) ir galimos (dešinėje) B ir C kategorijų gatvės .....	47
57 paveikslas. Automobilių stovėjimo vietos Kęstučio a. ....	47
58 paveikslas. Vienos krypties eismas ir ramaus eismo zona Paupio g. ....	48
59 paveikslas. Gyvenamoji zona Veterinarijos g. ....	48
60 paveikslas. Krovininio transporto eismo ribojimai .....	49
61 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų nuostatos dėl sunkvežimių srauto miesto gatvėse, 2024 m. ....	50
62 paveikslas. Šaligatvis šalia Kauno g. 18 .....	50
63 paveikslas. Šaligatvis šalia Kareivinių g. 4 .....	51
64 paveikslas. Šaligatvis šalia Gedimino g. 85 ir šalia Šviesos g. 32 .....	51
65 paveikslas. Ukmergės r. sav. infrastruktūros pritaikymo SPTŽ vertinimas, 2024 m. ....	52
66 paveikslas. Šaligatvis šalia Antakalnio g. 55 .....	52
67 paveikslas. Šaligatvis šalia Antakalnio g. 6 .....	52
68 paveikslas. Šaligatviai Vilniaus g. ....	53



69 paveikslas. Šaligatvis Vilniaus g. ....	53
70 paveikslas. Šaligatvis šalia Draugystės g. 5 .....	53
71 paveikslas. TEN–T tinklas Lietuvoje.....	56
72 paveikslas. Pagrindinių (prioritetinių) judumo jungčių formavimo etapai .....	59
73 paveikslas. Pagrindinės (prioritetinės) judumo jungtys .....	60
74 paveikslas. BTMP pagrindinis tinklo formavimas.....	60
75 paveikslas. BTMP infrastruktūros mieste parinkimo principai .....	61
76 paveikslas. Planuojamas BTMP tinklas .....	63
77 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių tako (kairėje) ir dviračių gatvės (dešinėje) įrengimo pavyzdys .....	65
78 paveikslas. Dviračių tako atskyrimo pavyzdžiai JAV (viršuje, kairėje), Osle (viršuje, dešinėje), Vilniuje (apačioje, kairėje) .....	65
79 paveikslas. Dviračių saugyklos Tauragėje ir stoginės Jonavoje .....	66
80 paveikslas. Judumo centro koncepcija.....	67
81 paveikslas. Ramaus eismo gatvės infrastruktūros pavyzdys T. Ševčenkos g. Vilnius .....	68
82 paveikslas. Skaitmeninių sprendinių pavyzdžiai Lietuvos miestuose .....	70
83 paveikslas. Švieslenčių VT pavyzdžiai Telšiuose ir Alytuje.....	71



# Įvadas

Ukmergės rajono savivaldybės darnaus judumo planas (toliau – Planas) rengiamas Smart Continent LT, UAB (toliau – Konsultantas), vadovaujantis 2023 m. gruodžio 20 d. sutartimi, sudaryta su Ukmergės rajono savivaldybės administracija (toliau – Užsakovas) dėl Ukmergės rajono savivaldybės darnaus judumo plano rengimo.

Darnaus judumo planas – patvirtintų teritorijų planavimo dokumentų ir savivaldybių strateginių plėtros planų pagrindu atsižvelgiant į darnaus judumo planavimo principus rengiamas strateginis miesto, funkcinės zonos, savivaldybės teritorijos, savivaldybių grupės, regiono ar kitos numatytos teritorijos planas, pagal kurį, atliekant visapusišką transporto ir žmonių keliavimo įpročių analizę, siekiama patenkinti žmonių ir įmonių judumo numatytoje teritorijoje poreikius, užtikrinti žmonių, gyvenančių, dirbančių ir keliaujančių numatytoje teritorijoje, geresnę gyvenimo kokybę ir skatinti darnų susisiekimą visomis transporto priemonėmis ar pėsčiomis, prioritetą teikiant viešajam keleiviniam, bevarikliam arba aplinkos neteršiančiam ar ją mažai teršiančiam transportui.

**Plano organizatorius** – Ukmergės rajono savivaldybė. 2023 m. birželio 14 d. Ukmergės rajono savivaldybės administracijos direktorės įsakymu Nr. 13-958 „Dėl Ukmergės rajono darnaus judumo plano rengimo ir įgyvendinimo darbo grupės sudarymo“ sudaryta Ukmergės rajono darnaus judumo plano rengimo ir įgyvendinimo darbo grupė.

Planas rengiamas, vadovaujantis Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijomis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. gruodžio 27 d. įsakymu Nr. 3-586 „Dėl Darnaus judumo planų rengimo rekomendacijų patvirtinimo“.

**Plano rengimo tikslas** – įvertinti visų eismo dalyvių poreikius bei numatyti ir integruoti įvairius susisiekimo būdus Ukmergės rajono savivaldybės teritorijoje.

**Plano teritorija** – Ukmergės miesto teritorija ir jungtys su priemiestyje esančiomis gyvenamosiomis teritorijomis.



1 paveikslas. Plano teritorija  
Šaltinis: sudaryta Konsultanto



# 1. Darnaus judumo plano vizija

Darnaus judumo plano tikslas:

- Skatinti darnų judumą savivaldybės teritorijoje, užtikrinant alternatyvius kasdienių kelionių būdus ir tam reikiamą infrastruktūrą;

Analizuojama teritorija:

- Vertinant galimus judėjimo būdus ir pasiekiamumą (viešojo transporto tinklo padengiamumą, bevariklio transporto infrastruktūros junglumą, švietimo įstaigų, viešųjų paslaugų teikimo vietų ar savivaldybės centro pasiekiamumą) yra analizuojama visa rajono savivaldybės teritorija. Tačiau patys judumo sprendiniai planuojami Ukmergės miesto teritorijoje, užtikrinant kasdienį susisiekimą tarp gyvenamųjų, darbo ar viešųjų paslaugų vietų, taip pat jungtis su priemiestyje esančiomis gyvenamosiomis teritorijomis.

Šis tikslas įgyvendinamas siekiant:

- įvertinti visų susisiekimo sistemos dalyvių pagrindinius judumo poreikius;
- numatyti ir integruoti įvairius susisiekimo būdus, prioritetą teikiant viešajam keleiviniam transportui ir jo infrastruktūrai, pėsčiųjų, bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių infrastruktūrai, netaršioms, alternatyviais degalais varomoms transporto priemonėms ir jų infrastruktūrai;
- pateikti sprendimus, kurie mažintų išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų, oro ir triukšmo taršos kiekį, didintų energijos vartojimo efektyvumą, mažintų spūstis ir eismo įvykius keliuose;
- kad susisiekimo paslaugos būtų prieinamos ir įperkamos visiems asmenims;
- išnaudoti esamą susisiekimo infrastruktūrą ir pritaikyti ją viešajam keleiviniam transportui, pėstiesiems, dviratininkams ir kitiems eismo dalyviams;
- plėtoti teikiamas transporto paslaugas, didinti jų veiksmingumą, siekti, kad sprendiniai atitiktų darnaus vystymosi, universalaus dizaino, ekonominio gyvybingumo, socialinės lygybės, sveikatos ir aplinkos kokybės gerinimo poreikių principus ir skatintų pereiti prie saugaus, pažangaus, universalaus, visiems prieinamo bei nulinės taršos judumo;
- didinti plano teritorijos patrauklumą, gerinant gyvenimo kokybę ir visuomenės sveikatą;
- didinti plano teritorijos eismo saugumą;
- užtikrinti sprendimus, didinančius gyventojų saugumą;
- įgyvendinti Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje ir Žaliajame kurse iškeltus tikslus ir pateiktas rekomendacijas;
- prisidėti prie kelių, geležinkelių, oro uostų ir vandens infrastruktūros bendro transeuropinio transporto tinklo Europos Sąjungoje (toliau – ES) plėtos, pasiekiamumo, prieinamumo ir didinti ES susisiekimo sistemos veiksmingumą.

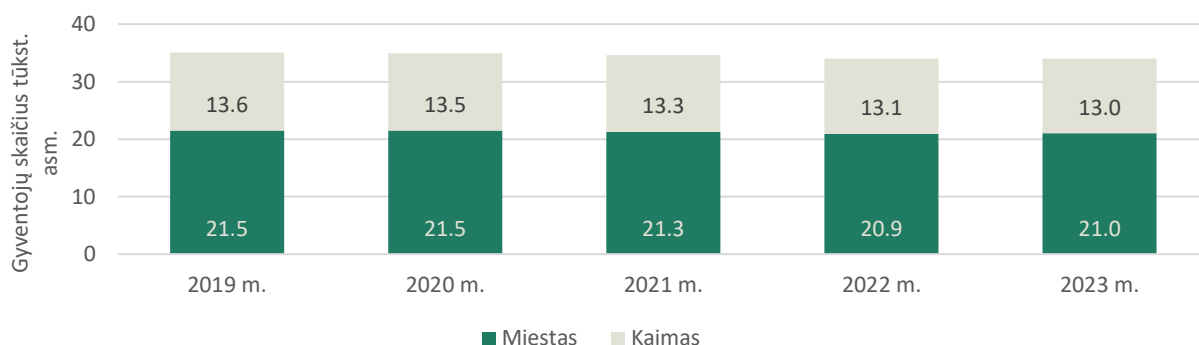


## 2. Esamos judumo situacijos analizė

### 2.1. Demografinių ir kitų statistinių duomenų analizė

#### 2.1.1. Gyventojų demografinė dinamika

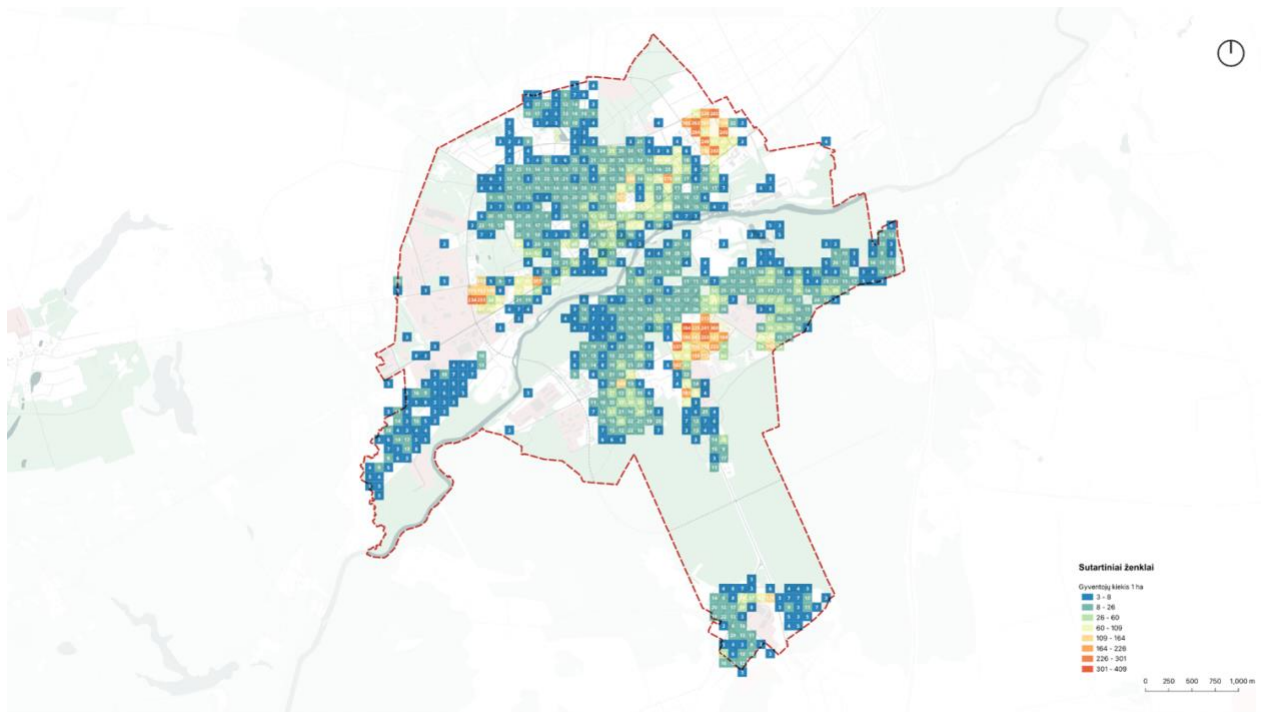
Remiantis Valstybės duomenų agentūros duomenimis (toliau – VDA), Ukmergės rajono savivaldybėje matomas bendras gyventojų skaičiaus mažėjimas. Lyginant 2019 ir 2023 m., savivaldybėje gyventojų skaičius sumažėjo 4 proc. (1 411 gyventojų). Toliau pateikiamame paveiksle galima matyti Ukmergės r. sav. gyventojų pasiskirstymą pagal gyvenamąją vietą.



2 paveikslas. Gyventojų pasiskirstymas pagal gyvenamąją vietą Ukmergės r. sav. 2019–2023 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Ukmergės mieste gyvena 21 000 žmonių, iš jų apie 48 proc. gyvena daugiabučių kvartaluose

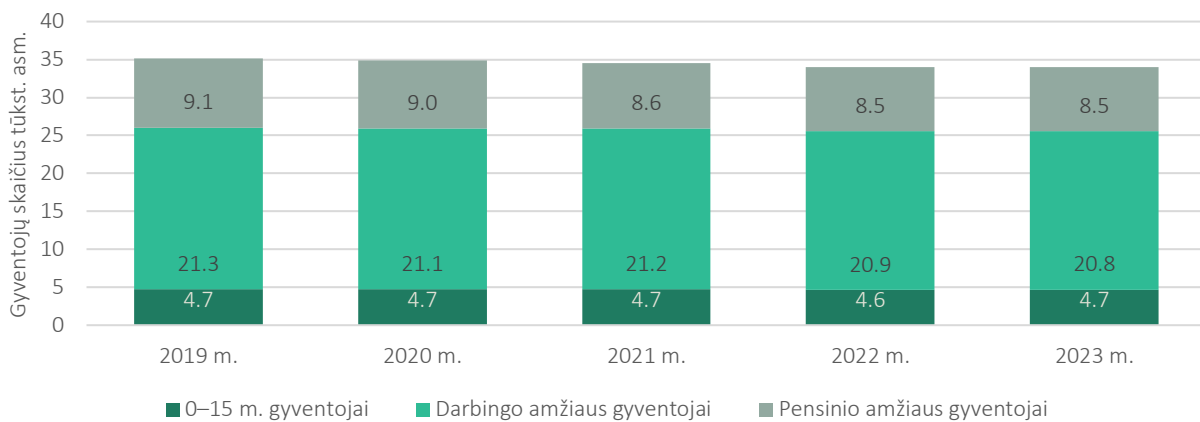


3 paveikslas. Gyventojų tankis Ukmergės mieste

Šaltinis: sudaryta Konsultanto



Vertinant gyventojų skaičių pagal amžiaus grupes nustatyta, jog didžiausia gyventojų dalis 2019–2023 m. yra darbingo amžiaus žmonės. 2023 m. duomenimis Ukmergės r. sav. net 61,3 proc. gyventojų buvo darbingo amžiaus, 13,8 proc. sudarė gyventojai nuo 0 iki 15 metų bei 25 proc. sudarė pensinio amžiaus žmonės.



4 paveikslas. Gyventojų pasiskirstymas pagal amžiaus grupes Ukmergės r. sav. 2019–2023 m.

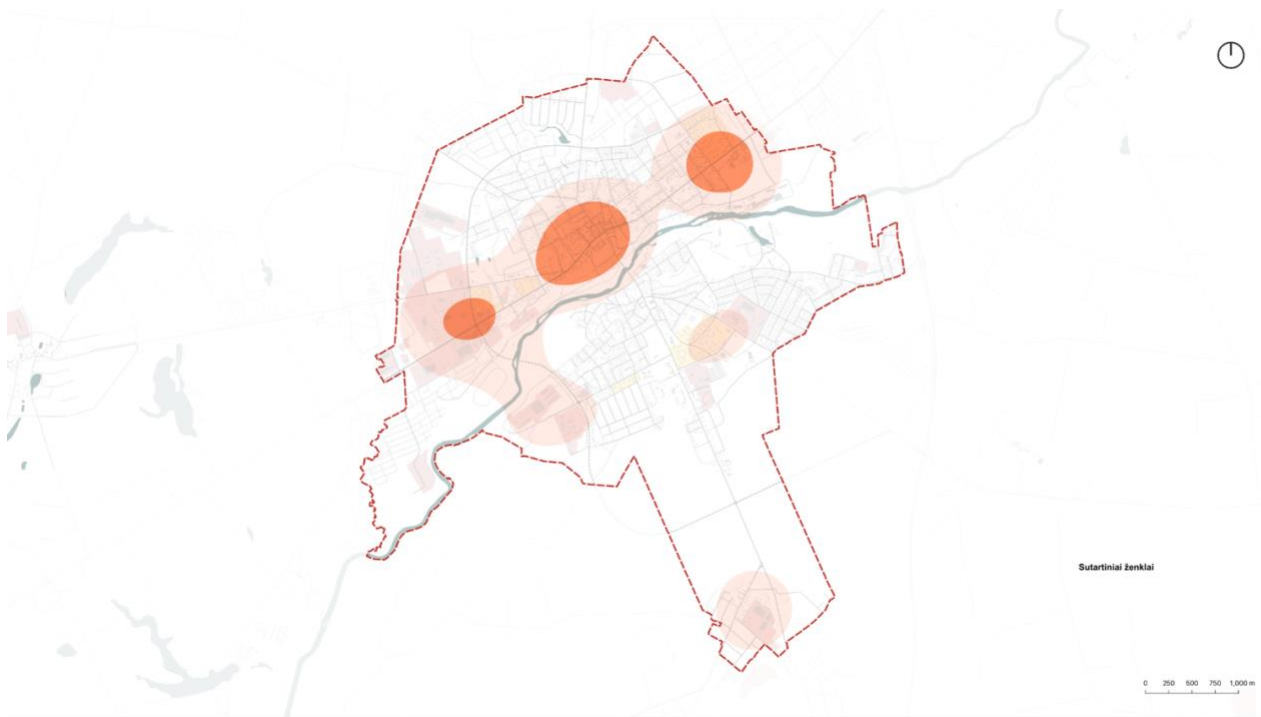
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Daugiausia Ukmergės gyventojų dirba senamiestyje, taip pat išsiskiria pramoninės teritorijos.

1 lentelė. Ukmergės r. sav. veikiančių įmonių rodikliai

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Veikiančių įmonių skaičius metų pradžioje	613	647	681	740	842
Darbuotojų skaičius veikiančiose įmonėse metų pradžioje	6 931	6 987	6 715	6 886	6 993

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis



5 paveikslas. Darbo vietų koncentracija Ukmergės mieste

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vertinant demografinius rodiklius pastebėta, kad gyventojų mažėjimas Ukmergės r. sav. matomas dėl natūralios gyventojų kaitos, kuri yra didesnė nei neto migracija.

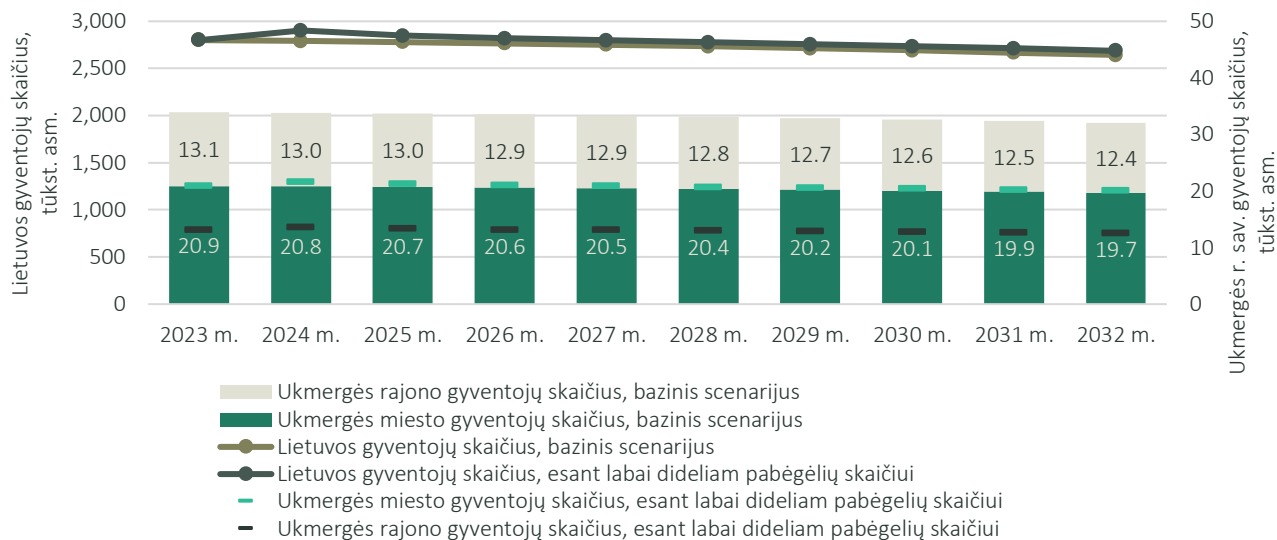


2 lentelė. Ukmergės r. sav. demografiniai pokyčiai

Demografinis rodiklis	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.
Natūrali gyventojų kaita, asmenys	-365	-462	-550	-398	-338
Neto migracija, asmenys	173	110	25	355	338
Bendras gyventojų pokytis, asmenys	-192	-352	-525	-43	0

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

VDA skelbiama Lietuvos gyventojų skaičiaus metų pradžioje trumpalaikė prognozė leidžia prognozuoti Ukmergės miesto ir rajono gyventojų skaičių iki 2032 m. Darant prielaidą, kad Ukmergės r. sav. gyventojų skaičiaus pokytis atitiks nacionalines tendencijas, gyventojų skaičius savivaldybėje sumažės 1 190 gyventojais (5,6 proc.)



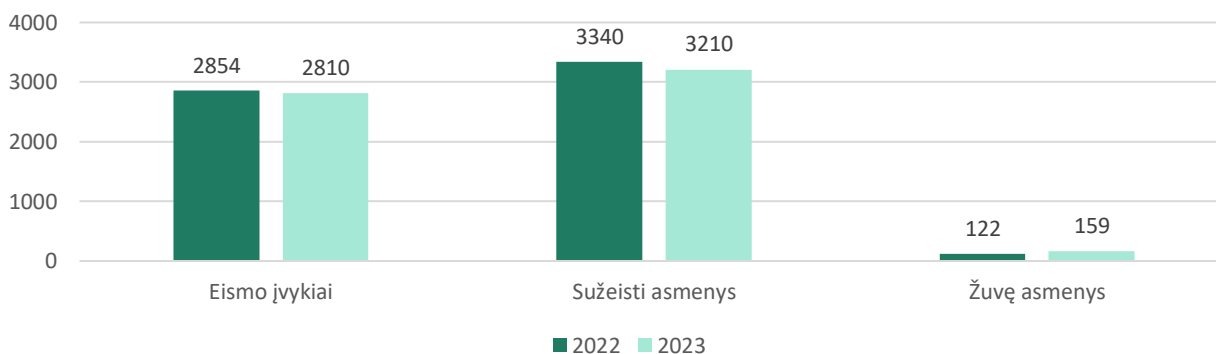
6 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų skaičiaus prognozė iki 2032 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Daroma išvada, kad mažėjantis gyventojų skaičius (4 proc. nuo 2019 m. iki 2023 m. ir 5,6 proc. iki 2032 m.) nedaro pastebimo poveikio judumo situacijai ir planuojamiems sprendiniams.

### 2.1.2. Bendroji eismo saugos statistika

2023 metais Lietuvos keliuose įvyko 2 810 įskaitinių eismo įvykių, kurių metu buvo sužalota 3 210 eismo dalyvių ir 159 asmenys žuvo. Nors ir eismo įvykių ir juose sužeistų asmenų skaičius lyginant su 2022 m. mažėjo, tačiau žuvusiųjų asmenų skaičius padidėjo net 30 proc.

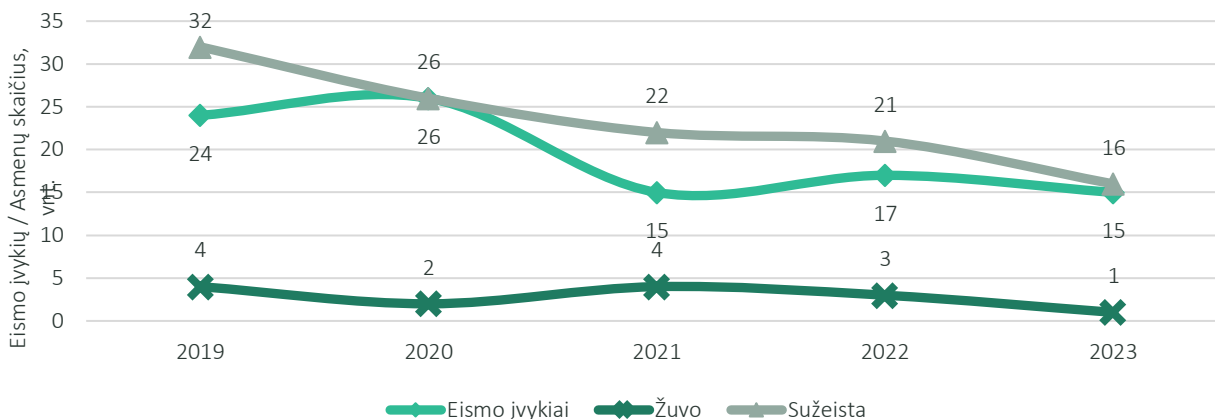


7 paveikslas Eismo įvykių statistika Lietuvoje 2022 m. ir 2023 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis



Remiantis 2019–2023 m. duomenimis, Ukmergės r. sav. per metus vidutiniškai įvyksta 19,4 eismo įvykiai, kurių metu vidutiniškai sužalojami 23,4 asmenys ir žūsta 2,8 eismo įvykių dalyviai.



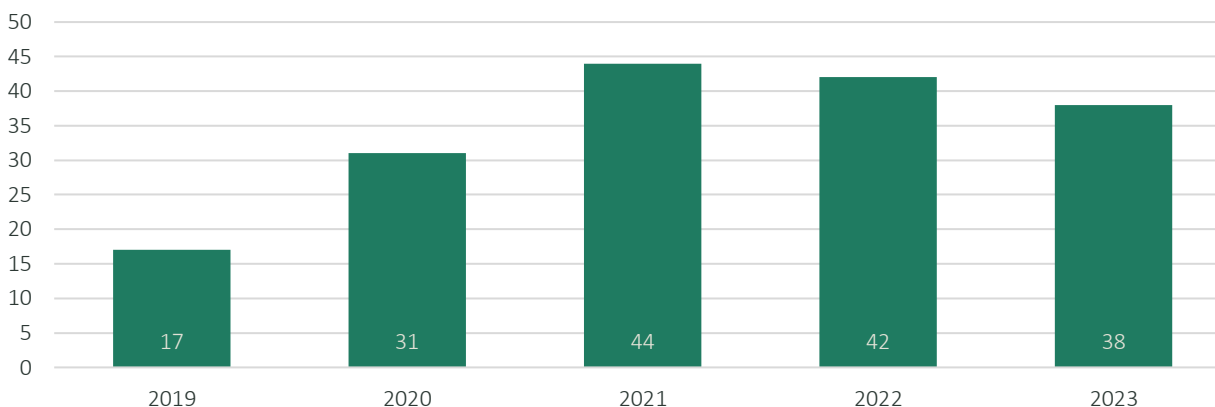
8 paveikslas Eismo įvykių statistika Ukmergės r. sav. 2019–2023 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Ukmergės r. sav. duomenis lyginant su Lietuvos mastu pastebėta, kad Lietuvoje 2022 m. eismo įvykių ir sužalotųjų eismo dalyvių skaičius išaugo, tačiau Ukmergės r. sav. matoma kitokia tendencija – čia eismo įvykių, sužeistųjų ir žuvusių asmenų skaičius 2022–2023 m. sumažėjo.

**JUODOSIOS DĖMĖS** – tai kelio ruožai, kuriuose koncentruojasi eismo įvykiai. Pagal šiuo metu galiojančią metodiką juodoji dėmė nustatoma jei per 4 paskutinius metus kelio dalyje įvyko 4 arba daugiau eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės arba patyrė sužalojimus eismo įvykio metu.

2023 m. VšĮ Transporto kompetencijų agentūra (toliau – TKA) nustatė 38 juodąsias dėmes Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose, t. y. 4 juodosiomis dėmėmis mažiau nei ankstesniaisiais metais. Iš jų magistraliniuose keliuose nustatyta 12 juodųjų dėmių, krašto keliuose – 21, rajoninės reikšmės keliuose – 5 juodosios dėmės. 2023 m. lyginant su 2022 m., Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose buvo nustatytos 14 naujai susiformavusių, 17 išnykusių ir 24 išlikusių arba migravusių juodųjų dėmių. 2023 m. valstybinės reikšmės keliuose susiformavusiose juodosiose dėmėse įvyko 177 eismo įvykiai, kuriuose žuvo 16 ir buvo sužeisti 217 eismo dalyvių.<sup>2</sup>



9 paveikslas. „Juodųjų dėmių“ skaičiaus kitimas Lietuvoje 2019–2023 m.

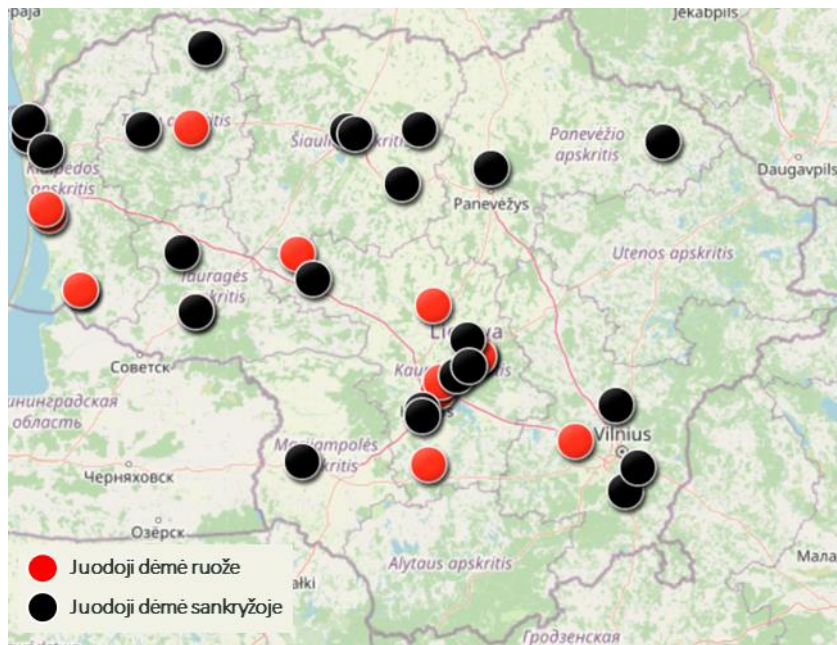
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis TKA duomenimis

<sup>2</sup> Transporto kompetencijų agentūra. Juodosios dėmės. Prieiga internetu: <https://tka.lt/katalogas/juodosios-demes/>



Remiantis aukščiau paveiksle pateikiamais duomenimis, galima matyti, kad 2019–2021 m. juodųjų dėmių skaičius valstybinės reikšmės keliuose išaugo net 27 vnt., o nuo 2022 m. tokių kelio ruožų skaičius sumažėjo 6 vnt.

Toliau pateikiamas Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose esančių juodųjų dėmių žemėlapis.

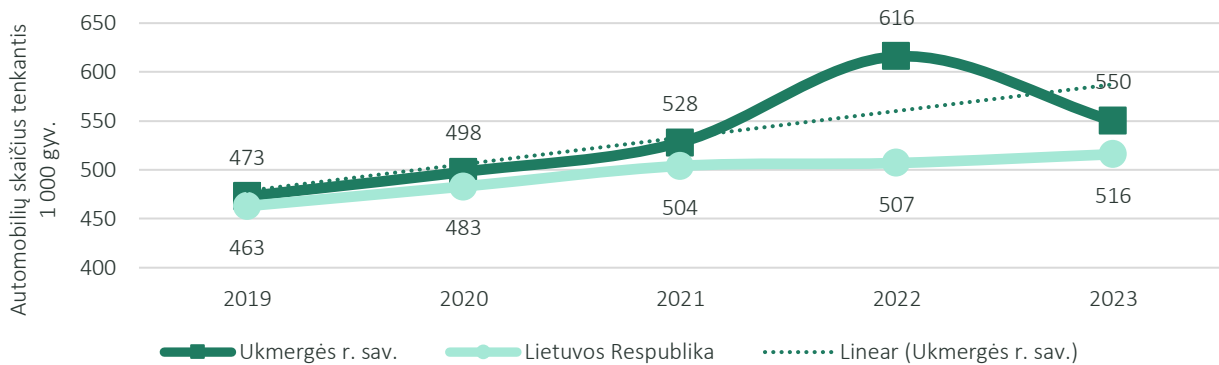


10 paveikslas. 2023 m. juodosios dėmės sankryžose ir ruožuose Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose  
Šaltinis: sudaryta Konsultanto TKA juodųjų dėmių žemėlapiu

Remiantis TKA duomenimis, nustatyta, kad Ukmergės r. sav., valstybinės reikšmės keliuose nėra pavojingų kelio vietų – juodųjų dėmių, kuriose per pastaruosius 4 kalendorinius metus yra įvykę 4 arba daugiau įskaitinių eismo įvykių. Vertinama, kad dėl šios priežasties nėra poreikio papildomoms investicijoms į eismo saugumo didinimą valstybinės reikšmės keliuose.

### 2.1.3. Transporto priemonių parko analizė

Remiantis VDA duomenimis, Lietuvoje pastebimas Kelių transporto priemonių registre įregistruotų kelių transporto priemonių skaičiaus, tenkančio 1 000-čiui gyventojų, augimas. Visu analizuojamu laikotarpiu Ukmergės r. sav. transporto priemonių skaičius tenkantis 1 000-čiui gyventojų viršijo Lietuvos Respublikos vidurkj. O lyginant 2019 m. ir 2023 m., transporto priemonių skaičius tenkantis 1000-čiui gyventojų išaugo 16,3 proc.

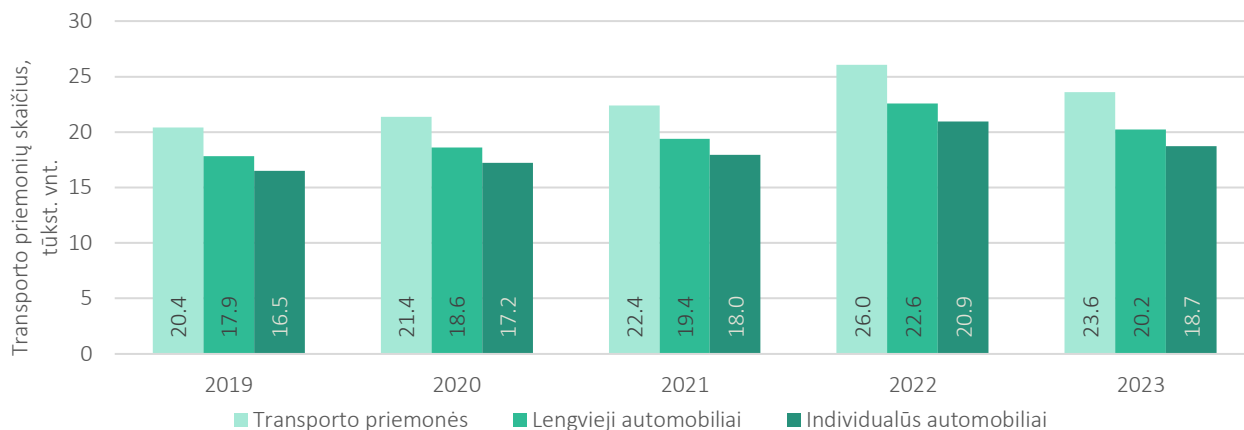


11 paveikslas. Ukmergės r. sav. kelių transporto priemonių skaičius, tenkantis 1000 gyventojų  
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis



2022 m. fiksuojamam dideliame nukrypimui (automobilizacijos lygio staigiam padidėjimui ir vėliau sumažėjimui) paaiškinti nėra jokių objektyvių priežasčių, todėl labiausiai tikėtina pirminių apskaitos duomenų klaida. Vertinant automobilizacijos lygio pokyčius į 2022 m. rodiklį neatsižvelgiama ir vertinamas tik bendras 2018-2023 m. pokytis bei duomenų palyginimas su Lietuvos vidurkiu.

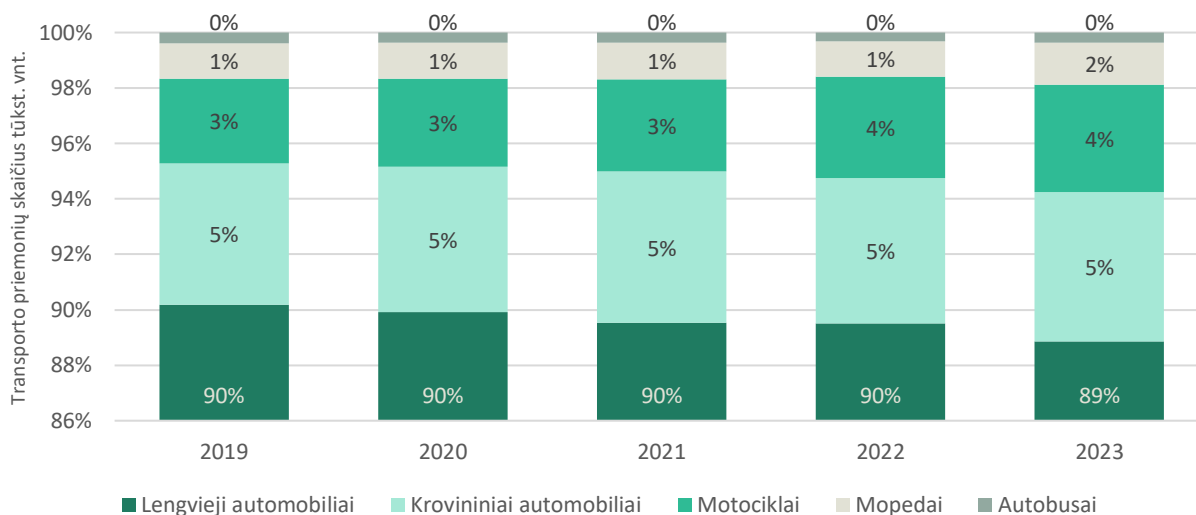
Analizuojant absoliutinius dydžius nustatyta, kad Ukmergės r. sav. 2019 m. buvo registruotos 20,4 tūkst. vnt. kelių transporto priemonių, o 2022 m. šis skaičius padidėjo 27,7 proc. iki 26 tūkst. vnt.



12 paveikslas. Ukmergės r. sav. įregistruotų kelių transporto priemonių skaičius 2019–2023 m.<sup>3</sup>

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Įregistruotų kelių transporto priemonių parko struktūros analizė rodo, kad didžiausią transporto priemonių parko dalį analizuojamu laikotarpiu sudaro lengvieji automobiliai. Po lengvųjų automobilių, kitą nemažą parko dalį sudaro krovininiai automobiliai, mažiausią parko dalį sudaro autobusai.



13 paveikslas. Ukmergės r. sav. įregistruotų kelių transporto priemonių parko struktūra 2019–2023 m.

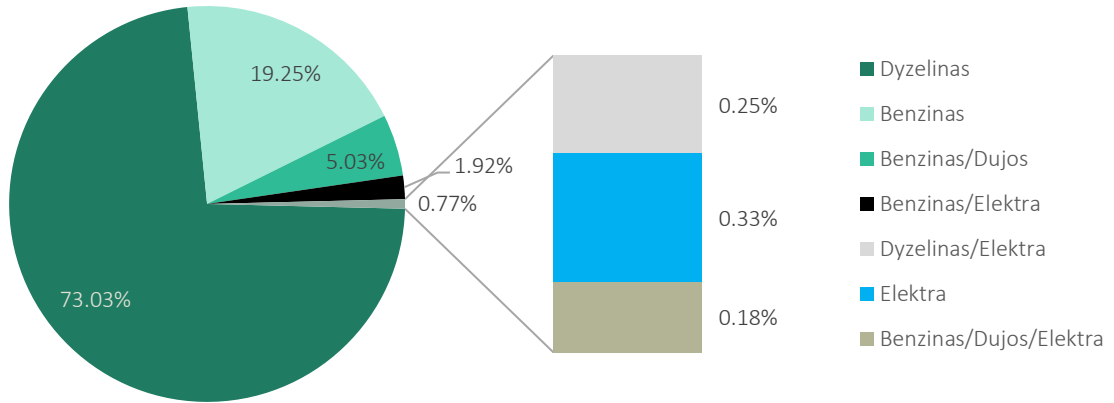
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

Lyginant 2018 m. ir 2023 m. matoma automobilizacijos lygio didėjimo tendencija, todėl atsiranda didesnė tikimybė susiekimo problemų augimui bei formuojasi poreikis papildomai infrastruktūrai ir darnaus judumą skatinančių priemonių diegimui.

<sup>3</sup> Lengvasis automobilis – keleiviams vežti skirta motorinė kelių transporto priemonė, turinti ne daugiau kaip 9 sėdimas vietas, įskaitant vairuotojo vietą. Individualūs lengvieji automobiliai – transporto priemonė, kurios savininkas yra fizinis asmuo



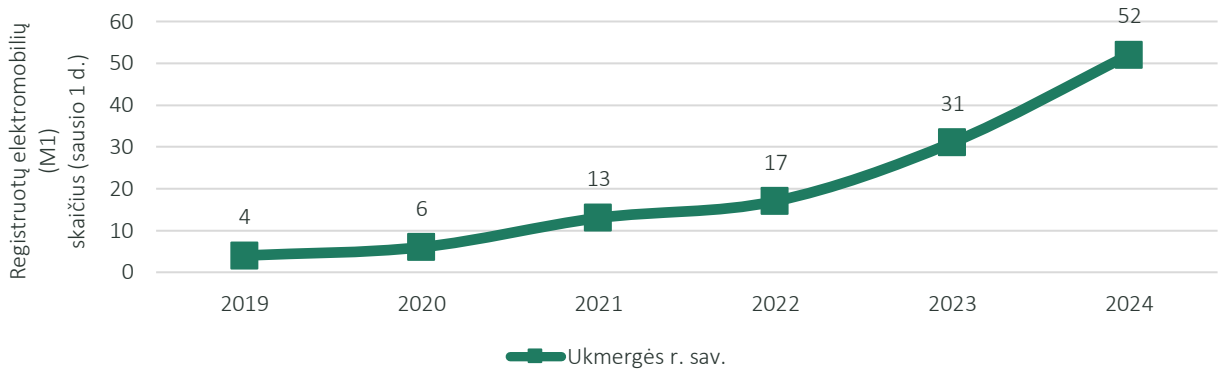
Darnaus judumo planui svarbi gilesnė lengvųjų automobilių parko analizė galios šaltinio / kuro rūšies atžvilgiu. Toliau pateikiamame grafike galima matyti įregistruotų lengvųjų automobilių (M1) pasiskirstymą pagal degalų rūšis Ukmergės r. sav. 2024 m. sausio 1 d.



14 paveikslas. Ukmergės r. sav. įregistruotų lengvųjų automobilių pasiskirstymas pagal kuro tipą 2024 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VĮ „Regitra“ duomenimis

Iš aukščiau pateikto grafiko, galima matyti, jog Ukmergės r. sav. dominuoja dyzeliu varomi Lietuvos Respublikoje įregistruoti lengvieji automobiliai, antrojoje vietoje – benzininiai, o mažiausiai – benzinu, dujomis ir elektra varomų M1 klasės transporto priemonių. Palyginimui, dyzeliniai automobiliai sudarė 73,03 proc., benzininiai – 19,25 proc., o dyzeliu ir elektra varomi – 0,25 proc. Nors bendrai įregistruoti elektromobiliai lengvųjų automobilių parko struktūroje sudaro tik 0,33 proc., tačiau jų skaičius kasmet didėja, o tai savo ruožtu diktuoja ir elektromobilių įkrovos stotelių poreikį.



15 paveikslas. Ukmergės r. sav. registruotų elektromobilių pokytis

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Regitra duomenimis

Ukmergės rajono savivaldybės automobilių parką sudaro 35 transporto priemonės, iš kurių 8 automobiliai naudojami administracijos reikmėms, likusieji – priklauso seniūnijoms (tiek miesto, tiek ir kaimiškoms). Elektriniai ir hibridiniai automobiliai sudaro 14 proc. viso savivaldybės administracijos automobilių parko.

3 lentelė. Ukmergės r. sav. administracijos automobilių parko struktūra

	elektra	benzinai/elektra	benzinai	dyzelinas
Savivaldybės administracija	3	-	3	2
Seniūnijos	-	2	9	16

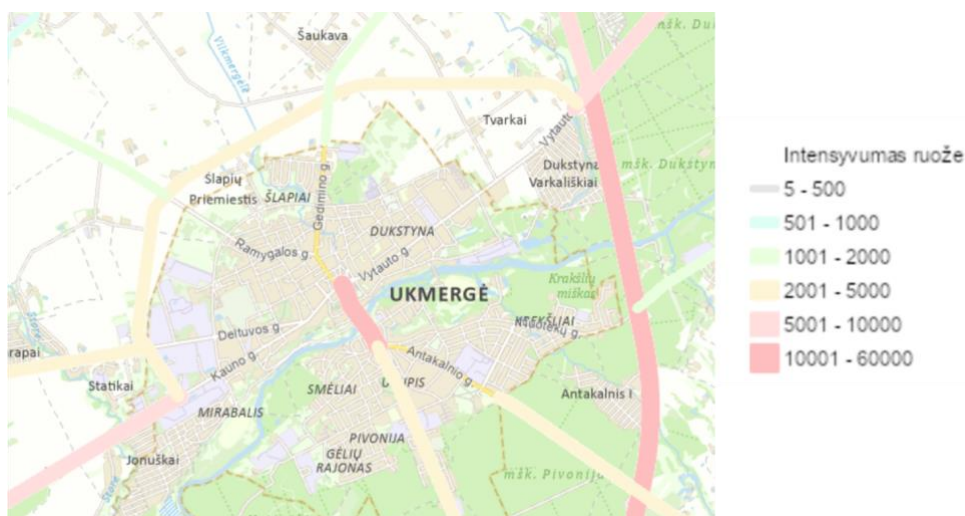
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Užsakovo duomenimis



Apibendrinant aukščiau pateikta analizę, nustatyta jog Ukmergės r. sav. per ketverius metus nuolat kilo įregistruotų transporto priemonių skaičius, o mašinų tenkančių tūkstančiui gyventojų skaičius viršija Lietuvos vidurkj. Be to, išanalizavus duomenis pastebėta, jog daugiau nei puse – 73,03 proc. Ukmergės r. sav. įregistruotų lengvųjų automobilių yra varomi dyzelinu.

### 2.1.4. Transporto srautų analizė

Remiantis Via Lietuva duomenimis, didžiausi transporto priemonių srautai fiksuojami kelio A2 ir Vilniaus gatvės atkarpose, kur per parą pravažiuoja atitinkamai 12,613 ir 11,576 transporto priemonių. Reikšminga pažymėti, kad šiuose ruožuose dominuoja lengvieji automobiliai – A2 kelio atkarpoje fiksuojama 10,973 lengvųjų transporto priemonių ir 1,640 sunkiasvorių transporto priemonių. Vilniaus g. fiksuojama 11,298 lengvųjų transporto priemonių ir 278 sunkiasvorių transporto priemonių.

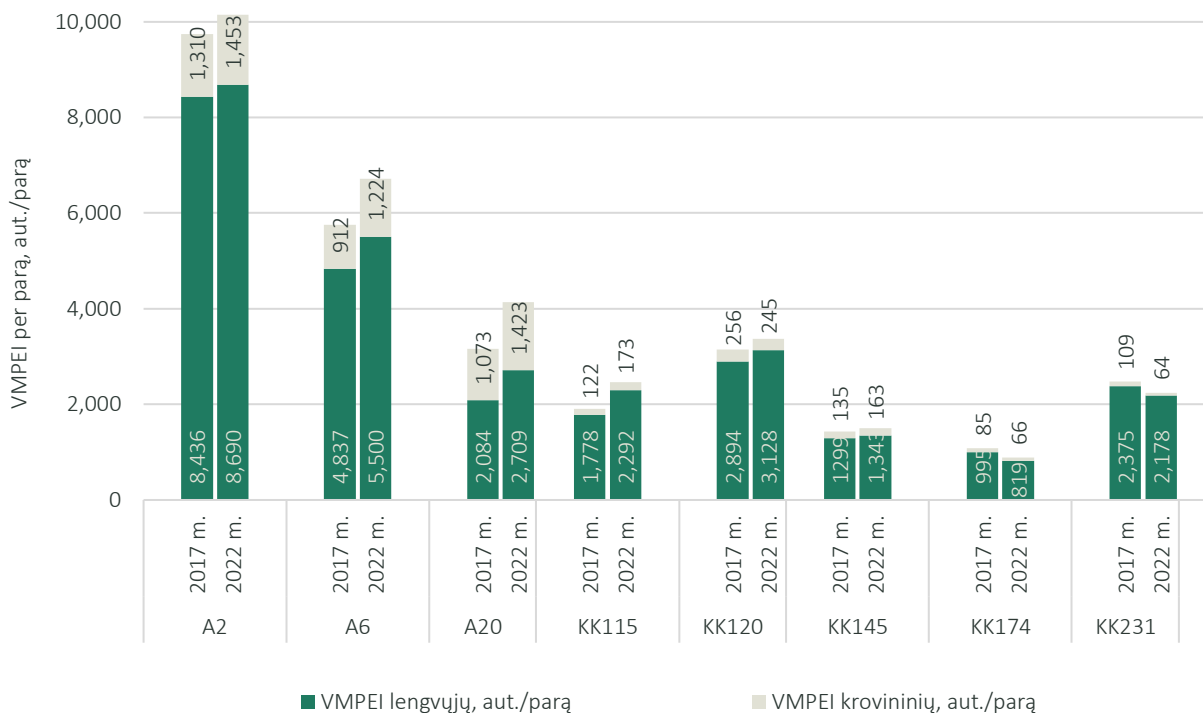


16 paveikslas. Ukmergės r. sav. VMPEI  
Šaltinis: Via Lietuva<sup>4</sup>

Didžiausias sunkiasvorių transporto priemonių srautas tenka Šiauriniam aplinkkeliui ir A6 kelio ruožuose (Kauno g. ir Vytauto g. link). Kituose Ukmergės rajono savivaldybės keliuose vyrauja lengvųjų automobilių srautai.

<sup>4</sup> Eismoinfo.lt Prieiga internetu: <https://eismoinfo.lt/#/>





17 paveikslas. VMPEI Ukmergės r. sav. keliuose 2017 ir 2022 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Via Lietuva pateiktais duomenimis

Bendrai, lyginant 2017 m. ir 2022 m. VMPEI duomenis, fiksuojamas nedidelis eismo intensyvumo didėjimas beveik visuose ruožuose, iš esmės atitinkantis automobilizacijos lygio augimo tendencijas. Didžiausi transporto srutai susiformuoja magistraliniuose keliuose, krovininis transportas judantis keliu A6 aplenkia Ukmergės miestą tam skirtu šiauriniu Ukmergės aplinkkeliu. Kadangi sunkiasvorio transporto eismas miesto ribose yra ribojamas, krašto keliais daugiausiai juda lengvieji automobiliai.

### 2.1.5. Transporto sukeliama oro tarša

Darnaus judumo planui svarbi transporto srutų sukeltos taršos matavimų analizė. Ukmergės rajono savivaldybės užsakymu rengiamos Ukmergės rajono savivaldybės aplinkos monitoringo metinės ataskaitos (toliau – Monitoringo ataskaita). Plano rengimo metu parengtos trys ataskaitos už 2022–2024 m. Matavimai buvo atliekami keturiose vietose:

1. Ties Vilniaus g. (krašto kelio Vytinė–Vaitkuškis–Ukmergė (Nr. 231)) ir Antakalnio g. (krašto kelio Ukmergė–Molėtai (Nr. 115)) sankryža, Ukmergė.
2. Ties Vilniaus g. (rajoninio kelio Giedraičiai–Bekupė–Želva (Nr. 2804)) ir J. Vaišučio g. (rajoninio kelio Želva–Tolučiai–Kiaukliai (Nr. 4812)) sankryža, Želvos miestelis.
3. Ties Vintaros g. 2B, Pabaisko mstl. (Pabaisko Švč. Trejybės bažnyčia).
4. Ties Laisvės g. (rajoninio kelio Kačėniškiai–Siesikai–Lokinė–Bagnapolis (Nr. 4811)) ir Barų g. sankryža, Siesikų miestelis.





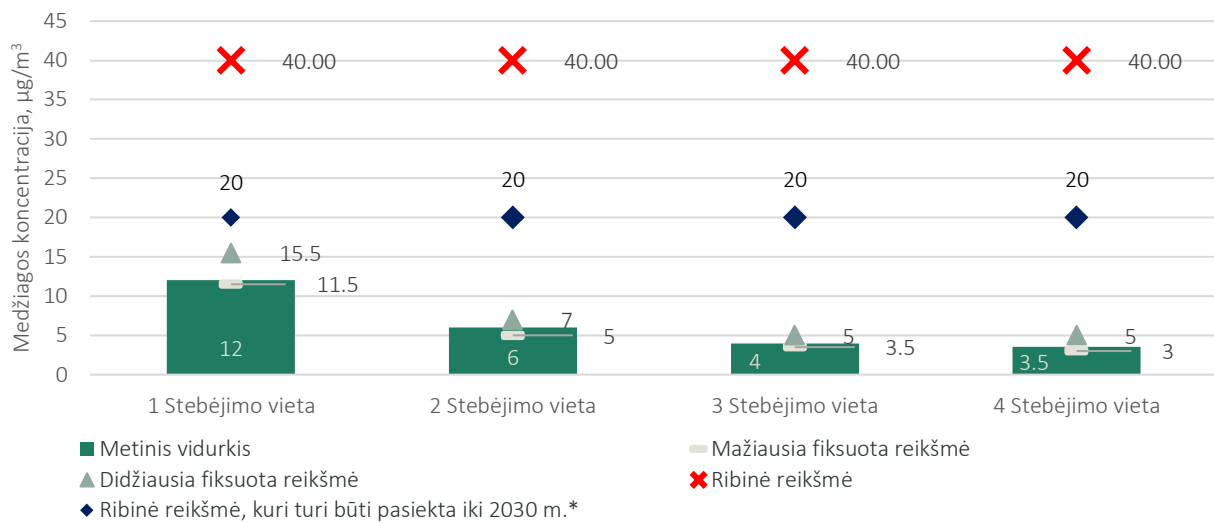
#### 18 paveikslas. Ukmergės r. sav. aplinkos oro taršos stebėjimo vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Ukmergės rajono savivaldybės aplinkos monitoringo metinėmis ataskaitomis

Monitoringo metu tirti: sieros dioksido ( $\text{SO}_2$ ), azoto dioksido ( $\text{NO}_2$ ), anglies monoksido ( $\text{CO}$ ), ozono ( $\text{O}_3$ ) ir kietųjų dalelių ( $\text{KD}_{10}$ ) teršalai. Papildomai vienoje iš vietų tirtos kietosios dalelės  $\text{KD}_{2,5}$ , kurių rezultatais galima įvertinti intensyvaus eismo gatvėse ir pramonės įtaką oro kokybei. Matavimai atlikti keturis kartus per metus skirtingais metų laikais.

Toliau pateikiami aktualiausių darnaus judumo planui teršalų –  $\text{NO}_2$ ,  $\text{KD}_{10}$  ir  $\text{KD}_{2,5}$  – rezultatai pagal tiriamas medžiagas ir tyrimo vietas. Visais metais didžiausia vidutinė metinė azoto dioksido koncentracija nustatyta pirmojoje stebėjimų vietoje. Analizuojant 2022–2024 m. laikotarpio duomenis, stebimas tam tikras azoto dioksido koncentracijos mažėjimas kai kuriose matavimo vietose. Vidutinės metinės koncentracijos skirtingais metais svyravo: 2022 m. vidutinė metinė koncentracija matavimo vietose svyravo nuo 11,6 iki 13,73, 2023 m. – nuo 3,75 iki 17,15, o 2024 m. nuo 4,25 iki 12,8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Nors 2024 m. koncentracijos mažėjo daugelyje stebėjimo vietų, 2023 m. buvo fiksuota reikšminga viršutinė reikšmė (17,15  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), palyginti su 2022 m. (13,73  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Visgi bendras tam tikrų matavimo taškų ir sezoninių koncentracijų mažėjimas rodo galimą azoto dioksido taršos mažėjimą laikotarpiu nuo 2022 iki 2024 m.



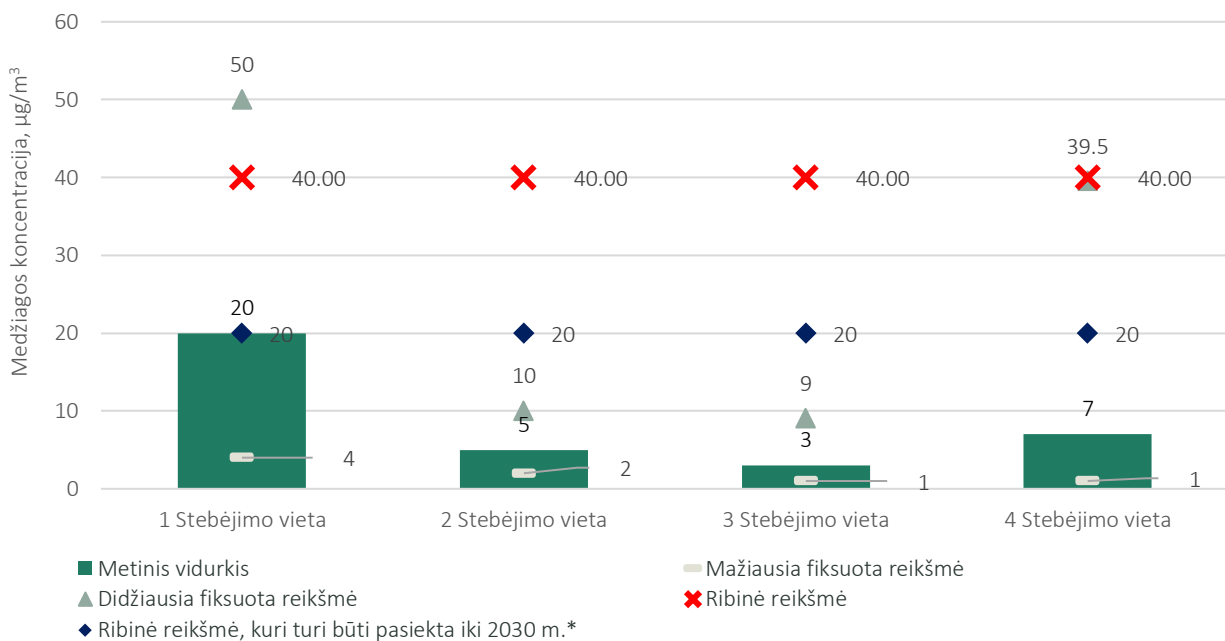


19 paveikslas. 2024 m. Ukmergės r. sav. aplinkos oro taršos NO<sub>2</sub> medžiagos tyrimo rezultatai

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Ukmergės rajono savivaldybės 2024 m. aplinkos monitoringo metine ataskaita

\* Pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2024/2881 dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje

Vidutinė metinė didžiausia kietųjų dalelių (KD<sub>10</sub>) koncentracija per 3 metų laikotarpį taip pat stebima pirmoje matavimų vietoje. Antroje ir trečioje stebėjimo vietose koncentracija 2022–2024 m. mažėjo nuo 12,8 iki ir 5 bei nuo 11,8 iki 4 µg/m<sup>3</sup> (atitinkamai antroje ir trečioje stebėjimų vietose). Kita vertus, pirmoje ir ketvirtoje matavimų vietose reikšmės išaugo, nors pastaruoju atveju augimas nebuvo didelis, pirmoje matavimų vietoje koncentracija augo net 7,2 µg/m<sup>3</sup>.



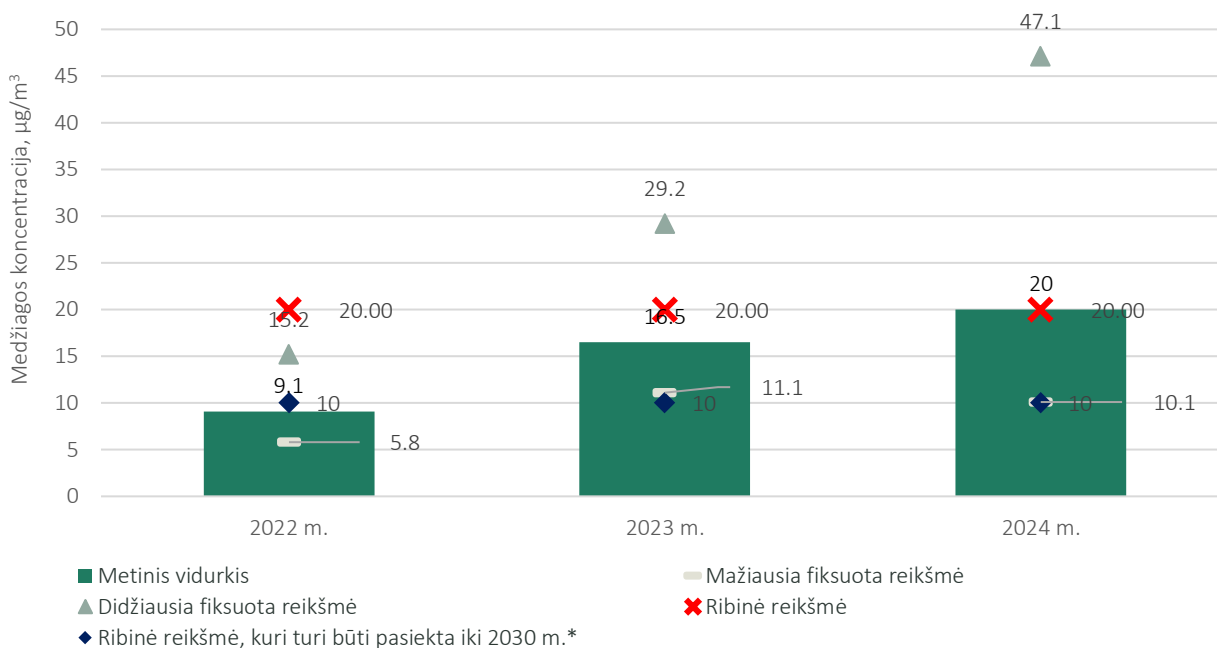
20 paveikslas. 2024 m. Ukmergės r. sav. aplinkos oro taršos KD<sub>10</sub> medžiagos tyrimo rezultatai

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Ukmergės rajono savivaldybės 2024 m. aplinkos monitoringo metine ataskaita

\* Pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2024/2881 dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje



KD<sub>2,5</sub> koncentracija buvo matuojama tik pirmojoje stebėjimo vietoje. 2023 ir 2024 m. didžiausia reikšmė fiksuota žiemos metu, kita vertus 2022 m. – pavasarį. Stebint tendenciją per trejus metus matoma kietųjų dalelių KD<sub>2,5</sub> koncentracijos didėjimas, kuris 2024 pasiekė ribinę vertę.



21 paveikslas. 2024 m. Ukmergės r. sav. aplinkos oro taršos KD<sub>2,5</sub> medžiagos tyrimo rezultatai

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Ukmergės rajono savivaldybės 2022–2024 m. aplinkos monitoringo metine ataskaita

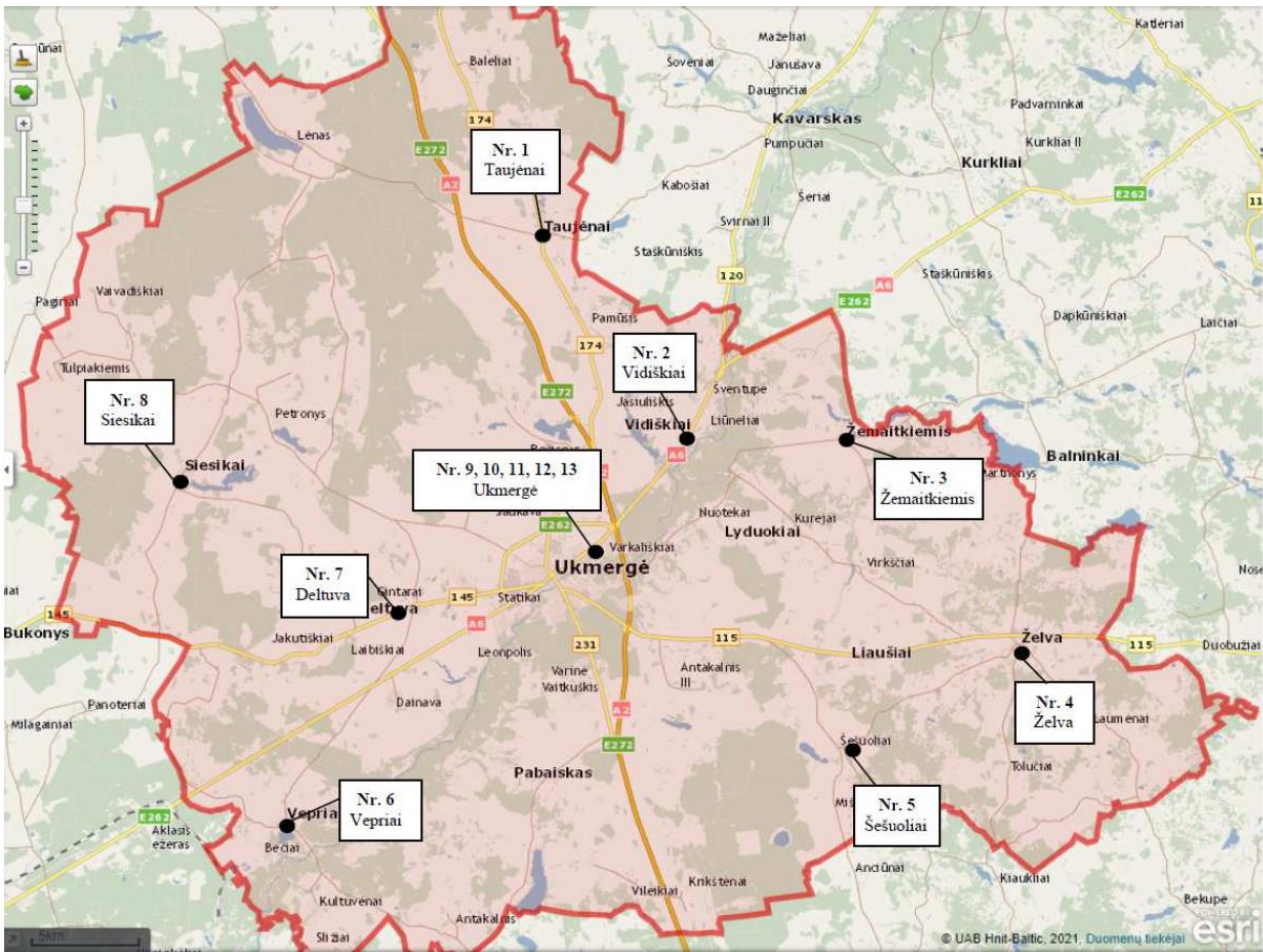
\* Pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2024/2881 dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje

Atlikus Ukmergės rajono aplinkos oro tyrimus nustatytos skirtingos tendencijos. NO<sub>2</sub> ir KD<sub>10</sub> vidutinė metinė koncentracija kai kuriose vietose mažėjo, tačiau kitose – išaugo. Tuo tarpu KD<sub>2,5</sub> koncentracija per trejus metus padidėjo, o 2024 m. pasiekė ribinę vertę. Vertinant sezoniskumą, pastebėta, kad kai kuriais metais medžiagų koncentracija ne tik pasiekė, bet ir viršijo ribinę vertę. Vertinant esamą situaciją ir siekiamybę iki 2030 m. svarbu įgyvendinti darnaus judumo sprendinius, kurie prisidėtų prie aplinko oro taršos mažinimo.

### 2.1.6. Triukšmo monitoringas

Ankstesniame skyriuje minėtose Monitoringo ataskaitose buvo vertinamas ir autotransporto keliamo triukšmo ekvivalentinis ir maksimalus garso lygis ligoninių, mokyklų ir darželių teritorijose, sankryžose bei tyliosiose zonose. 2023 m. triukšmo matavimai buvo atlikti 13-oje vietų.





22 paveikslas. Ukmergės r. sav. triukšmo matavimo vietos

Šaltinis: Ukmergės rajono savivaldybės 2023 m. aplinkos monitoringo metinė ataskaita

Ukmergės mieste triukšmas buvo matuojamas 5 vietose.

4 lentelė. Triukšmo matavimo vietos Ukmergės mieste

Vietos žymuo	Matavimo vieta	Triukšmo šaltinis
9.	Vytauto g. 105, Ukmergė VŠĮ Ukmergės ligoninė Tylioji viešoji zona	Visuminis aplinkos keliamas triukšmas (transporto, statybų, pramonė ir kt. triukšmas)
10.	Ties Ramygalos g. 54, Ukmergė	Transporto sukiamas triukšmas. Pramonės sukiamas triukšmas (UAB „Narbutas International“). Visuminis aplinkos keliamas triukšmas
11.	Ties Kęstučio a. (magistralinio kelio Kaunas– Zarasai– Daugpilis (A6)) ir Gedimino g. (krašto kelio Ukmergė– Raguva–Nevėžis (Nr. 174)) sankryža, Ukmergė	Transporto sukiamas triukšmas
12.	Ties Kudirkos skg. 25, Ukmergė	Transporto sukiamas triukšmas
13.	Ties Jaunimo skg. 12, Ukmergė	Transporto sukiamas triukšmas. Pramonės sukiamas triukšmas (AB „Ukmergės gelžbetonis“). Visuminis aplinkos keliamas triukšmas

Šaltinis: Ukmergės rajono savivaldybės 2023 m. aplinkos monitoringo metinė ataskaita

Ekvivalentinis garso slėgio lygis tiriamose vietovėse pavasario sezono metu kito nuo 36,6 iki 76 dBA, vasaros sezono metu – nuo 35,4 iki 69,8 dBA, rudens sezono metu – nuo 39 dBA iki 68,2 dBA. Maksimalus garso slėgio lygis tiriamose vietovėse pavasario sezono metu kito nuo 52,5 iki 101,4 dBA, vasaros sezono metu – nuo 49,3 iki 90,2 dBA, rudens sezono metu – kito nuo 44,3 iki 82,9 dBA.



Ekvivalentinis garso slėgio lygis visais tyrimo sezonais (pavasario, vasaros, rudens) ir nepriklausomai nuo laiko periodo (dienos, vakaro, nakties) viršijo higienos normoje (HN 33:2011) nustatytus ribinius dydžius ties Kęstučio a. (magistralinio kelio Kaunas–Zarasai–Daugpilis (A6)) ir Gedimino g. (krašto kelio Ukmergė–Raguva–Nevėžis (Nr. 174)) sankryža, Ukmergė, atitinkamai lentelėse 11 pozicija. Taip pat viršijimai buvo fiksuoti ir kituose matavimo taškuose, priklausomai nuo matavimo laiko ir sezono.

5 lentelė. Triukšmo matavimo vietos kuriose fiksuotas normos viršijimas

	Pavasaris	Vasara	Ruduo
Diena	2, 7, 11	11	11
Vakaras	11	2, 10, 11	11
Naktis	2, 10, 11	2, 11	2, 9, 11

Šaltinis: Ukmergės rajono savivaldybės 2023 m. aplinkos monitoringo metinė ataskaita

Problematiškiausia vieta transporto sukeliama triukšmo atžvilgiu – Kęstučio a., kuri yra magistralinio kelio Kaunas–Zarasai–Daugpilis (A6) dalis. Nors krovinio transporto eismas šia gatve yra draudžiamas, lengvųjų automobilių tranzitas pakankamai intensyvus. Dalinai šią problemą turėtų išspręsti planuojamas įrengti pietinis aplinkkelis, nukreipsiantis dalį tranzitinio srauto. Papildomai būtų tikslinga inžinerinėmis priemonėmis nuraminti eismą šioje gatvėje (taip skatinant tranzitiniam srautui rinktis šiaurinį aplinkkelį), taip pat palaiapsniui riboti stovėjimo vietų skaičių skatinant rinktis alternatyvias judumo priemones į miesto centrinę dalį atvykstantiems gyventojams.

## 2.2. Planavimo dokumentų analizė

### 2.2.1. Strateginių dokumentų analizė

Šiame skyriuje pateikiama 4 strateginių dokumentų analizė:

- 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos LR susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa;
- 2022–2030 m. Vilniaus regiono plėtros planas;
- Ukmergės rajono savivaldybės 2021–2027 m. strateginis plėtros planas;
- Ukmergės rajono savivaldybės 2023–2025 metų strateginis veiklos planas.

**2022–2030 METŲ PLĖTROS PROGRAMOS VALDYTOJOS LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS SUSISIEKIMO PLĖTROS PROGRAMA**<sup>5</sup>, patvirtinta LR Vyriausybės 2022 m. kovo 16 d. nutarimu Nr. 245. Į Programą įtraukti nacionalinio pažangos plano (toliau – NPP) uždaviniai, kuriais siekiama horizontaliųjų principų darnaus vystymosi, inovatyvumo (kūrybingumo) ir lygių galimybių visiems įgyvendinimo susisiekimo srityje. Programoje išskirti 4 uždaviniai iš kurių 2 aktualūs šiam Planui.

NPP 6.1 uždavinys numato didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto (toliau – ADVT) sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūšį judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą. Uždaviniu siekiama spręsti transporto sektoriaus generuojama didžiausią šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir transportui būdingų oro teršalų dalį Lietuvoje. Siekiant įgyvendinti išskeltą uždavinį pritaikytos pažangos priemonės skatins alternatyviųjų degalų naudojimą transporto sektoriuje, darnų judumą ir gerins susisiekimą kelių, geležinkelių, oro ir vandens transportu.

Plano įgyvendinimas tiesiogiai prisidės prie šių NPP 6.1 uždavinio rodiklių įgyvendinimo:

- 6.1.1. Transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu (2016–2018 m. – 36,2 proc., 2025 m. – 11,3 proc., 2030 m. – -14 proc.);
- 6.1.2. Transporto sektoriuje išmetamo NOx kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu (2019 m. – 11,4 proc., 2025 m. – -49,5 proc., 2030 m. – -51 proc.);

<sup>5</sup> 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa, patvirtinta LR Vyriausybės 2022 m. kovo 16 d. nutarimu Nr. 245



- 6.1.3. Atsinaujinančių energijos išteklių dalis, palyginti su bendroju energijos suvartojimu transporto sektoriuje (2019 m. – 4,04 proc., 2025 m. – 11 proc., 2030 m. – 15 proc.);
- 6.1.4. Sutaupytas transporto sektoriuje energijos kiekis (2020 m. – 0 GWh, 2025 m. – 8 183,7 GWh, 2030 m. – 10 911,6 GWh);
- 6.1.5. Kelionių dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis dalis bendroje kelionių struktūroje (2017 m. – 5,7 proc., 2025 m. – 9 proc., 2030 m. – 12,3 proc.).

**2022–2030 m. VILNIAUS REGIONO PLĖTROS PLANE<sup>6</sup>**, patvirtintame Vilniaus regiono plėtros tarybos 2023 m. kovo 1 d. identifikuotos regionui būdingos problemos, tarp kurių – nepakankamai tvari gyvenamoji aplinka, kurią lemia trys priežastys, o viena iš jų susijusi su darnu judumu: neišvystyti darnūs keliavimo būdai – neintegruota ir nepatraukli viešojo transporto sistema, nekoordinuotai vystoma darnaus judumo infrastruktūra, nesudaromos sąlygos keliauti aplinkai draugiškais būdais.

6 lentelė. Vilniaus regiono plėtros plano tikslai ir uždaviniai susiję su judumu regione

Tikslas	Uždaviniai	Rezultato rodiklis
4. Švelninti neigiamą poveikį aplinkai	4.3. Sudaryti palankias sąlygas darniam judumui	Naujo arba modernizuoto viešojo transporto naudotojų skaičius per metus   naudotojai per metus
		Numatomas išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis   tonos CO <sup>2</sup> ekvivalentu per metus
		Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus   naudotojai per metus

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

**UKMERGĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS 2021–2027 M. STRATEGINIAME PLĖTROS PLANE<sup>7</sup>** identifikuotos keturios prioritetinės sritys, o viena iš jų – antrasis prioritetas – susijęs su darniu judumu. Antrasis prioritetas siejamas su subalansuota rajono plėtra, kuri užtikrintų darnų miesto teritorijų bei tolygų susisiekimo infrastruktūros vystymą savivaldybės apylinkėse. Prioriteto tikslu ir uždaviniais siekiama gyventojų saugumo užtikrinimo, infrastruktūros modernizavimo ir aplinkos monitoringo gerinimo.

7 lentelė. Ukmergės r. sav. 2021–2027 m. strateginio plėtros plano tikslai ir uždaviniai susiję su judumu

Prioritetas	Tikslas	Uždaviniai
2. Subalansuota Ukmergės rajono plėtra	2.1. Užtikrinti tolygų miesto vystymąsi	2.1.1. Efektyviai pritaikyti ir plėsti teritorijas ir esamą infrastruktūrą
		2.2.1. Vystyti darnų ir subalansuotą transporto ir pėsčiųjų susisiekimą
		2.2.2. Modernizuoti ir plėsti inžinerinę infrastruktūrą
		2.2.3. Vykdyti aplinkos monitoringą ir gerinimą
	2.2. Kurti modernią, inovatyvią ir darnią aplinką	

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Ukmergės r. sav. 2021–2027 m. strateginiu plėtros planu

**UKMERGĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS 2023–2025 METŲ STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS<sup>8</sup>** skirtas įgyvendinti Ukmergės r. sav. 2021–2027 m. strateginį plėtros planą. Strateginiame veiklos plane atliepiant strateginio plėtros plano 2 prioriteto, 2 tikslo, 2 uždavinį, kuris siejamas su darniu judumu, numatyta siekti modernizuoti ir plėsti inžinerinę infrastruktūrą, užtikrinant netaršų viešąjį transportą bei skatinant jo patrauklumą, skatinant bemotorio transporto ir pėsčiųjų susisiekimo infrastruktūros plėtrą.

<sup>6</sup> 2022–2030 m. Vilniaus regiono plėtros planas, patvirtintas Vilniaus regiono plėtros tarybos 2023 m. kovo 1 d. sprendimu Nr. TS-9 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2023-12-28)

<sup>7</sup> Ukmergės rajono savivaldybės 2021–2027 m. strateginis plėtros planas, patvirtintas Ukmergės rajono savivaldybės tarybos 2021 m. gegužės 27 d. sprendimu Nr. 7-125

<sup>8</sup> Ukmergės rajono savivaldybės 2023–2025 metų strateginis veiklos planas, patvirtintas Ukmergės rajono savivaldybės tarybos 2023 m. sausio 19 d. sprendimu Nr. 7-2



## 2.2.2. Teritorijų planavimo dokumentų analizė

Šiame skyriuje pateikiama 2 teritorijų planavimo dokumentų analizė:

- Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas;
- Ukmergės rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimas;
- Ukmergės miesto teritorijos bendrojo plano keitimas.

**LIETUVOS RESPUBLIKOS BENDRAJAME PLANE<sup>9</sup>**, patvirtintame 2021 m. rugsėjo 29 d. nustatomos Lietuvos Respublikos teritorijos erdvinio vystymo įgyvendinimo gairės, valstybės teritorijos erdvinė struktūra, valstybės teritorijos naudojimo privalomosios nuostatos ir kiti susiję sprendiniai siekiant darnaus teritorijų vystymo. LR bendrojo plano patvirtinimas pakeitė iki šiol galiojusius Lietuvos Respublikos teritorijos bendrąjį planą (patvirtintą Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. spalio 29 nutarimu Nr. IX-1154) ir Nacionalinį kraštovaizdžio tvarkymo planą (patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2015 m. spalio 2 d. įsakymu Nr. D1-703).

LR bendrasis planas nustato vystymosi kryptis bei strategijas visoje Lietuvoje bei atskirtiems regionams ir miestams, tačiau šiame plane nėra numatytų sprendinių skirtų Ukmergės r. sav., susijusių su darniu judumu.

**UKMERGĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS BENDROJO PLANO KEITIMAS<sup>10</sup>**, patvirtintas Ukmergės rajono savivaldybės tarybos 2019 m. sausio 31 d. Naujai patvirtintas bendrojo plano pakeitimo dokumentas pakeitė iki šiol galiojusius ir dabar jau galios netekusius teisės aktus dėl Ukmergės rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano bei jo keitimo patvirtinimo.

Bendrojo plano susisiekimo sistemos sprendiniuose numatomos naujos rajono kelių tinklo jungtys, urbanizuotų teritorijų gatvių tinklo struktūros formavimo siūlymai, turizmo trasų vystymas bei kitų su susisiekimo infrastruktūra susijusių objektų sprendiniai, kuriais siūloma papildyti kelių tinklą naujomis jungtimis, įvertinti kelių rekonstravimą numatomų turizmo trasų keliuose bei atskiruose ruožuose.

Bendrajame plane pateikti šie Ukmergės rajono kelių tinklo vystymo siūlymai:

- naujas pietinis Ukmergės miesto aplinkkelis su nauju tiltu;
- vietinio kelio atkarpos tarp magistralinio kelio Nr. A2 ir Balelių k. rekonstrukcija;
- vietinio kelio atkarpos tarp Vidiškių ir Gaivenių rekonstrukcija;
- kelio tarp Rečionių ir Obelių rekonstrukcija 0,0–3,3 km;
- vietinio kelio tarp Liaušių, Virkščių ir Valų atskirų atkarpų rekonstrukcija;
- naujos kelio jungties tarp krašto kelio Nr. 145 ir rajoninio kelio Nr. 4804 numatymas (Kreiviai-Paberžė);
- vietinio kelio tarp rajoninio kelio 4804 ir magistralinio kelio A6 rekonstrukcija (ties Laibiškiais);
- vietinio kelio Tolučiai-Bajorai rekonstrukcija;
- Vidiškių aplinkkelis;

Vystant rajone esančių kelių ir gatvių tinklą, bendrajame plane įvertintos numatoma nacionalinės autoturizmo trasos ir siūloma vietinė autoturizmo trasa, kuri apjungtų rajono miestelius, kultūros paveldo objektus. Papildomai, plėtojant kelių infrastruktūrą siūloma numatyti poilsio ir stovėjimo aikštelių vietų išdėstymą bei tokių aikštelių ir kelio aptarnavimo objektų įrengimą.

**UKMERGĖS MIESTO TERITORIJOS BENDROJO PLANO KEITIME<sup>11</sup>** numatyti susisiekimo sistemos sprendiniai sąlygoja integruotos transporto sistemos atsiradimą, kuri leidžia prisidėti prie darnaus judumo tikslų siekimo. Plano sprendinių dalyje numatyta:

- gatvių tinklo plėtra (pietinio aplinkkelio įrengimas);

<sup>9</sup> Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas. 2021. Prieiga internetu: <http://www.bendrasisplanas.lt/>

<sup>10</sup> Ukmergės rajono savivaldybės teritorijos planas keitimas, patvirtintas Ukmergės rajono savivaldybės tarybos 2019 m. sausio 31 d. sprendimu Nr. 7-14

<sup>11</sup> Ukmergės miesto teritorijos bendrojo plano keitimas. 2022 m. Prieiga internetu: <https://www.ukmerge.lt/naujienos/parengti-ukmerges-miesto-teritorijos-bendrojo-plano-keitimo-sprendiniai/?lang=lt>



- darnaus judumo plano parengimas ir sprendinių įgyvendinimas;
- bevariklio transporto infrastruktūros plėtra (rišlaus dviračių takų tinklo formavimas);
- viešojo transporto sistemos modernizavimas (naujų maršrutų formavimas, autobusų parko atnaujinimas, stotelių modernizavimas, e-bilieto ir kitų priemonių diegimas);  
eismo saugos gerinimas.



### 3. Teminių dalių analizė

Atsižvelgiant į nagrinėjamos Plano teritorijos dydį, gyventojų skaičių, plėtros perspektyvas, susisiekimo sistemos savybes ir esamos judumo situacijos Plano teritorijoje rezultatus, šiame skyriuje analizuojamos teminės dalys:

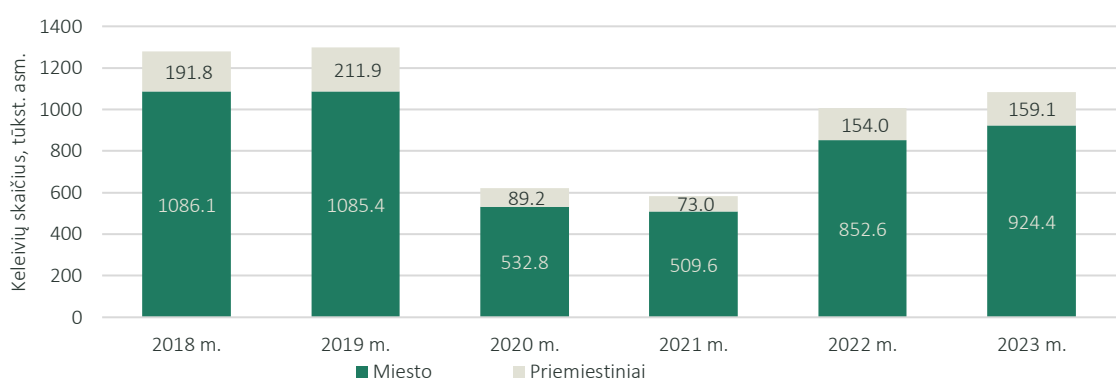
- Viešojo transporto patrauklumo didinimas ir naudojimo skatinimas;
- Pėsčiųjų, bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių skatinimas;
- Darnaus judumo skatinimas;
- Eismo ir gyventojų saugumo didinimas;
- Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas;
- Plano teritorijos logistikos organizavimas (Darnios logistikos planas);
- Transporto sistemos visuotinimas;
- Alternatyviais degalais varomų transporto priemonių naudojimo skatinimas ir infrastruktūros plėtra;
- Intelektinės transporto sistemos, skaitmenizacija, inovacijos ir naujos judumo paslaugos;
- Transeuropinio transporto tinklo transporto mazgų infrastruktūros plėtra.

#### 3.1. Viešojo transporto patrauklumo didinimas ir naudojimo skatinimas

Susisiekimą viešuoju transportu Ukmergės r. sav. miesto ir priemiesčio maršrutais užtikrina Ukmergės autobusų parkas, UAB (toliau – Ukmergės AP), kurios steigėjas ir vienintelis akcininkas yra Ukmergės rajono savivaldybė. Bendrovė įsteigta 1991 m. gruodžio 19 d., reorganizavus Ukmergės transporto paslaugų įmonę.

Keleivių vežimo miesto maršrutais vienkartinio važiavimo kaina – 0,55 Eur, mėnesinių bilietų kainos: 17 Eur (darbo dienomis) ir 23 Eur (visomis dienomis). Vežimo priemiesčio maršrutais 1 km tarifas 0,10 Eur, mažiausia bilieto kaina – 0,55 Eur. Taikomos lengvatos bilietams atskiroms keleivių grupėms (pvz. mokytojams ar POLA (pagalbos onkologiniams ligoniams asociacija) kortelių turėtojams). Ukmergės AP 2023–2026 m. strateginiame veiklos plane<sup>12</sup> 2025 m. planuojamas pasiruošimas elektroninio bilieto paslaugos teikimui ir 2026 m. elektroninio bilieto sistemos įdiegimas.

2023 m. viso buvo pervežta 1 083,5 tūkst. keleivių: priemiestiniais maršrutais – 159,1 tūkst. keleivių (14,7 proc.), o mieste – 924,4 tūkst. keleivių (85,3 proc.).



23 paveikslas. Pervežamų keleivių skaičius Ukmergės r. sav., 2018–2023 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

<sup>12</sup> UAB „Ukmergės autobusų parkas“ 2023–2026 m. strateginis veiklos planas, patvirtintas Ukmergės rajono savivaldybės tarybos 2023 kovo 30 d. sprendimu Nr. 7-77. Prieiga internetu: <http://ukmergesautobusai.lt/strateginis-veiklos-planas/>



Lyginant 2018 m. ir 2023 m. laikotarpį pervežtų keleivių skaičius sumažėjo 15,2 proc. t. y. priemiestiniais maršrutais sumažėjo 17,0 proc., o mieste sumažėjo 14,9 proc. Didžiausias pervežamų keleivių skaičiaus sumažėjimas matomas COVID-19 pandemijos laikotarpiu – 2020 ir 2021 m.

Keleiviai yra vežami 26 priemiesčio ir 8 miesto maršrutais, juos aptarnauja 31 autobusas (18 priemiesčio ir 13 miesto). 2023 m. buvo įsigyti 4 miesto tipo autobusai varomi suslėgtomis gamtinėmis dujomis (toliau – SGD), autobusų parko teritorijoje yra uždara dujų užpildymo kolonėlė valdoma privataus operatoriaus (UAB “SG dujos”). Iš miestą aptarnaujančių 13 autobusų 3 yra varomi dyzelinu, likusieji varomi dujomis (seniausi pagaminti 2014 m.).

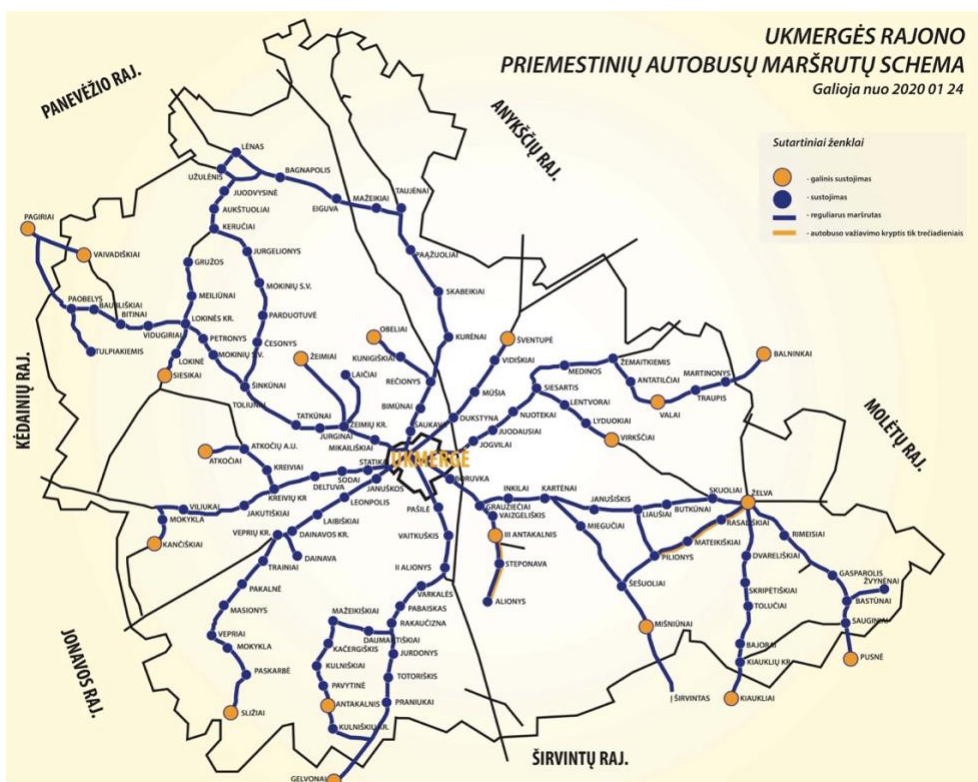
8 lentelė. Ukmergės AP transporto parko struktūra

	elektra	hibridas	dujos	dyzelinas
Miesto	-	1	9	3
Priemiesčio	-	-	1	17

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Ukmergės AP duomenimis

2024 m. gautas finansavimas ir pasirašyta sutartis su Centrine projektų valdymo agentūra (CPVA), pagal kurią 2025 m. numatoma įsigyti dešimt elektra varomų skirtingos talpos ir dydžio autobusų: 2 – priemiesčio tipo, ne mažiau kaip 20 sėdimų vietų, 5 – priemiesčio tipo, ne mažiau kaip 30 sėdimų vietų, ir 3 – miesto maršrutams pritaikytų, ne mažiau kaip 30 iki 40 sėdimų vietų. Taip pat ruošiamasi pritaikyti šioms transporto priemonėms infrastruktūrą, t. y. įrengti įkrovimo stoteles autobusų stoties teritorijoje<sup>13</sup>. Po šio įsigijimo miesto maršrutus aptarnaus vien tik elektra ir dujomis varomi autobusai.

Priemiestiniai maršrutai padengia didžiąją dalį Ukmergės rajono savivaldybės teritorijos, jų plėtra neplanuojama, VT tvarkaraščiai gali būti koreguojami pagal keleivių poreikius.



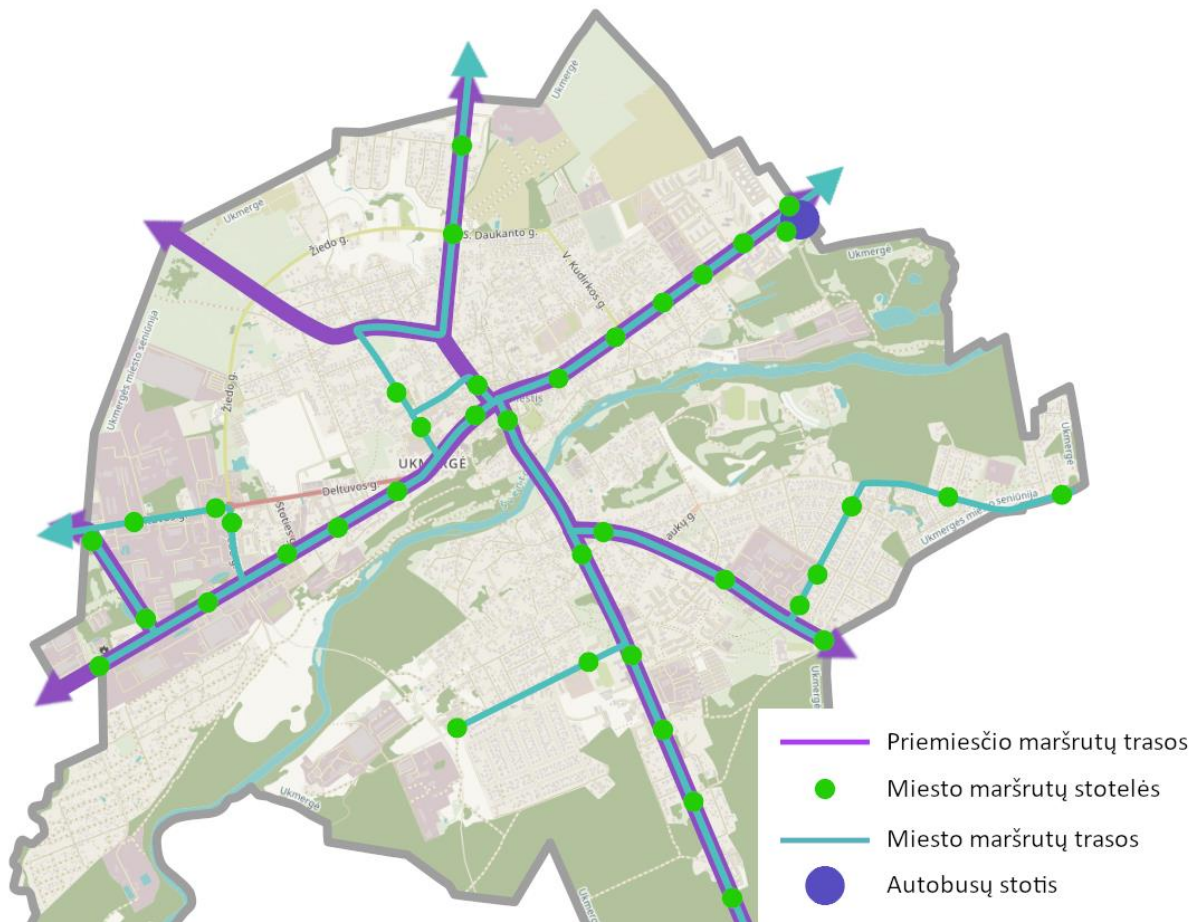
24 paveikslas. Ukmergės r. sav. priemiestinių maršrutų schema

Šaltinis: Ukmergės AP

<sup>13</sup> Ukmergės rajono savivaldybės internetinis puslapis. Ukmergės viešasis transportas bus atnaujintas įgyjant netaršias transporto priemones. Prieiga internetu: <https://ukmerge.lt/naujienos/ukmerges-viesasis-transportas-bus-atnaujintas-igyjant-netaršias-transporto-priemones/>



Visi miesto maršrutai prasideda autobusų stotyje. Galima įžvelgti VT stotelių trūkumą retai apgyvendintuose miesto rajonuose (šiaurinėje, pietvakarinėje ir kitose).



25 paveikslas. Viešojo transporto maršrutai ir stotelės Ukmergės mieste, 2023 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis VDA duomenimis

9 lentelė. Ukmergės miesto maršrutų reisų skaičius

Maršrutas	Maršrutas	Tipas	Pirma stotelė	Galinė stotelė	Reisų sk. vnt.
1.	Autobusų stotis – Pieninė	Darbo d.	Autobusų stotis	Pieninė	31
1.	Autobusų stotis – Pieninė	Šešt.	Autobusų stotis	Pieninė	10
1.	Autobusų stotis – Pieninė	Sekm.	Autobusų stotis	Pieninė	10
2.	Autobusų stotis – Biofabrikas	Darbo d.	Autobusų stotis	Biofabrikas	3
2.	Autobusų stotis – Koklių f.	Šešt.	Autobusų stotis	Koklių f.	2
2.	Autobusų stotis – Koklių f.	Sekm.	Autobusų stotis	Koklių f.	2
3.	Autobusų stotis – Krekšliai	Darbo d.	Autobusų stotis	Krekšliai	6
3.	Autobusų stotis – Krekšliai	Šešt.	Autobusų stotis	Krekšliai	0
3.	Autobusų stotis – Krekšliai	Sekm.	Autobusų stotis	Krekšliai	0
4.	Autobusų stotis – Pašilė	Darbo d.	Autobusų stotis	Pašilė	17
4.	Autobusų stotis – Pašilė	Šešt.	Autobusų stotis	Pašilė	9
4.	Autobusų stotis – Pašilė	Sekm.	Autobusų stotis	Pašilė	9
4A.	Autobusų stotis – Koklių f.	Darbo d.	Autobusų stotis	Koklių f.	2
4A.	Autobusų stotis – Koklių f.	Šešt.	Autobusų stotis	Koklių f.	0
4A.	Autobusų stotis – Koklių f.	Sekm.	Autobusų stotis	Koklių f.	0

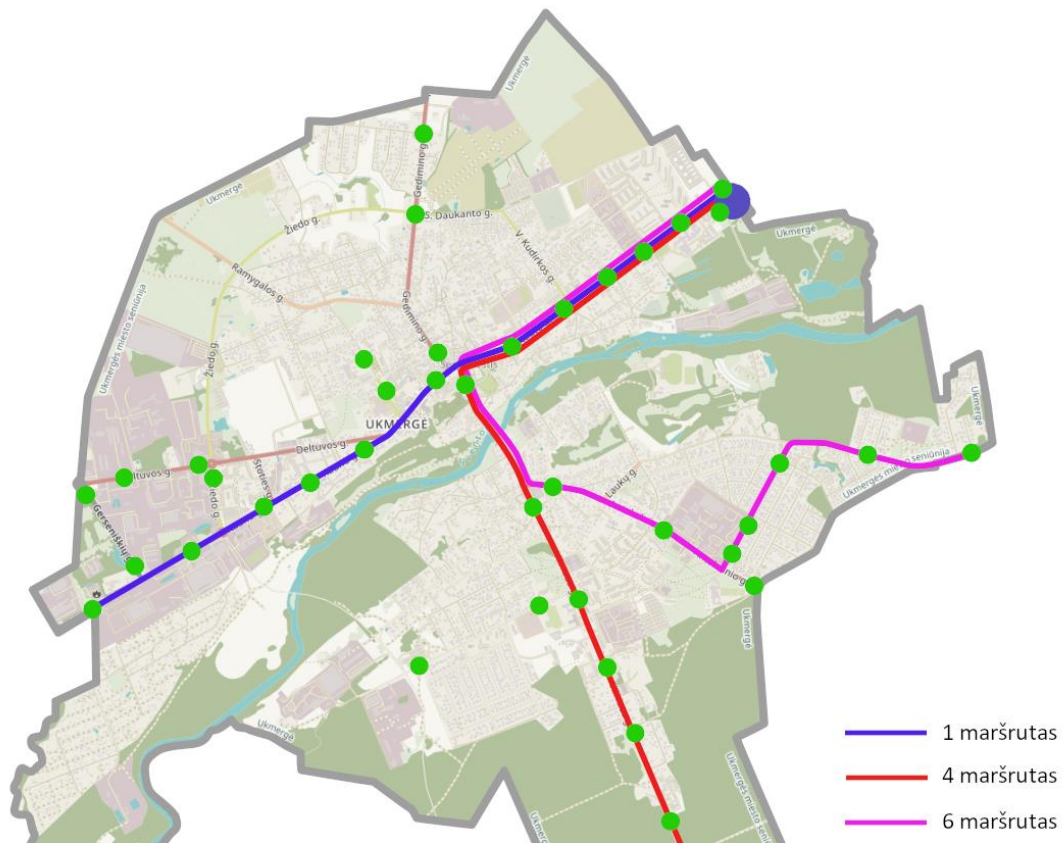


Maršrutas	Maršrutas	Tipas	Pirma stotelė	Galinė stotelė	Reisų sk. vnt.
5.	Autobusų stotis – Pašilė	Darbo d.	Autobusų stotis	Pašilė	2
5.	Autobusų stotis – Pašilė	Šešt.	Autobusų stotis	Pašilė	0
5.	Autobusų stotis – Pašilė	Sekm.	Autobusų stotis	Pašilė	0
6.	Autobusų stotis – Žalioji vienišė	Darbo d.	Autobusų stotis	Žalioji vienišė	15
6.	Autobusų stotis – Žalioji vienišė	Šešt.	Autobusų stotis	Žalioji vienišė	9
6.	Autobusų stotis – Žalioji vienišė	Sekm.	Autobusų stotis	Žalioji vienišė	9
7.	Autobusų stotis – Žalioji vienišė (Narbuto)	Darbo d.	Autobusų stotis	Žalioji vienišė (Narbuto)	5
7.	Autobusų stotis – Žalioji vienišė (Narbuto)	Šešt.	Autobusų stotis	Žalioji vienišė (Narbuto)	0
7.	Autobusų stotis – Žalioji vienišė (Narbuto)	Sekm.	Autobusų stotis	Žalioji vienišė (Narbuto)	0

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis UAB „Ukmergės autobusų parkas“ pateiktais duomenimis

Didžiausiu reisų skaičiumi pasižymi 1, 4, 6 maršrutai (toliau Plane įvardijami, kaip pagrindiniai maršrutai).

Išskyrus Pagrindinius maršrutus tik 2 maršrutas važiuoja nedarbo dienomis.



26 paveikslas. Pagrindiniai Ukmergės m. maršrutai, 2023 m.

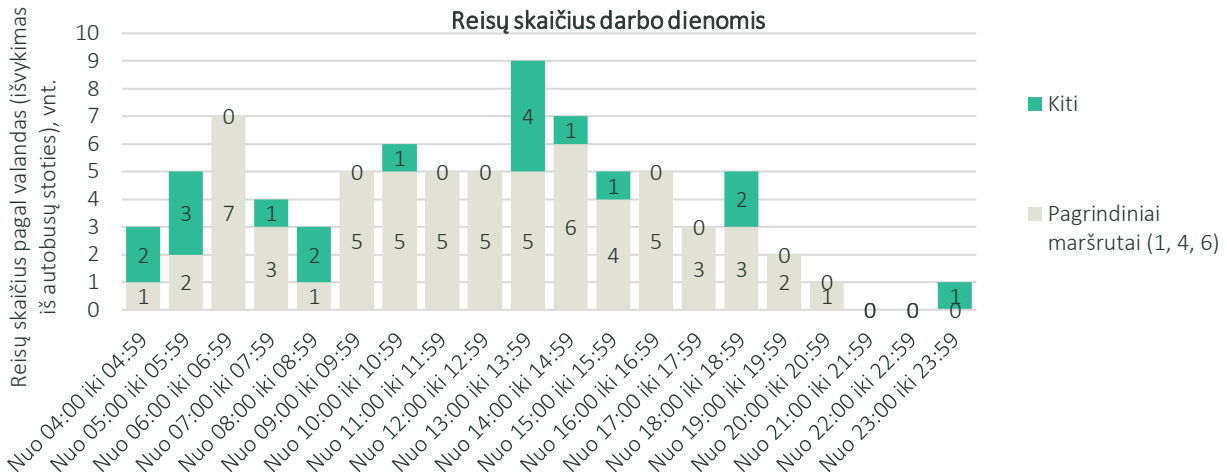
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis UAB „Ukmergės autobusų parkas“ duomenimis

Pagrindiniai 3 maršrutai jungia Autobusų stotį, centrinę miesto dalį, pramonės rajoną miesto vakarinėje dalyje, didžiausiu gyventojų tankiu pasižymintį daugiabučių rajonus šiaurės rytinėje ir pietrytinėje miesto dalyse.

2024 m. bėgyje keleiviai pradėti vežti dviem naujais maršrutais Nr.5. „Pašilė – Narbuto gamykla“ ir Nr.7. „Žalioji vienišė – Narbuto gamykla“. Šiais maršrutais važiuojama darbo dienomis. Miesto maršrutas Nr.2. buvo pratęstas iki Deltuvos miestelio ir šiuo metu iš dalies dubliuoja priemiesčio maršrutus.



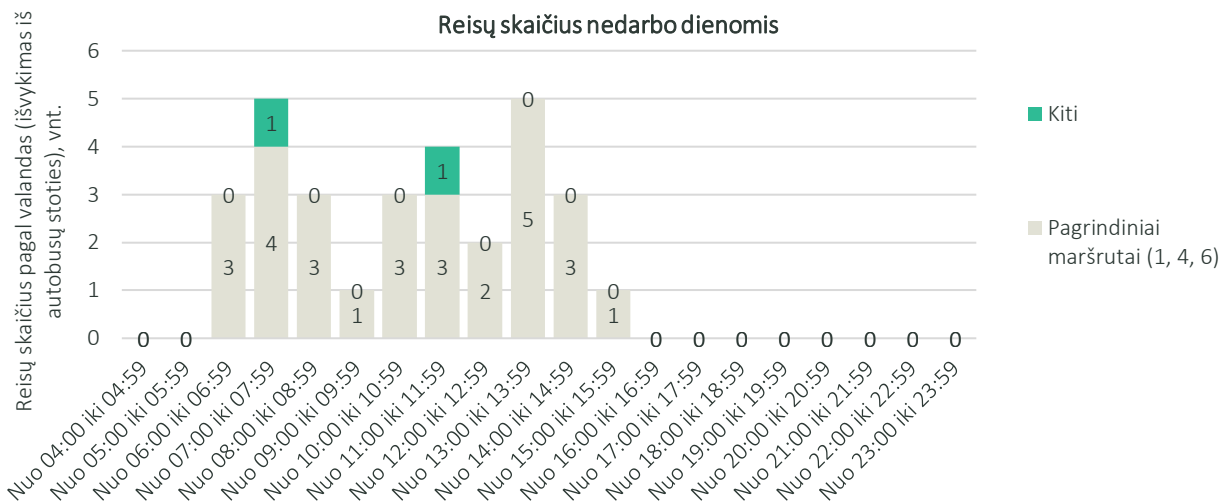
Kai kuriomis valandomis važiuoja tik pagrindiniai miesto maršrutai (pavyzdžiui, tarp 6 ir 7 val., tarp 11 ir 13 val., 16 ir 18 val., 19 ir 21 val.). Pažymėtina, kad tarp 21 ir 23 val. neprasideda nei vieno maršruto reisas.



27 paveikslas. Reisų skaičius darbo dienomis (išvykimo laikas iš autobusų stoties), 2024 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis UAB „Ukmergės autobusų parkas“ duomenimis

Savaitgaliais ir nedarbo dienomis reisų skaičius sumažėja, po 16 val. nei vieno maršruto reisas neprasideda.



28 paveikslas. Reisų skaičius nedarbo dienomis (išvykimo laikas iš autobusų stoties), 2024 m.

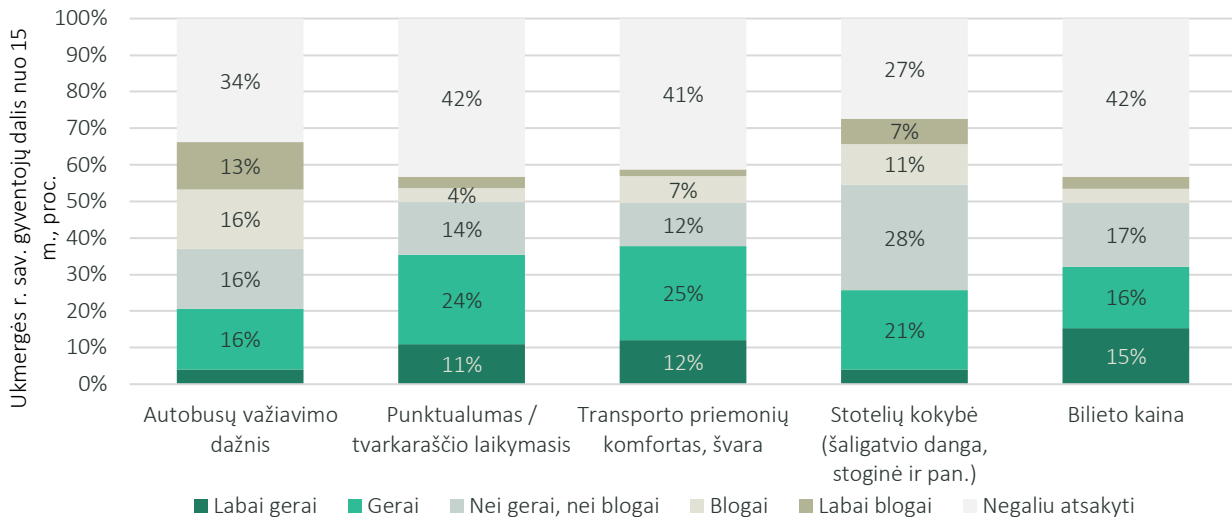
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis UAB „Ukmergės autobusų parkas“ duomenimis

Pažymėtina, kad galima įžvelgti maršrutų dažnio trūkumus (nedarbo dienomis vakare nevažiuoja miesto maršrutai, tik pagrindiniai maršrutai važiuoja kiekviena valandą nuo ryto iki vakaro).

Viešojo transporto sistemos įvertinimui ir atitikimui gyventojų poreikiams buvo atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Išsami informaciją apie apklausos vykdymą bei jos reprezentatyvumo pateikiama 3.3 poskyryje





29 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų pasitenkinimas viešuoju transportu 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

Geriausiai respondentai įvertino viešojo transporto bilieto kainą, prasčiausiai – autobusų važiavimo dažnį.

Analizuojant viešojo transporto stotelių infrastruktūrą, stotelės yra įrengtos laikantis teisės aktuose numatytų reikalavimų bei įrengiant reikalingą infrastruktūrą kaip laukimo paviljonai, suoliukai, maršrutų tvarkaraščių informavimo priemonės (žr. toliau pateikiamą paveikslą).



30 paveikslas. Viešojo transporto stotelės Vilniaus g. ir Vytauto g.

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2024 m. birželio mėn. ir 2023 m. birželio mėn.)

Tačiau ne visose viešojo transporto stotelėse yra įrengta reikiama infrastruktūra, t. y. nėra suoliuko ar laukimo paviljono, nėra informacinių priemonių, informuojančių apie viešojo transporto maršrutų tvarkaraščius.

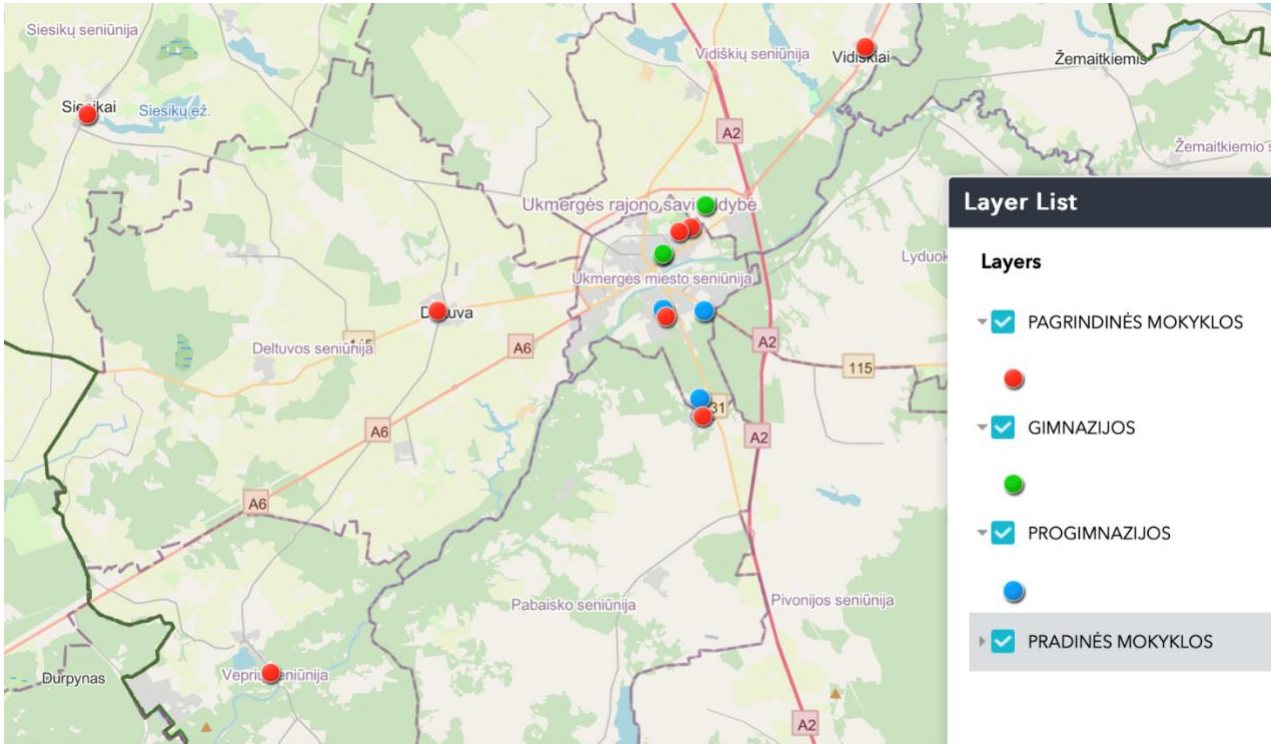


31 paveikslas. Viešojo transporto stotelės Antakalnio g. ir Draugystės g.

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2023 m. rugpjūčio mėn. ir 2022 m. birželio mėn.)



Viešasis transportas dalinai sprendžia ir moksleivių pavėžėjimo į ugdymo įstaigas poreikį. Savarankiška savivaldybės funkcija – bendrojo ugdymo mokyklų mokinių, gyvenančių kaimo gyvenamosiose vietovėse, neatlygintinio pavėžėjimo į mokyklas ir į namus organizavimas.



32 paveikslas. Ugdymo įstaigos Ukmergės rajono savivaldybėje  
Šaltinis: ŠVIS

Pagal Ukmergės rajono savivaldybės tarybos 2021 m. birželio 23 d. sprendimu Nr. 7-159 patvirtintą „Ukmergės rajono savivaldybės mokinių vežimo mokykliniu autobusu tvarkos aprašą“, mokinių vežimą organizuoja ugdymo įstaigų, kurioms priskirti mokykliniai autobusai, vadovai. Mokykliniai autobusai naudojami toliau kaip 3 km nuo mokyklos gyvenančių mokinių neatlygintinam vežimui į mokyklas ir į namus pagal Ukmergės rajono savivaldybės administracijos direktoriumi suderintus ir mokyklos direktoriaus įsakymu patvirtintus maršrutus.

Šiuo metu yra eksploatuojama 13 mokyklinių autobusų, visi varomi dyzelinu. Artimiausiu metu planuojama papildomai įsigyti du elektrinius mokyklinius autobusus (pritaikytus asmenims su negalia).

Ukmergės rajono savivaldybės tarybos 2014 m. balandžio 24 d. sprendimu Nr. 7-101 patvirtintas „Ukmergės rajono mokinių ir Ukmergės vaikų globos namų gyventojų vežiojimo ir važiavimo išlaidų kompensavimo tvarkos aprašas“ numato kelionės išlaidų kompensavimą vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais.

10 lentelė. Mokinių pavežėjimas į ugdymo įstaigas 2024-2025 m. m.

Mokiniai gyvenantys toliau kaip 3 km nuo mokyklos	Pervežama mokinių			
	Maršrutiniu transportu	Geltonaisiais autobusiukais ir mokyklų transportu	Privačiu transportu ir kitais būdais	Iš viso
1 048	237	528	288	1 053

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis ŠVIS duomenimis

Remiantis ŠVIS duomenimis pusei moksleivių yra užtikrinamas pavėžėjimas geltonaisiais autobusiukais (arba mokyklų transportu), dar 22 proc. moksleivių pasinaudoja viešojo transporto paslaugomis.

Viešojo transporto tinklas visoje savivaldybės teritorijoje pakankamas, maršrutai turi būti koreguojami pagal poreikį. Ukmergės miesto teritorijoje galima išskirti šias VT sistemos problemas:

- autobusų važiavimo dažnis, ypač mažiau patraukliose jungtyse;



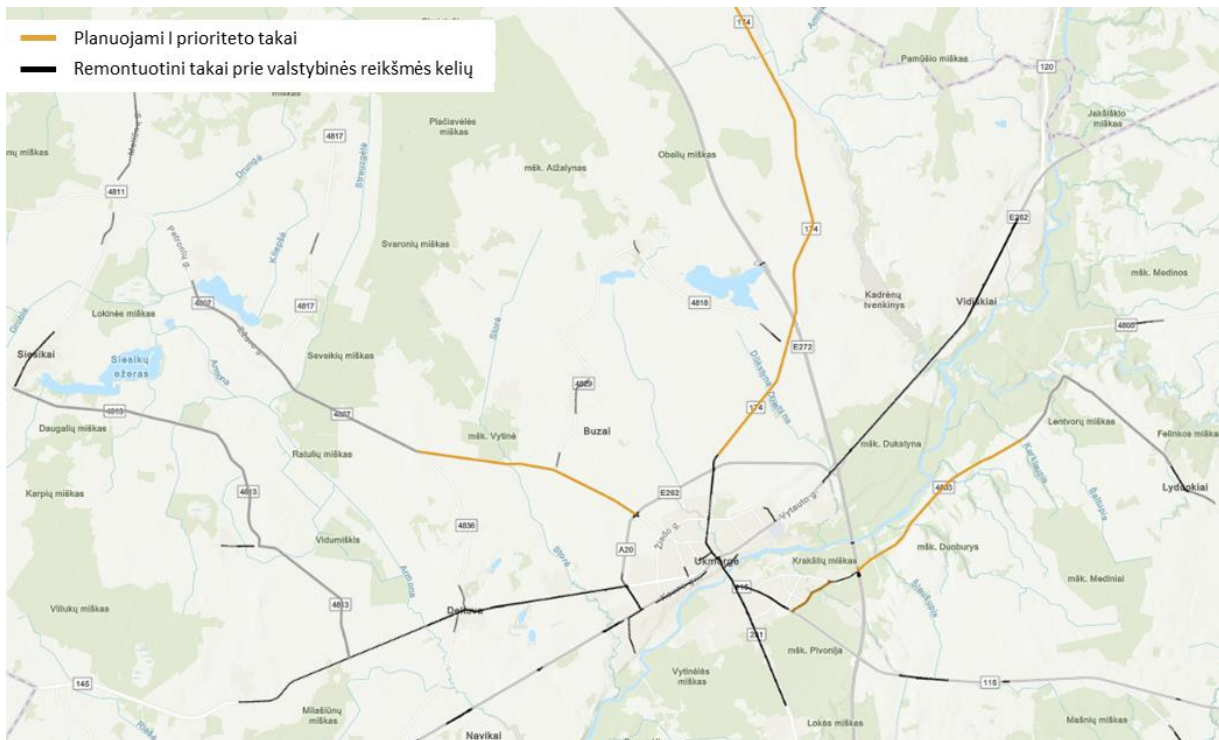
- VT stotelių tinklo plėtra ir atitinkamos VT maršrutų korekcijos.

Keleivių informavimo bei bilietų sistemų modernizavimas (siekiant atitikti šiuolaikines keleivių informavimo tendencijas), VT priemonių atnaujinimas galėtų didinti gyventojų susidomėjimą šia transporto forma.

## 3.2. Bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių skatinimas

Bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių (toliau – BTMP) naudojimo ir tam skirtos infrastruktūros aktualumas rajono ir miesto teritorijoje skiriasi. Vertinant kasdienių kelionių (į darbą ar viešųjų paslaugų teikimo vietas) galimybes daugeliu atvejų rajono gyventojų gyvenamoji vieta yra per daug nutolusi nuo miesto, kad šį atstumą būtų galima patogiai kasdien įveikti. Todėl rajono teritorijoje BTMP tinklo junglumas turėtų būti vertinamas tik priemiestinėse teritorijose (5-10 km nuo miesto).

Analizuojant esamą situaciją svarbu atkreipti dėmesį į Via Lietuva planuojamus dviračių takus<sup>15</sup>, kurie projektuojami prie valstybinės reikšmės kelių Ukmergės r. sav. Įrengiant dviračių takus Ukmergės mieste, svarbu užtikrinti jungtis tarp planuojamų Via Lietuva trasų ir kitų objektų, esančių savivaldybėje. Tokiu būdu būtų skatinamas ne tik savivaldybės gyventojų, bet ir turistų judėjimas aplinkai draugiškomis transporto priemonėmis.



33 paveikslas. BTMP infrastruktūros tinklas Ukmergės rajone, 2023 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Via Lietuva

\* Nacionaliniame pėsčiųjų ir dviračių takų žemėlapyje nėra atnaujinta informacija: takai esantys šalia kelių E262 (nuo Vytauto g. Ukmergėje iki Vidiškių) ir 145 (nuo Deltuvos kaimo link Milašiūnų miško) jau yra rekonstruoti

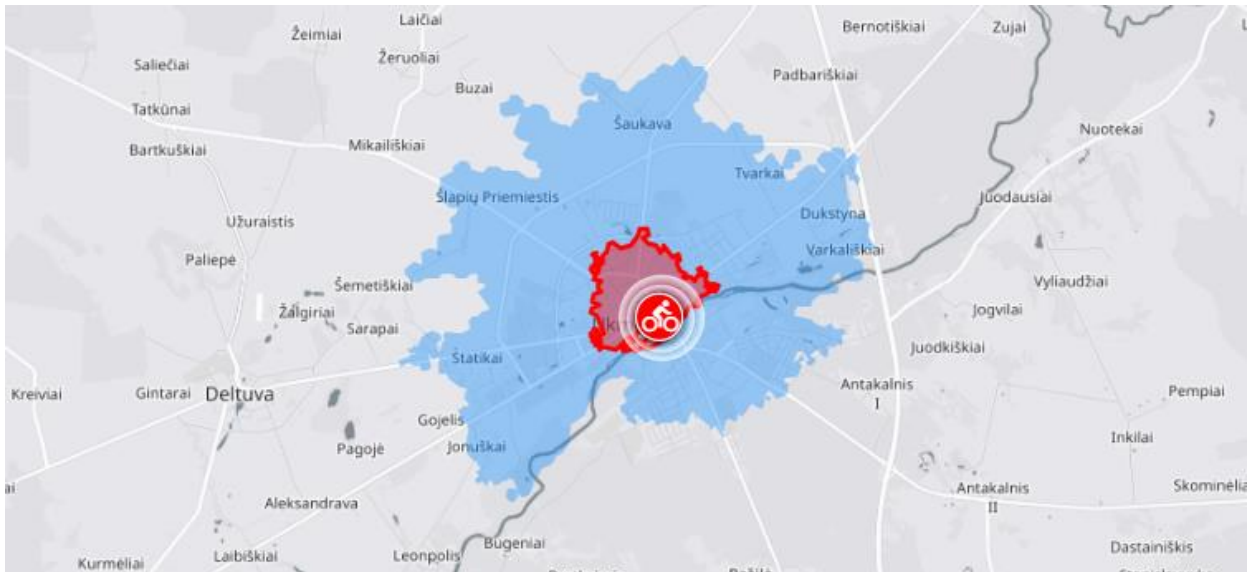
Vertinama, kad nacionaliniame pėsčiųjų ir dviračių takų plėtros žemėlapyje identifikuoti takai užtikrins pakankamą priemiestinių teritorijų pasiekiamumą, o už šios infrastruktūros plėtrą ir priežiūrą atsakinga VIA Lietuva, AB.

Bevariklis transportas galėtų būti patraukli judumo priemonė Ukmergės mieste, kuriame išvysčius BTMP tinklą per 15 min. dviračiu būtų galima pasiekti gyvenamuosius mikrorajonus ir priemiestines teritorijas.

<sup>15</sup> Nacionalinių pėsčiųjų ir dviračių takų plėtros žemėlapis. Prieiga internetu: <https://gis.ktvis.lt/webappbuilder/apps/65/>

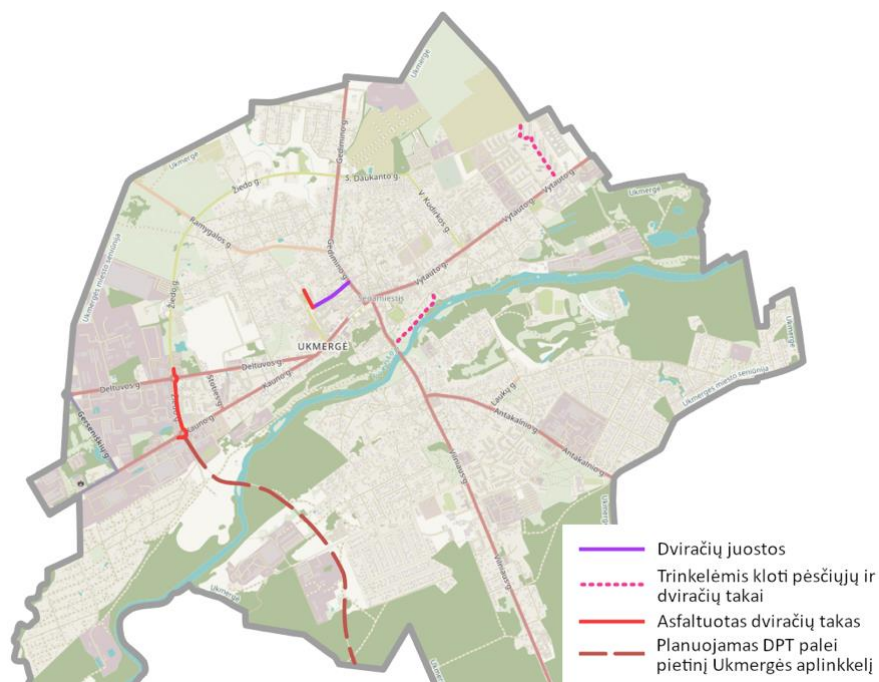


2023 m. Ukmergės mieste buvo pradėtos teikti el. paspirtukų dalijimosi paslaugos (Bolt), tačiau 2024 m. šios paslaugos operatorius atsisakė pratęsti paslaugos teikimą, motyvuodamas per mažą paklausa. Pirmą sezoną paspirtukus išbandė 4000 klientų, iš viso buvo nuvažiuota 51 000 km, vidutinis kelionės atstumas – 1,5 km.<sup>16</sup>



34 paveikslas. Kelionės atstumai keliaujant dviračiu 5 arba 15 min nuo Ukmergės r. sav. administracijos pastato  
Šaltinis: TravelTime<sup>17</sup>

Šiuo metu Ukmergės m. BTMP infrastruktūrą sudaro 1 dviračių takas, 2 pėsčiųjų ir dviračių takų atkarpos, 1 dviračių juostų atkarpa, jos nėra sujungtos į vientisą tinklą. Takai išsidėstę centrinėje ir šiaurės rytinėje miesto dalyse, dviračių gatvių mieste nėra.



35 paveikslas. BTMP infrastruktūros tinklas Ukmergės mieste, 2024 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Via Lietuva, Google ir Ukmergės r. sav. administracijos pateiktais duomenimis

<sup>16</sup> Ukmergės rajono laikraštis „Gimtoji žemė“. Šį sezoną „Bolt“ paspirtukų Ukmergėje nebus. Prieiga internete <https://www.gzeme.lt/2024/03/08/si-sezona-bolt-paspirtuku-ukmergeje-nebus/>

<sup>17</sup> TravelTime. Map Demo. Prieiga internetu: <https://app.traveltime.com/>



Bendras BTMP infrastruktūros atkarpų ilgis sudaro apie 2,07 km:

- Dviračių juostos Vasario 16-osios g. (atkarpos ilgis – 325 m);
- Dviračių takas parke tarp Vasario 16-osios g. ir P. Cvirkos g. (atkarpos ilgis – 140 m);
- Dviračių takas Žiedo g. tarp Kauno g. ir Deltuvos g. (atkarpos ilgis – 550 m);
- Pėsčiųjų ir dviračių takas (trinkelių danga) Padoles Kamenco take palei Šventosios upę (atkarpos ilgis – 500 m);
- Pėsčiųjų ir dviračių takas (trinkelių danga) Veterinarijos g. (atkarpos ilgis – 550 m).

Papildomai, pažymėtina, kad šiuo metu planuojamas statyti Ukmergės pietinis aplinkkelis. Svarbu užtikrinti, kad įgyvendinant tokį stambų infrastruktūros projektą būtų užtikrinama kokybiška BTMP infrastruktūra. Tokios infrastruktūros pavyzdžiu Ukmergės m. galima laikyti naują dviračių taką Žiedo g.



36 paveikslas. Dviračių takas Žiedo g.

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



37 paveikslas. Dviračių takas parke tarp Vasario 16-osios g. ir P. Cvirkos g.

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

Pažymėtina, kad remiantis vizualine nuotraukų analize galima pastebėti esamos BTMP infrastruktūros trūkumus:

- Daugiau nei pusę infrastruktūros sudaro DPT su trinkelių danga – tokia danga nėra optimali, ypač mikrojudumo priemonėms, tokioms kaip el. paspirtukai;



- Kai kuriuose atkarpose BTMP skirtos infrastruktūros dalis yra toliau nuo važiuojamosios dalies, nei pėstiesiems skirta infrastruktūros dalis, kas skatina eiti pėsčiomis BTMP skirta dalimi.



38 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas Padolės Kamenco take šalia Šventosios upės  
Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2022 m. birželio mėn.)



39 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių takas (trinkelų danga) Veterinarijos g.  
Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2022 m. birželio mėn.)

Veterinarijos g. esanti BTMP infrastruktūros srutai vizualiai yra atskirti skirtingos spalvos trinkelėmis, tačiau dviračiams skirta raudonoji tako dalis yra per siaura, trūksta horizontalaus ir vertikalų ženklavimo, o pėsčiųjų dalyje esančios kliūtys (ženklų atramos) neužtikrina eismo dalyvių saugos. Tačiau, kadangi ši infrastruktūra patenka į gyvenamosios zonos teritoriją, čia visų eismo dalyvių judėjimas galimas bendrame srute ir atskiros infrastruktūros įrengimas nėra būtinas.

Tuo tarpu Vasario 16-osios g. įrengtos dviračių juostos neužtikrina eismo dalyvių saugumo, kadangi dviračių srutas nėra atskirtas inžinerinėmis priemonėmis (bortais, atitvarais ar pan.). Vertintina, kad toks sprendinys galėtų būti taikomas tik kartu nuraminant automobilių eismą (apribojant greitį).





40 paveikslas. Dviračių juostos Vasario 16-osios g.

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

Pažymėtina, kad mieste yra atkarpos pažymėtos kelio ženklu „Dviračių ir pėsčiųjų takas“ – pavyzdžiui, A. Smetonos g. atkarpa tarp Deltuvos g. ir Vasario 16-osios g., Vasario 16-osios g. atkarpa tarp A. Smetonos ir Klaipėdos g.



41 paveikslas. A. Smetonos gatvės šaligatvio atkarpa, paženklinta kelio ženklu „Dviračių ir pėsčiųjų takas“

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

Šios atkarpos nėra vertinamos kaip BTMP infrastruktūra, nes infrastruktūriškai nesiskiria nuo įprasto plataus miesto šaligatvio, o vienintelis ženklavimas, kuris turėtų užtikrinti atskirą pėsčiųjų ir BTMP eismą – kelio ženklai atkarpų pradžioje ir pabaigoje. Pažymėtina, kad bent A. Smetonos g. atkarpos atveju ženklavimas nėra teisingas. KET 413 str. nustato, kad „<...> Jeigu dviračio ir pėsčiųjų simboliai kelio ženkle yra ne vienas po kitu, o vienas šalia kito ir skiriami vertikaliu baltu brūkšniu, eismo dalyviai privalo naudotis ta tako puse, kuri jiems skirta (parodyta kelio ženkle)“, atitinkamai, dviračio simbolio išsidėstymas turėtų nurodyti tako dalį, kuria turėtų naudotis BTMP. A. Smetonos g. atkarpos vienoje pusėje (sankryža su Deltuvos g.) ženklas nurodo BTMP naudotis tako dalimi arčiau važiuojamosios dalies, o ženklas kitame atkarpų gale (sankryža su Vasario 16-osios g.) nurodo BTMP naudotis tako dalimi toliau nuo važiuojamosios dalies (žr. toliau pateiktą paveikslą), nors taktilinis paviršius yra įrengtas kitoje tako pusėje.





42 paveikslas. A. Smetonos gatvės šaligatvio atkarpa ties sankryža su Vasario 16-osios g.

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

Vertinama, kad plataus šaligatvio paženklinimas kelio ženklu „Pėsčiųjų ir dviračių takas“ neužtikrina BTMP infrastruktūros labiau, nei bet kokia kita kokybiška pėstiesiems skirta infrastruktūra, todėl tokie takai nėra įtraukiami į BTMP tinklą.

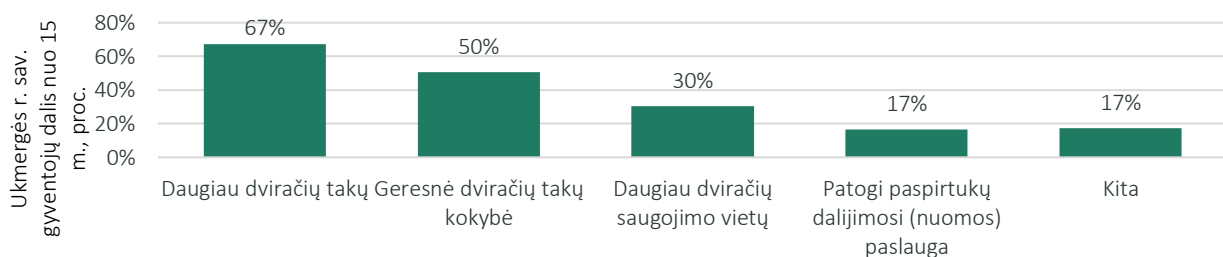
Atkreiptinas dėmesys į tiltą per Šventosios upę (Vilniaus g.) kuris ne tik, kad nėra pritaikytas BTMP eismui, tačiau ir paženklintas dviračių eismą draudžiančiais ženklais. Atsižvelgiant į tilto technines charakteristikas šioje vietoje nėra galimybių įrengti atskirą ir saugią BTMP infrastruktūrą.



43 paveikslas. Eismo ribojimai tiltu per Šventosios upę (Vilniaus g.)

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2024 m. birželio mėn.)

Atliktoje Ukmergės r. sav. gyventojų apklausoje respondentų buvo prašoma įvertinti, kas juos skatintų daugiau keliauti dviračiu arba el. paspirtuku (žr. toliau pateiktą paveikslą).

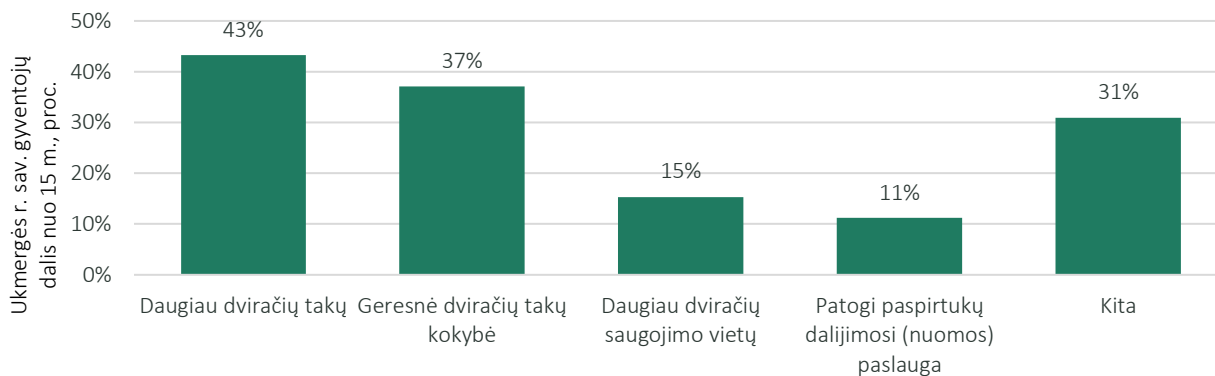


44 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų nuostatos dėl dažnesnio keliavimo dviračiais, 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa



Du trečdalius apklausoje dalyvavusių Ukmergės r. sav. gyventojų dviračiais naudotis paskatintų dviračių takų plėtra, lygiai pusė jų mano, kad dviračių naudojimąsi skatintų geresnė dviračių takų kokybė. Taip pat svarbiu veiksmu būtų daugiau dviračių saugojimo vietų.



45 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų nuostatos dėl dažnesnio keliavimo el. paspirtukais, 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

Panašios tendencijos pastebimos analizuojant gyventojų nuostatas dėl el. paspirtukų, nors šiuo atveju saugojimo vietų poreikis mažesnis (tai galima paaiškinti tuo, kad asmeninius el. paspirtukus galima patogiai pasiimti su savimi į pastato vidų). Pažymėtina, kad bendrai mažiau žmonių yra linkę važiuoti el. paspirtukais, palyginus su dviračiais.

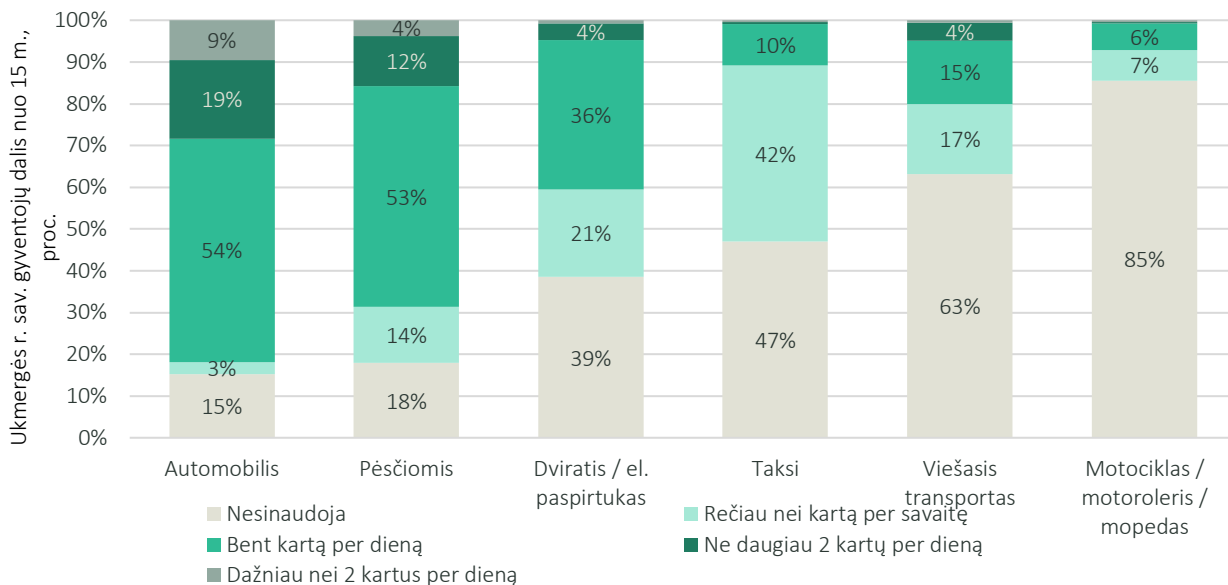
Vertinama, kad nacionaliniame pėsčiųjų ir dviračių takų plėtros žemėlapyje identifikuoti takai užtikrins pakankamą priemiestinių teritorijų pasiekiamumą, o už šios infrastruktūros plėtrą ir priežiūrą atsakinga VIA Lietuva, AB. Ukmergės mieste šiuo metu esanti BTMP infrastruktūra yra ribota ir reikalauja tobulinimo siekiant skatinti gyventojus rinktis šią transporto alternatyvą. Tinklas nėra vientisas, BTMP infrastruktūros atkarpos yra nutolusios nuo pagrindinių miesto arterijų, vyraujanti trinkelė danga nėra optimalus paviršius mikrojudumo priemonėms, tokioms kaip elektriniai paspirtukai. Taip pat aktualus dviračių laikymo ir saugojimo vietų skaičiaus didinimas, ypač miesto centre ir netoli viešosios paskirties objektų, kadangi tai leistų žmonėms patogiau naudotis BTMP tiek kasdieninėms kelionėms, tiek laisvalaikui.

### 3.3. Darnaus judumo skatinimas

Siekiant nustatyti modalinį kelionių pasiskirstymą, atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa. Anketinė apklausa buvo vykdoma *Zoho* platformoje, ją viešinant savivaldybės internetinėje svetainėje bei kituose socialiniuose tinkluose ir savivaldybės mokyklų elektroniniuose dienynuose. Apklausa buvo vykdoma 2024 m. sausio 24 – vasario 26 dienomis. Apklausos vykdymo laikotarpiu buvo surinktos 431 pilnai užpildyta anketa. Toks anketų kiekis leidžia užtikrinti 95 proc. tikimybę su 4,59 proc. paklaida. Gauti duomenys buvo pasverti taikant statistinę analizę, todėl Plane naudojami duomenys yra reprezentatyvus pagal lytį, amžių ir gyvenamąją vietą.

Gyventojų apklausoje respondentų buvo klausama apie naudojimosi modulinėmis transporto priemonėmis dažnumą per savaitę. Toliau pateiktame paveiksle vaizduojami gauti apklausos duomenys pagal susisiekimo būdą ir naudojimosi dažnumą. Dažniausiai Ukmergės r. sav. gyventojai keliauja automobiliu, pakankamai didelė dalis kelionių yra atliekama pėsčiomis, mažiausiai paklausus judumo būdas – viešasis transportas.

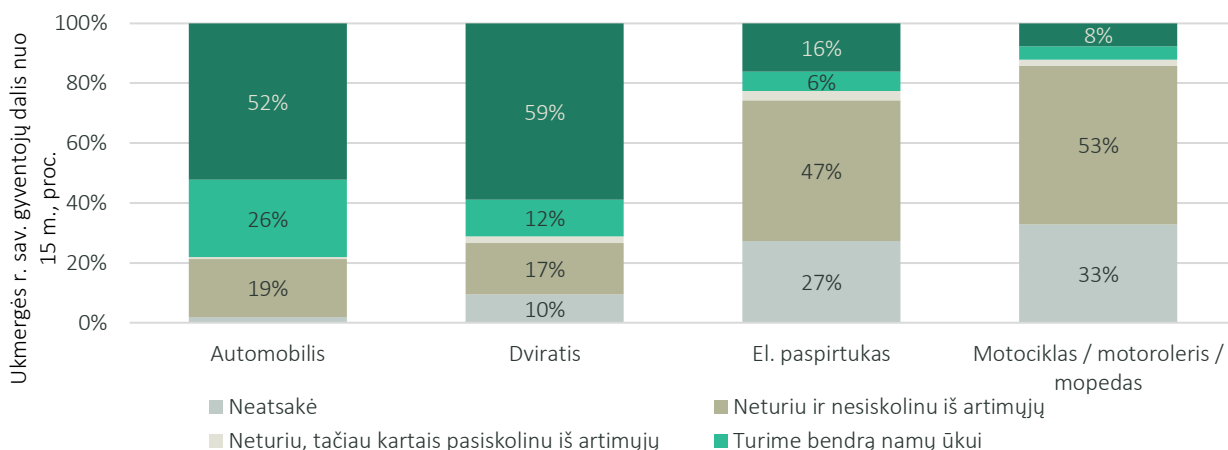




46 paveikslas. Gyventojų susisiekimo būdų pasirinkimo dažnumas Ukmergės r. sav. 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

52 proc. gyventojų turi nuosavą automobilį, 26 proc. – turi bendrą namų ūkiui. Santykinai didelė dalis gyventojų turi nuosavą dviratį (59 proc.). Toks didelis dviračių kiekis kontrastuoja su kelionių dviračiu skaičiumi, todėl tikėtina, kad dviračiai daugeliu atveju yra naudojami ne kasdienėms judumo reikmėms, o poilsiui ir rekreacijai.

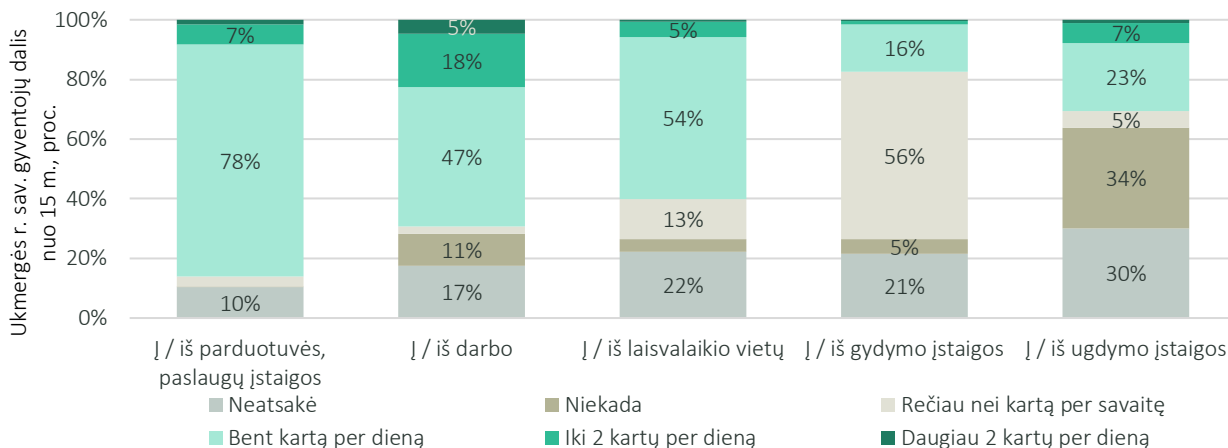


47 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų turimos transporto priemonės 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

Analizuojant respondentų keliones, nustatyta, kad dažniausiai gyventojai keliauja į / iš darbo:

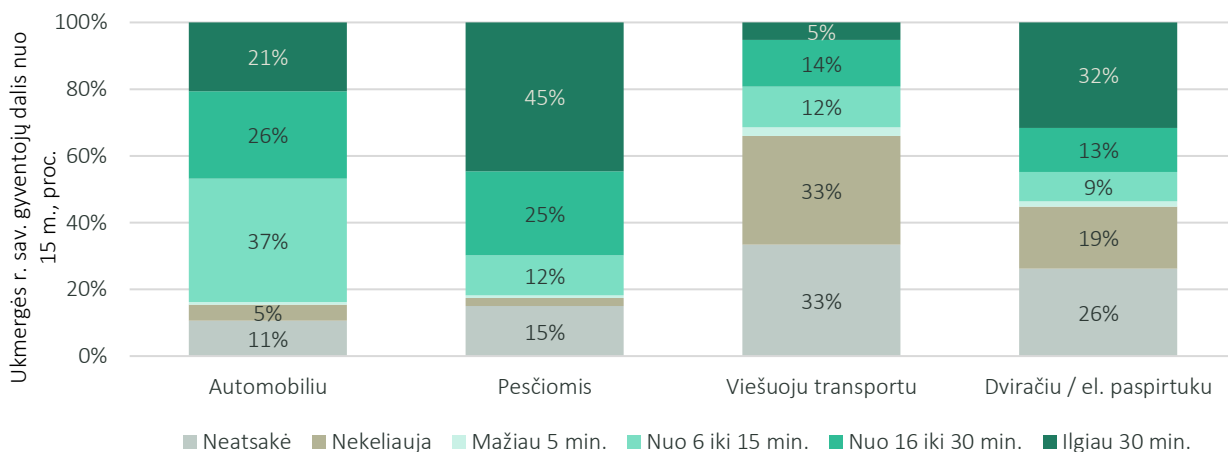




48 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų kelionės pagal tikslą 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

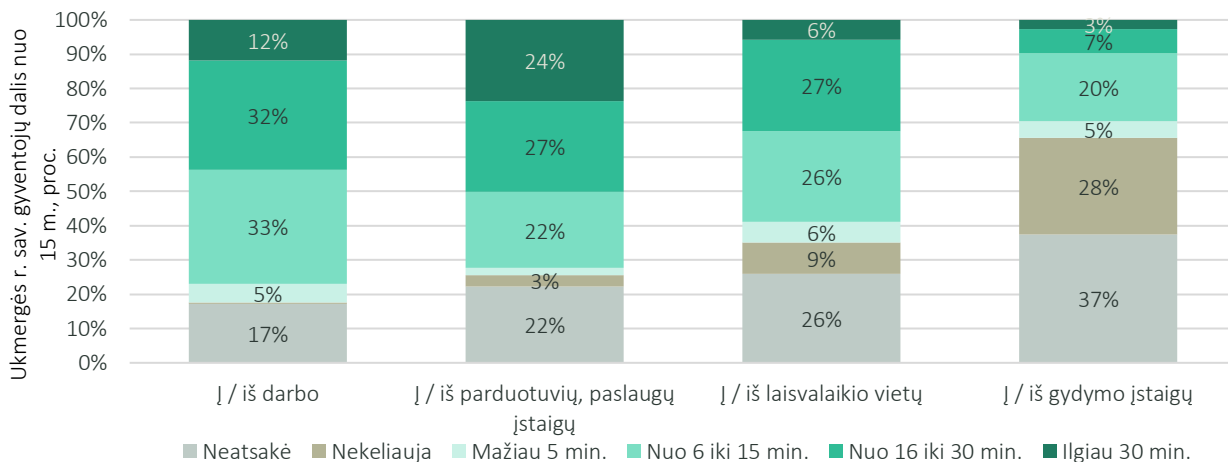
Gyventojų apklausos metu buvo siekiama išsiaiškinti kelionių trukmę pagal keliavimo būdą. Atlikus apklausą, nustatyta, jog santykinai ilgesnės kelionės – pėsčiomis ir dviračiu arba el. paspirtuku.



49 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų kelionių trukmė pagal būdą 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

Įprastai ilgesnės kelionės fiksuojamos keliaujant į parduotuves arba paslaugų vietas.

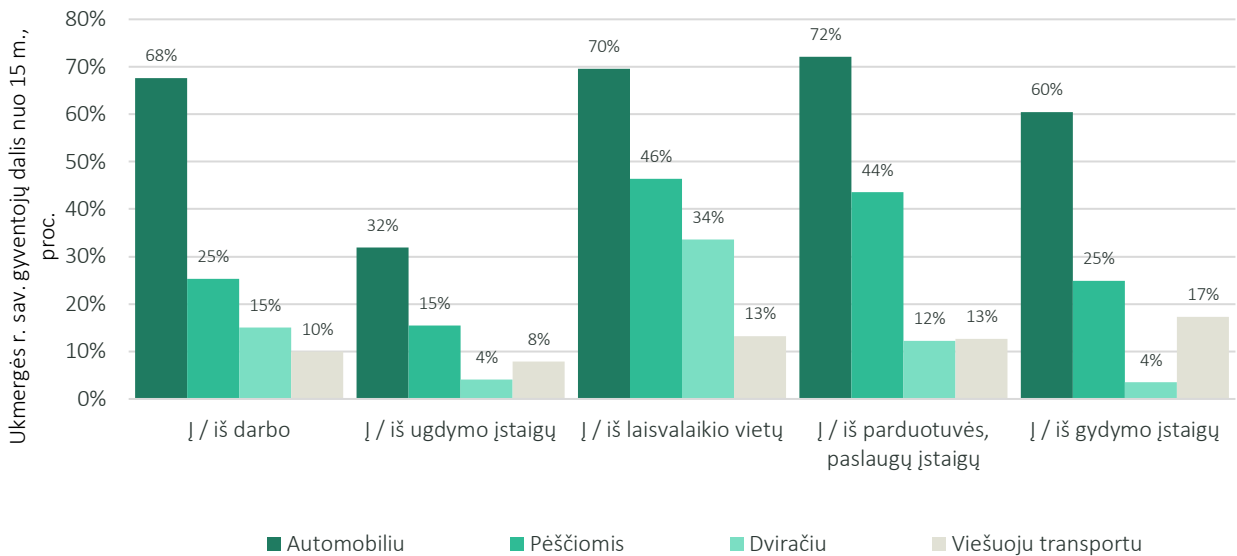


50 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų kelionių trukmė pagal tikslą 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa



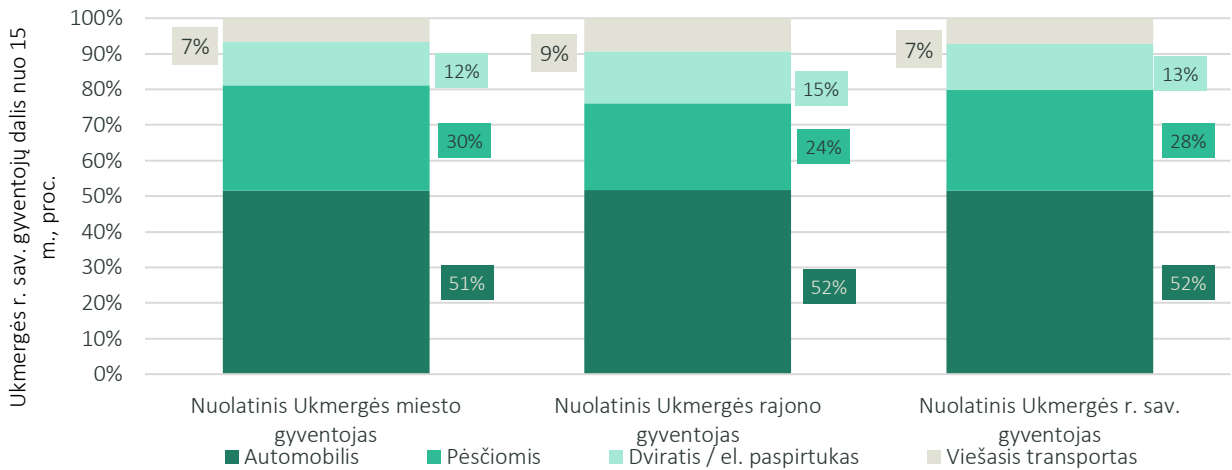
Papildomai, respondentų buvo klausiama apie pagrindinius keliavimo būdus pagal tikslą. Automobilis ir keliavimas pėsčiomis yra dažniausi būdai keliaujant visais tikslais. Dviratis tampa populiaria priemone keliaujant į laisvalaikio vietas.



51 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų keliavimo būdų pasirinkimas pagal kelionės tikslą 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

Remiantis apklausoje dalyvavusių respondentų atsakymais, apskaičiuotas modalinis kelionių pasiskirstymas Ukmergės mieste, Ukmergės rajone ir bendras Ukmergės r. sav.



52 paveikslas. Ukmergės r. sav. (miesto ir rajono) gyventojų modalinis kelionių pasiskirstymas 2024 m.

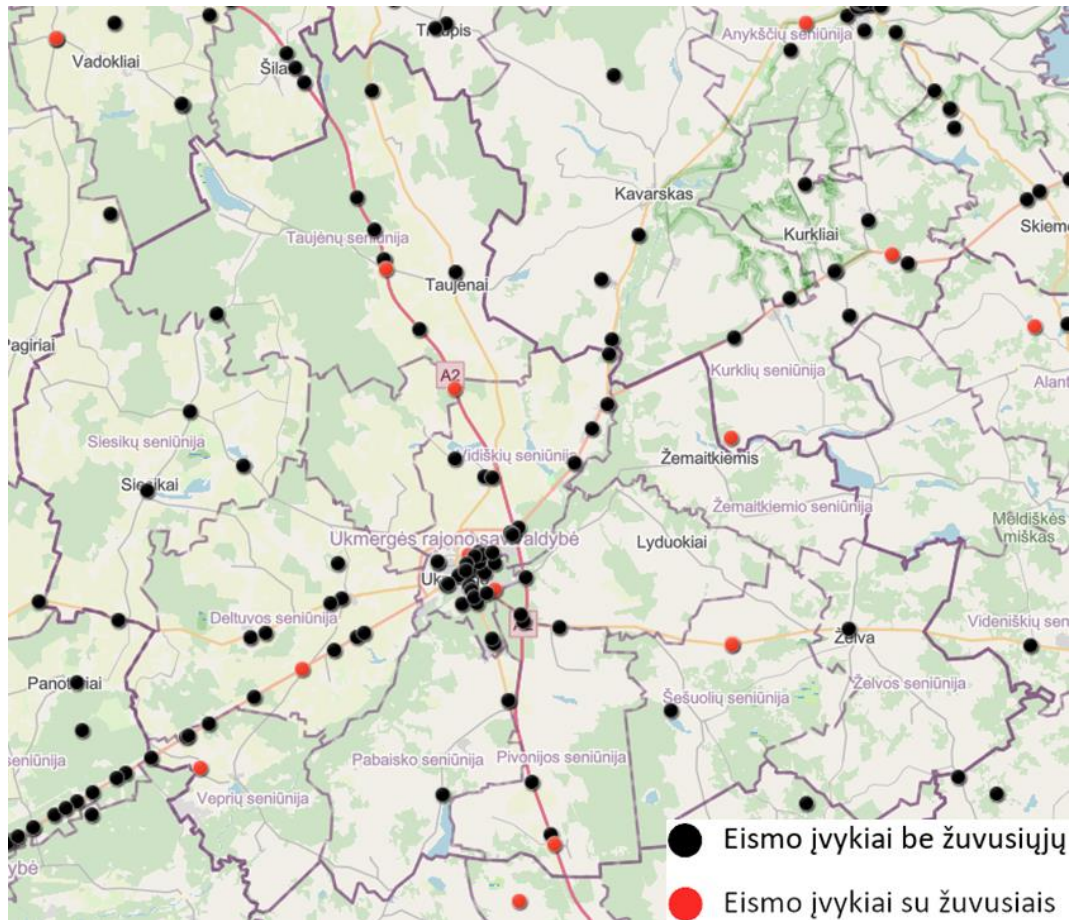
Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

Atsižvelgiant į mažą respondentų imtį modalinio pasiskirstymo duomenys greičiausiai neatspindi realios situacijos, dviračiais atliekamų kelionių dalis tikėtina yra gerokai mažesnė, be to didžioji jų dalis (vertinant trukmę ir kitus faktorius) tikėtina atliekama ne kasdienio judumo, o rekreacijos tikslais. Tikslus modalinis pasiskirstymas būtų galimas apskaičiuoti pagal natūrinius srautų matavimus, tačiau tam pirmiausiai turi būti įrengtas nepertraukiamas BTMP tinklas jungiantis pagrindines gyvenamąsias, darbo ir paslaugų vietas. Siekiant vertinti nuolatinį judumo pokytį tikslinga kartu su BTMP infrastruktūra įrengti ir srautų matavimo įrangą.

Atsižvelgiant į galimą paklaidą (paklaida – 4,59 proc.), galima daryti išvadą, jog dažniausiai gyventojai keliauja automobiliu, antroje vietoje yra kelionės pėsčiomis. Kelionės viešuoju transportu sudaro sąlyginai nedidelę dalį.



### 3.4. Eismo saugos ir gyventojų saugumo didinimas



53 paveikslas. Eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo asmenys 2019–2022 m.  
Šaltinis: TKA<sup>18</sup>

Analizuojant įskaitinius eismo įvykius, kuriuose nukentėjo žmonės, negalima identifikuoti kritinių vietų, kuriose būtų didelis avaringumas. Savivaldybės teritorijoje nėra juodųjų dėmių.



54 paveikslas. Eismo įvykių skaičius Ukmergės r. sav. 2022–2023 m. (pagal kaltinimą)  
Šaltinis: TKA eismo įvykių, kuriuose nukentėjo asmenys, statistika

<sup>18</sup> TKA. Eismo įvykių žemėlapis. Prieiga internetu: <https://ktti.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=d0994fc74c4346158c0916dc3b37314d>



Daugiausiai žmonių nukenčia eismo įvykiuose, kurie įvyksta dėl automobilio vairuotojo kaltės. Didžioji dalis šių eismo įvykių – susidūrimai.

11 lentelė. Eismo įvykiuose sužeistų asmenų skaičius Ukmergės r. sav. 2022–2023 m.

Kaltininkas	Susidūrimas	Susidūrimas su dviračiu	Užvažiavimas ant kliūtis	Užvažiavimas ant pėsčiojo	Apvartimas	Kiti eismo įvykiai
Automobilio vairuotojas	6	0	2	4	1	4
El. paspirtuko vairuotojas	0	0	0	1	0	0
Dviratininkas ir automobilio vairuotojas	0	2	0	0	0	0
Dviratininkas	0	1	0	0	0	0
Įvykis įvyko ne dėl eismo dalyvio kaltės	0	0	0	0	2	0
Mopedo vairuotojas	1	0	0	1	1	0
Motociklo vairuotojas	1	0	0	0	0	3

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis TKA eismo įvykių, kuriuose nukentėjo asmenys, statistika<sup>19</sup>

Ukmergės rajono savivaldybėje veikia saugaus eismo komisija, kurios uždaviniai – nustatyti prioritėtines eismo saugumo gerinimo kryptis ir priemones, koordinuoti institucijų veiklą susijusią su Ukmergės rajono savivaldybės eismo saugumo programos vykdymu, spręsti saugaus eismo organizavimo, kelio ženklų, automobilių stovėjimo aikštelių įrengimo, važiuojamosios kelio dalies ženklavimo klausimus Ukmergės mieste, kaimų ir gyvenamosiose vietovėse, vietinės reikšmės keliuose. Įgyvendindama savo uždavinius, komisija analizuoja eismo būklę mieste ir rajone, teikia siūlymus dėl eismo būklės gerinimo ir švietėjiškos mokomosios veiklos eismo saugumo srityje organizavimo, svarsto gautus pasiūlymus, prašymus ir skundus, susijusius su saugaus eismo organizavimu, kelio ženklų įrengimu ar pašalinimu bei sprendžia kitus su eismo saugumu susijusius klausimus. Per 2023 metus įvyko 6 komisijos posėdžiai, priimti sprendimai viešinami Ukmergės savivaldybės internetinėje svetainėje<sup>20</sup>.

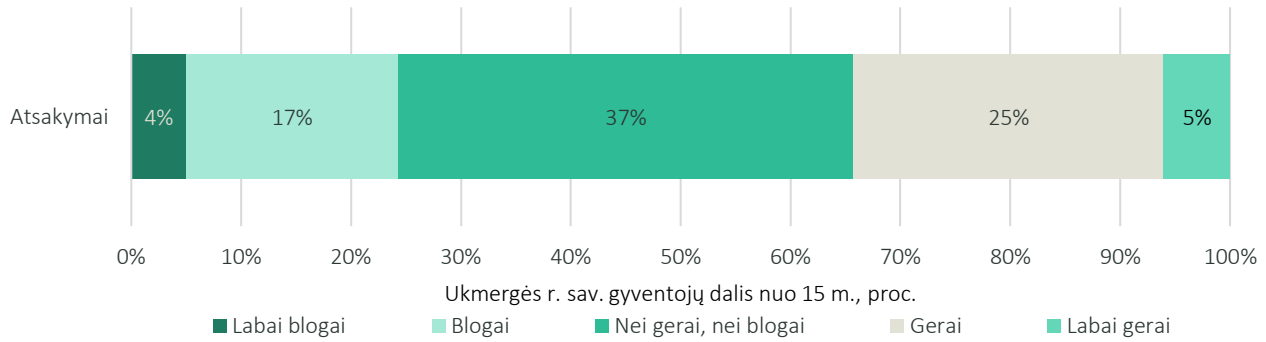
Ukmergės rajono policijos komisariate veikia saugaus eismo klasė, kurios paskirtis – ikimokyklinio ugdymo įstaigų vaikams, bendrojo lavinimo mokyklų mokiniams, kitiems visuomenės nariams sudaryti sąlygas ugdyti ir plėtoti savo, kaip eismo dalyvio (pėsčiojo, keleivio, vairuotojo) saugaus eismo kompetenciją, mokytis ir gilinti teorines ir praktines saugaus elgesio kelyje žinias, ugdyti pagarbą žmogaus gyvybei ir jos išsaugojimui, pagarbą eismo dalyviams, atsakomybę už savo elgesį kelyje, suvokti eismo sistemą „Eismo dalyvis–transporto priemonė–kelias–eismo aplinka“.

Atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa atskleidė, kad šiek tiek daugiau nei trečdalis gyventojų eismo saugą vertina vidutiniškai, o penktadalis – gerai.

<sup>19</sup> Transporto kompetencijų agentūra. 2017–2022 m. eismo įvykių, kuriuose nukentėjo asmenys, žemėlapis. Prieiga internetu; <https://kti.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=d0994fc74c4346158c0916dc3b37314d>

<sup>20</sup> Ukmergės rajono savivaldybės internetinis puslapis. 2023 m. priimti sprendimai. Prieiga internetu: <https://ukmerge.lt/2023-m-priimti-sprendimai/>





55 paveikslas. Ukmergės r. sav. vertinimas dėl eismo saugumo, 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

Vertinama, kad eismo saugumo situacija Ukmergės r. sav. pakankamai gera, todėl nereikalauja didelių infrastruktūrinių pokyčių. Kita vertus svarbu užtikrinti informavimą apie saugaus eismo taisykles ir nuolat vykdyti švietėjiškas akcijas.

### 3.5. Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas

Miesto susisiekimo tinklą sudaro motorizuoto ir nemotorizuoto eismo gatvės, takai, įvairių eismo tipų zonos. Jų įrengimą reglamentuoja Statybos techninis reglamentas, gatvių funkcijos ir kategorijos nustatomos bendrajame plane.

12 lentelė. Pagrindinė susisiekimo linijų klasifikacija (motorizuoto eismo)

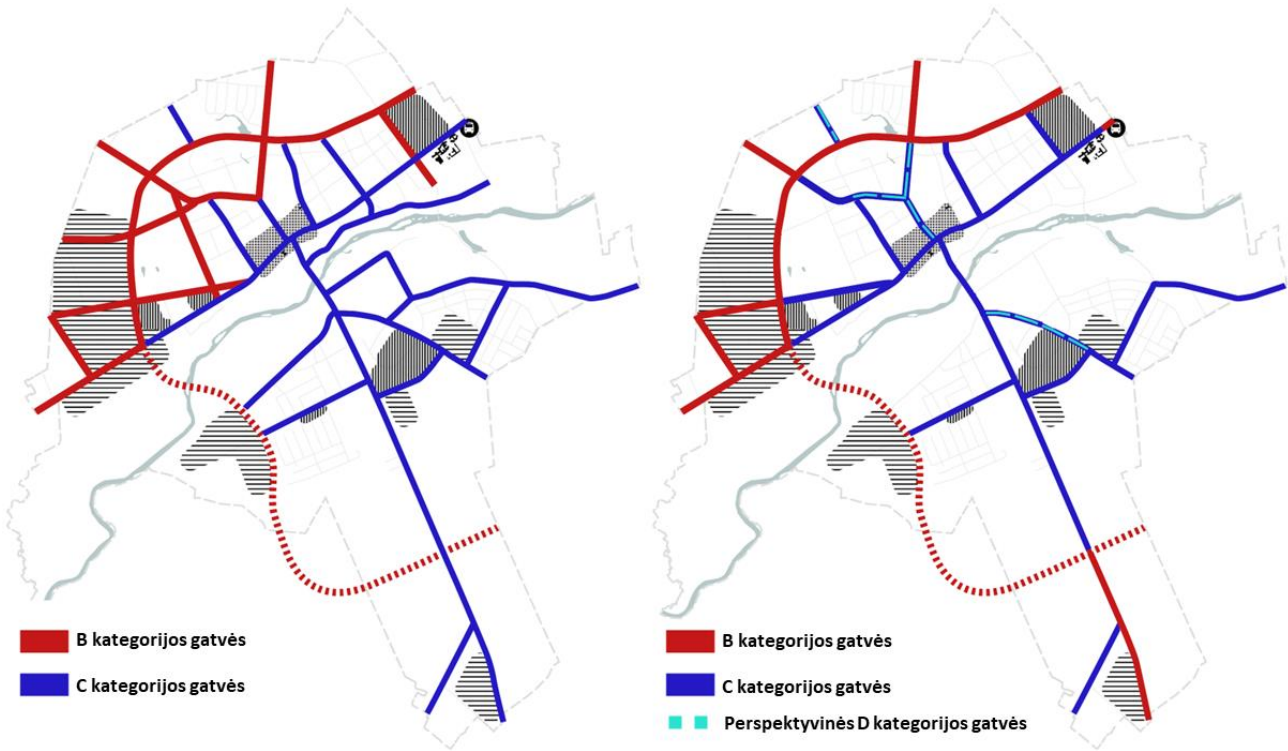
Indeksas	Kategorija	Pagrindinė paskirtis
A	Greito eismo gatvės	Miesto ilgi ir pastovūs transporto ryšiai bei ryšiai su svarbiausiais keliais. Tranzitinis eismas.
B	Pagrindinės gatvės	Susisiekimas tarp miesto funkcinių zonų, rajonų, centrų, didžiųjų transporto stočių. Ryšiais su užmiesčio keliais.
C	Aptarnaujančios gatvės	Miesto plano funkcinės ir kompozicinės ašys. Pagrindinės keleivių viešojo susisiekimo linijos. Miesto vidaus transporto ryšiai.
D	Pagalbinės gatvės	Lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys. Srautų paskirstymas į smulkias teritorijas, privažiavimai prie atskirų statinių ir kitų objektų.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis STR 2.06.04:2014 "Gatvės ir vietinės reikšmės keliai"

Judumo kontekste svarbu įvertinti miesto B ir C kategorijų gatvių tinklą, kuriame siekiant užtikrinti patogų ir saugų bevariklio transporto judėjimą būtina įrengti atskirą BTMP infrastruktūrą.

Nustatytos gatvių kategorijos Ukmergės mieste yra perteklinės, neatspindi egzistuojančių srautų ir infrastruktūros įrengimo reikalavimų. Tikslinga mažinti gatvių kategorijas tokiu būdu vengiant perteklinės infrastruktūros įrengimo ir priežiūros bei skatinti alternatyvius judėjimo būdus Ukmergės mieste. Dalį gatvių kategorijų galima sumažinti jau dabar, kitas mažinti perspektyvoje, įvertinus eismo srautų pokytį (įskaitant pietinio aplinkkelio įrengimą) bei sukuriamas alternatyvias teritorijų pasiekimo galimybes (viešojo ir bevariklio transporto infrastruktūrą).





56 paveikslas. Esamos (kairėje) ir galimos (dešinėje) B ir C kategorijų gatvės

Šaltinis: Sudaryta autorių remiantis Ukmergės miesto BP

Paveiksle taip pat pažymėtas ir planuojamas gatvių plėtros projektas – pietinis aplinkkelis (B kategorija).

Ukmergės mieste automobilių stovėjimas nėra apmokestintas, yra daug vietų, kur leidžiama statyti automobilį gatvėje, dalyje jų ribojamas stovėjimo laikas. Nepakankamai reguliuojamas ir neapmokestintas automobilių stovėjimas sukuria palankias sąlygas miesto gyventojams bei svečiams automobiliu keliauti net ir trumpus, lengvai pėsčiomis įveikiamus atstumus.



57 paveikslas. Automobilių stovėjimo vietos Kęstučio a.

Šaltinis: Google „Streetview“ (2024 m. birželio mėn.)



Savivaldybėje nėra taikomos pažangios eismo organizavimo sistemos (kintamos informacijos ženklai, išmanieji šviesoforai ir pan.).

Ukmergės mieste yra gatvių kuriose ribojamas greitis ir / ar nustatomas vienkryptis eismas, taip pat paženklintos gyvenamosios zonos. Tačiau visais atvejais eismas reguliuojamas tik vertikaliuoju kelio ženkliniu ir nėra įrengiamos jokios inžinerinės priemonės siekiant informuoti eismo dalyvius apie pasikeitusias eismo sąlygas.



58 paveikslas. Vienos krypties eismas ir ramaus eismo zona Paupio g.

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

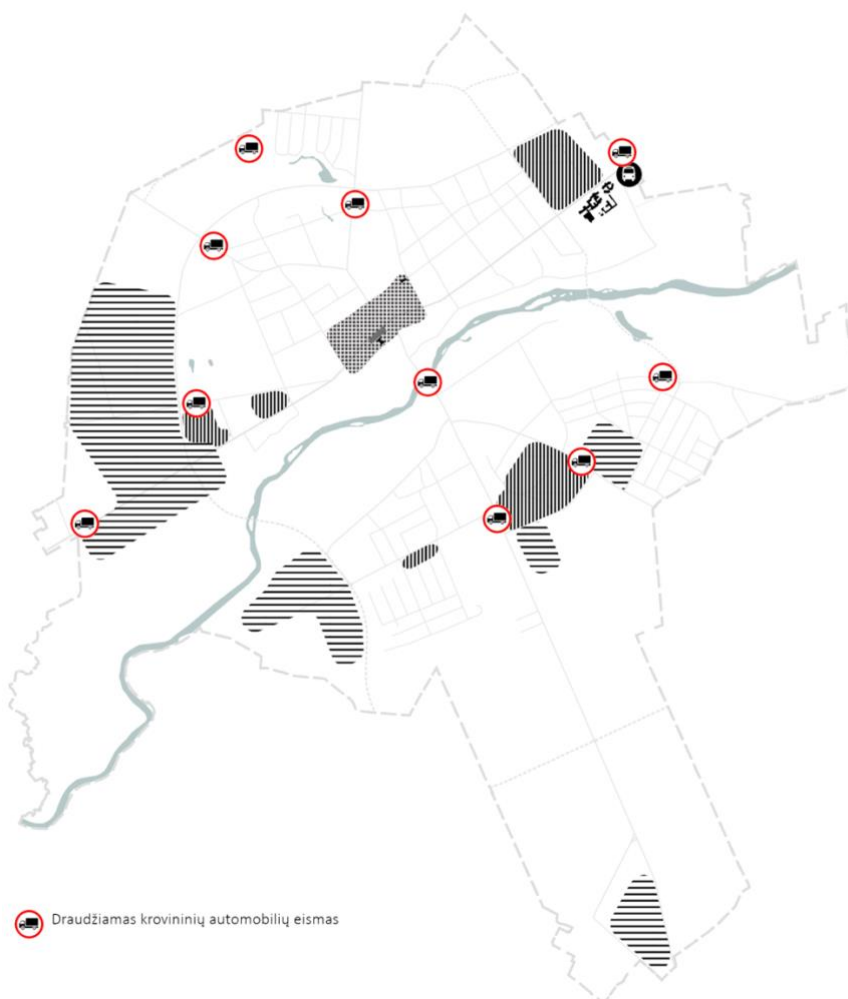


59 paveikslas. Gyvenamoji zona Veterinarijos g.

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

Ukmergės mieste ribojamas sunkiasvorio transporto judėjimas, todėl sunkiasvorio transporto vidutinis metinis eismo paros intensyvumas mieste yra genėtinai mažas.





60 paveikslas. Krovinio transporto eismo ribojimai

Remiantis eismo srautų analize, daugiausia sunkiasvorio transporto srauto nukreipiama į aplinkkelius. Šie keliai efektyviai sumažino sunkiasvorio transporto srautą miesto centre, kur dominuoja lengvųjų automobilių eismas, o tai prisideda prie sklandesnio ir saugesnio eismo mieste bei mažesnio aplinkos taršos lygio. Tokie sprendimai leido išlaikyti sunkiasvorių transporto priemonių srautus toliau nuo centrinų miesto gatvių, mažinant transporto kamščius, triukšmo lygį bei gerinant gyvenimo kokybę miesto gyventojams.

Remiantis LR alternatyviųjų degalų įstatymu ir Mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijomis,<sup>21</sup> Ukmergės miestui nėra privalomas mažos taršos zonos (toliau – MTZ) įrengimas.

### 3.6. Plano teritorijos logistikos organizavimas (Darnios logistikos planas)

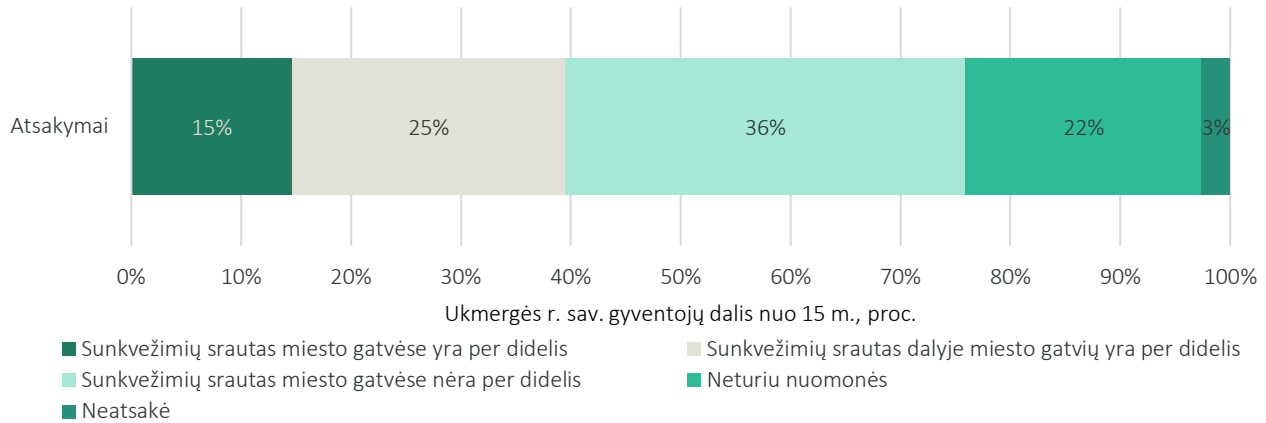
Sunkiasvorio transporto srautą Ukmergės r. sav. formuoja dvi pagrindinės priežastys: pramonės teritorija ir valstybinės reikšmės magistraliniai, krašto ir rajoniniai keliai. Pramonės teritorija įsikūrusi Ukmergės miesto vakarinėje dalyje, kur šiuo metu veikia nemaža dalis įmonių, tačiau taip pat yra nemažai neužstatytų teritorijų,

<sup>21</sup> Mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijos, patvirtintos LR susisiekimo ministro 2023 m. spalio 11 d. įsakymų Nr. 3-432 „Dėl mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijų patvirtinimo“ (galiojanti suvestinė redakcija 2022-12-27)



kuriose planuojama pramonės plėtra. Didelius tranzitinius srautus generuoja savivaldybę kertantys trys magistraliniai keliai, vienas iš jų nutiestas per Ukmergės miestą.

Siekiant nustatyti krovinio transporto sukiamų nepatogumų jautrumą, vykdant apklausą, gyventojams buvo užduodamas klausimas dėl sunkiasvorio transporto (žr. toliau pateiktą paveikslą).



61 paveikslas. Ukmergės r. sav. gyventojų nuostatos dėl sunkvežimių srauto miesto gatvėse, 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

36 proc. gyventojų mano, kad sunkvežimių srautas miesto gatvėse nėra per didelis, tačiau kiek didesnės dalis gyventojų (40 proc.) mano, kad sunkvežimių srautas miesto gatvėse arba tik dalyje gatvių yra per didelis, šiek tiek daugiau nei penktadalis gyventojų neturi nuomonės šiuo klausimu.

Bendrai, vertinama, kad esami sunkiasvorio transporto ribojimai, Ukmergės šiaurinis aplinkkelis bei patogi pramonės teritorijos vieta nesukelia krovininio transporto srautų. Galima daryti išvadą, jog egzistuojantys sprendiniai veiksmingai užtikrina logistikos efektyvumą ir mažina su šia veikla susijusį neigiamą poveikį.

### 3.7. Transporto sistemos visuotinimas

Siekiant sudaryti galimybes visiems gyventojams naudotis transporto infrastruktūra ir susisiekimo sistema, naujai planuojant, projektuojant ar rekonstruojant infrastruktūrą, šiame skyriuje pateikiamas transporto sistemos visuotinio užtikrinimo iššūkių apibendrinimas.

Ukmergėje pėsčiųjų infrastruktūra yra pritaikoma nuleidžiant šaligatvių bortus šalia sankryžų.



62 paveikslas. Šaligatvis šalia Kauno g. 18

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

Arba nuleidžiant šaligatvių bortus ir įrengiant taktilinius paviršius (žr. toliau pateiktą paveikslą).





63 paveikslas. Šaligatvis šalia Kareivinių g. 4

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

Tačiau pastebėta, kad ne visos Ukmergėje esančios gatvių sankryžos ir pėsčiųjų perėjos yra pritaikytos SPTŽ.

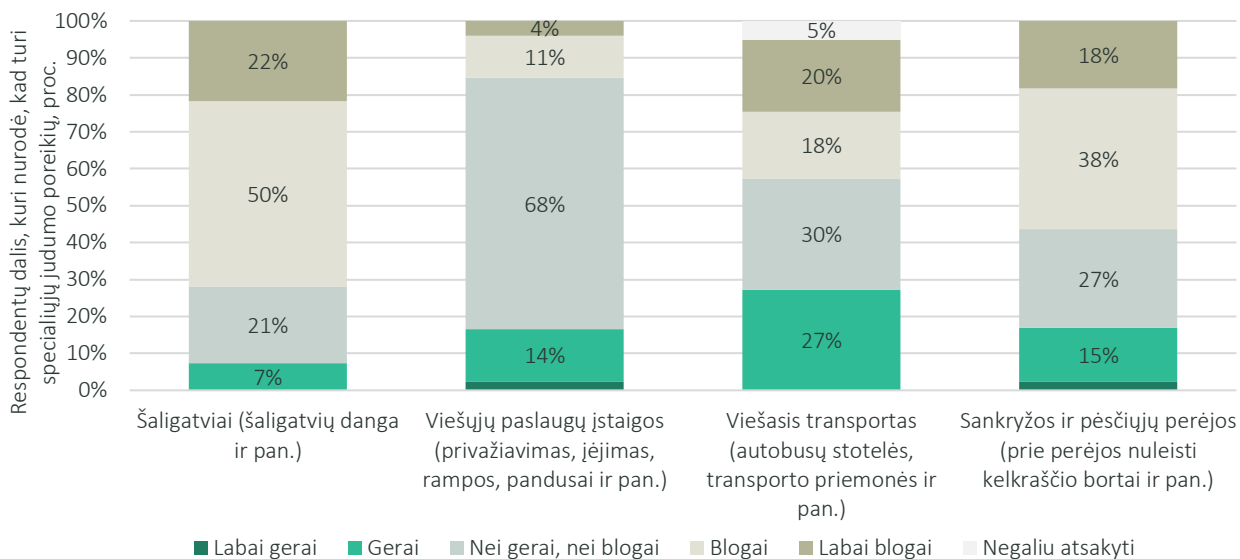


64 paveikslas. Šaligatvis šalia Gedimino g. 85 ir šalia Šviesos g. 32

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2023 m. gegužės mėn. ir 2022 m. birželio mėn.)

Apklausoje metu gyventojams, turintiems specialiųjų poreikių, buvo užduodamas klausimas apie pasitenkinimą infrastruktūros pritaikymu (žr. toliau pateiktą paveikslą).





65 paveikslas. Ukmergės r. sav. infrastruktūros pritaikymo SPTŽ vertinimas, 2024 m.

Šaltinis: Konsultanto atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa

Blogiausiai vertinami šaligatvių ir viešojo transporto infrastruktūra (atitinkamai, 22 ir 20 proc.).

Atliekant gatvių analizę pastebėta, kad šaligatvių infrastruktūra nėra vienodai užtikrinama. Pavyzdžiui, Antakalnio g. šaligatviai yra prastos būklės – danga netolygi, šaligatvio plytelės ištrupėję (žr. toliau pateikiamą paveikslą).



66 paveikslas. Šaligatvis šalia Antakalnio g. 55

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



67 paveikslas. Šaligatvis šalia Antakalnio g. 6

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

Analizuojant pagrindinių judumo jungčių gatves – Linų, Vytauto, Antakalnio, Vilniaus ir Draugystės g. – pastebėta, kad infrastruktūros visuotinumas yra pakankamai gerai užtikrinamas. Vis dėlto pasitaiko trūkumų kaip nenuleisti bortai, netolygus šaligatvio paviršius, kt., kurie galėtų būti pašalinti atliekant pėsčiųjų infrastruktūros rekonstrukciją. Daugiausia trūkumų rasta Antakalnio, Vilniaus ir Draugystės gatvėse.





68 paveikslas. Šaligatviai Vilniaus g.

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



69 paveikslas. Šaligatvis Vilniaus g.

Šaltinis: Google Maps „Street View“ (2024 m. birželio mėn.)



70 paveikslas. Šaligatvis šalia Draugystės g. 5

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

Apibendrinant, atsižvelgiant į apklausos rezultatus bei esamą pėsčiųjų ir viešojo transporto infrastruktūros būklę, vertinama, kad esama infrastruktūra nepakankamai užtikrina SPTŽ poreikius ir šiai infrastruktūrai reikalingas atnaujinimas. Užtikrinus, kad visi gyventojai, įskaitant asmenis su negalia, galėtų lengvai ir saugiai naudotis pėsčiųjų infrastruktūra bei pasiekti viešojo transporto stoteles ar objektus, padidėtų pėsčiųjų saugumas ir komfortas



### 3.8. ADVT priemonių naudojimo skatinimas ir infrastruktūros vystymas

Siekiant įgyvendinti LR alternatyviųjų degalų įstatyme numatytus tikslus, šiame skyriuje įvertinamas šio įstatymo įgyvendinimas ir pasiūlomos alternatyviųjų degalų varomų transporto priemonių naudojimo skatinimo priemonės.

LR alternatyviųjų degalų įstatymas<sup>22</sup> nustato alternatyviųjų degalų naudojimo transporto sektoriuje plėtrą Lietuvoje. Įstatymas 23 str. nustato šiuos tikslus ir reikalavimus elektromobilių įkrovimo infrastruktūrai, kurie yra aktualūs šiam Planui:

- Iki 2030 metų Lietuvos Respublikoje turi būti įrengta 60 000 elektromobilių įkrovimo priegy, iš kurių 6 000 viešųjų ir pusiau viešųjų (23 str. 1 d.).
- Didesnės kaip 50 kW atiduodamosios galios viešai prieinamos įkrovimo priegios pirmiausia viešosios ir pusiau viešosios didelės ir labai didelės galios elektromobilių įkrovimo priegios (toliau – EJP) turi būti įrengiamos didžiuosiuose miestuose, taip pat šalia pagrindinių TEN–T kelių ir šalia esančių valstybės reikšmės kelių (23 str. 2 d.).
- Nuo 2023 m. sausio 1 d. visose statomose arba rekonstruojamose degalinėse, autobusų ir geležinkelio stotyse turi būti įrengiama bent viena EJP (23 str. 18, 19 d.).

Ukmergės r. sav. šiuo metu įrengtos 29 elektromobilių įkrovimo stotelės, turinčios 55 vnt. EJP, todėl vienu metu gali krauti 55 automobiliai.

13 lentelė. Elektromobilių įkrovimo priegios Ukmergės r. sav. 2025 m.

Nr.	Stotelių Adresas	Operatorius	Stotelių skaičius	Priegių skaičius	Suminė stotelės galia	Kaina
1.	A2, 80 km.	Via Lietuva	1 vnt.	3 vnt.	143 kW	0,46 Eur / kWh
2.	Vytauto g. 113-1	Enefit, UAB	7 vnt.	9 vnt.	1 210 kW	0,36–0,59 Eur / kWh
3.	Anykščių skg. 2	Ukmergės rajono savivaldybės administracija	1 vnt.	2 vnt.	44 kW	0,35 Eur / kWh
4.	Pilies g.	Ukmergės rajono savivaldybės administracija	1 vnt.	2 vnt.	44 kW	0,35 Eur / kWh
5.	Pakalnės g.	Ukmergės rajono savivaldybės administracija	1 vnt.	2 vnt.	44 kW	0,35 Eur / kWh
6.	Žiedo g. 14	Ignitis, UAB	13 vnt.	27 vnt.	622,4 kW	0,35–0,45 Eur / kWh
7.	Boruvkos g. 1	Ignitis, UAB	1 vnt.	2 vnt.	360 kW	0,44 Eur / kWh
8.	Dariaus ir Girėno g. 15	Enefit, UAB	2 vnt.	4 vnt.	107,5 kW	0,36–0,42 Eur / kWh
9.	Bernotiškių kaimas 2	Ignitis, UAB	2 vnt.	4 vnt.	344 kW	0,33–0,44 Eur / kWh
<b>Viso:</b>			<b>29 vnt.</b>	<b>55 vnt.</b>	<b>2 918,9 kW</b>	

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų registravimo sistemos<sup>23</sup> duomenimis

Remiantis parengtais duomenimis, šiuo metu visos savivaldybės teritorijoje įrengta galia siekia 2,9 tūkst. kW ir yra didesnė nei reikalinga registruotiems elektromobiliams (52 vnt.), todėl vertinama, kad esamas poreikis patenkinamas, o įrengta infrastruktūra turėtų skatinti elektromobilių plėtrą savivaldybėje.

<sup>22</sup> LR alternatyviųjų degalų įstatymas, priimtas 2021 m. kovo 23 d. Nr. XIV-196 (suvestinė redakcija nuo 2025-02-01 iki 2025-04-30). Prieiga internetu: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/0409c522915c11eb998483d0ae31615c/asr>

<sup>23</sup> Via Lietuva. Viešųjų elektromobilių įkrovimo priegų registravimo sistema. Prieiga internetu: <https://ev.vialietuva.lt/#map>



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

- kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai elektrinei transporto priemonei su baterijomis tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 1,3 kW ir
- kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai laidu įkraunamai hibridinei transporto priemonei tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 0,80 kW.<sup>24</sup>

Šis reikalavimas praktiškai yra įgyvendinamas savivaldybės lygmeniu per Elektromobilių įkrovimo prieigų planus (EJP planas), kurie yra derinami su LR susisiekimo ministerija. Ukmergės r. sav. EJP planas buvo patvirtintas 2023 m.<sup>25</sup>, kuriame numatyta, kad EJP skaičius išaugs iki 136 prieigų. Bus įrengtos įprastos ir didelės galios tipo įkrovimo prieigos. Savivaldybės administracija neplanuoja pati įrenginėti ir administruoti įkrovimo stotelių, įrengimui buvo skelbiami viešieji pirkimai, tačiau neatsirado norinčių teikti paslaugą. Procedūras planuojama kartoti, arba ieškoti kitokių bendradarbiavimo su paslaugos teikėjais formų (sklypų / aikštelių nuoma, vieša ir privati partnerystė ar pan.)

Šiuo metu Ukmergės mieste yra viena SGD degalinė (valdoma privataus operatoriaus UAB „SG dujos“), įrengta Ukmergės AP teritorijoje (Deltuvos g. 33) ir skirta tik viešojo transporto užpildymui dujomis, pildymo galimybės tretiesiems asmenims nėra.

Apibendrinant atliktą analizę, nustatyta, kad Ukmergės r. savivaldybė siekia plėtoti elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą, planuodama padidinti prieigų skaičių, taip skatinant tvarią transporto plėtrą, atitinkančią tiek nacionalinius, tiek ES reikalavimus. Taip pat tikslinga sudaryti galimybes vartotojams naudotis SGD degaline esančia Ukmergės AP teritorijoje.

### 3.9. Intelektinės transporto sistemos, skaitmenizacija, inovacijos ir naujos judumo paslaugos

Siekiant didinti kelių transporto sąveiką su kitomis transporto rūšimis ir gerinti bei atliepti gyventojų judumo poreikius, didinti gyventojų saugumą, mažinti eismo spūstis, veiksmingai valdyti eismo incidentus ir siekiant išnaudoti skaitmenizacijos ir inovacijų potencialą bei praplėsti suteikiamų paslaugų spektrą, šiame skyriuje bus analizuojama intelektinių transporto sistemų (toliau – ITS) priemonių taikymo Ukmergės r. sav. vertinimas.

LR susisiekimo ministerija 2011 m. užsakymu parengta ITS įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studija. Studijoje išskiriamos keturios problemų grupės, kurias galima spręsti ITS pagalba:

- transporto spūstys didžiuosiuose miestuose;
- avaringumo mažinimas;
- sunkiasvorių transporto priemonių viršsvoris;
- viešojo transporto sektoriaus problemos.

Šiuo metu Ukmergėje nėra sistemiskai taikomų ITS sprendimų. Atsižvelgiant į mažą eismo srautą, nėra poreikio diegti eismo valdymo sistemas ar spręsti spūsčių problemas, taip pat nėra poreikio atskiram viešojo transporto srautų reguliavimui.

<sup>24</sup> Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyvių degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES, priimtas 2023 m. rugsėjo 13 d. Prieiga internetu: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>

<sup>25</sup> Ukmergės rajono savivaldybės iki 2030 metų numatomų įrengti elektromobilių įkrovimo prieigų planas, patvirtintas 2023 m. rugsėjo 28 d. Ukmergės rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 7-126. Prieiga internetu: <https://www.ukmerge.lt/uploads/Atsinaujinanti%20energija/planas.pdf>

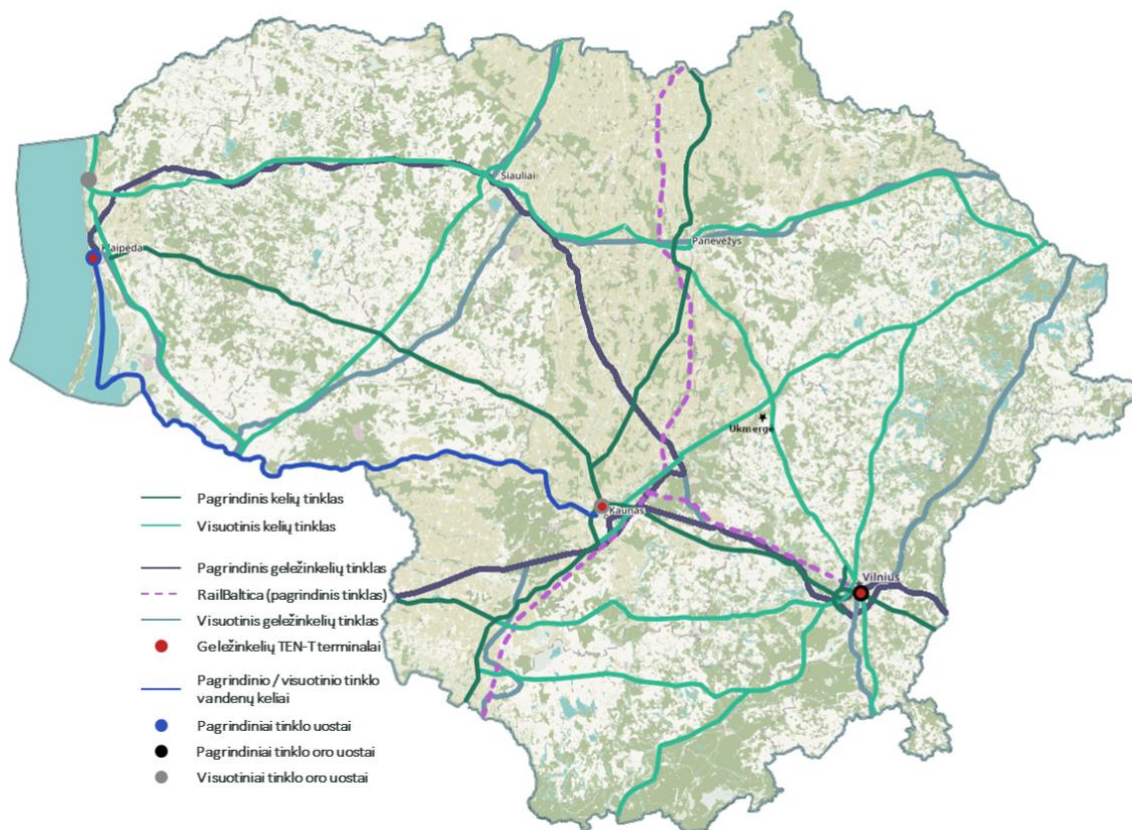


### 3.10. Transeuropinio transporto tinklo transporto mazgų infrastruktūros plėtra

Siekiant pagerinti judumą ir transporto srautus tiek keleiviams, tiek kroviniams ir užtikrinti pirmo ir paskutinio kilometro jungtis formuojant ateities transeuropinio transporto tinklą (toliau – TEN-T), kurį sudaro geležinkelių, kelių, vidaus vandens kelių tinklai, taip pat geležinkelių terminalai, oro uostai ir uostai. Tinklas skiriamas į pagrindinį (pagrindinės jungtys) ir visuotinį tinklą (antraeilės jungtys).

TEN-T tinklą reguliuoja 2013 m. Reglamentas Nr. 1315/2013.<sup>26</sup> Šiuo metu reglamentas yra atnaujinamas – Europos Komisija pateikė atnaujinimo siūlymą 2021 m. gruodžio mėn., siūlymui turėtų pritarti Europos Taryba ir Europos Parlamentas. Nors atliekant šią analizę vadovaujamasi galiojančiu 2013 m. Reglamentu Nr. 1315/2013, pabrėžtinai pagrindinis tinklo pokytis šiaurės–rytų Lietuvoje – TEN-T visuotinio tinklo kelių jungties nuo Panevėžio m. iki Zarasų m. (krašto kelio Nr. 122 atkarpa nuo Panevėžio m. iki Obelių m. ir krašto kelias Nr. 117) pašalinimas iš atnaujinamo TEN-T tinklo.<sup>27</sup>

Ukmergės r. sav. turi tiesioginę jungtį su TEN-T kelių tinklu – per Ukmergės r. sav. teritoriją nutiesti magistraliniai keliai A2 (Vilnius – Panevėžys) ir A6 (Kaunas – Utena). A2 keltas yra TEN-T pagrindinio kelių tinklo dalis, A6 – visuotinio. Atsižvelgiant į tai, kad TEN-T kelių tinklas eina per Ukmergės r. sav., vertinama, kad kroviniinio automobilio transporto susisiekimas su TEN-T yra užtikrinamas.



71 paveikslas. TEN-T tinklas Lietuvoje

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis TENtec Interactive Map Viewer

<sup>26</sup> 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES Tekstas svarbus EEE. Prieiga internetu: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32013R1315>

<sup>27</sup> Europos Komisija. TENtec Interactive Map Viewer. Prieiga internetu: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>



Ukmergės r. sav. nėra TEN–T geležinkelių, vidaus vandens kelių tinklo, taip pat nėra egzistuojančių geležinkelių ar vandens kelių jungčių su pagrindiniais keliais. Susisiekimas su TEN–T tinklu užtikrinamas esančiais keliais. Artimiausia geležinkelių tinklo jungtis sujungianti Ukmergę su geležinkelių tinklu yra Jonavoje, artimiausias vandens kelias ir oro uostas yra Kaune, o jūrų uostas – Klaipėdoje.

Autobusų stotis yra keleiviams patogioje vietoje, prie pagrindinės miesto gatvės (Vytauto gatvė), magistralinio kelio A6. Toliau esančioje lentelėje pateikiamas kelionių atstumo ir laiko vertinimas palyginant kelionės laiką ir vidutinį greitį automobiliu ir autobusu. Artimiausias susisiekimas su geležinkelių tinklu yra Jonavoje, o su uostu bei vandens keliu – Klaipėdoje.

14 lentelė. Kelionių atstumas ir trukmė iki TEN–T tinklo

TEN–T rūšys	Artimiausia TEN–T tinklo vieta ir koordinatės	Trumpiausias atstumas keliais	Kelionės laikas iki artimiausio taško automobiliu (nuo Ukmergės autobusų stoties)	Kelionės laikas iki artimiausio taško autobusu (nuo Ukmergės autobusų stoties)	Vidutinis kelionės greitis automobiliu	Vidutinis kelionės greitis autobusu <sup>28</sup>	Pastaba
Keliai (TEN–T Pagrindinis)	–	–	–	–	–	–	Ši tinklo dalis eina per Ukmergės r. sav.
Keliai (TEN–T Visuotinis)	–	–	–	–	–	–	Ši tinklo dalis eina per Ukmergės r. sav.
Geležinkeliai (TEN–T Pagrindinis)	Jonavos geležinkelio stotis	39 km	36 min	60 min	65 km / val.	39 km / val.	–
Geležinkeliai (TEN–T Visuotinis)	Gaidžiūnų geležinkelio stotis	42,8 km	39 min	83 min	65,8 km / val.	30,9 km / val.	–
Jūrų uostas (TEN–T Pagrindinis)	Centrinis Klaipėdos terminalas (55.6855, 21.1408)	279 km	170 min	308 min	98,5 km / val.	54,4 km / val.	–
Oro uostas (TEN–T Pagrindinis)	Vilniaus tarptautinis oro uostas	83,4 km	60 min	98 min	83,4 km / val.	51,1 km / val.	–
Oro uostas (TEN–T Visuotinis)	Kauno tarptautinis oro uostas	58 km	51 min	60 min	68,2 km / val.	58 km / val.	–
Vidaus vandens keliai (TEN–T Pagrindinis / Visuotinis)	Kauno keleivinė / prieplauka	75 km	71 min	116 min	63,4 km / val.	38,8 km / val.	–

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps ir Autobusubilietai.lt sugeneruotais kelionės laiko ir atstumo vertinimais

Atstumų ir kelionės laikų vertinimas pateikiamas, remiantis Google Maps ir Autobusubilietai.lt. Kelionės laikas automobiliu pateikiamas 2024 m. kovo 4 d. 9-10 val., kelionės autobusų pateikiamas trumpiausias galimas kelionės laikas, keliaujant 2024 m. kovo 5 d. Vidutinis kelionės greitis pateikiamas dalinant trumpiausią kelionės atstumą iš kelionės laiko. Kelionės atstumas autobusu beveik visais atvejais yra ilgesnės, dėl poreikio persėsti, nukrypti nuo trumpiausio kelio užvažiavimui į tarpines maršruto stoteles.

<sup>28</sup> Autobusų vidutinis greitis skaičiuojamas pagal trumpiausią atstumą, nors kelionės autobusais atstumas gali būti ilgesnės.



Nustatyta, kad vidutinio kelionės laiko skirtumai keliaujant automobiliu ir autobusu skiriasi. Keliaujant tiek automobiliu, tiek autobusu, kelionės laikas skiriasi. Pavyzdžiui, mažiausias greitis keliaujant automobiliu yra 63,4 km/val., o didžiausias – 98,5 km/val. Keliaujant autobusu mažiausias greitis – 30,9 km/val., didžiausias – 58 km/val. Tai lemia skirtinga kelionių autobusu struktūra – keliaujant autobusu atsiranda poreikis persėsti, eiti pėsčiomis. Taip pat pažymėtina, kad analizei naudotas trumpiausias galimas kelionės laikas (greičiausi maršrutai).

Remiantis aukščiau atlikta analize nustatyta, kad Ukmergės r. sav. nėra TEN–T geležkelių, oro ar jūrų uostų bei jų jungčių, tačiau susisiekimas užtikrinamas per TEN–T pagrindinį ir visuotinių kelių tinklą.

### 3.11. Stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių analizė

Šiame skyriuje, remiantis esamos situacijos analize ir atlikta Ukmergės r. sav. gyventojų apklausa, pateikiamas esamo situacijos įvertinimas silpnybių, stiprybių, galimybių ir grėsmių (toliau – SSGG) analizės forma.

15 lentelė. Ukmergės r. sav. esamos situacijos SSGG analizė

Stiprybės	Silpnybės
Strateginiuose planavimo dokumentuose suplanuoti tikslai ir uždaviniai, susiję su darnaus judumo plėtra	Daugiau nei pusė kelionių yra atliekama automobiliu
Aplinkos orą teršiančių medžiagų ir dalelių koncentracija neviršija nustatytų ribinių verčių 2023 m.	Beveik ¾ registruotų transporto priemonių varomos dyzelinu
Išvystyta miesto ir priemiesčio viešojo transporto sistema – tai rodo didelis keleivių skaičius.	Dalis viešojo transporto stotelių neatitinka reikalavimų
	BTMP tinklas nėra išvystytas – bendras BTMP infrastruktūros ilgis mažas, esančios atkarpos nėra sujungtos
	Dalies pėsčiųjų takų arba šaligatvių kokybė yra nepatenkinama.
Galimybės	Grėsmės
Viešojo transporto infrastruktūros ir transporto priemonių atnaujinimas leistų dar labiau padidinti viešojo transporto patrauklumą.	Didėjantis automobilizacijos lygis tenkantis vienam tūkstančiui gyventojų
Miesto dydis ir struktūra leidžia tikėtis, kad BTMP galėtų būti patraukli alternatyva didžiai daliai atliekamų kelionių	Susisiekimo infrastruktūros modernizavimas reikalauja didelių finansinių išteklių
Mieste galima identifikuoti gatves su pertekline važiuojamąja dalimi, kuri gali būti pritaikyta BTMP greitai ir santykinai pigiai	BTMP infrastruktūros įrengimas nesivadovaujant gerąja praktika gali sukurti brangią, bet nepatogią infrastruktūrą
Autobusų parko teritorijoje esanti dujų kolonėlė gali būti pritaikyta trečiųjų asmenų naudojimui ir skatintų ekologiško transporto (varomo biometanu) plėtrą	

Šaltinis: sudaryta Konsultanto



## 4. Judumas Plano teritorijoje

Atsižvelgiant į skirtingus judumo poreikius miesto ir rajono teritorijose bei kasdienių kelionių atstumus, rajono teritorijoje kaip pagrindinė judumo alternatyva vertinamas viešasis transportas, o bevariklio transporto judumo galimybės tik kaip papildanti priemonė (esant galimybei vežtis dviračius viešuoju transportu) ar priemiesčių pasiekiamumui užtikrinti. Viešojo transporto maršrutų tinklas rajono teritorijoje yra pakankamas pagrindinių gyvenamųjų vietovių pasiekiamumui, o dviračių infrastruktūra šalia valstybinės reikšmės krašto kelių yra VIA Lietuva, AB kompetencijoje, todėl papildomos judumo priemonės Ukmergės rajono teritorijoje neplanuojamos.

Ukmergės miesto ribose viešojo transporto maršrutų tinklas yra pakankamas pagrindinėms jungtims užtikrinti, nors ir yra galima jo plėtra (siekiant pasiekti atokesnes miesto teritorijas ar optimizuojant/apjungiant miesto ir priemiesčių maršrutus) ar dažnio didinimas. Vertinama, kad bazinė VT infrastruktūra yra užtikrinama, o maršrutų ir grafikų optimizavimas yra Ukmergės AP funkcija, atsižvelgiant į keleivių poreikius, todėl esminių pokyčių VT srityje neplanuojama, apsiribojama esamos infrastruktūros (transporto priemonių, stotelių, paviljonų) atnaujinimu ir/ar modernizavimu.

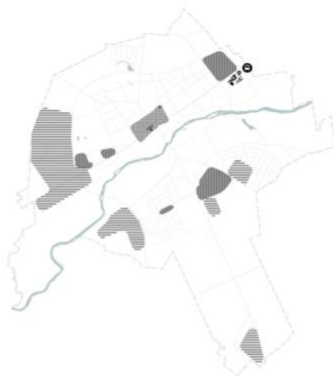
Pagrindinis Plano teritorijos judumo variantas suformuotas akcentuojant BTMP infrastruktūros plėtrą – pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimą formuojant vientisą tinklą, papildomos BTMP infrastruktūros (stovėjimo ir saugojimo vietų) įrengimą, pėsčiųjų infrastruktūros atnaujinimą/modernizavimą bei motorizuoto eismo raminimą.

### 4.1. Pagrindinio judumo tinklo nustatymas

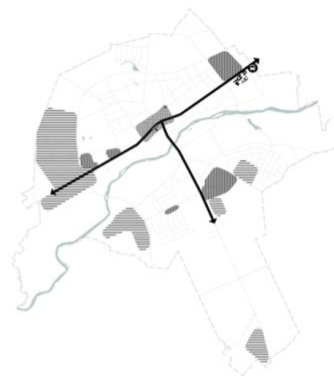
Pagrindinio judumo tinklo sudarymas pradedamas nuo pagrindinių gyvenamųjų, darbo, laisvalaikio ir miesto centro teritorijų nustatymo.



**Miesto centras ir pagrindinės darbo vietos mieste**



**Tankiausiai gyvenamos miesto teritorijos**



**Pagrindinės judumo jungtys aptarnaujančios didžiausius traukos centrus**

72 paveikslas. Pagrindinių (prioritetinių) judumo jungčių formavimo etapai

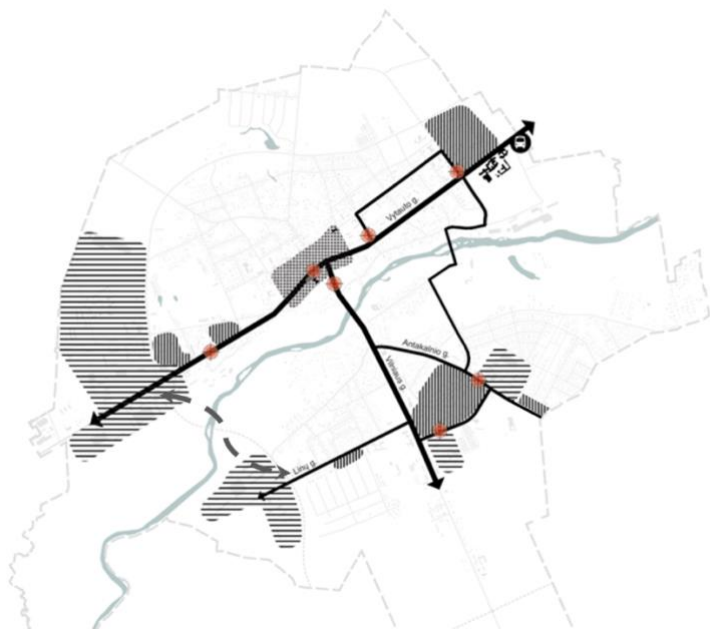
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Šventoji formuoja Ukmergės miesto aiškią struktūrą. Didžioji dalis darbo, gyvenamųjų, paslaugų įstaigų ir teritorijų yra išsidėstę palei pagrindines miesto gatves – Kauno ir Vytauto g. – šios gatvės išsidėsčiusios palei Šventosios upę. Vienintelis didesnis tiltas miesto teritorijoje formuoja kitą ašį – Vilniaus g.

Pagrindinių jungčių tinklas papildomas gatvėmis (Antakalnio, Maironio, Liepų, Dariaus ir Girėno gatvėmis), kurios užtikrina visų pagrindinių teritorijų pasiekiamumą. Yra išnaudojamas esamas pėsčiųjų tiltas, kuris leidžia sutrumpinti kelionę keliaujant iš šiaurės rytinės miesto dalies į rytinę miesto dalį kitoje upės pusėje.

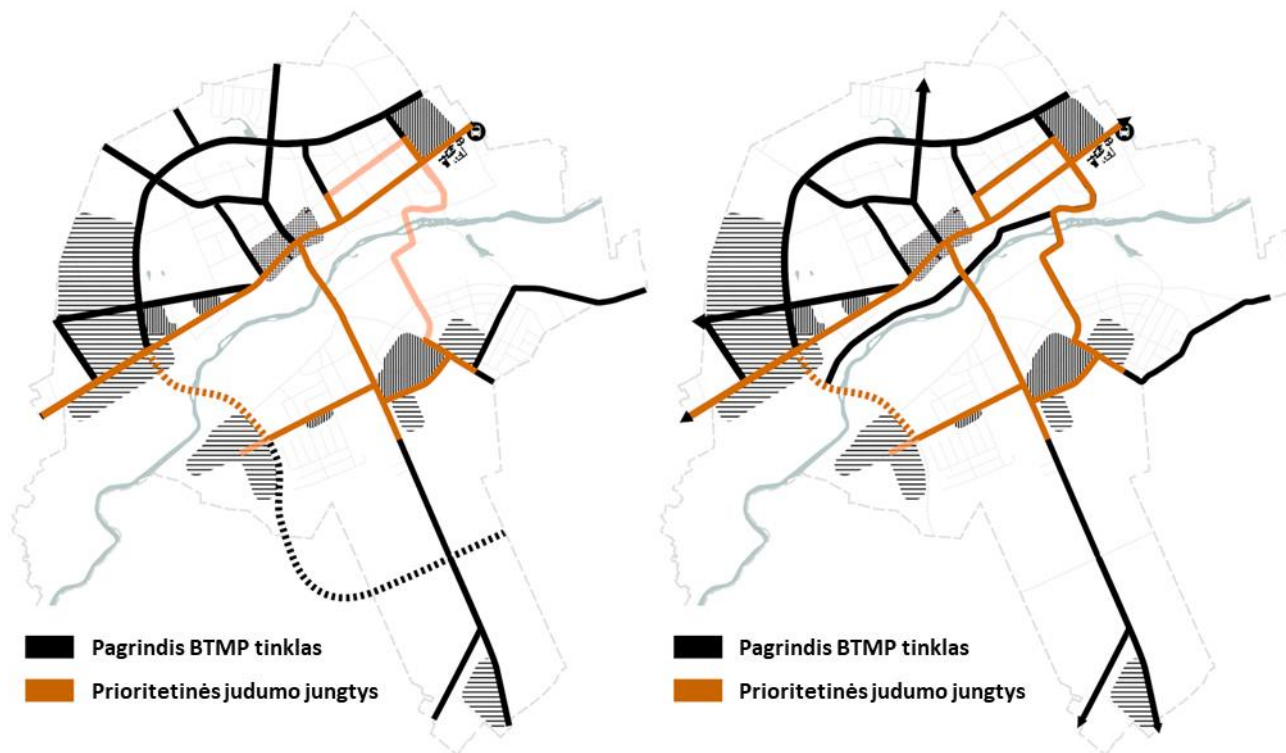


Papildomai, yra atsižvelgiama į priimtą sprendimą įrengti Ukmergės pietvakarinį aplinkkelį su tiltu per Šventosios upę vakarinėje miesto dalyje. Ši jungtis supaprastins susisiekimą tarp miesto vakarinių dalių. Svarbu, kad įrengiant aplinkkelį būtų atsižvelgiama į visų gyventojų judumo poreikius – būtų įrengti dviračių takai, pakankamo pločio šaligatviai, infrastruktūra pritaikyta SPTŽ.



73 paveikslas. Pagrindinės (prioritetinės) judumo jungtys  
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

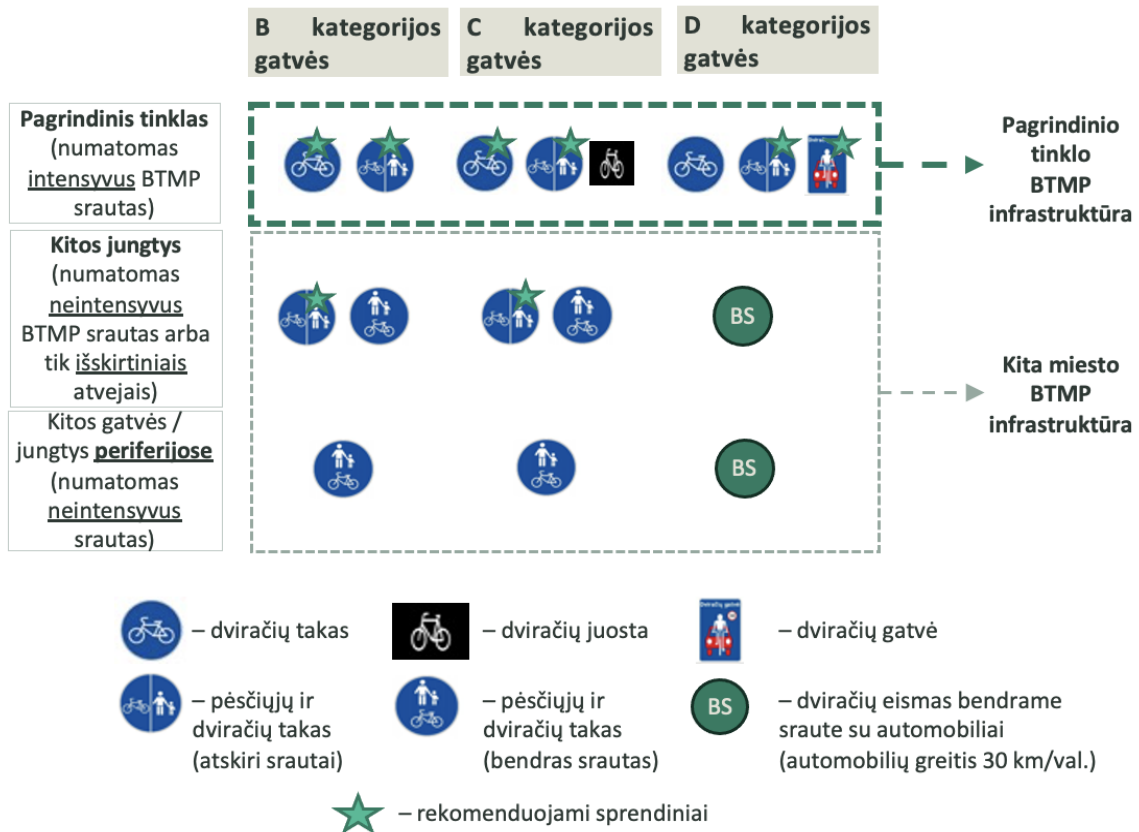
Sugretinus pagrindines (prioritetines) judumo jungtis su koreguotu B ir C kategorijų gatvių tinklu yra formuojamas pagrindinis BTMP tinklas. Tinklas tikslinamas judumui svarbiomis jungtimis, taip pat ir rekreaciniais takais.



74 paveikslas. BTMP pagrindinis tinklo formavimas  
Šaltinis: sudaryta Konsultanto



Plečiant Pagrindinį tinklą, gali būti parenkami skirtingi techniniai sprendiniai. Techninių sprendinių parinkimo galimybės yra pavaizduotos toliau pateikiame paveiksle.



75 paveikslas. BTMP infrastruktūros mieste parinkimo principai  
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

B ir C kategorijų gatvėse siekiama įrengti didžiausio našumo dviračių takus arba pėsčiųjų ir dviračių takus su atskirtais srautais. Šių kategorijų gatvėse nėra galimybių užtikrinti saugaus BTMP judėjimo bendrame sraute su automobiliais. Todėl rekomenduojami sprendimai yra dviračių takai arba pėsčiųjų ir dviračių takai su atskirtais srautais bei pakankamu tako pločiu. Pagrindinis tinklas, su tam tikromis išimtimis, visiškai apima B ir C kategorijų gatves. B ir C kategorijų gatvėse, esančiose miesto periferijose, kur nesitikima didelio pėsčiųjų ir BTMP srauto, galima plėsti bendrus pėsčiųjų ir dviračių takus. Kitais atvejais tokių takų plėtra galima tik nesant kitų galimybių.

D kategorijos gatvėse, kurios priklauso pagrindiniam tinklui, galima plėsti dviračių takų, pėsčiųjų ir dviračių takų su atskirtais srautais bei dviračių gatvių tinklą. D kategorijos gatvėse, kurios nepriklauso pagrindiniam tinklui, rekomenduojama organizuoti dviračių eismą bendrame sraute, užtikrinant 30 km/val. automobilių greitį ir sudarant sąlygas saugiai bei komfortiškai važiuoti dviračiais. Visais atvejais BTMP skirta infrastruktūra turėtų būti su asfaltbetonio danga.

Teritorijose tarp pagrindinio tinklo gatvių turi būti užtikrinamos saugios galimybės eismo dalyviams judėti bendrame sraute – nuraminamas eismas, formuojamos gyvenamosios zonos, diegiamos inžinerinės eismo reguliavimo priemonės (važiuojamosios dalies iškreiviniai, salelės, iškilios sankryžos). Patenkant į tokias teritorijas iš pagrindinio tinklo (B, C kategorijų gatvių) turi būti vizualiai matomas ir juntamas eismo sąlygų pokytis, kad vairuotojai intuityviai suprastų pasikeitusias eismo sąlygas.



## 4.2. Judumo sprendiniai

### I. VIEŠOJO TRANSPORTO PATRAUKLUMO DIDINIMO IR NAUDOJIMO SKATINIMO SPRENDINIAI

Norint pagerinti viešojo transporto sistemą ir susisiekimą, būtina įgyvendinti kelis svarbius sprendinius. Pirmiausia, reikėtų plėsti viešojo transporto stotelių tinklą, įrengiant naujas viešojo transporto stoteles. Gyventojai iš šiaurinių ir pietvakarinės miesto dalies neturi pakankamai viešojo transporto pasiekiamumo, kas verčia juos rinktis privačius automobilius. Išplėtus tinklą į šiuos rajonus ir užtikrinus, kad žmonės galėtų lengvai pasiekti stoteles, tai skatintų daugiau žmonių rinktis viešąjį transportą kasdieniams poreikiams.

Taip pat, reikia atkreipti dėmesį į viešojo transporto stotelių būklę – daugelyje vietų trūksta paviljonų, apsaugančių nuo nepalankių oro sąlygų, bei suoliukų, suteikiančių galimybę pailsėti laukiant transporto. Tokie patobulinimai ne tik pagerintų viešojo transporto sistemos patrauklumą, bet ir prisidėtų prie miesto gyvenimo kokybės gerinimo. Rekomenduojama naujai įrengti 5 ir atnaujinti 7 viešojo transporto stoteles, sutvarkant infrastruktūrą, įrengiant laukimo paviljonus, suoliukus, maršrutų informavimo priemonės Kauno, Antakalnio, Kęstučio ir Draugystės gatvėse

Siekiant padidinti autobusų važiavimo dažnumą, reikėtų daugiau reisų piko valandomis, kad keleiviai galėtų lengviau planuoti savo keliones. Be to, svarbu pratęsti maršrutų darbo valandas savaitgaliais ir vakarais, nes šiuo metu po 16 valandos nei vienas maršrutas nevažiuoja, o tai riboja patogų susisiekimą. Didesnis maršrutų prieinamumas ir prailgintos darbo valandos skatintų daugiau gyventojų rinktis viešojo transporto alternatyvą.

Taip pat elektrinių autobusų įsigijimas ir jų tinklo plėtra ne tik prisidėtų prie ekologijos, bet ir sumažintų viešojo transporto eksploatacines sąnaudas. Modernūs elektriniai autobusai būtų efektyvesni, mažiau taršūs ir labiau atitiktų ilgalaikės tvarios miesto plėtros tikslus. Šiuolaikinės technologijos leidžia miestams pereiti prie švaresnių energijos šaltinių, mažinant CO<sub>2</sub> išmetimus ir prisidedant prie klimato kaitos mažinimo strategijų.

Vertinant priemiestinius viešojo transporto maršrutus ir ilgesnius nuvažiuojamus atstumus, jų aptarnavimui tikslinga plėsti SGD varomų transporto priemonių parką.

Keleivių informavimo sistemų gerinimas padėtų efektyviau komunikuoti tvarkaraščius ir maršrutų pokyčius, o tai svarbu šiuolaikiniams keleiviams, kurie tikisi greitos ir patikimos informacijos realiu laiku. Miestuose, kur informacija pateikiama aiškiai ir prieinamai, viešojo transporto naudojimas dažniausiai yra didesnis, nes tai skatina pasitikėjimą sistema ir padeda lengviau planuoti keliones.

- **Viešojo transporto stotelių** įrengimas/atnaujinimas – įrengti 5 ir atnaujinti 7 viešojo transporto stoteles, įrengiant paviljonus, suoliukus, kitą reikalingą infrastruktūrą;
- **Netaršių transporto priemonių** įsigijimas – įsigyti 10 elektrinių autobusų (įsk. įkrovos stoteles) ir 10 SGD varomų autobusų;

### II. BEVARIKLIO TRANSPORTO IR MIKROJUDUMO SKATINIMO SPRENDINIAI

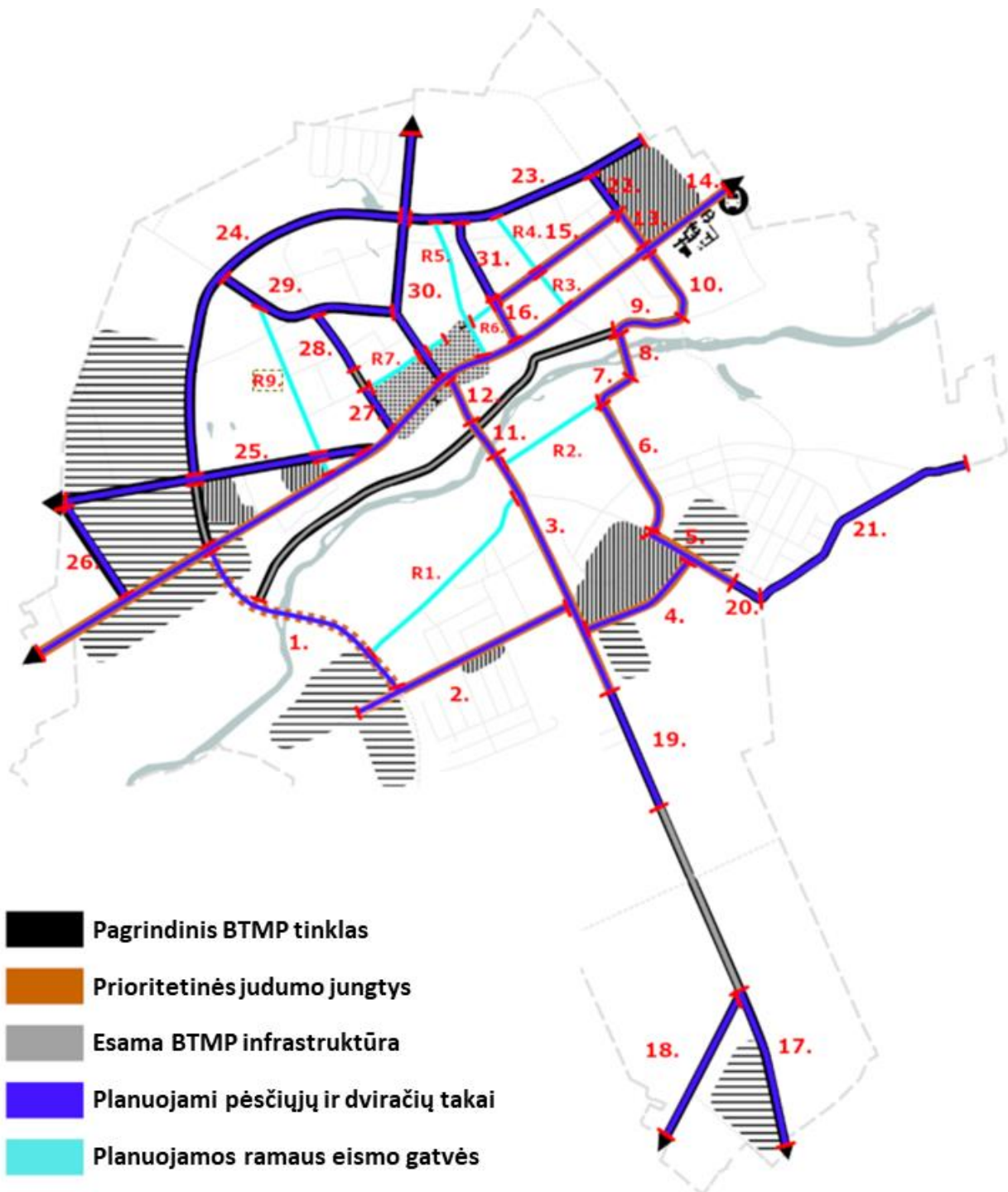
Atsižvelgiant į tai, kad Ukmergės miestas yra pakankamai kompaktiškas, dviračių ir el. paspirtukų naudojimas gali tapti vienu iš pagrindinių tvaraus judumo būdų, ypač dėl to, kad per 15 minučių dviračiu galima pasiekti daugumą miesto gyvenamųjų rajonų bei priemiestines teritorijas. Šiuo atžvilgiu būtina imtis veiksmų siekiant plėsti esamą BTMP infrastruktūrą ir skatinti gyventojus dažniau naudotis tvariais judėjimo būdais.

Remiantis gyventojų apklausos rezultatais, dviračių takų plėtra ir geresnė jų kokybė būtų svarbūs veiksniai, galintys paskatinti daugiau gyventojų dažniau naudotis dviračiais ir el. paspirtukais. Dviračių saugojimo vietų skaičiaus didinimas taip pat yra prioritetas, ypač miesto centre ir netoli viešų objektų, kadangi tai leistų žmonėms patogiau naudotis BTMP tiek kasdieninėms kelionėms, tiek laisvalaikiui.

Toliau pateikiamas išplėstas BTMP pagrindinis tinklas. Pirmiausiai šiame tinkle reikėtų užtikrinti BTMP judumą nurodytose Pagrindinėse jungtyse, atitinkamos priemonės perkeliamos į veiksmų planą. Antruoju etapu turėtų



būti vystomas likęs BTMP pagrindinis tinklas, atsižvelgiant į gatvių kategorijas. Priėmus sprendimą mažinti gatvių kategorijas, dalis antro etapo infrastruktūros gali būti ir neįrengiama, užtikrinant saugų BTMP judėjimą bendrame sraute (nuraminant eismą).



76 paveikslas. Planuojamas BTMP tinklas  
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Toliau pateikiamos gatvės, kuriose reikalinga įrengti infrastruktūrą, norint suformuoti BTMP tinklą.



16 lentelė. Planuojama prioritėtinė BTMP tinklo infrastruktūra

Infrastruktūra	Numeris žemėlapyje	Gatvės kategorija (esama)	Gatvės kategorija (siūloma)	Infrastruktūros įrengimo vieta	Atkarpos ilgis, km
Prioritėtinės judumo jungtys – pėsčiųjų ir dviračių takai	1.	B	B	Kauno g. - Bugenių g.	1,2
	2.	C	C	Linių g.	1,1
	3.	C	C	Vilniaus g.	1,8
	4.	C	C	Dariaus ir Girėno g.	0,8
	5.	C	C	Antakalnio g.	1,0
	6.	C	D	Jaunimo g.	0,9
	7.	C	D	Grudžio 17-osios g.	0,3
	8.	–	–	Pėsčiųjų tiltas	0,3
	9.	C	D	Kareivinių g.	0,5
	10.	B	D	Anykščių skg.	0,5
	11.*	C	C	Vilniaus g. (tiltas)	0,2
	12.	C	C	Vilniaus g.	0,3
	13.	B	C	Anykščių g.	0,3
	14.	B–C	B–C	Kauno g - Kęstučio a. - Vytauto g.	4,9
	15.	D	D	Maironio g.	0,6
	16.	D	C	J. Basanavičiaus g.	0,3
<b>Viso:</b>					<b>15,0</b>

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

\* Esamos tilto techninės charakteristikos (plotis) nėra pakankamos atskiros BTMP infrastruktūros įrengimui, o saugų dviračių eismą bendrame sraute čia būtų sunku užtikrinti. Rengiant tilto rekonstrukcijos projektą būtina įvertinti atskiros pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros įrengimo galimybes, keičiant tilto parametrus.

17 lentelė. Planuojama pagrindinio BTMP tinklo infrastruktūra (II etapas)

Infrastruktūra	Numeris žemėlapyje	Gatvės kategorija (esama)	Gatvės kategorija (siūloma)	Infrastruktūros įrengimo vieta	Atkarpos ilgis, km	
Pagrindinis BTMP tinklas – pėsčiųjų ir dviračių takai	17.	C	C	Vilniaus g.	1,0	
	18.	C	C	Pašilės g.	1,1	
	19.	C	B	Vilniaus g.	1,0	
	20.	C	C	Antakalnio g.	0,2	
	21.	D	D	Ažuolų g.	1,2	
	22.	B	C	Anykščių g.	0,3	
	23.	B	B	S. Daukanto g.	1,6	
	24.	B	B	Žiedo g.	2,3	
	25.	B	B	Deltuvos g.	1,8	
	26.	B	B	Gerseniškių g.	0,7	
	27.–28.	C	C	Klaipėdos g.	0,6	
	29.	B	B–C	Ramygalos g.	1,1	
	30.	B–C	B–C	Gedimino g.	1,8	
	31.	D	C	J. Basanavičiaus g.	0,6	
	<b>Viso:</b>					<b>15,0</b>

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Žemiau pateikiami tinkamos BTMP infrastruktūros įrengimo pavyzdžiai.





77 paveikslas. Pėsčiųjų ir dviračių tako (kairėje) ir dviračių gatvės (dešinėje) įrengimo pavyzdys

Šaltinis: S. Žiūros nuotrauka, LRT (kairėje) ir Konsultanto nuotrauka (dešinėje)

Pradinis dviračių takų įrengimo etapas (kol bus atliktos didesnės apimties ir investicijų reikalaujančios infrastruktūros rekonstrukcijos) gali apimti laikinus sprendimus, pavyzdžiui, fizinius barjerus (betonines kliūtis, stulpelius, bitutes ar kt. priemones), kurios padeda aiškiai atskirti dviratininkų ir automobilių eismo srautus. Vėliau, planuojant ir įgyvendinant gatvių rekonstrukcijas, bus galima įdiegti tinkamą pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūrą. Toliau pateikiami galimi tokio sprendimo pavyzdžiai.



78 paveikslas. Dviračių tako atskyrimo pavyzdžiai JAV (viršuje, kairėje), Osle (viršuje, dešinėje), Vilniuje (apačioje, kairėje)

Šaltinis: Be Heard Vancouver<sup>29</sup>, Agency for Urban Environment<sup>30</sup>, Speed&Scale<sup>31</sup>

Taip pat Ukmergėje tikslinga įrengti dviračių stogines ir saugyklas. Augant dviračių populiarumui kaip ekologiškam ir efektyviam transporto būdai, dviračių saugyklos ne tik prisidėtų prie patogumo, bet ir skatintų gyventojus rinktis aktyvesnį gyvenimo būdą. Tinkamai įrengtos saugyklos padėtų užkirsti kelią dviračių vagystėms ir didinti jų

<sup>29</sup> Be Heard Vancouver. Neighborhood Greenways & Protected Bike Lanes. Prieiga internetu:

<https://www.beheardvancouver.org/westside-bike-mobility/widgets/12023/photos/3914>

<sup>30</sup> Agency for Urban Environment. Street Design Manual for Oslo

<sup>31</sup> Speed&Scale. Now is The Time to Invest in Protected Bike Lanes. Prieiga internetu: <https://speedandscale.com/now-is-the-time-to-invest-in-protected-bike-lanes/>



naudojimo saugumą, todėl šis projektas yra esminis miesto infrastruktūros gerinimui. Atviro tipo dviračių stoginės būtų įrengiamos prie mokyklų, darbo vietų ir viešųjų paslaugų teikimo vietų.



79 paveikslas. Dviračių saugyklos Tauragėje ir stoginės Jonavoje

Šaltinis: Verslo žinios (Tauragės savivaldybės nuotr.) ir Jonava.lt (A. Reipos nuotr.)

- **BTMP infrastruktūros įrengimas** – įrengti 30 km BTMP infrastruktūros;
- **Uždarų dviračių ir paspirtukų saugyklų ir atviro tipo stoginių įrengimas** – įrengti 10 uždarų dviračių saugyklų daugiabučių namų kvartaluose ir 10 atviro tipo stoginių prie ugdymo įstaigų ir viešųjų paslaugų teikimo vietų. Saugyklų ir stoginių skaičius turėtų būti didinamas atsižvelgiant į naudojimosi intensyvumą;

### III. DARNAUS JUDUMO SKATINIMO SPRENDINIAI

Atsižvelgiant į atliktą analizę bei gyventojų apklausos rezultatus, siūloma taikyti minkštasias priemones, vykdant visuomenės švietimo akcijas, skatinančias eismo saugą ir darnų judumą. Tyrimai rodo, kad informuotumo didinimas ir visuomenės švietimas gali ženkliai prisidėti prie saugesnio ir darnesnio gyventojų judumo.<sup>32</sup> Organizavus švietimo kampanijas, skirtas įvairaus amžiaus grupėms, galima pasiekti platesnę auditoriją ir skatinti ilgalaikius elgsenos pokyčius. Be to, įtraukus Ukmergės r. sav. viešąsias įstaigas, tokias kaip darželiai, mokyklos ir kitos švietimo institucijos, šios iniciatyvos gali būti integruotos į kasdienį ugdymo procesą, taip pasiekiant dar didesnę poveikį.

Nuo 2023 m. Susisiekimo ministerija yra Europos judumo savaitės nacionalinė koordinatore Lietuvoje<sup>33</sup>. Tai – tarptautinė iniciatyva, skirta didinti gyventojų sąmoningumą apie darnų judumą mieste ir keisti jų keliavimo įpročius, skatinant kasdienėms kelionėms kuo dažniau rinktis alternatyvas automobiliams: mikrojudumo priemones, dviračius, viešąjį transportą, daugiau vaikščioti pėsčiomis ar naudotis dalijimosi paslaugomis, taip saugant mūsų planetą. Tikslinga jungtis prie šios iniciatyvos ir kasmet organizuoti Europos judumo savaitės renginius Ukmergėje.

Papildomai, remiantis LR alternatyvių degalų įstatymu, kuriame numatytas visuomenės švietimas, rekomenduojama vykdyti socialines kampanijas nukreiptas į elektromobilių naudojimo skatinimą ir informavimą apie iškastinio naftos kuro naudojimo daromą žalą žmonių sveikatai ir aplinkai.

Ukmergės autobusų stotyje tikslinga įrengti multimodalinį judumo centrą (angl. *mobility hub*), kuris leistų keleiviams patogiai persėsti tarp skirtingų transporto rūšių, tokių kaip tarpmiestiniai autobusai, vietinis viešasis transportas ar mikrojudumo priemonių (dviračių ar paspirtukų). Tai padėtų užtikrinti geresnę susisiekimo kokybę ir keleivių patogumą. Bendraujant su privačiu sektoriumi rekomenduojama vystyti dalijimosi paslaugas, tuomet atvykę svečiai galėtų naudotis bevariklio transporto ar mikrojudumo priemonėmis (el. paspirtukais, dviračiais). Dalijimosi sistemos turėtų tapti integralia miesto judumo sistemos dalimi, kurių pakankama pasiūla leistų iš esmės pakeisti miesto gyventojų ir svečių judumo įpročius.

<sup>32</sup> Learn. LINKING EDUCATION ON SUSTAINABLE MOBILITY WITH TRAFFIC SAFETY. Prieiga internetu: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/LEARN-Flash-3-Linking-Education-on-Sustainable-Mobility-with-Traffic-Safety.pdf>

<sup>33</sup> LR Susisiekimo ministerija. Europos judumo savaitė. Prieiga internetu: <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnus-judumas/europos-judumo-savaite/>





80 paveikslas. Judumo centro koncepcija

Šaltinis: Collaborative Mobility UK<sup>34</sup>

- kasmet **organizuoti Europos judumo savaitės renginius**;
- **rengti visuomenės švietimo akcijas**, skatinančias darnius keliavimo būdus;
- **vykdyti komunikacijos kampanijas** apie darnaus judumo būdus mieste;
- **rengti socialines kampanijas**, skatinančias naudotis ADVT priemonėmis;

#### IV. EISMO SAUGOS IR GYVENTOJŲ SAUGUMO DIDINIMO SPRENDINIAI

Eismo saugos sprendinių įrengimas Ukmergėje, kaip naujos apšviestos perėjos, ženklai bei pėsčiųjų perėjų ir sankryžų rekonstrukcija, yra būtinas dėl keleto pagrindinių priežasčių. Pirmiausia, apšviestos perėjos ir atnaujinti kelio ženklai pagerintų matomumą, ypač tamsiu paros metu ar esant prastoms oro sąlygoms, sumažindami avarijų tikimybę, nes tiek vairuotojai, tiek pėstieji geriau matytų vieni kitus, todėl rekomenduojama atnaujinti 8 pėsčiųjų perėjas, Dariaus ir Girėno, Antakalnio, Gruodžio 17-osios g., jas rekonstruojant ar įrengiant visą trūkstamą infrastruktūrą. Modernizuoti sprendimai padidins Ukmergės gyventojų gyvenimo kokybę, saugesnę aplinką skatins daugiau žmonių naudotis pėsčiųjų takais ir viešuoju transportu, taip mažinant automobilių kiekį keliuose ir prisidedant prie tvaresnės bei draugiškesnės aplinkos kūrimo.

- **pėsčiųjų perėjų atnaujinimas** – atnaujinti 8 perėjas, pagal poreikį įrengiant trūkstamą infrastruktūrą (saugos salelės, apšvietimas, kt.).

#### V. EISMO ORGANIZAVIMO TOBULINIMO IR JUDUMO VALDYMO SPRENDINIAI

Siekiant valdyti eismą bei riboti naudojimąsi asmeniniu automobiliu, centrinėje Ukmergės miesto dalyje tikslinga riboti automobilių stovėjimo laiką bei mažinti stovėjimo vietų skaičių. Kęstučio a. vietoje šiuo metu įrengtų 13 įstrižo automobilių statymo vietų, tikslinga palikti 7 lygiagretaus statymo vietas kuriose būtų ribojamas stovėjimo laikas, perteklinę gatvės infrastruktūrą išnaudojant dviračių ir / ar pėsčiųjų judėjimui (atskiriant nuo važiuojamosios dalies mažosios architektūros elementais ar inžinerinėmis saugos priemonėmis).

Pagrindinio BTMP tinklo papildymui numatyta įrengti ramaus eismo gatves, kuriose būtų užtikrinama galimybė dviratininkams judėti bendrame sraute: iki 30 km/h mažinamas transporto priemonių greitis, diegiamos inžinerinės eismo reguliavimo priemonės (važiuojamosios dalies iškreiviniai, salelės, iškilios sankryžos). Patenkant į šias gatves iš pagrindinio tinklo (B, C kategorijų gatvių) turi būti vizualiai matomas ir juntamas eismo sąlygų pokytis, kad vairuotojai intuityviai suprastų pasikeitusias eismo sąlygas.

<sup>34</sup> CoMoUK. Overview and benefits. Prieiga internetu <https://www.como.org.uk/mobility-hubs/overview-and-benefits>



18 lentelė. Planuojama ramaus eismo gatvių infrastruktūra

Infrastruktūra	Numeris 75 paveiksle	Gatvės kategorija (esama)	Gatvės kategorija (siūloma)	Infrastruktūros įrengimo vieta	Atkarpos ilgis, km	
Ramaus eismo gatvės – BTMP eismas bendrame sraute	R1.	C	D	Bugenių g.	1,3	
	R2.	C	D	Gruodžio 17-osios g.	0,7	
	R3-R4.	C	D	V. Kudirkos	0,7	
	R5.	C	D	Bažnyčios g.	0,9	
	R6.	D	D	Maironio g.	0,2	
	R7-R8.	D	D	Vasario 16-osios g.	0,4	
	R9.	B	D	A. Smetonos g.	1,1	
	<b>Viso:</b>					<b>5,3</b>

Šaltinis: sudaryta Konsultanto



81 paveikslas. Ramaus eismo gatvės infrastruktūros pavyzdys T. Ševčenkos g. Vilnius

Šaltinis: Google Street View (2024 m. gegužės mėn.)

Perspektyvoje gali būti svarstomas MTZ nustatymas miesto centrinėje dalyje, kuris leistų:

- mažinti aplinkos oro ir triukšmo taršą;
- mažinti motorinių transporto priemonių eismo srautus ir tranzitinį eismą;
- skatinti alternatyvius judėjimo būdus;
- skatinti įsigyti netaišias ar mažiau taršias transporto priemones;

Pabrėžtina, kad patekimo į MTZ sąlygas reikėtų diegti palaipsniui, kad gyventojai turėtų laiko priprasti prie pokyčių. Pirmiausiai mažos taršos zonoje turėtų būti ribojamas automobilių su vidaus degimo varikliais statymas. Vėliau turėtų būti ribojamas taršių automobilių pateikimas į zoną (šie ribojimai taip pat gali būti taikomi palaipsniui, pavyzdžiui, pradžioje – savaitgaliais ir švenčių dienomis, vėliau – visomis dienomis). Galiausiai, iki 2030 m. turėtų būti apribotas transporto patekimas. Papildomai, prie MTZ prisidės ir bevariklio transporto judėjimo pokyčiai, kadangi dalyje gatvių bus ribojamas automobilių greitis, kt.

- **automobilių stovėjimo vietų skaičiaus mažinimas** (keičiant statymo būdą iš įstrižo į lygiagretų) ir stovėjimo laiko ribojimas;
- **ramaus eismo gatvių** įrengimas – įrengti inžinerines eismo ramavimo priemones 5,3 km ilgio gatvių atkarpose bei įvažiavime į jas.

## VI. MIESTO LOGISTIKOS ORGANIZAVIMO SPRENDINIAI

Atskiri miesto logistikos sprendimai Plane nėra numatomi, logistikai įtaką turi bendri eismo pokyčiai nurodomi kitose tematinėse dalyse: krovininio transporto ribojimas, stovėjimo vietų mažinimas ir/ar apmokestinimas, mažos taršos zonos nustatymas, ramaus eismo gatvių įrengimas.



## VII. TRANSPORTO SISTEMOS VISUOTINUMO SPRENDINIAI

Daugiausia transporto sistemos visuotinumą trūkumų rasta Antakalnio, Vilniaus ir Draugystės gatvėse. Gatvėse vyrauja netolygus šaligatvio paviršius, kuris ne tik sukelia nepatogumų pėstiesiems, bet ir trukdo saugiam judėjimui specialiųjų poreikių turintiems žmonėms (SPTŽ). Ne visur įrengti nuleisti bortai, kurie būtini siekiant palengvinti judėjimą vežimėliais, o taktilinių paviršių trūkumas apsunkina neįgalųjų orientaciją ir saugumą. Infrastruktūros tobulinimas šiose gatvėse yra itin reikalingas, kad būtų užtikrintas patogus ir saugus judėjimas visiems miesto gyventojams. Taip pat būtina įrengti apsauginius kelio bortus ir greitį mažinančias priemones prieš perėjas, siekiant užtikrinti pėsčiųjų saugumą.

Kadangi pagrindiniame BTMP tinkle planuojami įrengti atskiro srauto pėsčiųjų ir dviračių takai, kurie savaime bus pritaikyti ir SPTŽ, tai vertinant likusią infrastruktūrą prioritetas teikiamas šaligatvių sutvarkymui ir pritaikymui SPTŽ papildomose judumo jungtyse – šalia ramaus eismo gatvių: V. Kudirkos g., Bugenių g., Gruodžio 17-osios g., Laukų g., Nuotekų g.

- **Šaligatvių, takų, perėjų pritaikymas visiems gyventojams** – įrengti arba rekonstruoti 3,9 km šaligatvių

## VIII. ADVT SKATINIMO SPRENDINIAI

Siekiant pasiekti Lietuvos alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnyje nustatytus tikslus, būtina užtikrinti pakankamą elektromobilių įkrovimo prieigų infrastruktūrą. Šiuo metu mieste vyrauja didelis skaičius dyzelinių automobilių, kurie prisideda prie oro taršos ir neigiamų aplinkosauginių pasekmių. Siekiant sumažinti šių transporto priemonių skaičių ir daromą poveikį aplinkai, būtina skatinti elektromobilių ir kitų alternatyviųjų degalų varomų transporto priemonių naudojimą.

Plėtojant elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą, galima užtikrinti, kad elektromobilių savininkai turėtų patogią ir lengvai prieinamą įkrovimo galimybę. Nors šiuo metu Ukmergėje veikia 20 įkrovimo stotelių, vis dėlto numatyta plėtra yra esminis žingsnis, kuris leistų prisitaikyti prie didėjančio elektromobilių skaičiaus, nuolat augančio dėl aplinkosaugos sąmoningumo ir technologinių inovacijų. Platus įkrovimo tinklas prisidėtų prie elektromobilių naudojimo populiarumo didinimo, nes vartotojai būtų užtikrinti, kad galės lengvai rasti įkrovimo galimybes tiek mieste, tiek jo apylinkėse.

Remiantis Ukmergės r. sav. elektromobilių įkrovimo prieigų planu, siūloma iki 2026 m. užtikrinti 11 vnt. elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimą. Įkrovimo stotelės būtų įrengtos Deltuvos, Vilniaus, Dariaus ir Girėno, Liepų, Taikos, J. Vaisučio, Pergalės, Vytauto, Antakalnio ir Jaunimo gatvėse.

Siekiant geraisiais pavyzdžiais skatinti elektromobilių įsigijimą ir tiesiogiai prisidėti prie transporto taršos mažinimo tikslinga palapsniui atnaujinti ir savivaldybės turimą transporto priemonių parką, kad bent 30 proc. jo sudarytų netaršūs automobiliai.

- **Elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra** – įrengti 11 elektromobilių įkrovimo stotelių (22 EJP)
- **Atnaujinti savivaldybės administracijos transporto priemonių parką** – įsigyti 5 elektrinius arba hibridinius automobilius

## IX. ITS SPRENDINIAI

Mažesniuose regioniniuose miestuose poreikis inovacijoms nėra toks didelis kaip didžiuosiuose miestuose, nesant didelių srautų nereikia išmanių valdymo sistemų ar sudėtingų viešojo transporto valdymo sistemų. Tačiau rekomenduotina, diegiant judumo priemones ar įrengiant naują infrastruktūrą, atsižvelgti ir į galimybes pritaikyti inovatyvius sprendinius. Pradedant nuo bazinių kaip švieslentės viešojo transporto stotelėse, interaktyvūs grafikai bei elektroninio bilieto sistema, kuri savo ruožtu gali būti integruota ir į mikrojudumo priemonių dalijimosi sistemas. Saugumo priemonės, tokios kaip nuo judesio (artėjant pėsčiajam) įsijungiantys mirksiukai nereguliuojamose pėsčiųjų perėjose ir dviračių takų sankirtose, arba į grindinį įmontuoti šviesoforo spalvas atkartojantys indikatoriai reguliuojamose perėjose gali būti įrengiamos jau dabar.





82 paveikslas. Skaitmeninių sprendinių pavyzdžiai Lietuvos miestuose

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Ukmergėje tikslinga įrengti modernias skaitmenines švieslentes viešojo transporto stotelėse, kadangi jos teiktų keleiviams realaus laiko informaciją apie autobusų atvykimo laikus, maršrutų pokyčius bei vėlavimus:

- **KELEIVIŲ INFORMAVIMAS REALIUOJU LAIKU:** Švieslentės viešojo transporto stotelėse ar stotyse gali teikti informaciją apie artėjančių autobusų ar troleibusų atvykimo laiką, vėlavimus ar maršrutų pokyčius. Tai leidžia keleiviams planuoti keliones efektyviau, sumažina laukimo laiką ir padidina viešojo transporto patrauklumą.
- **EISMO VALDYMO OPTIMIZAVIMAS:** Naudodamos realaus laiko duomenis, švieslentės padeda valdyti eismo srautus viešojo transporto tinkluose. Tai leidžia geriau derinti transporto srautus ir išvengti perkrautų maršrutų ar vėlavimų, prisidedant prie sklandesnio judėjimo miestuose.
- **INFORMACIJOS LANKSTUMAS:** Skaitmeninės švieslentės leidžia greitai atnaujinti informaciją apie maršrutus, tvarkaraščius ar neplanuotus trukdžius. Tai ypač svarbu ekstremalių situacijų ar netikėtų eismo pokyčių metu, užtikrinant, kad keleiviai visada turėtų naujausią informaciją.

Rekomenduojama įrengti 5 švieslentes didžiausius keleivių srautus turinčiose viešojo transporto stotelėse. Švieslentių diegimas viešajame transporte prisideda prie geresnio keleivių aptarnavimo, didesnio saugumo ir efektyvesnio eismo valdymo. Tai yra svarbus žingsnis skaitmenizuojant viešojo transporto sistemą ir siekiant tvaresnio bei modernesnio judumo miestuose.





83 paveikslas. Švieslenčių VT pavyzdžiai Telšiuose ir Alytuje

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

- Informacinės viešojo transporto sistemos diegimas
- Švieslenčių įrengimas viešojo transporto stotelėse – įrengti 5 švieslentes viešojo transporto stotelėse.

Apibendrinant, yra suformuoti **16** sprendinių. Jų įgyvendinimas numatomas iki 2033 m. (10 metų, skaičiuojant nuo 2024 m.). Šių sprendinių įgyvendinimo sąnaudos detalizuojamos Veiksmų plane.

Skatinant gyventojus keisti savo judumo įpročius, svarbu nuolat stebėti pokyčius, kad atsižvelgiant į besikeičiančią elgseną ar poreikius būtų galima numatyti atitinkamas priemones. Tikslinga periodiškai (bent kartą per 5 metus) rengti savivaldybės gyventojų apklausą, kad būtų galima nustatyti miesto gyventojų kelionių modalinį pasiskirstymą. Taip pat būtina vykdyti veiksmų plano monitoringą, stebint įgyvendinamus veiksmus ir jų progresą.



## 5. Veiksmų planas

Reikalingos investicijos parengtos, remiantis vidutiniais įkainiais, kurie apskaičiuoti pagal įvykdytus viešuosius pirkimus 2020–2024 m. laikotarpiu (kai įkainių skaičiavimui buvo pasitelkiami projektai, kurių sutartys buvo sudarytos anksčiau negu 2024 m., kaina buvo didinama pagal bendrą infliacijos lygį šalyje).

19 lentelė. Veiksmų planas iki 2033 m.

Priemonė	Siektina reikšmė	Reikalingos investicijos, tūkst. Eur	Preliminarus įgyvendinimo laikotarpis	Galimas finansavimo šaltinis
<b>1. Viešojo transporto patrauklumo didinimo sprendiniai</b>				
1.1. Viešojo transporto stotelių atnaujinimas, vnt.	7	20	2025-2027 m.	SB lėšos Kitos (privачios) lėšos
1.2. Viešojo transporto stotelių įrengimas (naujų), vnt.	5	60	2025-2027 m.	SB lėšos Kitos (privачios) lėšos
1.3. Elektrinių autobusų įsigijimas (kartu su įkrovos stotelėmis), vnt.	10	3 440	2025-2027 m.	ES investicijos SB lėšos Kitos (privачios) lėšos
1.4. SGD autobusų įsigijimas, vnt.	10	1 500	2028-2033 m.	ES investicijos SB lėšos Kitos (privачios) lėšos
<b>2. Bevariklio transporto ir mikrojudumo sprendiniai</b>				
2.1. BTMP infrastruktūros įrengimas (pėsčiųjų-dviračių takai), km	15	9 900	2025-2033 m.	ES investicijos SB lėšos
2.2. Uždarų dviračių ir paspirtukų saugyklų įrengimas, vnt.	10	130	2025-2029 m.	ES investicijos SB lėšos
2.3. Atvirų dviračių stoginių įrengimas, vnt.	10	80	2025-2029 m.	ES investicijos SB lėšos
<b>3. Darnaus judumo skatinimo sprendiniai</b>				
3.1. Europos judumo savaitės renginių organizavimas, vnt.	10	50	2024-2033 m.	SB lėšos
3.2. Seminarų ir mokymų apie darnią judėjimo kultūrą vedimas, vnt.	20	40	2024-2033 m.	SB lėšos
3.3. Komunikacijos kampanijos vykdymas, vnt.	10	30	2024-2033 m.	SB lėšos
3.4. Socialinių kampanijų organizavimas, vnt.	10	30	2024-2033 m.	SB lėšos
<b>4. Eismo saugos ir gyventojų saugumo didinimo sprendiniai</b>				
4.1. Eismo saugos užtikrinimas pėsčiųjų perėjose, vnt.	8	20	2025-2027 m.	SB lėšos
<b>5. Eismo organizavimo tobulinimo ir judumo valdymo sprendiniai</b>				



Priemonė	Siektina reikšmė	Reikalingos investicijos, tūkst. Eur	Preliminarus įgyvendinimo laikotarpis	Galimas finansavimo šaltinis
5.1. Automobilių stovėjimo vietų mažinimas ir laiko ribojimas	35	10	2025-2029 m.	SB lėšos Kitos (privачios) lėšos
5.2. Ramaus eismo gatvių įrengimas, km	5,3	50	2025-2029 m.	ES investicijos SB lėšos
<b>6. Miesto logistikos sprendiniai</b>				
<b>7. Transporto sistemos visuotinumui sprendiniai</b>				
7.1. Šaligatvių, takų, perėjų pritaikymas visiems gyventojams, km	3,9	1 170	2025-2033 m.	ES investicijos SB lėšos
<b>8. ADVT skatinimo sprendiniai</b>				
8.1. Elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra, vnt.	11	70	2025-2026 m.	ES investicijos Kitos (privачios) lėšos
8.2. Netaisčių transporto priemonių įsigyjimas savivaldybės administracijos poreikiams, vnt.	5	150	2025-2030 m.	ES investicijos SB lėšos
<b>9. ITS sprendiniai</b>				
9.1. Viešojo transporto informacinės sistemos diegimas, vnt.	1	50	2025-2030 m.	ES investicijos SB lėšos Kitos (privачios) lėšos
9.2. Švieslenčių įrengimas viešojo transporto stotelėse, vnt.	5	50	2025-2030 m.	ES investicijos SB lėšos Kitos (privачios) lėšos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

<sup>35</sup> Siekiama reikšmė nenustatoma, kadangi priklauso nuo galimų techninių sprendinių įgyvendinimo galimybių. Standartiškai 1 lygiagrečios statymo vieta gali būti įrengta vietoje 2-3 įstrižo statymo vietų. Nemokamą stovėjimo laiką rekomenduojama riboti iki 30 min.

