

Plano rengėjas	UAB „ATAMIS“ UAB „SMART CONTINENT LT“
Planavimo organizatorius	PALANGOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA
Plano pavadinimas	PALANGOS MIESTO DARNAUS JUDUMO PLANAS
Etapas	ESAMOS SITUACIJOS ANALIZĖ
Bylos žymuo	AT-16S-936 -ESA

Vilnius, 2016

UAB ATAMIS	VYKDOMOJI DIREKTORĖ	GITANA MINEIKIENĖ	
	SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ SKYRIAUS VADOVAS	MARIUS NOREIKA	
	PROJEKTO VADOVAS	VYTAUTAS DUMBLIAUSKAS	
UAB SMART CONTINENT LT	DIREKTORIUS	DR. ANDRIUS JARŽEMSKIS	

Turinys

Išvadas	4
1 Strateginių dokumentų analizė	6
1.1 Europos Komisijos Žalioji knyga	6
1.2 Europos Komisijos Baltoji knyga	7
1.3 Europos Komisijos Komunikatas	7
1.4 Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programa	8
1.5 Regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“	8
1.6 Palangos miesto strateginis plėtros planas iki 2020 metų	13
1.7 Skyriaus išvados	15
2 Teritorijų planavimo dokumentų analizė	16
2.1 Palangos miesto bendrasis planas	16
2.2 Magistralinio kelio A13 Klaipėda – Liepoja 29,39 km esančios sankryžos su rajoniniu keliu Nr. 2309 „Palanga – Lazdininkai“ rekonstravimo specialusis planas	20
2.3 Palangos miesto transporto organizavimo ir gatvių raudonųjų linijų specialiojo plano koncepcija	20
2.4 Virbališkės ir Medvalakio teritorijų architektūrinės-urbanistinės ir inžinerinės plėtros specialusis planas	21
2.5 Plaušės teritorijos, Palangos miesto bendrajame plane pažymėtos kaip P4 kvartalo, architektūrinės-urbanistinės ir inžinerinės plėtros specialusis planas	22
2.6 Skyriaus išvados	24
3 Pasiekiamumo vertinimas	25
3.1 Palangos miesto pasiekiamumas	25
3.2 Palangos miesto traukos objektų pasiekiamumas	32
3.3 Skyriaus išvados	39
4 Parkavimo sistemos analizė	40
4.1 Parkavimo sistemos tyrimų rezultatai	40
4.2 Parkavimo mokesčiai	41
4.3 Skyriaus išvados	44
5 Gyventojų ir turistų keliavimo įpročių analizė	45
5.1 Palangos miesto savivaldybės gyventojų charakteristika	45
5.2 Gyventojų kelionių charakteristikos	47
5.3 Turistų charakteristika	50
5.4 Turistų kelionių charakteristikos	52
5.5 Skyriaus išvados	54
6 Transporto priemonių parko analizė	55
6.1 Privačių transporto priemonių parkas	55
6.2 Viešojo transporto priemonių parkas	61
6.3 Skyriaus išvados	62
7 Transporto srautų analizė	63
7.1 Valstybinės reikšmės kelių tinklas	63
7.2 Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas valstybinės reikšmės keliuose	64
7.3 Gatvių ir vietinės reikšmės kelių tinklas	65
7.4 Transporto srautai miesto gatvių tinkle	66
7.5 Dviraičių srautai miesto gatvių tinkle	70
7.6 Skyriaus išvados	73
8 Keleivių srautų analizė	74

8.1	Keleivių srautai oro linijų maršrutais	74
8.2	Keleivių srautai tolimojo susisiekimo viešasis transportas	75
8.3	Keleivių srautai vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo viešojo transporto maršrutuose	76
8.4	Keleivių srautų sezoniškumas vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo viešojo transporto maršrutuose	78
8.5	Skyriaus išvados	79
9	Triukšmo lygio ir oro užterštumo analizė	80
9.1	Triukšmo lygio analizė	80
9.2	Oro taršos analizė	84
9.3	Skyriaus išvados	87
10	Eismo saugos analizė	88
10.1	Bendroji eismo saugos statistika	88
10.2	Avaringų vietų identifikavimas	90
10.3	Eismo saugos sezoniškumo vertinimas	91
10.4	Skyriaus išvados	92
11	SSGG analizė	93
12	Priedai	94
12.1	Gyventojų pasiskirstymo schema	94
12.2	Anksčiau suplanuotos gatvių infrastruktūros schema	94
12.3	Įskaitinių eismo įvykių schema	94
12.4	Piko valandos transporto srautai ne turistinio sezono metu	94
12.5	Piko valandos transporto srautai turistinio sezono metu	94
12.6	Detalizuoti piko valandos transporto srautai sankryžose	94
13	Grafinė dalis	109

Įvadas

Plano pavadinimas:

Darnaus judumo Palangos mieste planas

Plano rengimo pagrindas:

Palangos miesto savivaldybės tarybos 2015 m. gruodžio 23 dienos sprendimas Nr. T2-335 „Dėl darnaus judumo Palangos mieste plano rengimo“

Planavimo procesas:

Planas rengiamas vadovaujantis Darnaus judumo mieste planų rengimo gairėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2015 m. kovo 13 d. įsakymu Nr. 3-108 (1.5 E) „Dėl darnaus judumo mieste planų rengimo gairių patvirtinimo“ (toliau – Gairės).

Planuojama teritorija:

Palangos miesto savivaldybės teritorija.

Nagrinėjama teritorija:

Palangos miesto savivaldybės teritorija ir jai gretimos bei funkciškai susijusios zonos (Kretingos ir Klaipėdos rajonų savivaldybių seniūnijos).

Planavimo tikslai:

1. Įvertinti Palangos miesto savivaldybės gyventojų, darbo rinkoje dalyvaujančių asmenų, turistų ir įmonių susisiekimo poreikius, sukuriant integruotą įvairių transporto rūšių susisiekimo sistemą, grįstą duomenimis paremtais sprendimais, prioritetą teikiant viešajam keleiviniam, bevarikliam ir/ar aplinką tausojančiam transportui.
2. Subalansuotai naudoti miesto erdvę, plėtoti esamą susisiekimo infrastruktūrą (pritaikant ją pėstiesiems ir dviratininkams) bei plėtoti transporto paslaugas, jų veiksmingumą, vadovaujantis darnios plėtos principais.
3. Gerinti eismo saugą ir saugumą, didinti aplinkos patrauklumą ir gyvenimo kokybę bei užtikrinti racionalų ir veiksmingą susisiekimo infrastruktūros ir viešojo transporto maršrutinį tinklo panaudojimą, mažinti oro užterštumą, triukšmą.
4. Įgyvendinti baltosios knygos rekomendacijas miestų transporto srityje.

Planavimo organizatorius:

Palangos miesto savivaldybės administracija



PALANGOS SAVIVALDYBĖ

Adresas: Vytauto g. 112, LT-00153 Palanga

Telefonas: 8 460 48 705

Faksas: (8 460) 40 217

El. pašto adresas: administracija@palanga.lt

Interneto svetainė: <http://www.palanga.lt>

Darnaus judumo plano rengėjai:

UAB „Atamis“

atamis

Adresas: Žirmūnų g. 139-321, 09120 Vilnius

Telefonas: +370 5 27 28 334,

Faksas: +370 5 20 31 280

El. pašto adresas: info@atamis.lt

Interneto svetainė: www.atamis.lt

UAB „Smart Continent LT“

 **SMART CONTINENT**

Adresas: Kareivių g. 19-165, Vilnius

Telefonas: +37052196679

Faksas: +37052784565

El. pašto adresas: lt@smartcontinent.com

Interneto svetainė: www.smartcontinent.com

1 Strateginių dokumentų analizė

Šiame poskyryje glaustai apžvelgiami šie Europos Sąjungos ir Lietuvos lygmens strateginiai dokumentai:

- Europos Komisijos Žalioji knyga (angl. *Green Paper: Towards a new culture for urban mobility*);
- Europos Komisijos Baltoji knyga (angl. *White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*);
- Europos Komisijos Komunikatas (angl. *Communication from the commission to the European Parliament, the council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Together towards competitive and resource-efficient urban mobility*);
- Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programa;
- Palangos miesto strateginis plėtros planas iki 2020 metų.

1.1 Europos Komisijos Žalioji knyga

Europos Komisija 2007 metų rugsėjo 25 –tą dieną išleido Žaliąją knygą, kurios tikslas buvo tarp Europos Sąjungos šalių narių pradėti diskusijas dėl naujos miestų judumo vystymo strategijos. Žaliojoje knygoje buvo pateikti pagrindiniai miestų susisiekimo sistemų vystymo tikslai ir galimos priemonės jiems pasiekti.

1 lentelė. Žaliosios knygos tikslai ir priemonės

Tikslai	Priemonės
Spūsčių mažinimas	Alternatyvių susisiekimo būdų (viešasis transportas, dviračių, automobilių dalijimasis, statyk ir važiuok sistema) patrauklumo didinimas Išmaniųjų technologijų diegimas Parkavimo mokesčiai Skirtingų sistemų sąveikos gerinimas
Taršos mažinimas	Švaresnių vidaus degimo technologijų diegimas (katalizatoriai, kietųjų dalelių filtrai) Naujų kuro rūšių diegimas (biodegalai, vandenilis, kuro ląstelės)
Išmaniųjų technologijų diegimas	Išmanios apmokėjimo sistemos (vieningo bilieto sistema) Patogesnis eismo ir viešojo transporto informacijos teikimas
Prieinamumo didinimas	Universalaus dizaino taikymas Patogesnis ir greitesnis viešasis transportas
Saugos ir saugumo gerinimas	Saugaus eismo priemonių diegimas keliuose ir gatvėse Transporto priemonių saugumo didinimas Saugaus vairavimo skatinimas

Šaltinis: Europos Komisijos Žalioji knyga

Europos Komisijos išleidžiamos žaliosios knygos yra skirtos Europos Sąjungos lygmens diskusijai tam tikroje srityje pradėti ir paprastai tampa pagrindu baltosioms knygoms, kurios turi teisinę galią ir numato konkrečius tikslus ir priemones tikslams pasiekti. Taigi ši Žalioji knyga padėjo pamatus 2011 metais priimtai Baltajai knygai.

1.2 Europos Komisijos Baltoji knyga

Europos Komisija transporto Baltąją knygą priėmė 2011 m. kovo 28 d. Baltoji knyga yra pagrindinis Europos Sąjungos transporto politikos dokumentas. Šiame dokumente buvo sukurta Europos Sąjungos susisiekimo sistemos vizija, siektini rodikliai, strategija rodikliams įgyvendinti ir pateiktas iniciatyvų/priemonių sąrašas.

Baltosios knygos vizijoje akcentuojama, jog susisiekimo sistema turi būti tiek darni tiek konkurencinga. Vizijoje numatoma, kad:

- Miestų aplinkoje turi būti palaipsniui atsisakoma iškastiniu kuru varomų transporto priemonių.
- Viešojo transporto sistema turi būti vystoma užtikrinant patogų funkcionavimo dažnį ir tinklo tankumą.
- Alternatyvaus kuro plėtojimas turi būti pradedamas nuo viešojo transporto priemonių ir palaipsniui skatinamas ir privačiame transporte.

Su miestų susisiekimo sistemomis yra glaudžiai susiję šie Baltojoje knygoje identifikuoti vizijos rodikliai:

- Per pusę sumažinti įprastiniu kuru varomų transporto priemonių skaičių iki 2030 metų, o iki 2050 metų atsisakyti jų visiškai.
- Užtikrinti, kad iki 2030 metų miesto logistika nesukurtų CO₂ emisijos apskritai.
- Iki 2020 metų perpus sumažinti žuvusių žmonių skaičių, bei užtikrinti, kad iki 2050 žuvusių apskritai nebūtų.

Baltosios knygos iniciatyvų sąrašė buvo numatytas poreikis tam tikro dydžio miestams (atsižvelgiant į nacionalinį kontekstą) parengti darnaus judumo planus, kurių finansavimas bus remiamas Europos Sąjungos fondų lėšomis.

1.3 Europos Komisijos Komunikatas

Darnaus judumo planų rengimo pagrindas yra padėtas 2013 m. gruodžio 23 d. Europos Komisijos komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos judumo sistemos mieste kūrimas“ Nr. 18136/13. Šio Komunikato tikslas – sustiprinti paramą Europos miestams, kad jie galėtų spręsti judumo (angl. *Mobility*) mieste problemas. Siekiant užtikrinti, kad Europos miestų teritorijų plėtra būtų tvari, o Europos Sąjungos tikslai sukurti konkurencingą ir efektyviai išteklius naudojančią Europos transporto sistemą būtų pasiekti, požiūrį į judumą mieste reikia keisti iš esmės.

Šis komunikatas tapo priežastimi, kodėl Lietuvai derantis su Europos Komisija dėl 2014 – 2020 metų Europos Sąjungos investicijų programos, šios programos uždaviniuose, prioritetuose ir priemonėse atsirado reikalavimas iš Europos Komisijos Lietuvos miestams pasirengti darnaus judumo planus miestuose, kaip būtina sąlyga gauti ES struktūrinių fondų finansavimą miesto transporto projektams.

1.4 Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programa

Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programa buvo patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 metų gruodžio 18 dienos nutarimu Nr. 1253. Programoje identifikuojamos esminės miestų susisiekimo sistemų problemos: privataus automobilio dominavimas, viešojo transporto degradacija, nepakankamai išvystyta bevariklio transporto sistema.

Trečiasis programos tikslas numato spręsti identifikuotas problemas ir skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą. Tikslu bus siekiama įgyvendinant toliau pateiktus uždavinius:

- Skatinti miestus parengti ir įgyvendinti darnaus judumo mieste planus.
- Užtikrinti miesto ir priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų suderinamumą ir didesnę jų sąveiką su privačiu transportu;
- Skatinti dviračių transporto infrastruktūros plėtrą miestuose: kurti vientiso dviračių tinklo sistemas, integruoti dviračių transporto infrastruktūrą į bendrą transporto sistemą, siekti, kad pėsčiųjų ir dviračių tinklo plėtra būtų patraukli ir saugi jos naudotojui;
- Skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu ir didinti viešojo transporto patrauklumą, atnaujinant transporto priemones, gerinant viešojo transporto infrastruktūrą, diegiant universalaus dizaino sprendimus, didinti viešojo transporto prieinamumą, diegti viešojo transporto pirmumo sistemas ir plačiau taikyti ITS sprendimus;
- Mažinti neigiamą tranzitinių srautų poveikį miestų transporto sistemoms, plėtoti ir modernizuoti miestų ir miestelių aplinkkelius.

Prie šių tikslų įgyvendinimo turi reikšmingai prisidėti darnaus judumo planai, kurdami konkrečias priemones ir numatydami jų įgyvendinimo terminus.

1.5 Regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“

Šios regioninės galimybių studijos geografinė aprėptis – Klaipėdos regionas ir jį sudarančios 7 savivaldybės: Klaipėdos ir Palangos miestų, Kretingos, Šilutės, Klaipėdos ir Skuodo rajonų, Neringos savivaldybės.

Galimybių studijos rengimo metu atlikti tyrimai leido identifikuoti šias Klaipėdos regiono transporto ir susisiekimo problemas:

- Tiek gyventojas, tiek turistai susisiekimui dažniausiai pasirenka automobilį, o ne viešąjį transportą;
- Skirtingos transporto rūšys nėra pakankamai suderintos tarpusavyje, todėl gyventojams, o ypač turistams, nesukurtos sąlygos regionu keliauti greitai, komfortiškai ir sąlyginai pigiai. Veikianti transporto sistema taip pat nesudaro galimybių laisvai ir be didesnių sunkumų susisiekti viešuoju transportu;
- Rekreatinių teritorijų pasiekiamumo (ekologiškesniu transportu) problema;
- Dviračių transporto infrastruktūra nėra išvystyta, sistema nėra vientisa ir integruota;
- Mažas tiesioginis pasiekiamumas iš užsienio oro ir jūrų transportu;
- Neišnaudotas vidaus vandens transporto tinklo potencialas.

Galimybių studijoje buvo suformuota Klaipėdos regiono vizija, kuriai įgyvendinti numatyti šie prioritetiniai tikslai:

- Padidinti vidaus vandenų panaudojimą susisiekimo ir turizmo reikmėms;
- Optimizuoti kelių transportą ir užtikrinti jo ekologizaciją;
- Gerinti susisiekimo dviračiais sąlygas ir sukurti naujas galimybes susisiekimui dviračiais;
- Sukurti palankesnes sąlygas susisiekimui ne savivaldybių kompetencijos transporto rūšimis;
- Užtikrinti tinkamą transporto sistemos planavimą, optimizavimą, naudojimą, stebėseną ir kontrolę;
- Turizmo skatinimas ir susijusios infrastruktūros plėtra, panaudojant skirtingas transporto rūšis.

Galimybių studijoje pagal esamos būklės analizę pateiktos vystymo vizijos pagal atskiras grupes.

Oro transporto vystymo vizija

Klaipėdos regiono oro transporto vizija iki 2020 m. numato, kad Palangos tarptautinis oro uostas bus lengvai, nebrangiai ir laiku pasiekiamas kelių transportu iš artimiausių regiono miestų. Taip pat veiks patrauklios transporto paslaugos, tenkinančios atvykstančius regiono svečius bei vietos gyventojus. Tęsiant kelionių oro transportu tradicijas ir patirtį, Lietuvos ir užsienio aviacijos entuziastams Klaipėdos regione bus sudarytos sąlygos trumpais atstumais oru keliauti per civilinius aerodromus. Taip pat iki 2020 m. Lietuvos ir užsienio svečiai galės mažaisiais orlaiviais pasiekti Kuršių neriją per Nidos aerodromą.

Iki 2030 m. susisiekimas oro transportu Klaipėdos regione bus išvystytas taip, kad Vakarų Lietuvos, o dažnai ir Vakarų bei Pietvakarių Latvijos gyventojai ir verslininkai, į Europos miestus skris iš Palangos tarptautinio oro uosto. Klaipėdos regionas 2030 m. bus pasiekiamas iš Vokietijos, Jungtinės Karalystės, Norvegijos, Švedijos, Prancūzijos ir kitų šalių. Išplėsta oro susisiekimo geografija aktyviai naudosis atvykstantys turistai, verslininkai bei po Europą keliaujantys gyventojai. Susisiekimas oro transportu bus vystomas ne tik Vakarų Europos, bet ir Rusijos, Baltarusijos bei Ukrainos šalių kryptimis.

Oro transporto plėtra prioritetu laikytina Palangos miesto ir Neringos savivaldybėms. Šiuo metu iš Palangos oro uosto skraidoma į Londoną, Maskvą, Kopenhagą, Minską, Oslą, Rygą, Varšuvą (žr. **1 Paveikslas**).



1 Paveikslas. Vykdomi skrydžiai iš Palangos oro uosto.

Šaltinis: Galimybių studija galimybių studija „Vakarų krantas“

Vidaus vandenų vystymo vizija

Kuršių marių vakariniame krante iki 2020 metų susiformuos uostų ir prieplaukų tinklas. Rekonstruotos ir naujai pastatytos prieplaukos bus integruotos į rekreacinės infrastruktūros Kuršių nerijoje sistemą. Naujiems traukos centrams prieplaukos atliks vartų funkciją, įleisdamos lankytojus. Vandens transportas žymiai sumažins Klaipėdos – Nidos maršrutu per Kuršių neriją individualiais automobiliais keliaujančių turistų skaičių bei autotransportu pervežamų krovinių kiekį. Atsiras nauji Lietuvos ir užsienio turistų, keliaujančių kruiziniais laivais Kuršių mariomis ir Nemunu į Kaliningrado sritį (per Klaipėdos regioną), srautai. Nida įgis tarptautinio vidaus vandenų uosto statusą.

Pagrindinis vandens transporto vizijos iki 2020 m. aspektas – patogus, greitas ir kokybiškas susisiekimas vidaus vandens keliais. Vidaus vandens keliai pritaikyti trumpoms kelionėms ir ilgesnėms pažintinėms, pramoginėms išvykoms baidarėmis, nedideliais pramoginiais laivais, jachtomis. Regiono gyventojai ir turistai gali naudotis ne tik pačiais vandens keliais, bet ir gerai išvystyta infrastruktūra – racionaliai išdėstytų uostų ir uostelių tinklu, priėjimu prie vandens (transporto priemonių nuleidimui), vandens transporto priemonių laikymo taškais.

2030 m. susisiekimas vandens transportu „išaugs“ iš vidaus vandenų ribų – sukurti vidaus vandenų tinklai su visa infrastruktūra bus sujungti su Baltijos jūra. Jūros pakrantės uostai ir prieplaukos taps pritaikytos aktyvioms rekreacijos formoms, keleiviniais maršrutais jie bus sujungti su vidaus vandenų uostais. Strateginę reikšmę įgauna Šventosios uostas, kuris leidžia užtikrinti tinkamą perėjimą į / iš vidaus vandens kelių ir jungtį su Latvijos vandens keliais. Kita vertus, sustiprėja mažųjų pramoginių laivų srautai išilgai Baltijos pakrantės, dalis šio padidėjusio srauto tenka ir Kuršių marioms. Didelę svarbą taip pat įgauna Juodkrantė, Preila, Pervalka (Kuršių nerijoje), Kintai, Ventė, Dreverna (rytinėje Kuršių marių pakrantėje), Palanga ir Šventoji (Baltijos jūros pakrantėje). Šiose vietovėse prie vandens transporto vystymo smarkiai prisideda privačios iniciatyvos. Privačiomis lėšomis sukuriamos turizmo paslaugos, tokios kaip turistinės informacijos teikimas, maršrutų organizavimas, apgyvendinimas, maitinimas ir pan. Rekreacinė laivyba pajvairins turistinių paslaugų pasiūlą, susiformuos nekilnojamo turto prie uostelių segmentas, kuris bus patrauklus investuotojams.

Dviračių transporto vystymo vizija

Klaipėdos regiono dviračių transporto vizija iki 2020 m. apims dviračių transportui reikalingos infrastruktūros išvystymą. Vizija numato, kad dviračiu keliauti ir susisiekti Klaipėdos regione 2020 m. bus paprasta ir saugu.

Paprastumas suvokiamas kaip bet kuriam Klaipėdos regiono gyventojui ar svečiui sudarytos sąlygos vykti į mokyklą, universitetą, darbovietę, kultūros centrą, sporto klubą, bendruomenių namus, lankytiną vietą, prekybos centrą ar bet kur kitur. Paprastumą lemia tinkamos dviračių transportui infrastruktūros išvystymas, galimybė dviračiu vykti ne tik keliu ar dviračių taku, tačiau ir viešuoju transportu ar saugiai paliekant dviratį viešojo transporto stotyje bei stotelėje. Turizmo maršrutai bus išvystyti taip, kad naudojantis jais bus lengva pasiekti patraukliausius regiono objektus be didesnių sunkumų ar nepatogumų, bus įrengtos atokvėpio, poilsinės ir pažintinės aikštelės su reikalinga mažąja architektūra, o visas trasas lydės nenutrūkstama ženklavimo, informavimo ir GPS sistema. Dviračių turizmo pagrindine „arterija“ bus Pajūrio dviračių trasa ne tik nuo Neringos iki Palangos, tačiau ir nuo Klaipėdos iki Šilutės. Mažesnės turizmo trasos bus nuosekliai prijungtos prie Pajūrio

dviračių trasos ir leis turistams aplankyti visą Klaipėdos regioną. Vizijos dėmuo „saugu“ nurodo, kad sukurta ir išplėtota infrastruktūra leis dviratininkams keliauti maksimaliai saugiai, kuo mažiau kertant pavojingus kelių ruožus ir kuo minimaliau naudojantis bendrais motorizuoto eismo keliais. Saugumo aspektas svarbus ir vertinant pačių dviračių saugumą ir patogumą jais naudotis, t. y. sudarytos visos reikalingos sąlygos saugiai palikti dviratį pasiekus kelionės tikslą. Plėtojant dviračių transporto infrastruktūrą, paprastumo ir saugumo principus leis užtikrinti nuoseklus ir visuomeniniu pagrindu pagrįstas specialiųjų dviračių takų planų rengimas bei darnios infrastruktūros plėtra.

Klaipėdos regiono dviračių transporto vizija iki 2030 m. apims dviračių transportui reikalingo paslaugų sektoriaus išvystymą ir dviračių, kaip ekologiško transporto, populiarinimą. Sukurta infrastruktūra ir vietos savivaldos skatinamas dviračių transportas sudarys tinkamas sąlygas regiono gyventojams pradėti aktyviai naudotis dviračiu kaip kasdiene transporto priemone bei po truputį išstums automobilį. Padidėjęs dviračių transporto populiarumas sudarys sąlygas plėtotis su dviračių transportu susijusiems verslams bei turizmo sektoriui, o tuo pačiu sumažės motorizuoto transporto įtaka aplinkos oro kokybei. Dviračių transporto plėtros vizija iki 2020 m. numato pagrindinių infrastruktūros elementų išvystymą, tačiau tik taikant papildomas aktyvias skatinimo priemones, 2030 m. bus pakeisti visuomenėje nusistovėję principiniai keliavimo ir susisiekimo įpročiai.

Automobilių transporto vystymo vizija

Vizija iki 2020 m. numato, kad Klaipėdos regiono susisiekimo sistemoje bus **įdiegti pagrindiniai darnaus judumo principai**: keliuose vis dažniau važinės ekologiškos individualaus susisiekimo transporto priemonėmis (pvz., elektromobiliai), bus sukurta ir įdiegta viešojo ir privataus transporto sąveikos sistema (įrengtos automobilių stovėjimo ir saugojimo aikštelės, ypač privažiuojant pagrindinius centrus – miestus).

Vizija iki 2030 m. numato, kad automobilių keliai bus pakankamai saugūs. Avaringuose keliuose įdiegtos efektyvios, tarptautinius standartus atitinkančios, kompleksinės eismo saugumo didinimo priemonės tokios kaip skirtingų lygių sankryžos, reguliuojamos sankryžos, eismo juostos viešajam transportui, apvažiavimai aplink miestus ir pan. Kokybiškos kelių transporto sistemos dėka Klaipėdos regione kasdieniam susisiekimui gyventojai ir svečiai dažniau renkasi viešąjį transportą ar kitas ekologiškesnes negu individualus automobilis transporto priemones.

Viešojo transporto vystymo vizija

Klaipėdos regiono viešojo kelių transporto sistemoje iki 2020 m. nebeliks nelegalių vežėjų, bus koordinuojamas visų nuosavybės formų vežėjų (autobusų parkų, privačių autobusų, maršrutinių taksi) darbas. Autobusų stotyse bus įrengtos stovėjimo aikštelės dviračiams ir įdiegta sistema Statyk dviratį ir važiuok viešuoju transportu (angl.

Bike and Ride) sistema.

Visose viešojo transporto rūšyse bus įdiegta vieningo elektroninio bilieto sistema, leidžianti sumokėti tiek už važiavimą, tiek už lengvojo automobilio ir dviračio stovėjimą. Keleiviai gaus visą informaciją apie visą multi-modalinę kelionę (dvejomis ar daugiau transporto rūšimis).

Savivaldybėse, per kurias praeina geležinkelio maršrutai, viešojo kelių transporto darbas bus derinamas prie geležinkelio transportu. Regiono miestuose kursuos ekologiškesni autobusai. Savivaldybių ir valstybės biudžeto lėšos, skirtos viešajam transportui, bus panaudojamos optimaliai. Autobusų maršrutai ir eismo grafikai bus optimizuojami atsižvelgus į nuolatos atliekamų tyrimų rezultatus ir operatyviai reaguojant į rinkos pokyčius.

Klaipėdos regiono viešojo kelių transporto sistemoje iki 2030 m. ne tik miesto, bet ir priemiestiniuose maršrutuose kursuos ekologiškesni autobusai. Regione bus įdiegta Statyk automobilį ir važiuok viešuoju transportu (angl. *Park and Ride*), sistema. Miestų gatvėse ir sankryžose bus suteiktos prioritetinės eismo sąlygos viešajam kelių transportui. Į viešojo transporto sistemą bus visiškai integruotas neįgalių žmonių vežimas.

Veiks vieninga visų rūšių viešojo keleivinio transporto sistema, suteikianti galimybę keleiviui efektyviai pasinaudoti keliomis transporto rūšimis vienoje kelionėje.

Sinerginis vizijų 2020 ir 2030 m. pasiektas rezultatas – individualaus lengvojo automobilio naudojimo kelionėms žymus sumažinimas ir daug aktyvesnis viešojo keleivinio kelių transporto naudojimas sudarant prielaidas verslo, švietimo, kultūros bei turizmo plėtrai.

Ekologinio transporto vystymo vizija

Vizija iki 2020 m. numato, kad vis plačiau bus naudojami ekologiškesni lengvieji automobiliai (pvz., elektromobiliai), jiems bus įrengtos įkrovimo aikštelės visose regiono savivaldybėse. Visuose regiono miestų viešojo transporto maršrutuose bus naudojamos ekologiškesnės transporto priemonės. Atnaujinat atskirų savivaldybių autobusų parkų transporto priemones, bus įsigyjamos ekologiškesnės transporto priemonės. Siekiant sumažinti lengvųjų automobilių naudojimą regione, ypač miestų centruose, bus užtikrintas šių automobilių griežto apmokestinimo priemonių įvedimas ir kontrolė.

Vizijos iki 2030 m. svarbiausias elementas – visų kelių transporto rūšių ekologizavimas. Visuose regiono - tiek miesto, tiek priemiestiniuose - viešojo transporto maršrutuose bus naudojamos atnaujintos ekologiškesnės transporto priemonės, kurioms bus sukurta infrastruktūra visose savivaldybėse.

Visų savivaldybių pastangomis bus išspręstas ekologiško transporto linijų įvedimas tarp svarbiausių Klaipėdos regiono gyvenviečių – Klaipėdos, Kretingos, Gargždų, Šilutės, Neringos, Palangos ir Šilutės.

Palyginus su dabartine situacija, didesnę dalį lengvųjų automobilių sudarys ekologiškesni automobiliai: elektromobiliai, hibridai ir kitokios priemonės, varomos alternatyviuoju, ekologiškesniu kuru. Jiems naudoti bus sukurta infrastruktūra visose savivaldybėse.

Bus sukurta ir įdiegta lengvųjų automobilių priemiestinių statymo vietų ir viešojo kelių transporto sąveikos – valdymo ir informavimo – sistema.

Svarbiausia šios vizijos dalis – transporto ekologizavimas, kurį būtina vykdyti keliomis kryptimis:

- Neekologiškų transporto rūšių ir priemonių mažinimas (pvz., per apmokestinimo schemas);
- Ekologinių transporto rūšių įvedimas (pvz., greitųjų elektrobuses linijų įvedimas – toks sprendimas priimamas bendradarbiaujant visoms Klaipėdos regiono savivaldybėms);

- Transporto ekologizavimas (pvz., viešojo transporto parkų priemonių atnaujinimas, kai transporto priemonės naudoja ekologiškesnį kurą; elektromobilių, hibridų ir kitų ateityje galinčių atsirasti ekologiškesnių transporto priemonių skatinimas ir propagavimas per lengvatinį šių priemonių įsigijimą ar stovėjimo apmokestinimą, būtinos infrastruktūros sukūrimą).

Galimybių studijoje pateikiami ir konkretūs sprendiniai, kurie padėtų didinti ekologinio transporto naudojimą ir patrauklumą kiekvienoje savivaldybėje. Palangoje numatyta įrengti 3 elektromobilių nuomos punktus kartu su jų pakrovimo stotimis, Šventojoje - 1. Palangoje numatyta įrengti 3 *Park and Ride* sistemos aikšteles (prie įvažiavimo iš Nemirsetos, Kretingos ir Šventosios pusių) ir 1 Šventojoje.

Dviračių takų infrastruktūrai vystyti numatyti šie sprendiniai Palangoje:

- „Eurovelo 10“ dviračių trasos dalyje nuo Pylimo g. sankryžos su keliu A11 Klaipėda–Liepoja iki Lietuvos Latvijos pasienio (apie 3,5 km);
- „Pavyk Pajūrio vėją“ trasoje Šventojoje nuo Jonpaprčio g. ir Kuršių tako sankryžos iki Lietuvos pasienio (Kuršių taku) (apie 3,5 km);
- „Pavyk Pajūrio vėją“ ir Pajūrio dviračių trasos atkarpoje Šventosios mieste prie Jūros gatvės (nuo esamo dviračio tako iki Šventosios gatvės) (apie 1,2 km);
- Sukurti „Bike and Ride“ sistemą regione (įrengti asfaltuotas dviračių saugojimo aikšteles prie keleiviams aktualių didesnių transporto mazgų (prie įvažiavimo iš Nemirsetos, Kretingos ir Šventosios pusių bei prie Šventosios autobusų stoties);
- Parengti Palangos dviračių takų infrastruktūros specialųjį planą ar jam prilyginamą kitą dokumentą dviračių takų infrastruktūros plėtros atžvilgiu;

Galimybių studijoje numatoma įrengti kempingą/stovyklavietę tarp Šventosios ir sienos su Latvija, turizmui pritaikytus maršrutus: Palanga-Vydmantai-Pryšmančiai-Gestautai-Kretinga-Gestautai-Pryšmančiai-Vydmantai-Palanga (dviratis, apie 28 km); Palanga-Žibininkai-Lazdininkai-Darbėnai-Mažučiai-Šventoji-Palanga (dviratis, apie 45 km); Palanga-Šventoji-Pasienio riboženkliu-Šventoji-Palanga (dviratis, 36 km); Palanga-Vydmantai-Pryšmančiai-Gestautai-Kretinga-Traukinys-Klaipėda-Giruliai-Karklė-Šaipiai-Palanga (dviratis, traukinys, apie 40 km); Palanga-Klaipėda-Autobusas-Palanga (dviratis, autobusas) arba Klaipėda-Palanga-Autobusas-Klaipėda (dviratis, autobusas, apie 26 km); Palanga-Kretinga-Traukinys-Kūlpėnai-Salantai-Kūlpėnai-Traukinys-Kretinga (dviratis, traukinys, apie 60 km); Palanga-Autobusas-Gargždai-Klaipėda-Palanga (dviratis, autobusas, apie 48 km); Klaipėda-Karklė-Šaipiai-Palanga-Vydmantai-Pryšmančiai-Gestautai-Kretinga-Traukinys-Klaipėda (dviratis, traukinys, apie 40 km).

1.6 Palangos miesto strateginis plėtros planas iki 2020 metų

Palangos miesto strateginis plėtros planas iki 2020 m. (toliau Strateginis planas) patvirtintas Palangos miesto savivaldybės tarybos 2011 m. vasario 18 d. sprendimu Nr. T2-19. Strateginiame plane apžvelgta esama Palangos miesto situacija ir numatyti sprendiniai ir veiksniai, kurie padėtų pagerinti Palangos miesto ekonominę, ekologinę, socialinę būklę.

Strateginiame plane pateikti 2006 metais atliktų tyrimų rezultatai (tyrimai atlikti Palangos miesto bendrojo plano apimtyje), rodantys, kad gyventojų mobilumas buvo 2,6 kelionės per parą. Tyrimo duomenimis, 44 % kelionių sudaro kelionės automobiliais, 38 % – pėsčiomis, 18 % – visuomeniniu transportu, 11 % – dviračiais. Taip pat esamos būklės analizėje identifikuojama, kad didžiausios judumo problemos ir infrastruktūros trūkumas išryškėja šiltuoju metu laikotarpiu, kuomet Palangoje išauga turistų skaičius.

Strateginiame plane atliktoje stiprybių, silpnybių, galimybių ir grėsmių analizėje, išryškinamos šios su Palangos miesto susisiekimo sistema susijusios silpnybės:

- Didelis sezoniškumo būvimas;
- Neišnaudojamos regiono kelionių automobiliu galimybės (trūksta atitinkamo lygio kempingo);
- Nepakankamai išvystyta vietinė turizmo informacijos sistema, informacijos logistikos trūkumas – nėra centralizuoto, visas turizmo paslaugas mieste apibūdinančio interneto portalo;
- Sezono metu nesutvarkyta miesto transporto sistema;
- Neišplėtotą automobilių statymo infrastruktūrą;
- Neišvystyta vidinio susisiekimo sistema.

Strateginiame plėtros plane siekiant užtikrinti harmoningą miesto susisiekimo sistemos plėtrą, planuojama ne tik modernizuoti esamą susisiekimo infrastruktūros tinklą, bet didelį dėmesį skirti palankių eismo sąlygų dviratininkams ir pėstiesiems sukūrimą. Be to, griežtėjantys aplinkosaugos reikalavimai Lietuvos ir visos Europos mastu skatina daugiau dėmesio skirti aplinkos neteršiančių transporto priemonių įsigijimo ir naudojimo skatinimui, taip pat elgsenos pokyčių, užtikrinančių taupesnę naudojamąsi automobiliais ir ekologinio sąmoningumo ugdymą, formavimui. Įvertinus didelius transporto srautus (ypač sezono metu), prisidedančius prie neigiamo poveikio aplinkai ir visuomenei, numatoma spręsti automobilių stovėjimo vietų trūkumo problemas.

Įgyvendinus aukščiau išvardintus tikslus yra laukiami šie rezultatai:

- Parengti teritorijų planavimo dokumentai teritorijų įsisavinimui ir vystymui;
- Atnaujintas Palangos miesto bendrasis planas;
- Rekonstruotos gatvės, numatytos Palangos miesto savivaldybės transporto infrastruktūros gerinimo ir plėtros plane;
- Parengti gatvių techniniai ir techninių darbų projektai;
- Nutiestos gatvės, numatytos Palangos miesto savivaldybės transporto infrastruktūros gerinimo ir plėtros plane;
- Įrengtos šviesoforinės sankryžos;
- Rekonstruoti/įrengti dviračių ir pėsčiųjų takai;
- Įrengtos automobilių statymo vietos / įrengtos saugomos automobilių statymo vietos;
- Parengta ekologiškų transporto priemonių naudojimo galimybių studija;
- Naudojamos ekologiškos transporto priemonės;
- Įrengtos poilsio aikštelės;
- Sukurtos turizmo informacinės bazės ir ženklavimo sistemos.

1.7 Skyriaus išvados

Europos Komisijos Žalioji knyga:

1. Europos Komisija 2007 metų rugsėjo 25 –tą dieną išleido Žaliąją knygą, kurios tikslas buvo tarp Europos Sąjungos šalių narių pradėti diskusijas dėl naujos miestų judumo vystymo strategijos. Žaliojoje knygoje buvo pateikti pagrindiniai miestų susisiekimo sistemų vystymo tikslai ir galimos priemonės jiems pasiekti.

Europos Komisijos Baltoji knyga:

2. Europos Komisija transporto Baltąją knygą priėmė 2011 m. kovo 28 d. Baltoji knyga yra pagrindinis Europos Sąjungos transporto politikos dokumentas. Šiame dokumente buvo sukurta Europos Sąjungos susisiekimo sistemos vizija, siektini rodikliai, strategija rodikliams įgyvendinti ir pateiktas iniciatyvų/priemonių sąrašas.

Europos Komisijos komunikatas:

3. Darnaus judumo planų rengimo pagrindas yra padėtas 2013 m. gruodžio 23 d. Europos Komisijos komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos judumo sistemos mieste kūrimas“ Nr. 18136/13. Šio Komunikato tikslas – sustiprinti paramą Europos miestams, kad jie galėtų spręsti judumo (angl. Mobility) mieste problemas.

Nacionalinė susisiekimo plėtros programa:

4. Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programa buvo patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 metų gruodžio 18 dienos nutarimu Nr. 1253. Programoje identifikuojamos esminės miestų susisiekimo sistemų problemos: privataus automobilio dominavimas, viešojo transporto degradacija, nepakankamai išvystyta bevariklio transporto sistema. Trečiasis programos tikslas numato spręsti identifikuotas problemas ir skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą.

Regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“:

5. Šioje galimybių studijoje kompleksiškai išanalizuotos praktiškai visos galimos transporto sistemos: oro transportas, vidaus vandenų, dviračių, automobilių, viešasis ir ekologiškas transportas. Numatyta šių transporto rūšių vystymo strategijos.

Palangos miesto strateginis plėtros planas iki 2020 metų:

6. Strateginiame plėtros plane numatoma ne tik modernizuoti esamą susisiekimo infrastruktūros tinklą, bet didelį dėmesį skirti palankių eismo sąlygų dviratininkams ir pėstiesiems sukūrimą, skatinti aplinkos neteršiančių transporto priemonių naudojimą.
-

2 Teritorijų planavimo dokumentų analizė

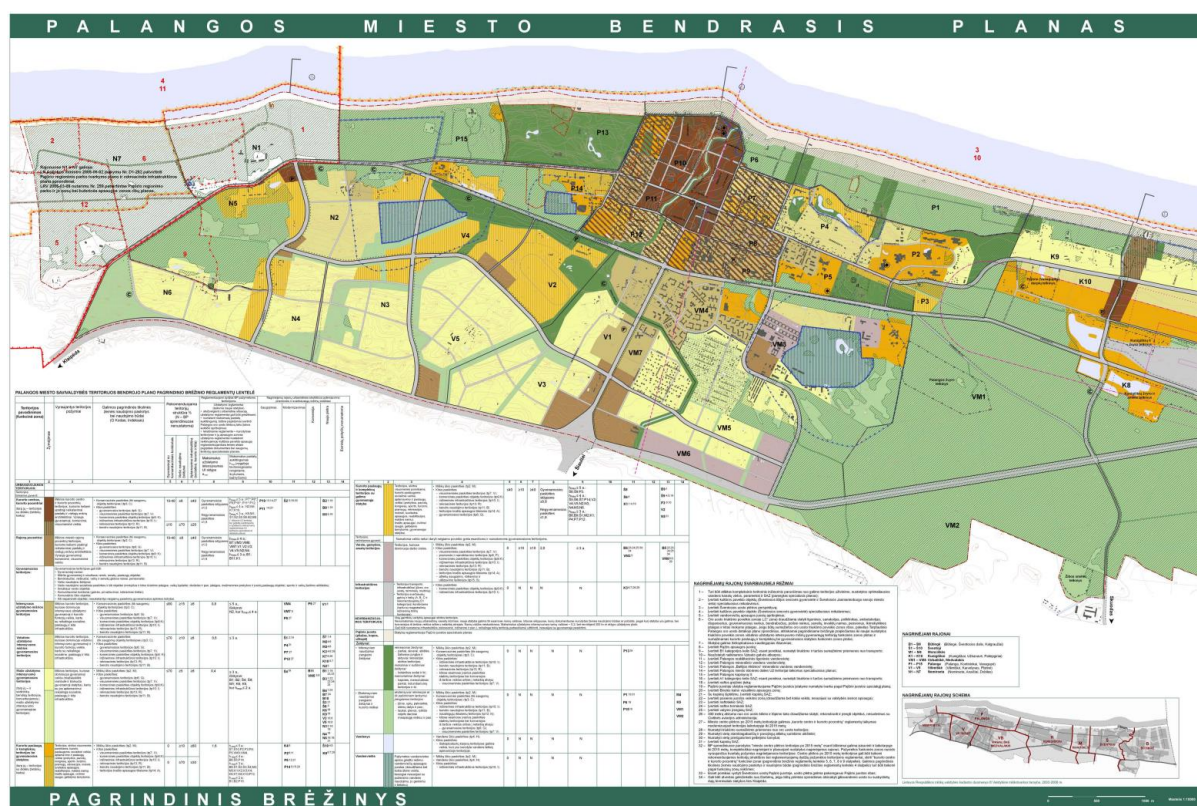
Šiame poskyryje glaustai apžvelgiami šie Palangos miesto savivaldybės teritorijų planavimo dokumentai:

- Palangos miesto bendrasis planas;
- Magistralinio kelio A13 Klaipėda – Liepoja 29,39 km esančios sankryžos su rajoniniu keliu Nr. 2309 Palanga – Lazdininkai rekonstravimo specialusis planas;
- Palangos miesto transporto organizavimo ir gatvių raudonųjų linijų specialiojo plano koncepcija;
- Virbališkės ir Medvalakio teritorijų architektūrinės-urbanistinės ir inžinerinės plėtros specialusis planas
- Plaušės teritorijos, Palangos miesto bendrajame plane pažymėtos kaip P4 kvartalo, architektūrinės-urbanistinės ir inžinerinės plėtros specialusis planas;

Išanalizavus šiuos dokumentus parengta „Anksčiau suplanuotos gatvių infrastruktūros schema“, kuri teikiama prieduose.

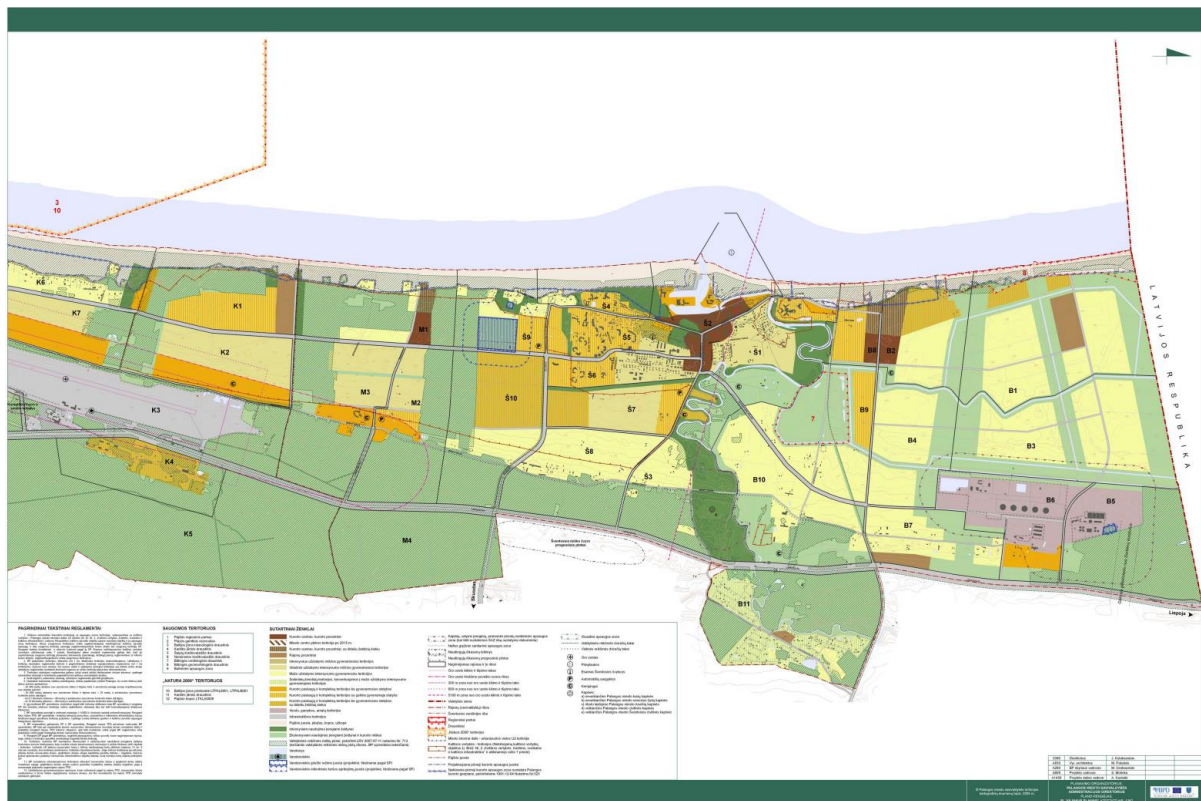
2.1 Palangos miesto bendrasis planas

Palangos miesto bendrasis planas patvirtintas Palangos miesto savivaldybės tarybos 2008 m. gruodžio 30 d. sprendimu Nr. T2-317. Palangos miesto bendrojo plano pagrindinio brėžinio sumažinta versija teikiama toliau esančiuose paveiksluose (žr. **2 Paveikslas** ir **3 Paveikslas**).



2 Paveikslas. Palangos miesto teritorijos bendrojo plano pagrindinis brėžinys, I dalis.

Šaltinis: Teritorijų planavimo dokumentų registras



3 Paveikslas. Palangos miesto teritorijos bendrojo plano pagrindinis brėžinys, II dalis.

Šaltinis: Teritorijų planavimo dokumentų registras

Palangos miesto bendrajame plane numatyta urbanizuoti apie 600 ha teritorijos ir 111,4 ha numatyti konversijai. Rengiant darnaus judumo planą būtina įvertinti plėtros teritorijas, kad būtų užtikrintas jų integravimas į bendrą darnaus judumo sistemą. Naujai įsisavinamos teritorijos išsidėsčiusios tarp Palangos miesto urbanizuotos teritorijos ir valstybinės reikšmės A13 kelio.

Palangos miesto bendrajame plane numatyta, kad Palangos savivaldybės susisiekimo sistemą formuos šios transporto rūšys: kelių, visuomeninis transportas su moderniojo tramvajaus ar analogiškos transporto rūšies linija, vandens, dviračių ir oro transportas. Papildomai Palangos miesto sistemą įtakos ir netoli praeinantis geležinkelio transportas su kuriuo jungs autobusų linija.

Bendrojo plano sprendiniais siekiama, kad susisiekimo sistema būtų:

- Šiuolaikinė ir orientuota į kintamus poilsiautojų ir transporto srautus;
- Užtikrinti aukštą gyvenimo kokybę ir patogį vietiniams gyventojams;
- Orientuota į pėsčiųjų, dviratininkų, vandens ir visuomeninio transporto eismą;
- Turinti universalią eismo reguliavimo ir automobilių stovėjimo sistemą;
- Galinti realizuoti tarptautinius susisiekimo ryšius oro ir jūrų transportu;
- Saugi gyventojams ir poilsiautojams, mažai įtakojanti aplinką;
- Pagrįsta funkcionuojančiu monitoringu bei tobula informacine sistema;

- Atvira verslui ir užsienio turizmui.

Siekiant išvengti dabartinių susisiekimo sutrikimų vasaros sezono metu, kai įvažiavimas į Palangą realizuojamas beveik vienintele riboto laidumo transporto jungtimi – Kretingos gatve, buvo siūloma užbaigti Palangos aplinkkelį iki oro uosto ir padidinti skersinių transporto jungčių skaičių, sujungiant jį su Bangų gatve ir nauja Nemirsetos jungtimi. Palangos aplinkkelis viešajam eismui buvo atidarytas 2015 metų viduryje ir reikšmingai prisidėjo, prie tranzitinių srautų sumažinimo savivaldybės centrinėje dalyje. Tiesa bendrajame plane rekomenduojama įgyvendinti skersines jungtis (rytų – vakarų kryptimis) ir taip sumažinti Kretingos gatvės srautus.

Vidiniams miesto transporto ryšiams realizuoti formuojama nauja transporto trasa (Vytauto g. pagrindu), skirta tolygiam poilsiautojų ir gyventojų paskirstymui pajūrio ruože tarp Klaipėdos, Palangos ir Šventosios uosto. Ši trasa būtų pirmaeilis įdirbis pajūrio regiono greitojo visuomeninio transporto atsiradimui. Greitojo autobuso-tramvajaus linija iš Klaipėdos miesto į Palangą ir Šventąją galėtų užtikrinti iki 12-15 tūkstančių poilsiautojų greitą ir fiksuotą atvykimą per valandą viena kryptimi. Tai maždaug atitiktų 5 - 6 tūkst. lengvųjų automobilių srautą. Visuomeninio transporto įvadas į Palangos miestą nereikalaudų didelių papildomų automobilių stovėjimo vietų, nesudarytų didesnio poveikio aplinkai ir garantuotų didesnę eismo saugumą. Statyk ir važiuok (angl. *Park and Ride*) sistemos parkavimo aikštelės atvykstantiems savo automobiliais galėtų būti įrengtos bet kurioje trasos vietoje už Palangos miesto savivaldybės teritorijos ribų, kur žemė nėra vertinga ir netinkama gyvenamajai statybai. Ši moderni keleivinio transporto rūšis aptarnautų pajūrio zoną maršrutu: Klaipėda – Melnragė – Giruliai - Karklė – Nemirseta – Palanga – Kunigiškiai – Mončiškės - Šventoji – Būtingė. 2007 metais patvirtintame Klaipėdos miesto bendrajame plane ši transporto rūšis buvo patvirtinta kaip pagrindinė miesto keleivių susisiekimo rūšis, todėl jos įrengimas būtų sprendinių įgyvendinimo tęstinumas.

Palangos miesto bendrajame plane nustatyti prioritetiniai plėtros objektai, šių objektų sąrašas teikiamas toliau esančioje lentelėje.

2 lentelė. Palangos miesto bendrajame plane nustatyti prioritetiniai plėtros objektai

Tikslas	Priemonės	Būklė
Išorinių transporto jungčių ir tranzitinio transporto eismo pagerinimas	– Palangos miesto rytinio aplinkkelio nuo Kretingos kelio iki tarptautinio oro uosto nutiesimas, Vydmantų dviejų lygių sankryžos užbaigimas;	Įgyvendinta
	– Magistralinio kelio A13 atkarpos tarp karšto kelio Nr.168 ir Liepų g. sankryžos Klaipėdoje rekonstrukcija;	Įgyvendinta
	– Naujos gatvės Nemirsetoje tarp Klaipėdos pl. ir automagistralės A13 nutiesimas, dviejų lygių sankryžos įrengimas;	Neįgyvendinta
Oro uosto modernizavimas	– Lėktuvų ir keleivių aptarnavimo infrastruktūros plėtra ir informacinės sistemos užtikrinimas;	Įgyvendinta
	– Susisiekimo autobusais (maršrutiniais taksi) tarp Palangos oro uosto ir Klaipėdos miesto pagerinimas;	Įgyvendinta
Visuomeninio transporto aptarnavimo pagerinimas	– Ekologiškos ir greitos visuomeninio transporto rūšies sukūrimas ir plėtojimas pajūrio ruože - tolygiam poilsiautojų paskirstymui pajūrio ruože ir transporto srautų sumažinimui savaitgaliais sezono metu (I etapas – greitieji autobusai, naudojantys ekologišką kurą ar elektros energiją);	Neįgyvendinta
	– Naujos gatvės nutiesimas tarp Mokyklos g. Šventojoje iki Vytauto g. Palangoje moderniojo tramvajaus eismui ir naujai planuojamos užstatymo teritorijos aptarnavimui, Statyk ir važiuok (angl. <i>Park and Ride</i>) sistemos įrengimas;	Neįgyvendinta

Tikslas	Priemonės	Būklė
	Ilgosios gatvės nutiesimas tarp Nemirsetos ir Virbališkės reguliariam autobusų maršrutui.	Neįgyvendinta
Šventosios uosto atstatymas ir jūrinio transporto atgaivinimas	- Šventosios uosto atstatymas, transporto ryšių su kelių tinklu realizavimas pagal patvirtintą detalų planą, pagrindinių funkcijų bei apimčių nustatymas; - Kopų gatvės tęsinio iki naujos gatvės Būtingėje (I etape iki jungties su Jonpaprčio gatve) ir naujo universalaus tilto per Šventosios upę pastatymas.	Neįgyvendinta Neįgyvendinta
Susisiekimo infrastruktūros plėtra	- Bangų gatvės tęsinio iki planuojamo aplinkkelio ir reguliuojamos sankryžos su Klaipėdos pl. įrengimas; - Klaipėdos pl. – magistralinio kelio A13 dviejų lygių sankryžos įrengimas ir kairiųjų posūkių panaikinimas automagistralėje; - Kretingos gatvės atkarpos tarp Klaipėdos pl. ir Palangos aplinkkelio rekonstrukcija iki 4-6 eismo juostų pločio ir koordinuoto eismo reguliavimo šviesoforais sistemos įdiegimas - Klaipėdos pl. atkarpos tarp Kretingos g. ir Bangų gatvės rekonstrukcija iki 4 eismo juostų pločio ir koordinuoto eismo reguliavimo šviesoforais sistemos įdiegimas. Požeminės pėsčiųjų perėjos įrengimas ties Vilimiškės taku. - Jūrų g. tęsinio iki Elijos gatvės tęsinio Šventojoje pastatymas; - Elijos g. tęsinio iki Jūrų g. tęsinio pastatymas; - Pagrindinės gatvės Vilimiškėje nuo Klaipėdos pl. nutiesimas; - Pėsčiųjų-dviračių takų plėtra ir modernizavimas iki tarptautinių standartų, takų atskyrimas nuo transporto eismo.	Dalinai įgyvendinta Įgyvendinta Dalinai įgyvendinta Įgyvendinta Neįgyvendinta Neįgyvendinta Neįgyvendinta Neįgyvendinta
Universalios transporto ir pėsčiųjų eismo organizacijos taikymas	- Kintamos transporto eismo organizacijos taikymas automobiliams, išskiriant 4 skirtingas zonas senojoje Palangoje ir 2 zonas Šventojoje - Mokamos automobilių stovėjimo sistemos įvedimas Senojoje Palangoje ir Šventojoje - Transporto informacinės sistemos tobulinimas, automobilių stovėjimo vietų ir kempingų plėtra	Vykdoma Įgyvendinta Vykdoma

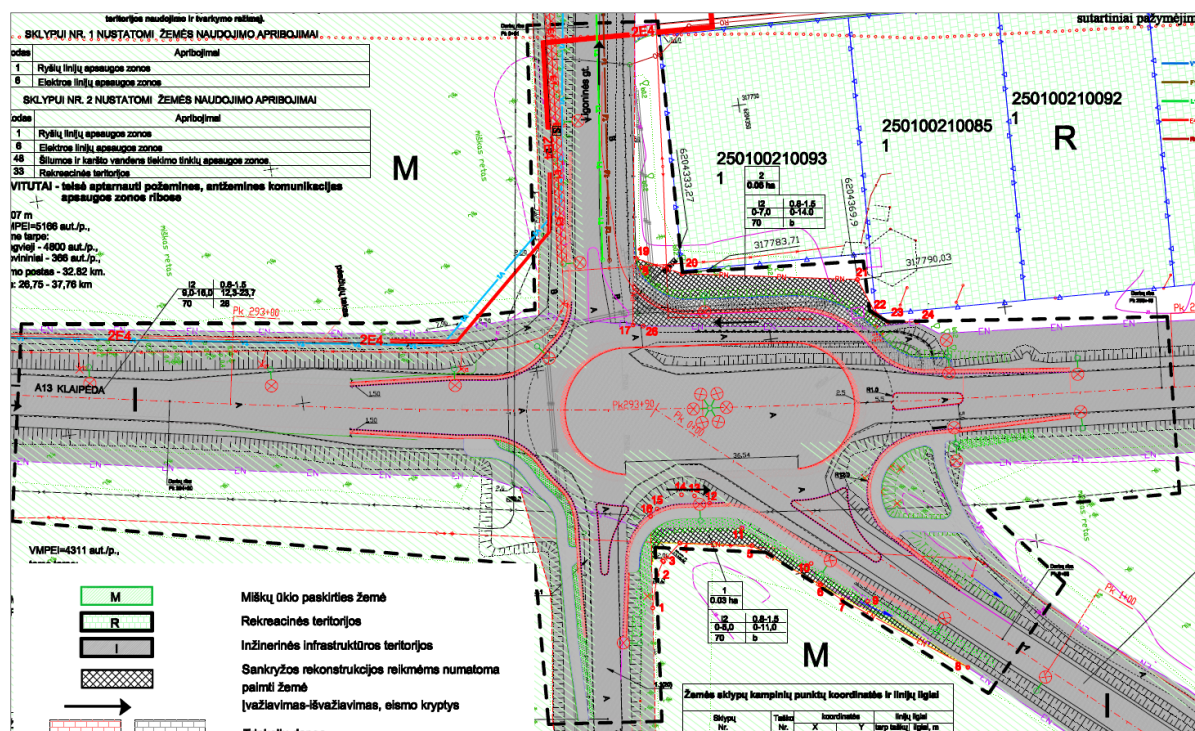
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Dalis prioritetinių darbų yra įgyvendinti ir vykdomi, tačiau bendrame kontekste nemaža dalis susisiekimo sistemos tobulinimo sprendinių nėra įgyvendinti. Dėmesį reikėtų atkreipti į tai, kad nebuvo atliekama plėtra viešojo transporto sistemoje, o greitojo viešojo transporto sistema išlieka siekiamybe.

2.2 Magistralinio kelio A13 Klaipėda – Liepoja 29,39 km esančios sankryžos su rajoniniu keliu Nr. 2309 „Palanga – Lazdininkai“ rekonstravimo specialusis planas

Magistralinio kelio A13 Klaipėda - Liepoja 29,39 km esančios sankryžos su rajoniniu keliu Nr. 2309 Palanga – Lazdininkai rekonstravimo specialusis planas patvirtintas Palangos miesto savivaldybės tarybos 2009 m. gruodžio 30 d. sprendimu Nr. T2-320.

Specialiojo plano tikslas: žiedinės sankryžos žemės sklypų ribų suformavimas specialiojo plano sprendinių įgyvendinimui, vadovaujantis Palangos miesto generaliniu planu. Specialiojo plano pagrindinio brėžinio iškarpa teikiama toliau esančiame paveiksle (žr. 4 Paveikslas).



4 Paveikslas. Rajoninio kelio Nr. 2309 Palanga – Lazdininkai rekonstravimo specialiojo plano iškarpa.

Šaltinis: Teritorijų planavimo dokumentų registras

Specialiojo plano sprendiniais suplanuota sankryža su priklausiniais, numatytas žemės paėmimas visuomenės poreikiams, numatytas inžinerinės infrastruktūros vystymas, suformuoti žemės sklypai.

2.3 Palangos miesto transporto organizavimo ir gatvių raudonųjų linijų specialiojo plano koncepcija

Palangos miesto transporto organizavimo ir gatvių raudonųjų linijų specialiojo plano tikslai ir uždaviniai yra užtikrinti darnią susisiekimo komunikaciją ir jų infrastruktūros plėtrą savivaldybės teritorijoje ir rezervuoti

teritorijas šiai plėtrai, nustatant ar pakeičiant planuojamos teritorijos naudojimo ir tvarkymo režimą, apsaugos priemones ir kitus reikalavimus statinių statybos projektams rengti ir žemės sklypui naudoti.

Šiuo metu yra parengta specialiojo plano koncepcija, kurioje Palangos miesto savivaldybė suskaidyta į 8 teritorijas. Koncepcijos studijoje patikslintos esamų ir planuojamų gatvių kategorijos, kurios buvo nustatytos ir suplanuotos Palangos miesto bendruoju planu, detaliaisiais planais ir kt. planavimo dokumentais. Gatvėms nustatytos raudonosios linijos pagal esamą situaciją, kadangi išlaikyti norminių reikalavimų nėra galimybių tankiai urbanizuotose teritorijose. Taip pat specialiajame plane pateikti ir kiti sprendiniai susiję su susisiekimo sistema, tai yra dviračių takai, automobilių parkavimo vietos, automobilių apsisukimo aikštelės, eismo organizavimo rekomendacijos.

2.4 Virbališkės ir Medvalakio teritorijų architektūrinės-urbanistinės ir inžinerinės plėtros specialusis planas

Virbališkės ir Medvalakio teritorijų architektūrinės-urbanistinės ir inžinerinės plėtros specialusis planas patvirtintas Palangos miesto savivaldybės tarybos 2015 m. rugpjūčio 27 d. sprendimu Nr. T2-253. Specialiajame plane nagrinėjama Virbališkės ir Medvalakio teritorija apima Palangos miesto bendrajame plane numatytas VM5, VM6, VM7 zonas (žr. **5 Paveikslas**). VM5 ir VM7 zonos turi iš dalies suformuotą ir užstatytą urbanistinę struktūrą, VM6 zona – beveik neturi jokio užstatymo. Vystant šių teritorijų plėtrą urbanistinės plėtros sprendiniai nustatyti ir parengti vadovaujantis Palangos miesto bendrojo plano sprendiniais.



5 Paveikslas. Specialiuoju planu planuojamos teritorijos pagal Palangos miesto bendrąjį planą.

Šaltinis: Teritorijų planavimo dokumentų registras

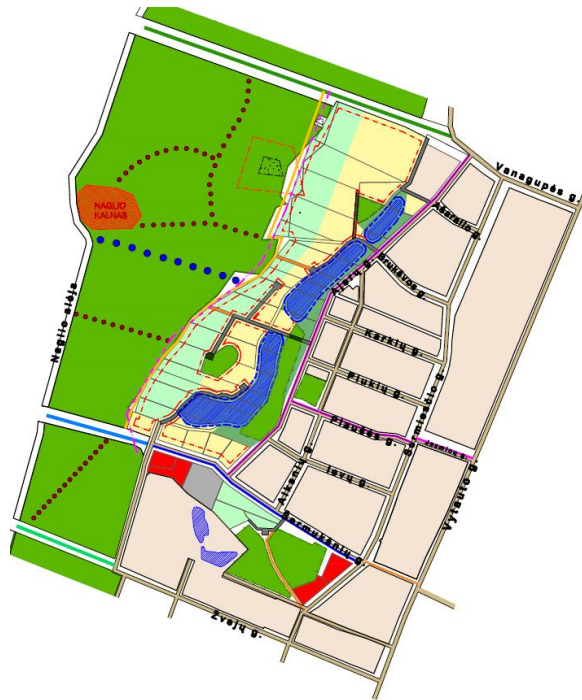
Specialiuoju planu numatyti pagrindiniai susisiekimo sistemos koridoriai, nustatytos teritorijų funkcinės zonos ir detalizuoti teritorijų tvarkymo ir naudojimo reglamentai urbanizuojant naujas teritorijas. Tokio planavimo koncepcija yra pagrįsta, kadangi planavimas vykdomas kompleksškai užtikrinant tvarkingą susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros sistemų vystymą bei organizuotą teritorijų įsisavinimą.

Pagal specialųjį planą planuojamose teritorijose siūloma plėtoti šias funkcines zonas:

- VM5 zonoje (konversijos zona) - mažo užstatymo intensyvumo gyvenamąsias teritorijas; intensyvaus naudojimo želdynų teritorijas; ekstensyvaus naudojimo želdynų teritorijas; verslo, gamybos, amatų teritorijas; infrastruktūros teritorijas. Šioje zonoje leidžiamas pastatų aukštingumas yra iki 3 aukštų;
- VM6 zonoje (naujos plėtros zona) - rajono pcentrio teritorijas; mažo užstatymo intensyvumo gyvenamąsias teritorijas; intensyvaus naudojimo želdynų teritorijas; ekstensyvaus naudojimo želdynų teritorijas; verslo, gamybos, amatų teritorijas; infrastruktūros teritorijas. Šioje zonoje leidžiamas pastatų aukštingumas yra nuo 3 iki 4 aukštų;
- VM7 zonoje (modernizavimo zona) - rajono pcentrio teritorijas; intensyvaus užstatymo mišrias gyvenamąsias teritorijas; mažo užstatymo intensyvumo gyvenamąsias teritorijas; verslo, gamybos, amatų teritorijas; intensyvaus naudojimo želdynų teritorijas; infrastruktūros teritorijas. Šioje zonoje leidžiamas pastatų aukštingumas yra nuo 3 iki 5 aukštų.

2.5 Plaušės teritorijos, Palangos miesto bendrajame plane pažymėtos kaip P4 kvartalo, architektūrinės-urbanistinės ir inžinerinės plėtros specialusis planas

Plaušės teritorijos, Palangos miesto bendrajame plane pažymėtos kaip P4 kvartalas, architektūrinės-urbanistinės ir inžinerinės plėtros specialusis planas patvirtintas Palangos miesto savivaldybės 2013 m. birželio 6 d. sprendimu Nr. T2-183. Specialiuoju planu buvo nustatyti teritorijos tvarkymo ir naudojimo reglamentai urbanizuojamai teritorijai (žr. **6 Paveikslas**), o jau urbanizuotai teritorijai nebuvo nustatyti teritorijos tvarkymo ir naudojimo reglamentai, todėl pertvarkant teritoriją iškils poreikis šio specialiojo plano koregavimui ir reglamentų nustatymui urbanizuotoje teritorijoje.



6 Paveikslas. Ištrauka iš Plaušės teritorijos, Palangos miesto bendrajame plane pažymėtos kaip P4 kvartalas, architektūrinės-urbanistinės ir inžinerinės plėtros specialiojo plano.

Šaltinis: Teritorijų planavimo dokumentų registras

2.6 Skyriaus išvados

Palangos miesto bendrasis planas:

1. Dalis Palangos miesto bendrajame plane numatytų sprendinių įgyvendinti ir vykdomi, tačiau kita dalis susisiekimo sistemos tobulinimo sprendinių nėra įgyvendinti. Dėmesį reikėtų atkreipti į tai, kad nebuvo atliekama plėtra viešojo transporto sistemoje, o greitojo viešojo transporto sistema išlieka siekiamybe.

Kelio Nr. 2309 „Palanga – Lazdininkai“ rekonstravimo specialusis planas:

2. Specialiajame plane magistralinio kelio A13 ir rajoniniu kelio Nr. 2309 žiedinei sankryžai suformuotas sklypas ir nustatyti teritorijos naudojimo reglamentai.

Palangos miesto transporto organizavimo ir gatvių raudonųjų linijų specialiojo plano koncepcija:

3. Specialiajame plane pateikti ir kiti sprendiniai susiję su susisiekimo sistema, tai yra dviračių takai, automobilių parkavimo vietos, automobilių apsisukimo aikštelės, eismo organizavimo rekomendacijos.

Virbališkės ir Medvalakio teritorijų architektūrinės-urbanistinės ir inžinerinės plėtros specialusis planas:

4. Specialiuoju planu numatyti pagrindiniai susisiekimo sistemos koridoriai, nustatytos teritorijų funkcinės zonos ir detalizuoti teritorijų tvarkymo ir naudojimo reglamentai urbanizuojant naujas teritorijas. Plane kompleksiskai užtikrinamas tvarkingas susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros sistemų vystymas bei organizuotas teritorijų įsisavinimas.

Plaušės teritorijos specialusis planas:

5. Specialiuoju planu buvo nustatyti teritorijos tvarkymo ir naudojimo reglamentai urbanizuojamai teritorijai, bei susisiekimo sistemos vystymo sprendiniai.
-

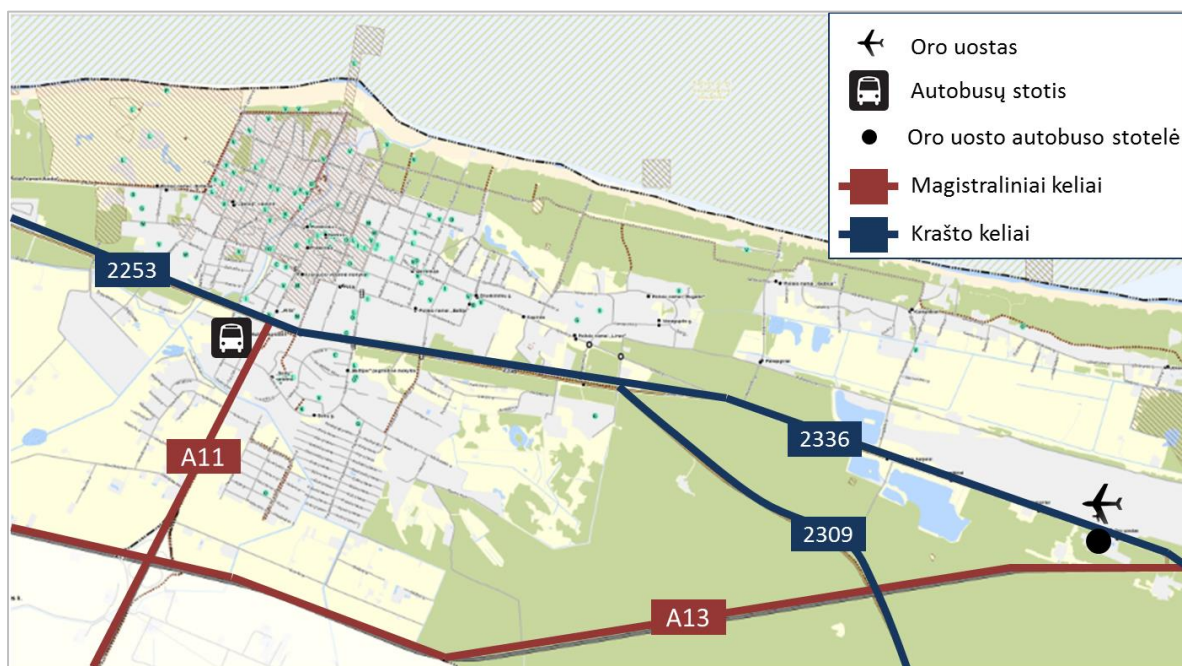
3 Pasiekiamumo vertinimas

Pasiekiamumo sąvoka transporto srityje Lietuvos teisės aktuose nėra tiksliai apibrėžta. Remianti užsienio šalių literatūra¹, pasiekiamumas apibūdina žmonių galimybes pasiekti paslaugas, prekes, ekonominės veiklos vietas. Pasiekiamumas įtakojamas yra įtakojamas daugybės veiksnių: susisiekimo būdų įvairovės, atskirų susisiekimo būdų tinklo rišlumo ir pan. Šiame poskyryje analizuojame Palangos miesto pasiekiamumą globaliame kontekste ir atskirų traukos objektų pasiekiamumą Palangos miesto lokaliame kontekste.

3.1 Palangos miesto pasiekiamumas

Oro transportas

Tarptautinio turizmo plėtrai svarbus Tarptautinis Palangos oro uostas. Tarptautinis Palangos oro uostas – daugiausiai keleivių aptarnaujantis oro uostas Vakarų Lietuvoje, 32 km nuo Klaipėdos, 17 km nuo Kretingos miesto centro, 7 km nuo Palangos miesto centro. Tarptautinis Palangos oro uostas įrengtas patogiai pasiekiamoje vietoje, šalia magistralinio kelio A13 (Klaipėda – Liepoja) ir krašto kelio (Nr. 2336 Kunigiškiai – Palanga). Šalia oro uosto yra vietinio susisiekimo autobuso stotelė, kurią galima pasiekti autobusų maršrutais iš Palangos autobusų stoties. Tarptautinio Palangos oro uosto geografinė vieta atvaizduota paveiksle apačioje.



7 Paveikslas. Tarptautinio Palangos oro uosto geografinė vieta

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

¹ Todd Litman, 2016, Evaluating Accessibility for Transportation Planning. Victoria Transport Policy Institute

Oro uoste yra įrengtos trumpalaikio ir ilgalaikio automobilių, mikroautobusų ir autobusų parkavimo aikštelės. Automobilio parkavimo aikštelę galima rezervuoti internetu ir kaina svyruoja nuo 4 Eur iki 7 Eur už parą, priklausomai nuo pasirinkto užsakymo. Tarptautiniame Palangos oro uoste taip pat galite išsinuomoti automobilį. Automobilų nuomos paslaugas teikia šios įmonės: UAB „Litideal“, UAB „EUROLITCAR“ TRUSTICAR; Hertz Lietuva; Sic Lietuva bei kitos žinomos automobilių nuomos paslaugas teikiančios įmonės. Oro uosto infrastruktūra pritaikyta aptarnauti vidutinės ir mažos klasės orlaiviams: BOEING - 737, SAAB-2000, SAAB-340, Dash Q400, CRJ 200, CRJ 900, Jetstream-32, ATR-42, YK-42 ir kiti.

Šiuo metu reguliarius reišus iš Tarptautinio Palangos oro uosto vykdo užsienio aviakompanijos SAS, Norwegian Air Shuttle, airBaltic, RusLine, Belavia, LOT Polish Airlines, Ryanair ir Wizz Air. Iš Tarptautinio Palangos oro uosto vykdomi reguliarūs reisai į Kopenhagą (Danija), Oslą (Norvegija), Rygą (Latvija), Londoną (Jungtinė Karalystė), Varšuvą (Lenkija). Aviakompanijų LOT, SAS ir airBaltic jungiamųjų reisų dėka iš Palangos galima nuskristi į daugelį kitų Europos miestų. Vasaros sezono metu vykdomi reguliarūs reisai į Maskvą (Rusija) ir Minską (Baltarusija).

Geležinkeliai

Palangos mieste nėra traukinių stoties, tačiau pasiekus Klaipėdą ar Kretingą traukinių maršrutais Vilnius – Klaipėda ir Radviliškis – Šiauliai – Klaipėda, galima pasinaudoti autobusų vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutais bei pasiekti Palangos miestą. Traukinių tvarkaraščiai ir autobusų tvarkaraščiai (Kretingoje ir Klaipėdoje) yra suderinti ir keleiviams nereikia laukti ilgiau 15 minučių vykdant persėdimą iš vienos transporto priemonės į kitą.

Tarptautinio susisiekimo autobusų maršrutai

Į ir iš Palangos autobusų stoties vykdomi tarptautinio susisiekimo maršrutai į šiuos miestus: Kaliningradą (Rusija), Liepoją (Latvija), Rygą (Latvija). Tarptautinio susisiekimo maršrutai vykdomi kasdien, 1-2 kartus per dieną. UAB „TOKS“ ir UAB „Kautra“ yra Eurolines organizacijos narės ir kartu siūlo reguliarius tarptautinius autobusų maršrutus į Latviją, Estiją, Vokietiją, Čekiją, Italiją, Baltarusiją, Ukrainą, Karaliaučiaus sritį (Rusiją).

Tarpmiestinio ir priemiestinio susisiekimo autobusų maršrutai

Palangos mieste keleiviai vežami reguliariais, specialiais bei užsakomaisiais autobusų reisais vietinio (miesto ir priemiestinio). Taip pat Palangos miestą atvykstantys turistai gali pasiekti traukiniu su persėdimu į autobusą Kretingos arba Klaipėdos stotyse.

Šiuo metu į Palangos miestą keleivius veža šios įmonės: UAB „Vlasava“; UAB „TOKS“, UAB „Kautra“; UAB „Klaipėdos autobusų parkas“; UAB „Jurbarko autobusų parkas“; UAB „Busturas“; UAB „Tauragės autobusų parkas“; UAB „Meteorit turas“; UAB „Mažeikių autobusų parkas“; UAB „Šakių autobusų parkas“; UAB „Skuodo autobusų parkas“; UAB „Zarasų autobusai“; UAB „Marijampolės autobusų parkas“; UAB „Panevėžio autobusų parkas“.

3 Lentelė. Keleivių vežimo paslaugas teikiančios įmonės

Vežėjas			
	Vietinio (priemiestinio) susisiekimo	Tolimojo susisiekimo	Tarptautiniai
UAB „Vlasava“	+	+	-
UAB „TOKS“	+	+	+
UAB „Kautra“	+	+	+
UAB „Klaipėdos autobusų parkas“	+	+	+
UAB „Jurbarko autobusų parkas“	+	+	-
UAB „Busturas“	+	+	-
UAB „Tauragės autobusų parkas“	+	+	-
IĮ „Meteorit turas“	+	+	+
UAB „Mažeikių autobusų parkas“	+	+	-
UAB „Šakių autobusų parkas“	+	+	-
UAB „Skuodo autobusų parkas“	+	+	-
UAB „Zarasų autobusai“	+	+	-
UAB „Marijampolės autobusų parkas“	+	+	-
UAB „Panevėžio autobusų parkas“	+	+	+

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Pagrindinė vieta, kurioje aptarnaujami į Palangą atvykstantys ir išvykstantys keleiviai yra Palangos autobusų stotis. 2014 m. pabaigoje Palangos miesto autobusų stotis buvo atnaujinta ir persikėlė į naują vietą apie 1 km atstumu nuo Palangos miesto centro, adresu: Klaipėdos pl. 42, Palanga. Naujai atidarytoje autobusų stotyje įrengta moderni laukimo salė, bilietų kasos, tualetai, peronas su 16 autobusų stovėjimo aikštelių. Veikia atskiros keleivių informavimo, bagažo bei smulkių siuntų tarnybos. Laukimo salėje bei lauko erdvėse įrengtos vaizdo stebėjimo kameros, kurios padeda užtikrinti keleivių saugumą. Stoties pastate įrengta ir kavinė. Naujoji autobusų stotis per parą aptarnauja iki 300 autobusų. Palangos miesto autobusų stotyje keleiviai išvyksta/atvyksta vietiniais (miesto ir priemiestiniais) bei tolimojo susisiekimo maršrutais.

Palangos miesto autobusų stotis įrengta transportui strategiškai patogioje miesto vietoje – apie 1 km atstumu nuo miesto centro, tokiu būdu sumažinant viešojo transporto taršą ir eismo srautus miesto centre, šalia magistralinio kelio A11 (Šiauliai – Palanga) ir rajoninių kelių (Nr. 2253, Nr. 2336), tokiu būdu užtikrinant patogų privažiavimą autobusams ir lengviesiems automobiliams. Palangos miesto autobusų stoties geografinė vieta atvaizduota paveiksle apačioje.



8 Paveikslas. Palangos miesto autobusų stoties geografinė vieta

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Kelių transportas

Palangos miesto savivaldybės išorės kelių tinklą formuoja magistraliniai keliai. Magistralinis kelias Nr. A13 „Klaipėda – Liepoja“ tarnauja kaip pagrindinis pajūrio miestų Klaipėdos, Palangos ir Liepojos ryšys, o Palangos miesto aplinkoje, kaip tranzitinį srautą nuo miesto centro nukreipiantis aplinkkelis. Šiuo keliu taip pat naudojasi transporto priemonės atvykstančios iš Kauno ar Vilniaus.

Magistralinis kelias Nr. A11 „Šiauliai – Palanga“ sutampantis su vienintele Europos tinklo magistrale E272, einančia išimtinai tik Lietuvos teritorija, užtikrina susisiekimą su Kretinga ir kitais Lietuvos centrais (Telšiais, Kuršėnais, Šiauliais ir Panevėžiu). Toliau esančioje lentelėje teikiamos susisiekimo kelių transportu su didžiais miestais charakteristikos.

4 Lentelė. Susisiekimas kelių transportu su didžiais Lietuvos miestais

Miestas	Gyventojų skaičius, 2016 m.	Atstumas iki Palangos m. sav. centro	Kelionės laikas	Vidutinis susisiekimo greitis
Vilnius	532 762	331 km	210 min	95 km/h
Kaunas	297 846	238 km	140 min	102 km/h
Klaipėda	154 326	31 km	27 min	69 km/h
Šiauliai	102 981	148 km	120 min	74 km/h

Miestas	Gyventojų skaičius, 2016 m.	Atstumas iki Palangos m. sav. centro	Kelionės laikas	Vidutinis susisiekimo greitis
Panevėžys	93 598	236 km	190 min	74 km/h

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Klaipėdos miesto savivaldybės centras iš Palangos miesto savivaldybės centro pasiekiamas per 27 minutes, o vidutinis susisiekimo greitis siekia 69 km/h. Toliau rikiuojasi Šiauliai ir Kaunas, kurie atitinkamai gali būti pasiekiami per 120 ir 140 minučių.

Žemiau esančioje lentelėje teikiamos susisiekimo kelių transportu su Palangos miesto savivaldybei artimomis gyvenamosiomis vietovėmis charakteristikos.

5 Lentelė. Susisiekimas kelių transportu su artimomis gyvenamosiomis vietovėmis

Miestas/miestelis	Gyventojų skaičius	Atstumas iki Palangos m. sav. centro	Kelionės laikas	Vidutinis susisiekimo greitis
Gargždų miestas	14822 (2016 m.)	42 km	35 min	72 km/h
Kretingos miestas	18408 (2016 m.)	13,5 km	18 min	45 km/h
Darbėnų miestelis	1461 (2011 m.)	17,8 km	20 min	53 km/h
Kretingalės miestelis	936 (2011 m.)	15,7 km	20 min	47 km/h
Plikių miestelis	607 (2011 m.)	26,2 km	30 min	52 km/h
Dovilų miestelis	1246 (2011 m.)	38,3 km	35 min	66 km/h
Kartenos miestelis	931 (2011 m.)	26,8 km	26 min	62 km/h

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Greičiausiai pasiekiamas Kretingos miestas, pakankamai netoli yra išsidėstę Darbėnų ir Kretingalės ir Kartenos miesteliai. Šie miesteliai, vertinant važiavimo laiką kelių ir gatvių tinkle yra nutolę per 18-20 minučių.

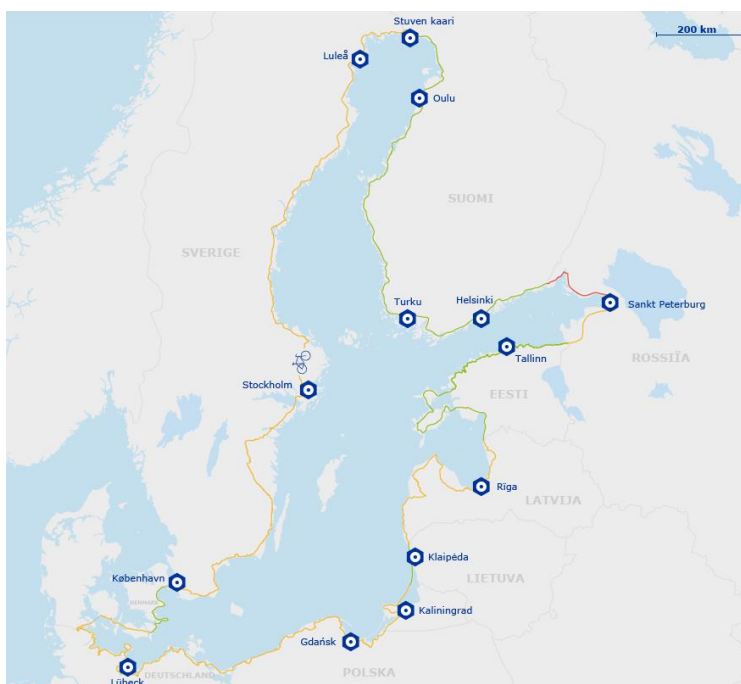
Dviračių transportas

Palangos miesto savivaldybės teritoriją kerta svarbūs tarptautiniai ir nacionaliniai maršrutai, kurie sudaro puikias pasiekiamumo dviračiu galimybes. Tarptautinių trasų tinklą sudaro Eurovelo trasos, nacionalinių trasų tinklui priskiriama Pajūrio dviračių trasa.

EuroVelo – Europos dviračių takų tinklas, kurį plėtoja Europos dviratininkų federacija (angl. European Cyclists Federation). Tinklas skirtas dviračių turizmui ir apima dvylika ilgų dviračių trasų, kertančių visą Europą. Per Lietuvą suplanuotos 3 „EuroVelo“ trasos, iš kurių dvi veda per Palangos miesto savivaldybės teritoriją:

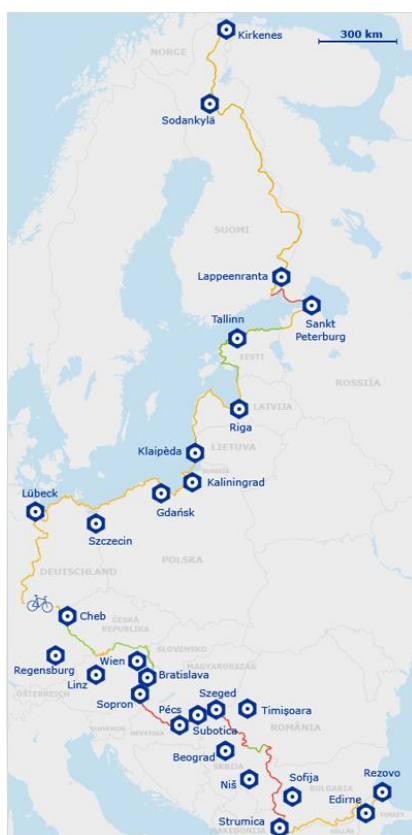
- EuroVelo 10 trasa „Baltijos jūros žiedas“ (angl. Baltic Sea Circuit). Bendras trasos ilgis 7 930 km.
- EuroVelo 13 trasa „Geležinės uždangos kelias“ (angl. Iron Curtain Trail. Bendras ilgis 10 400 km.

Toliau esančiuose paveiksluose teikiame šių trasų trajektorijas Europos kontekste.



9 Paveikslas. EuroVelo 10 trasos trajektorija

Šaltinis: <http://www.eurovelo.com>



10 Paveikslas. EuroVelo 13 trasos trajektorija

Šaltinis: <http://www.eurovelo.com>

Palangos miesto savivaldybę taip pat kerta Europos dviračių trasa „R1“, kuri Vokietijoje yra labiau žinoma negu visas EuroVelo trasų tinklas. Daugiau negu 3,5 tūkst. km ilgio „R1“ trasa suplanuota nuo Bolonės (Boulogne-sur-Mer) Prancūzijoje iki Sankt Peterburgo Rusijoje, daugelyje šalių (pvz., Vokietijoje, Lenkijoje, Estijoje) jau paženklinta specialiais „R1“ trasos ženklais.



11 Paveikslas. EuroVelo 13 trasos trajektorija

Šaltinis: <http://www.euroroute-r1.de/>

Pajūrio dviračių maršrutą sudaro 3 skirtingos dalys, kurių bendrasis ilgis yra 216 km. Pajūrio dviračių maršrutas susideda iš:

- Pietinės dalies. Veda nuo Klaipėdos iki Nidos, ilgis 52 km. Ši maršruto dalis sutampa su Eurovelo 10 ir Eurovelo 13 trasomis;
- Šiaurinės dalies. Veda nuo Klaipėdos iki Būtingės, ilgis 49 km. Ši maršruto dalis taip pat sutampa su Eurovelo 10 ir Eurovelo 13 trasomis;
- Pietrytinės dalies. Veda nuo Klaipėdos iki Rusnės salos, ilgis 115 km. Ši maršruto dalis išsidėsčiusi Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono ir Šilutės rajono savivaldybėse.

Tarptautiniai ir nacionaliniai dviračių maršrutai, turi būti vystomi įrengiant kokybiškus dviračių takus, ženklimą ir kitą infrastruktūrą, bei reklamuojami vietiniams bei užsienio turistams.

3.2 Palangos miesto traukos objektų pasiekiamumas

Vertinant Palangos miesto savivaldybės esamos susisiekimo infrastruktūros įtaką judumui, analizuojamos svarbiausių traukos objektų Palangoje ir Šventojoje pasiekiamumas skirtingomis transporto rūšimis (automobiliu, viešuoju transportu, dviračiu) ar pėsčiomis. Analizuojamas šių vietų ir objektų pasiekiamumas:

- Palangos miesto centras;
- Švietimo įstaigos (mokyklos, gimnazijos);
- Gydyimo įstaigos (ligoninės, pirminės sveikatos priežiūros centrai);
- Valstybinės institucijos (savivaldybės administracija, seniūnijos, policijos komisariatas, darbo birža, sodra ir kt.);
- Lankytini ir kultūros objektai (parkai, paplūdimiai, muziejai, kultūros centrai);
- Visuomeninės organizacijos;
- Prekybos centrai;
- Viešojo transporto tinklo objektai (autobusų stotis, autobusų stotelės, oro uostas).

Detalus pasiekiamumo analizėje vertintų objektų geografinio išsidėstymo žemėlapis pateikiamas Grafinės dalies skyriuje. Toliau atliekama traukos objektų pasiekiamumo Palangos mieste analizė pagal skirtingas transporto rūšis ir pėsčiomis.

Pasiekiamumas pėsčiomis

Palangos miesto traukos objektų pasiekiamumo pėsčiomis analizės metu buvo vertinamas traukos objektų išsidėstymas ir pasiekiamumas apgyvendintose Palangos miesto savivaldybės teritorijose. Vertinant pasiekiamumą pėsčiomis, daroma prielaida, kad pasiekiamumas matuojamas nuo gyvenamosios vietos iki traukos objekto. Pasiekiamumui vertinti nustatomi pasiekiamumo pėsčiomis atstumai (spinduliai), taikomi atskirų tipų traukos objektams. Pasiekiamumo pėsčiomis spinduliai nustatyti remiantis Gyvenamosios vietovės struktūros formavimo reikalavimais kurie yra išdėstyti Gyvenamųjų vietovių (miestų, miestelių ir kompaktiškai užstatytų kaimų) teritorijų planavimo normose.

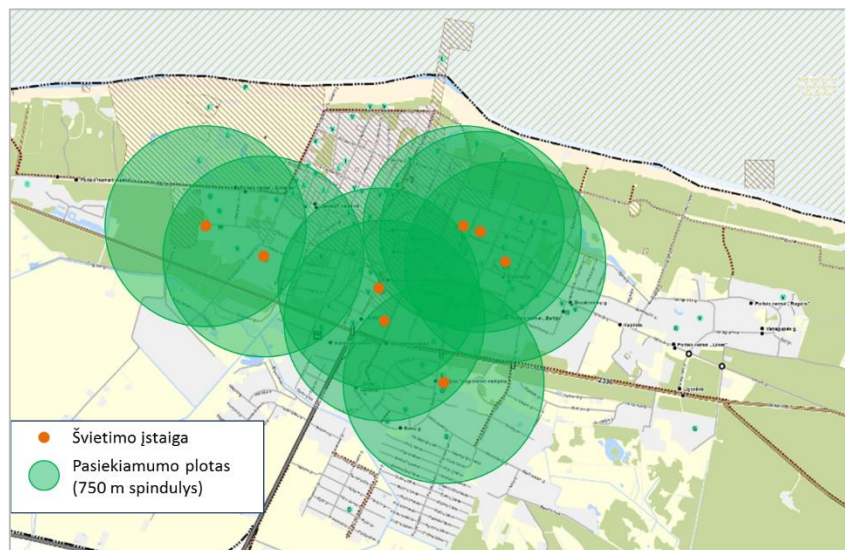
6 Lentelė. Traukos objektų pasiekiamumo spinduliai

Traukos objekto rūšis	Pasiekiamumo spindulys nuo būsto
Švietimo įstaigos (mokyklos, gimnazijos)	750 m
Kasdieninių paslaugų (kasdieninio vartojimo prekių parduotuvės) objektai	1 000 m
Periodinių paslaugų (specializuotos parduotuvės (avalynės, elektros prekių ir pan.), aptarnavimo ir maitinimo paslaugas teikiančių institucijų (seniūnija, paštas, bankų filialai, kavinės, kirpyklos, biurai, visuomeninės organizacijos ir pan.))	1 500 m
Gydyimo įstaigos (ligoninės, pirminės sveikatos priežiūros centrai)	1 500 m
Unikalių ir epizodinių paslaugų objektai (muziejai, parkai ir pan.)	2 000 m

Šaltinis: Gyvenamųjų vietovių (miestų, miestelių ir kompaktiškai užstatytų kaimų) teritorijų planavimo normos. LR aplinkos ministerija, SJ „Vilniaus planas“.

Toliau atliekama traukos objektų pasiekiamumo analizė pagal skirtingų grupių traukos objektus.

Švietimo įstaigų (mokyklos, gimnazijos) pasiekiamumo spindulys nuo būsto – 750 metrų. Švietimo įstaigų išsidėstymas ir pasiekiamumas Palangos mieste pateiktas paveiksle apačioje.

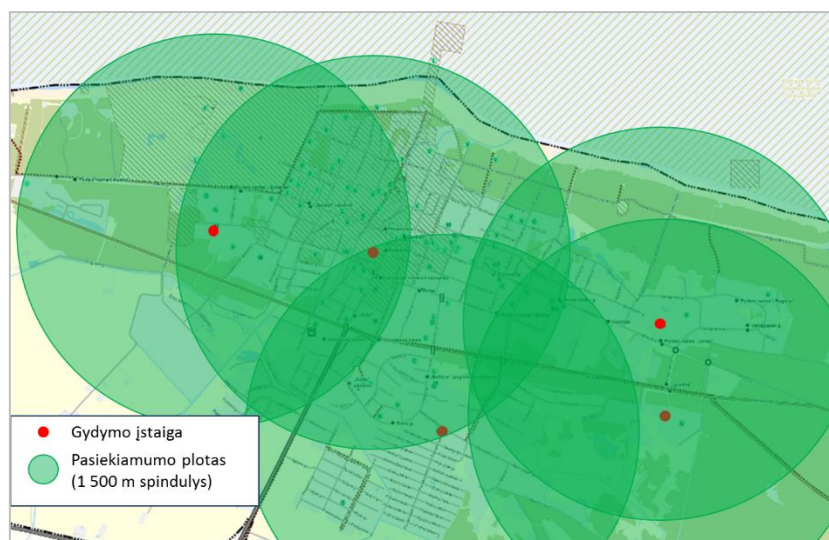


12 Paveikslas. Švietimo įstaigų (mokyklos, gimnazijos) išsidėstymas ir pasiekiamumo spindulys

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Švietimo įstaigos Palangos mieste išsidėsčiusios keliose skirtingose miesto dalyse: Kretingos g./Virbališkės takas/Sodų g. ir Jūratės g./Maironio g. Miesto pietinėje dalyje (Plytų g./Sporto g.) įrengta sanatorinė mokykla ir sporto mokykla. Atsižvelgiant į švietimo įstaigų išsidėstymą Palangos mieste, švietimo įstaigos pasiekiamos pėsčiomis didžiąjai daliai miesto gyventojų, tačiau už naudojamų 750 m spindulio pasiekiamumo ribų patenka dalis gyventojų gyvenančių ties A11 magistraliniu keliu, Ajerų/Senamiesčio g., Daukanto g. Todėl, dalis moksleivių švietimo įstaigas pasiekia viešuoju transportu ar yra vežami tėvų lengvaisiais automobiliais. Tokiu būdu, atsiranda pastovūs automobilių srautai link miesto centre esančių švietimo įstaigų (Jūratės g./Maironio g.) ir toliau nuo centro esančiose švietimo įstaigose (Kretingos g./Virbališkės takas/Sodų g.). Dėl tokio švietimo įstaigų išsidėstymo, didėja transporto srautai Klaipėdos plentu, Kretingos, Jūratės ir Vytauto gatvėmis.

Gydymo įstaigų (ligoninės, pirminės sveikatos priežiūros centrai) pasiekiamumo spindulys nuo būsto – 1 500 metrų. Gydymo įstaigų išsidėstymas ir pasiekiamumas Palangos mieste pateiktas paveiksle apačioje.

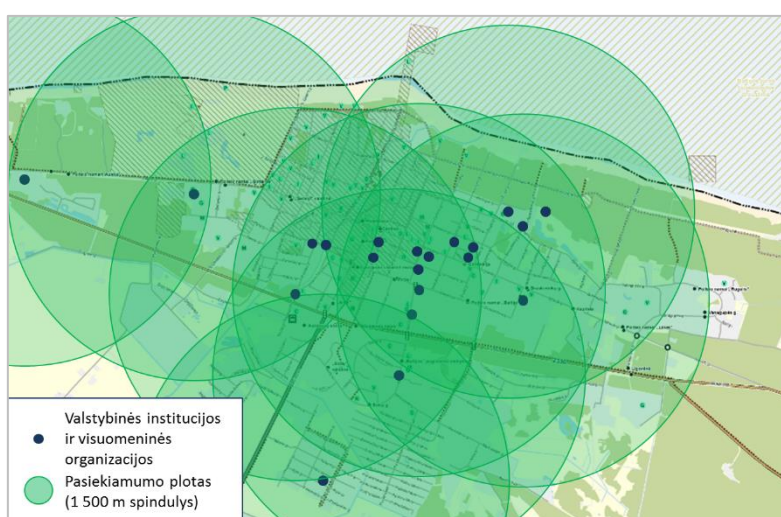


13 Paveikslas. Gydyimo įstaigų išsidėstymas ir pasiekiamumo spindulys

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Nors gydymo įstaigų pasiekiamumas padengia visą Palangos miestą, tačiau gydymo įstaigos teikia skirtingas paslaugas ir priima gyventojus iš viso miesto, todėl toliau nuo gydymo įstaigų gyvenantys gyventojai privalo naudotis viešuoju transportu (šalia gydymo įstaigų įrengti autobusų sustojimai) ar lengvaisiais automobiliais. Didžiausios gydymo įstaigos įrengtos Vytauto g. (pirminės sveikatos priežiūros centras, reabilitacijos ligoninė) ir Klaipėdos plente (ligoninė). Dėl tokio gydymo įstaigų išsidėstymo, didėja transporto srautai Klaipėdos plentu, Kretingos ir Vytauto gatvėmis.

Valstybinių institucijų (savivaldybės administracija, seniūnijos, policijos komisariatas, darbo birža, sodra ir kt.) ir visuomeninių organizacijų pasiekiamumo spindulys nuo būsto – 1 500 metrų. Įstaigų išsidėstymas ir pasiekiamumas Palangos mieste pateiktas paveiksle apačioje.

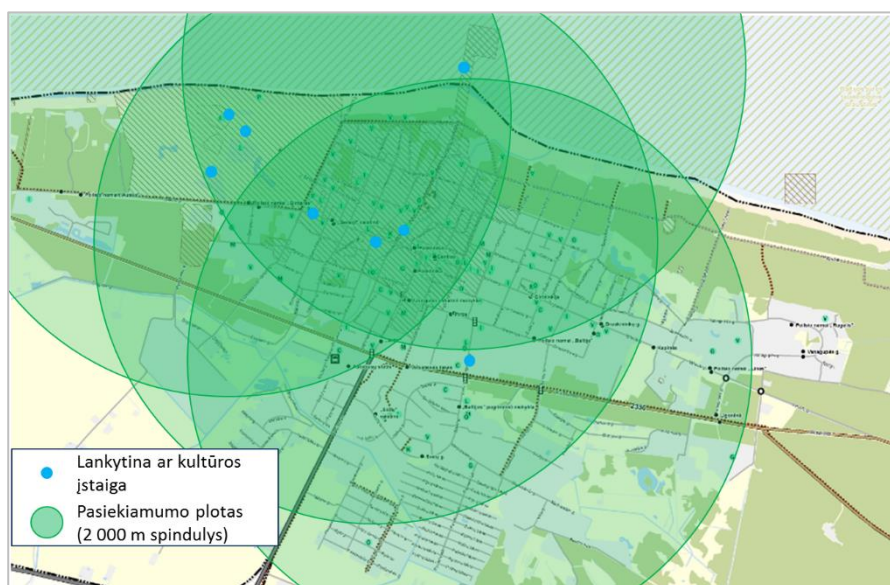


14 Paveikslas. Valstybinių institucijų ir visuomeninių organizacijų išsidėstymas ir pasiekiamumo spindulys

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Didžioji dalis valstybinių institucijų įsikūrusios Vytauto gatvėje (Palangos miesto savivaldybės administracija, Sodra, turizmo informacijos centras, policijos komisariatas, darbo birža) todėl pasiekiamos pėsčiomis miesto centre ir aplinkinėse teritorijose gyvenantiems žmonėms. Kadangi valstybinės institucijos ir visuomeninės organizacijos priskiriamos periodinių paslaugų teikimo įstaigoms, tokias įstaigas gyventojai ir turistai dažniausiai pasiekia viešuoju transportu ar automobiliu. Dėl tokio įstaigų išsidėstymo, didėja transporto srautai Kretingos ir Vytauto gatvėmis, reikšmingai didėja transporto stovėjimo vietų poreikis Vytauto gatvėje.

Lankytinų ir kultūros objektų pasiekiamumo spindulys nuo būsto – 2 000 metrų. Objektų išsidėstymas ir pasiekiamumas Palangos mieste pateiktas paveiksle apačioje.

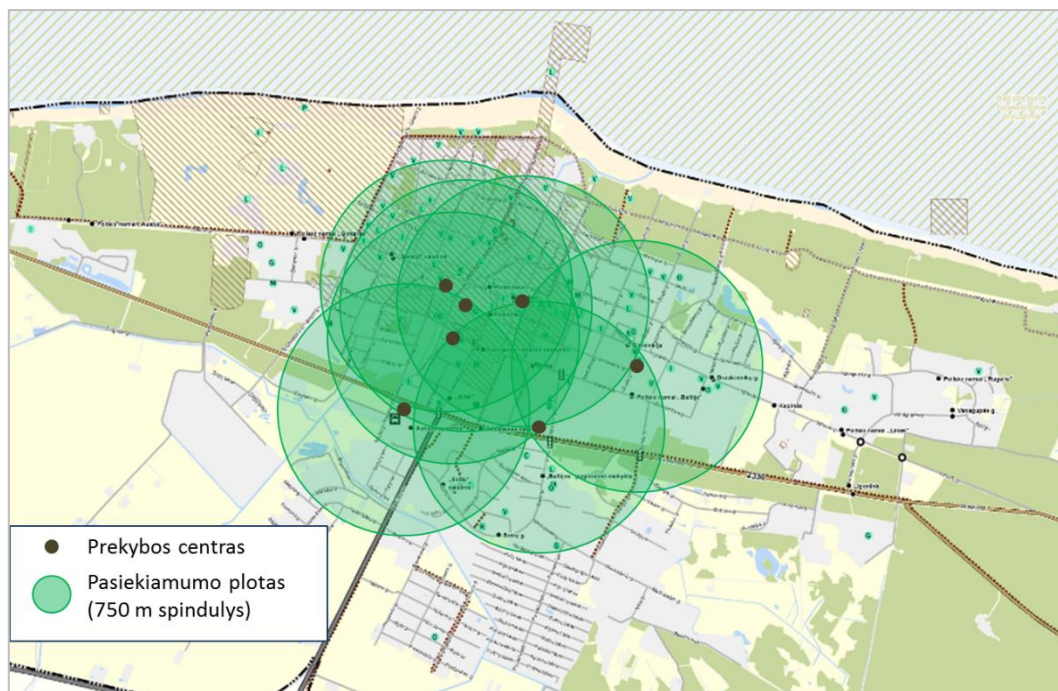


15 Paveikslas. Lankytinų ir kultūros objektų išsidėstymas ir pasiekiamumo spindulys (2 000 metrų)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Lankytini objektai Palangos mieste išsidėstę kultūros paveldo teritorijose, todėl privažiavimas iki šių objektų automobiliu ar viešuoju transportu yra ribojamas. Kadangi šie objektai yra priskiriami unikalių ir epizodinių paslaugų objektams, šie objektai lankomi dažniausiai turistų, rečiau – miesto gyventojų. Šių objektų pasiekiamumui, tam tikru atstumu nuo objektų turi būti sudaromos sąlygos atvykti lengvuju automobiliu (įrengtos stovėjimo vietos) ar viešuoju transportu (sustojimo vietos).

Prekybos centrai priskiriami kasdienių paslaugų objektams, todėl pasiekiamumo spindulys nuo būsto neturėtų būti didesnis kaip 1 000 metrų. Prekybos centrų pasiekiamumas aktualus tiek vietiniams gyventojams, tiek atvykstantiems turistams. Prekybos centrų išsidėstymas ir pasiekiamumas Palangos mieste pateiktas paveiksle apačioje.



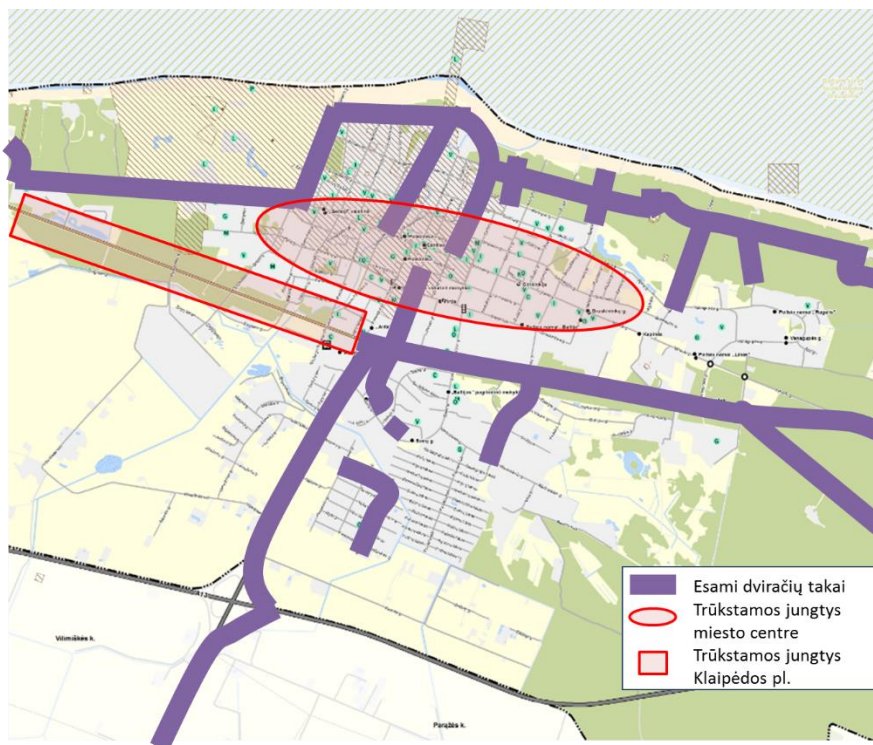
16 Paveikslas. Prekybos centrų išsidėstymas ir pasiekiamumo spindulys

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Dabartinis prekybos centrų išsidėstymas Palangos mieste pakankamai padengia didžiąją dalį Palangos miesto centro ir šalia esančių teritorijų. Arčiau jūros ir ties A11 magistraliniu keliu esančių teritorijų gyventojai turi lankytis mažesnėse prekybos vietose arba naudotis automobiliu didesnių prekybos centrų Klaipėdos plente/Malūno g./Plytų g. pasiekimui. Atsižvelgiant į bendrą prekybos centrų išsidėstymo situaciją, prekybos centrai pasiekiami pėsčiomis didžiąjai daliai Palangos miesto gyventojų.

Pasiekiamumas dviračiu

Traukos objektai ir kitos Palangos miesto dalys dviračių transportu gali būti pasiekiamos naudojant esamą dviračių takų tinklą ar kelių ir gatvių tinklą skirtą visų rūšių transporto priemonėms. Esamas Palangos miesto dviračių takų tinklo išsidėstymas pateiktas paveiksle apačioje.



17 Paveikslas. Trūkstamos dviračių takų jungtys Palangos mieste

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vertinant dabartinių metu Palangos mieste įrengtą dviračių takų infrastruktūrą, esamus dviračių takus galima išskirti į du tipus:

- Rekreaciniai pajūrio juostos dviračių takai, kurie tęsiasi visa pajūrio juosta nuo Palangos iki Šventosios;
- Susisiekimo dviračių takai rytinėje Palangos miesto dalyje, apimantys dviračių takus prie gatvių (Klaipėdos plentas, A11 magistralinis kelias, J. Basanavičiaus g., Jūratės g., Lino takas, Virbališkės takas ir kt.).

Analizuojant esamą dviračių takų išsidėstymą, galima išskirti dvi teritorijas, kuriose trūksta dviračių takų: tai centrinė ir pietrytinė. Išvysčius dviračių takų tinklą šiose teritorijose būtų suformuotas rišlus ir patogus dviračių takų tinklo karkasas.

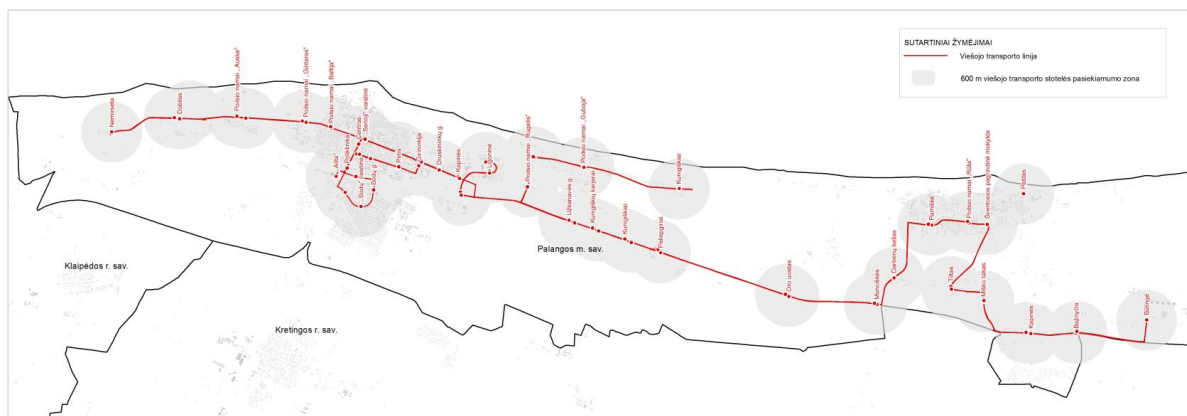
Pasiekiamumas viešuoju transportu

Šiuo metu Palangos mieste keleivių vežimo paslauga teikiama 4 miesto susisiekimo maršrutais:

- Pirmo miesto susisiekimo maršruto kursavimo kryptys: „Nemirseta – Autobusų s. – Sodų g. – Vytauto g. – Ligoninė – Vanagupės g. - PN Rugelis“;
- Antro vietinio (miesto) susisiekimo maršruto kursavimo kryptys: „Sodų g. –Vytauto g.–Užkanavės g.“;
- Trečio vietinio susisiekimo maršruto kursavimo kryptys: „Palanga – Oro uostas - Šventoji ir Šventoji – Oro uostas - Palanga“;
- Ketvirtro vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršruto kursavimo kryptys: „Palanga – Šventoji – Būtingė“.

Vietiniai (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutų reisai vykdomi kiekvieną savaitės dieną kelis kartus valandos bėgyje. Vasaros sezono metu, vykdomi papildomi reisai pagal pirmą ir antrą maršrutus. Susisiekimo maršrutų perdėta įvairovė daro tinklą mažiau suprantamą vartotojams.

Toliau esančiame paveiksle teikiama viešojo transporto stotelių pasiekiamumo schema.



18 Paveikslas. Palangos miesto savivaldybės viešojo transporto tinklas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Vadovaujantis susisiekimo planavimo normomis, nuolatinio viešojo transporto tinklo tankis turi būti toks, kad maksimalus ėjimo pėsčiomis iki viešojo transporto stotelių atstumas būtų ne didesnis kaip:

- 500 m – intensyvaus užstatymo teritorijose, užstatytose penkių ir daugiau aukštų pastatais;
- 600 m – ekstensyvaus užstatymo vidutinių ir didelių miestų teritorijose, užstatytose 1–3 aukštų pastatais;
- 800 m – ekstensyvaus užstatymo mažų miestų teritorijose, užstatytose 1–3 aukštų pastatais.

Vertinant Palangos miesto stotelių pasiekiamumą 600 metrų spinduliu, matome, kad didžioji dalis urbanizuotos teritorijos yra padengiama ir esminių trūkumų stotelių tinkle nėra.

3.3 Skyriaus išvados

Palangos miesto pasiekiamumas:

1. Tarptautinis Palangos oro uostas įrengtas patogiai pasiekiamoje vietoje, šalia magistralinio kelio A13 (Klaipėda – Liepoja) ir krašto kelio (Nr. 2336 Kunigiškiai – Palanga). Šalia oro uosto yra vietinio susisiekimo autobuso stotelė, kurią galima pasiekti autobusų maršrutais iš Palangos autobusų stoties;
2. Palangos mieste nėra traukinių stoties, tačiau pasiekus Klaipėdą ar Kretingą traukinių maršrutais Vilnius – Klaipėda ir Radviliškis – Šiauliai – Klaipėda, galima pasinaudoti autobusų vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutais bei pasiekti Palangos miestą.
3. Palangos miesto autobusų stotis įrengta transportui strategiškai patogioje miesto vietoje – apie 1 km atstumu nuo miesto centro, šalia magistralinio kelio A11 (Šiauliai – Palanga) ir rajoninių kelių (Nr. 2253, Nr. 2336), tokiu būdu užtikrinant patogų privažiavimą autobusams ir lengviesiems automobiliams. Autobusų stotį aptarnauja 14 vežėjų.
4. Palangos miesto savivaldybės išorės kelių tinklą formuoja magistraliniai keliai Nr. A13 „Klaipėda – Liepoja“ ir Nr. A11 „Šiauliai – Palanga“. Jie užtikrina patogų susisiekimą su kitais nacionalinio lygmens ir tarptautiniais centrais.
5. Magistralinis kelias Nr. A11 „Šiauliai – Palanga“ sutampantis su vienintele Europos tinklo magistrale E272, einančia išimtinai tik Lietuvos teritorija, užtikrina susisiekimą su Kretinga ir kitais Lietuvos centrais (Telšiais, Kuršėnais, Šiauliais ir Panevėžiu).
6. Susisiekimas su Klaipėdos miesto savivaldybės centru trunka 27 minutes (vidutinis susisiekimo greitis siekia 69 km/h.), o su Kretingos miestu 20 minučių (vidutinis greitis 45 km/h).
7. Palangos miesto savivaldybė turi geras pasiekiamumo dviračiu galimybes, kurias formuoja tarptautinės (Eurovelo 10 ir Eurovelo 13) ir nacionalinės (Pajūrio dviračių trasa) trasos.

Palangos miesto traukos objektų pasiekiamumas:

8. Palangos mieste dviračių takų infrastruktūra yra sparčiai vystoma, tačiau rišiam tinklui trūksta trasų centrinėje miesto dalyje.
 9. Savivaldybėje funkcionuoja keturis miesto viešojo transporto maršrutai. Vasaros sezono metu, vykdomi papildomi reisai pagal pirmą ir antrą maršrutus. Susisiekimo maršrutų perdėta įvairovė daro tinklą mažiau suprantamą vartotojams.
 10. Viešojo transporto stotelių tinklas yra gana gerai išvystytas ir 600 metrų spinduliu dengia didžiąją dalį urbanizuotos teritorijos.
-

4 Parkavimo sistemos analizė

Parkavimo sistemos analizė atliekama vadovaujantis UAB „Atamis“ atliktais Palangos miesto savivaldybės parkavimo sistemos tyrimais. Siekiant įvertinti sezoniskumą, parkavimo sistemos tyrimai buvo atlikti dviem skirtingais laikotarpiais:

- Ne turistinio sezono metu 2016 metų birželio mėnesio 8-9 dienomis;
- Turistinio sezono metu 2016 metų liepos 27-28 dienomis.

Tyrimų rezultatai teikiami toliau esančiame poskyryje. Taip pat analizuojame ir parkavimo sistemos apmokestinimo politiką.

4.1 Parkavimo sistemos tyrimų rezultatai

Parkavimo tyrimai buvo atliekami viešosiose parkavimo aikštelėse ir miesto gatvių tinkle. Uždaros parkavimo aikštelės tyrime nevertintos.

Viešosios parkavimo aikštelės apima visas aikšteles, kuriose mokamai ar nemokamai gali savo automobilius parkuoti miesto gyventojai ar svečiai. Atliekant tyrimą viešosiose aikštelėse buvo nustatomas esamų vietų skaičius ir užimtų vietų skaičius. Tokiu būdu gali būti įvertintas viešųjų aikštelių užpildymo laipsnis išreikštas procentais.

Parkavimo situacija miesto gatvėse įvertinta skaičiuojant automobilius priparkuotus gatvių važiuojamojoje dalyje. Tokiu būdu gali būti apskaičiuotas priparkuotų automobilių tankis gatvių tinkle, išreiškiamas parkuojamų automobilių skaičiumi į tiesinį kilometrą.

Tyrimo rezultatai teikiami pagal atskiras zonas, kurių išsidėstymas teikiamas toliau esančiame paveiksle.



19 Paveikslas. Tiriamos parkavimo zonos**Šaltinis:** sudaryta Konsultanto

Pirmosios penkios zonos yra išsidėsčiusios vakarinėje Vytauto gatvės dalyje. Kitos penkios zonos (Nr. 6...10) yra išsidėsčiusios tarp Vytauto gatvės ir Klaipėdos plento. Vienuolikta zona apima teritorijas rytinėje Klaipėdos plento pusėje. Paveiksle nepavaizduota dvyliktoji zona, kuri apima Šventosios teritoriją. Tyrimo rezultatai teikiami toliau esančioje lentelėje.

7 Lentelė. Parkavimo sistemos tyrimų rezultatai

Nr.	Priparkuotų automobilių tankis ne sezono metu, aut./km	Priparkuotų automobilių tankis sezono metu, aut./km	Parkavimo vietų kiekis viešosiose aikštelėse	Viešųjų aikštelių užpildymas ne sezono metu	Viešųjų aikštelių užpildymas sezono metu
1	4,8	8,3	90	64%	64%
2	2,8	4,0	90	25%	33%
3	8,2	9,2	120	57%	56%
4	4,1	8,2	150	33%	55%
5	12,8	6,9	300	18%	19%
6	7,5	10,8	380	48%	52%
7	25,5	27,3	80	49%	51%
8	2,8	4,3	250	55%	59%
9	6,7	9,4	300	60%	65%
10	6,8	8,3	600	24%	15%
11	4,6	4,6	2300	43%	56%
12	3,6	9,5	575	18%	34%

Šaltinis: UAB „Atamis“ parkavimo sistemos tyrimai

Matome, kad gatvių tinklas labiausiai apkraunamas penktoje ir septintoje zonose. Važiuojamojoje dalyje parkuojami automobiliai turi neigiamos įtakos eismo sąlygoms. Kadangi į transporto priemonių srautą atsitiktinai vis įsiterpia besiparkuojantys automobiliai, lėtėja srauto greitis, mažėja matomumas. Didžiausias sezoniškumas (tankio padidėjimas gatvių tinkle) stebimas pirmoje, ketvirtoje ir dvyliktoje zonose.

Žvelgiant į viešąsias parkavimo aikšteles, matome, kad didžiausias užpildymas stebimas pirmoje, šeštoje, septintoje, aštuntoje ir devintoje zonose. Šioje grupėje išsiskiria pirmoji zona, kurioje nemaža priparkuotų automobilių dalis priklauso miesto svečiams, kitos keturios zonos aukštą užpildymo koeficientą turi, nes jose koncentruojasi didžioji dalis darbo vietų.

4.2 Parkavimo mokesčiai

Palangos miesto savivaldybėje parkavimas apmokestinamas nuo gegužės 15 dienos iki rugsėjo 15 dienos imtinai, o rinkliavos dydis priklauso nuo konkrečios automobilio stovėjimo vietos bei trukmės. Palangos miesto teritorijoje automobilių stovėjimo vietos suskirstytas į tris zonas: raudonąją, geltonąją bei žaliąją:

- Raudonoji zona, tai Palangos miesto centrinės dalies teritorija nuo S. Dariaus ir S. Girėno gatvės pietuose iki Kęstučio gatvės šiaurėje, nuo J. Basanavičiaus gatvės pietuose iki Žvejų g. šiaurėje ir nuo Vytauto gatvės rytuose iki Meilės ir Naglio alėjų vakaruose bei automobilių statymo vietos Jūratės gatvės vakariniame gale, Jūratės ir Vytauto gatvių sankirtoje, Vasario 16-osios gatvės atkarpoje nuo Vytauto gatvės iki Piktuižio gatvės, Ronžės gatvės atkarpoje nuo Vytauto gatvės iki Plytų gatvės, L. Vaineikio gatvės atkarpoje nuo Vytauto gatvės iki Medžiotojų gatvės, Vytauto gatvės atkarpoje nuo S. Dariaus ir S. Girėno gatvės iki Aitvarų gatvės bei tarp Žvejų ir Šermukšnių gatvių.
- Geltonoji zona, tai Palangos miesto centrinės dalies teritorija nuo Žemynos ir S. Dariaus ir S. Girėno gatvių pietuose iki Bangų ir Druskininkų gatvių šiaurėje ir nuo Klaipėdos plento rytuose iki Vytauto gatvės vakaruose, Kontininkų gatvės atkarpa nuo Paliėgių kelio iki sklypo Kontininkų g. 9A bei Vanagupės gatvės.
- Žalioji zona, tai Palangos miesto centrinės dalies teritorija nuo Kęstučio gatvės pietuose iki J. Basanavičiaus gatvės šiaurėje, nuo Vytauto gatvės rytuose iki Meilės al. vakaruose.

Toliau esančioje lentelėje teikiami kiekvienos parkavimo zonos rodikliai: apytikslis plotas ir parkavimo įkainiai.

8 Lentelė. Parkavimo mokesčių dydžiai

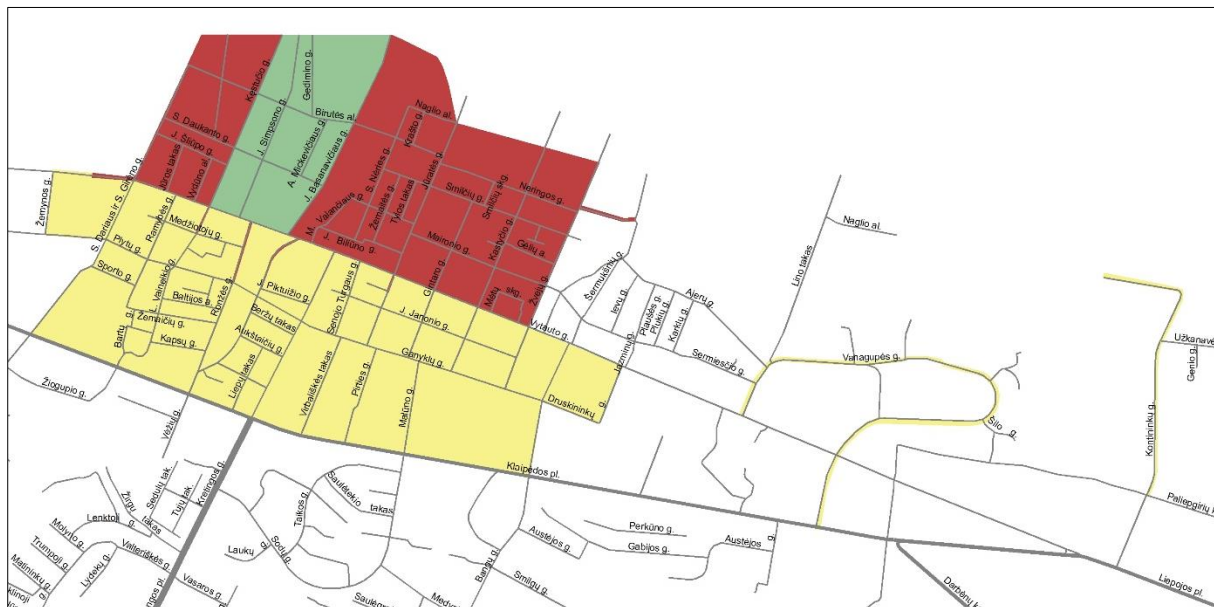
Zonos pavadinimas	Plotas, ha	Mokestis, €	
		Stovėjimas 30 minučių	Stovėjimas 60 minučių
Raudonoji zona	98	0,6	1,2
Geltonoji zona	155	0,3	0,6
Žalioji zona	32	0,9	1,7

Šaltinis: parengta Konsultanto remiantis <http://www.palangatic.lt/> duomenimis

Žalioji zona užima 32 ha ir yra išsidėsčiusi pietinėje miesto centrinės dalies pusėje. Šioje zonoje parkavimas yra brangiausias 0,9 € už pusvalandį arba 1,7 € už valandą. Šioje zonoje taikomas tarifas ir už ilgalaikį parkavimą – 12,00 € (nepriklausomai nuo tą dieną stovėto laiko), sumokant vėliau ar išvykus iš nustatytos mokėjimo vietos, iki kitos dienos 12 valandos.

Palyginimui Neringos savivaldybėje parkavimo rinkliava renkama nuo gegužės 1 d. iki rugsėjo 30 d. imtinai, nuo 7.00 val. iki 21.00 val., o lengvojo automobilio parkavimo kaina siekia nuo 0,5 € (Taikos g. 45 netoli Nidos kempingo) iki 1,45 € (Nidoje Taikos gatvėje prie savivaldybės). Druskininkai ir Birštonas parkavimo sistemai vietinės rinkliava netaikoma.

Toliau esančiame paveiksle teikiama rinkliavos zonų schema.



20 Paveikslas. Rinkliavos zonų schema

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis duomenimis iš <http://www.palangatic.lt>

Svarbu atkreipti dėmesį, jog vietinė rinkliava už automobilių parkavimą taikoma tik Palangoje, o Šventojoje rinkliavos zonos nėra nustatytos.

4.3 Skyriaus išvados

Parkavimo sistemos tyrimų rezultatai:

1. Gatvių tinklas priparkuotomis transporto priemonėmis labiausiai apkraunamas miesto centrinėje dalyje ir šiaurinėje dalyje (Vanagupės g.).
2. Viešųjų parkavimo vietų užpildymas didžiausias pietinėje miesto dalyje (Kęstučio g. aplinka) ir centrinėje miesto dalyje (Kretingos gatvės aplinka).

Parkavimo mokesčiai:

3. Palangos miesto savivaldybėje vietinės rinkliavos laikotarpis yra mėnesiu trumpesnis, lyginant su Neringos savivaldybe, tačiau parkavimo mokesčiai didesni.
 4. Išskirtos trys apmokestinimo zonos: žalioji, raudoji ir geltonoji. Brangiausia yra žalioji, pigiausia raudonoji.
-

5 Gyventojų ir turistų keliavimo įpročių analizė

Šiame skyriuje analizuojamos Palangos miesto savivaldybės nuolatinių gyventojų ir miesto svečių kelionių charakteristikos. Pirmoje skyriaus dalyje pirmiausia apibūdinami savivaldybės gyventojai ir jų išsidėstymas miesto plane, toliau anketinės apklausos pagalba identifikuojami šių gyventojų keliavimo įpročiai. Antroje skyriaus dalyje pristatomos miesto svečių charakteristikos ir identifikuojami jų keliavimo įpročiai.

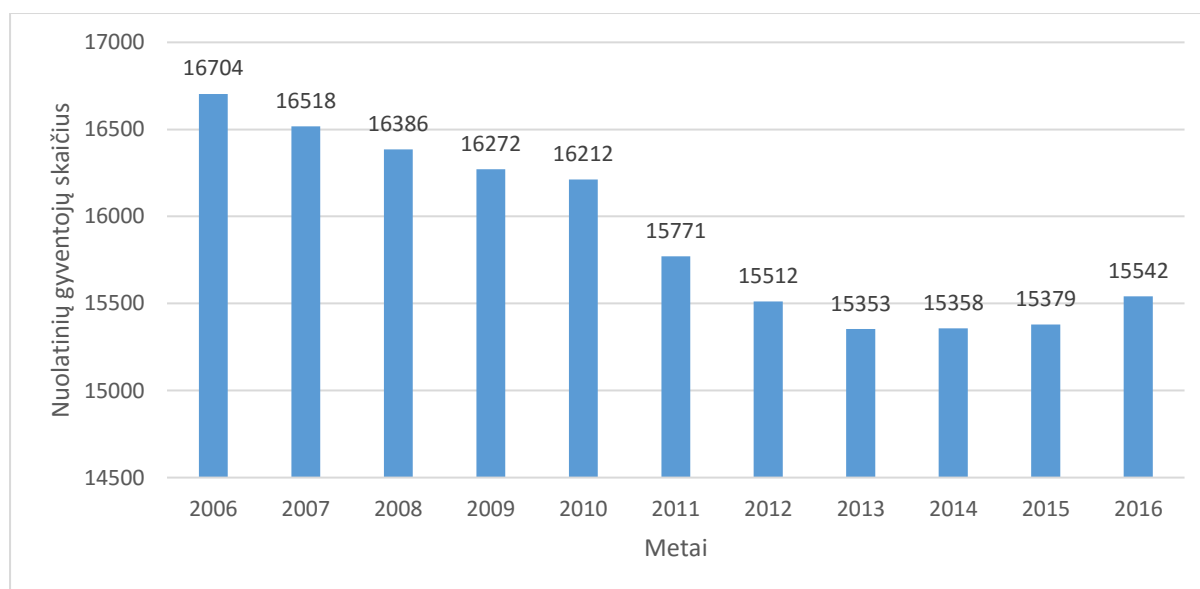
5.1 Palangos miesto savivaldybės gyventojų charakteristika

2016 metų pradžios duomenimis Palangos miesto savivaldybėje buvo užregistruota 15 542 gyventojai, o tai sudaro apie 4,8 % visos Klaipėdos apskrities gyventojų.

Palangos miesto savivaldybėje vyrauja Lietuvoje nusistovėjusios dvi esminės tendencijos:

- Gyventojų skaičiaus mažėjimas;
- Visuomenės senėjimas.

Vadovaujantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, prieš dešimt metų (2006 m.) Palangos miesto savivaldybėje gyveno 16704 gyventojai, o tai yra 1162 gyventojais daugiau negu šiandien (2016 m.). Gyventojų skaičius 2006-2013 metų periode nuosekliai mažėjo po 1,2 procento per metus. Visgi 2013 metais šis demografinis rodiklis pasiekęs apatinę ribą pradėjo augti, tiesa, kur kas lėtesniu tempu - 0,41 procento per metus. Toliau esančiame paveiksle teikiama Palangos miesto savivaldybės gyventojų skaičiaus retrospektyva.

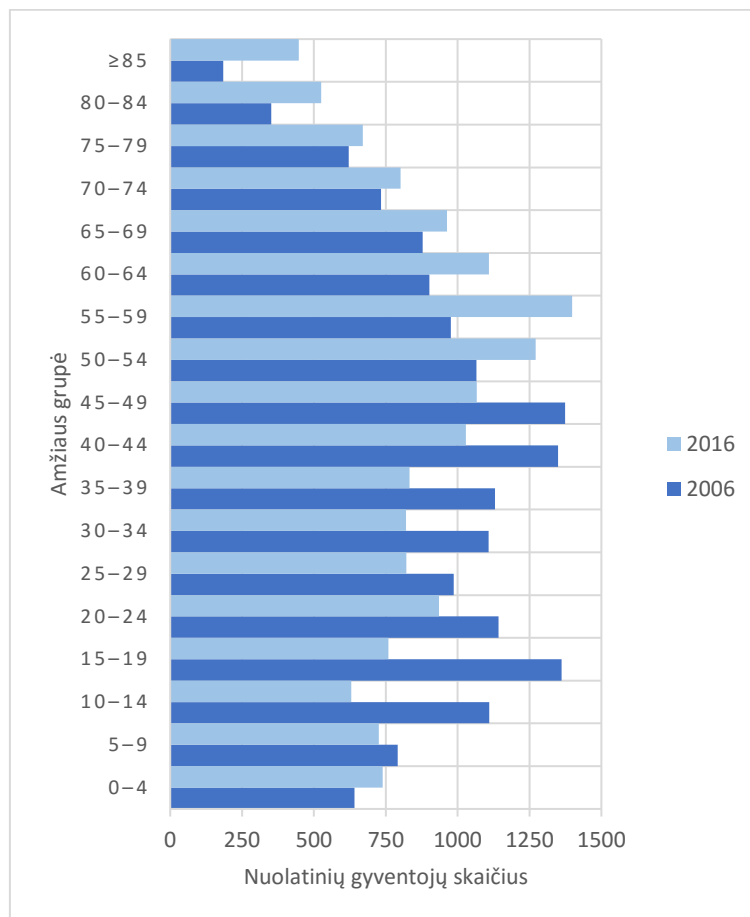


21 Paveikslas. Palangos m. sav. gyventojų skaičiaus dinamika

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Gyventojų skaičiaus didėjimą 2013-2016 metais lėmė teigiama vidaus migracija, kadangi natūrali gyventojų kaita ir tarptautinė migracija išlieka neigiama (2015 metų duomenimis tarptautinė migracija -67, vidaus ir tarptautinė migracija 239, o natūrali gyventojų kaita -76).

Toliau esančiame paveiksle lyginame Palangos miesto savivaldybės gyventojų amžių dviem skirtingais laikotarpiais, 2006 ir 2016 metais.



22 Paveikslas. Nuolatinių gyventojų skaičius pagal amžiaus grupes Palangos m. sav., metų pradžioje

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Gyventojų amžiaus palyginamoji analizė aiškiai identifikuoja visuomenės senėjimo reiškinį 2006-2016 metų periode:

- 0 - 18 metų amžiaus kategorijoje, buvo 23 %, sumažėjo iki 18 %;
- vyresnių kaip 65 metų gyventojų kategorijoje buvo 17 %, o padidėjo iki 22 %;
- nuo 18 m. iki 65 m. amžiaus kategorijoje buvo 61,7%, sumažėjo iki 60,8%.

Savivaldybės ir gretimų teritorijų gyventojų išsidėstymas teikiamas „Gyventojų pasiskirstymo scheme“. Schema parengta vadovaujantis 2011 metų visuotinių gyventojų surašymo duomenimis, kuriuos pateikė Lietuvos statistikos departamentas. Savivaldybėje yra ryškus du branduoliai: vienas aplink Palangos teritoriją ir vienas Šventosios teritorijoje. Palangoje didžiausias gyventojų tankis yra rytinėje Klaipėdos plento pusėje, kur suformuoti daugiabučių namų kvartalai, čia įsikūrę apie 5500 - 6500 Palangos miesto savivaldybės gyventojų. Tuo tarpu vakarinėje Klaipėdos plento dalyje taip pat įsikūrę apie 4500 - 5500 gyventojų. Šventojoje įsikūrę apie 1000-1500 savivaldybės gyventojų.

5.2 Gyventojų kelionių charakteristikos

Siekiant nustatyti Palangos miesto gyventojų kelionių charakteristikas buvo atlikta gyventojų anketinė apklausa. Apklausa buvo vykdyta 2016 metų birželio – liepos mėnesiais. Tyrimo imtis - 120 respondentų. Tikslinė apklausos grupė – nuolatiniai miesto savivaldybės gyventojai. Apklauso metu buvo siekiama nustatyti šiuos rodiklius:

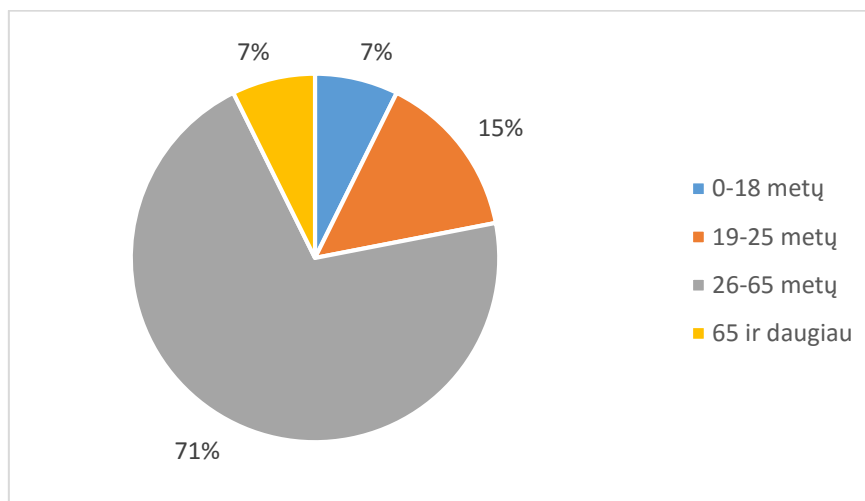
- Vidutinį vieno gyventojo per darbo dieną atliekamų kelionių skaičių;
- Vidutinę kelionės trukmę;
- Modalinį pasiskirstymą;

Apklauso metu taip pat buvo identifikuota susisiekimo sistemos vartotojų požiūris į atskirus elementus: gatvių ir kelių tinklą, parkavimo galimybes, viešojo transporto tinklą, dviračių takų tinklą.

Paskutinį kartą gyventojų mobilumo tyrimai Palangos miesto savivaldybėje buvo atliekami 2006 metais rengiant miesto bendrąjį planą. Bendrojo plano rengėjai tuomet nustatė, kad gyventojų mobilumas buvo 2,6 kelionės per parą. Tyrimo duomenimis, 44 % kelionių sudarė kelionės automobiliais, 38 % – pėsčiomis, 18 % – visuomeniniu transportu, 11 % – dviračiais.

Apklauso dalyviai

Apklausoje dalyvavo 120 respondentų, iš jų 30 % anketą užpildė savarankiškai internetu, o likusi dalis buvo apklausama tiesioginio interviu metu. Tarp apklauso dalyvių 46 % buvo vyrai, o 54 % moterys. Respondentų pasiskirstymas pagal amžiaus grupes teikiamas toliau esančioje diagramoje.



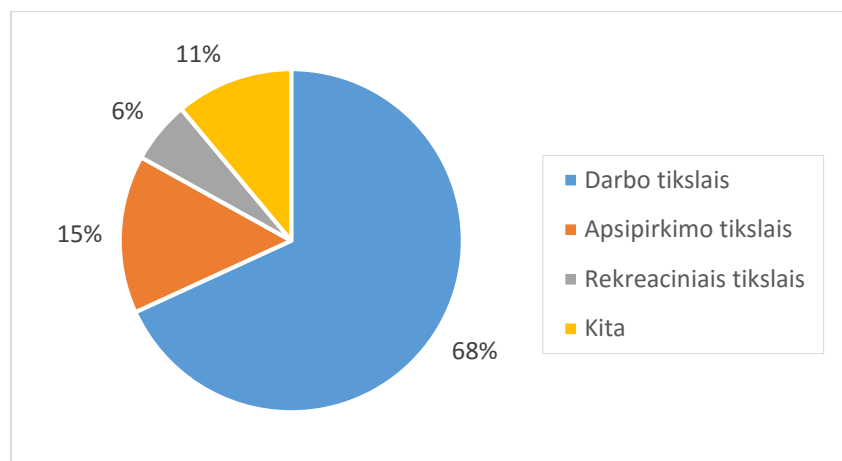
23 Paveikslas. Respondentų pasiskirstymas pagal amžių

Šaltinis: UAB „Atamis“ anketinė apklausa 2016 m.

Apklauso rezultatuose labiausiai atspindima 26-65 metų visuomenės grupė, tačiau tiek jaunimas tiek vyresnio amžiaus žmonės, taip pat yra tinkamai reprezentuoti.

Kelionių skaičius

Remiantis atliktos apklauso rezultatais savivaldybės gyventojai atlieka vidutiniškai po 2,6 keliones per dieną. Kelionių apimtį pasiskirstymas pagal tikslus teikiamas toliau esančiame paveiksle.



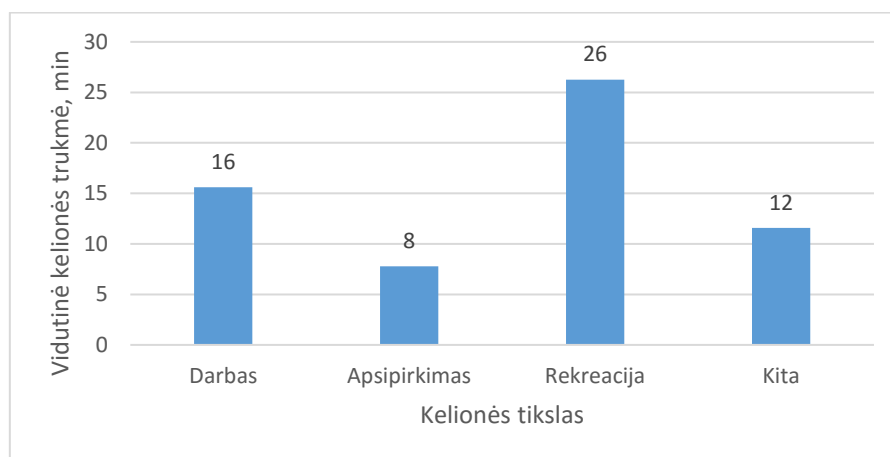
24 Paveikslas. Kelionių pasiskirstymas pagal tikslą

Šaltinis: UAB „Atamis“ anketinė apklausa 2016 m.

Kaip ir beveik visuose miestuose Palangoje dominuoja darbo kelionės, sudarydamos 68 procentus visų kelionių, toliau seka apsipirkimo ir rekreacinės kelionės. Kadangi anketinė apklausa buvo atlikta vasaros sezono metu, o apklausos dalyviai teikė informaciją apie kelionės atliekamas tyrimo laikotarpiu, tai nebuvo identifikuota su mokymosi tikslais susijusių kelionių.

Kelionių trukmė

Vidutiniškai viena Palangos miesto gyventojo kelionė trunka 15 minučių. Toliau esančioje diagramoje teikiame kelionės ilgį pagal skirtingus kelionės tikslus.



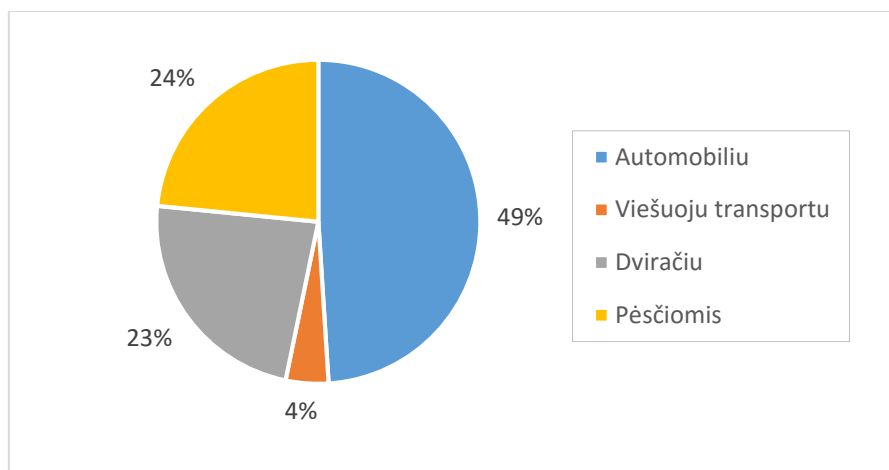
25 Paveikslas. Kelionių trukmė pagal kelionių tikslus

Šaltinis: Anketinė apklausa 2016 m.

Iš diagramos matome, kad darbo kelionės vidutiniškai trunka 16 minučių, o apsipirkimo kelionės beveik dvigubai trumpiau 8 minutes. Rekreacinės kelionės trunka ilgiausiai - 26 minutes.

Modalinis pasiskirstymas

Palangos miesto gyventojų atliekamų kelionių modalinis pasidalijimas (pasidalijimas pagal transporto rūšį) yra teikiamas toliau esančiame paveiksle.

**26 Paveikslas.** Modalinis pasidalijimas**Šaltinis:** Anketinė apklausa 2016 m.

Svarbu pabrėžti, kad nors didžioji dalis kelionių atliekama privačiu automobiliu (49 %) vietiniai gyventojai pėsčiomis ir dviračiu atlieka 47 %, viešuoju transportu 4 % kelionių. Akivaizdu, jog toks modalinis pasidalijimas yra stipriai įtakotas vasaros sezono, kadangi dviračiu ir pėsčiomis atliekama reikšminga dalis visų kelionių. Anketinė apklausa atskleidžia ir itin nepalankią situaciją viešojo transporto sistemoje - gyventojai beveik nesinaudoja viešojo transporto paslaugomis. Tai, tikėtina, įtakoja trumpos kelionės ir patogios galimybės jas atlikti alternatyviais susisiekimo būdais, tačiau ir prasta viešojo transporto paslaugų kokybė: neaiški maršrutų ir viešojo transporto stotelių sistema, senas viešojo transporto parkas.

Kelionių sklaidą mieste

Susisiekimo ryšius mieste formuoja gyvenamųjų bei darbo, prekybos ir rekreacijos vietų išsidėstymas. Galima išskirti keturių tipų keliones:

- Keliones vykstančias Palangos ribose;
- Keliones vykstančias Šventosios ribose;
- Keliones vykstančias tarp Palangos ir Šventosios;
- Keliones vykstančias tarp Palangos miesto savivaldybės gyvenamųjų vietovių ir gretimų savivaldybių.

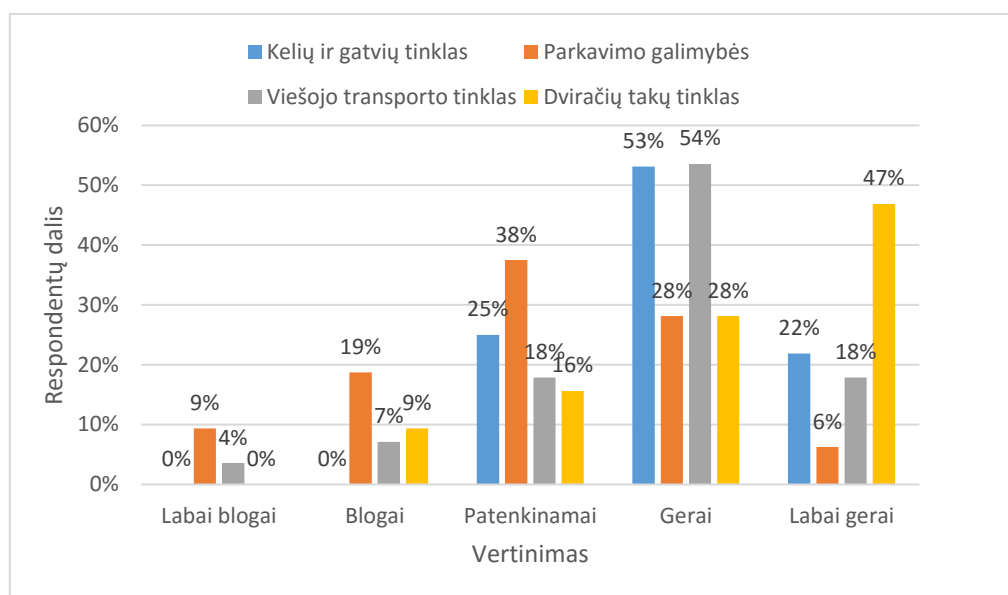
Norint kiekybiškai įvertinti šių kelionių apimtį reikalingi didelės apimties tyrimai, o atliktos anketinės apklausos imtis šiuo atveju yra nepakankama. Kelionių sklaidą įvertinama ekspertiniu būdu analizuojant gyvenamųjų ir darbo vietų išsidėstymą.

Darbo kelionės dominuoja Palangos ir Šventosios ribose, nedidelė dalis kelionių atliekama tarp Šventosios ir Palangos bei tarp Palangos miesto savivaldybės gyvenamųjų vietovių ir gretimų savivaldybių (ypač Klaipėdos miesto savivaldybės). Darbo kelionių ryšius nulemia gyvenamųjų vietų ir darbo vietų išsidėstymas.

Rekreacinės kelionės dominuoja Šventosios ir Palangos ribose, rytų – vakarų kryptimi, bei tarp Šventosios ir Palangos, šiaurės – pietų kryptimis.

Susisiekimo sistemos vertinimas

Apklausos dalyviai buvo paprašyti įvertinti susisiekimo sistemos elementus. Toliau esančioje diagramoje teikiami vertinimo rezultatai.



27 Paveikslas. Susisiekimo sistemos vertinimas

Šaltinis: Anketinė apklausa 2016 m.

Svarbu suprasti, kad miesto gyventojų nuomonė dažnai būna subjektyvi ir nebūtinai parodo tikrąją susisiekimo sistemos elementų būklę. Kaip pavyzdys gali būti palankus viešojo transporto sistemos įvertinimas (54 % respondentų viešojo transporto sistemą įvertino gerai, 18 % labai gerai). Tik 4% kelionių yra atliekama viešuoju transportu, tad čia viešąjį transportą įvertino iš esmės juo nesinaudojantys žmonės. Kelių ir gatvių tinklas taip pat vertinamas gana palankiai, 53 % respondentų kelių ir gatvių tinklą įvertino gerai, o 22 % labai gerai. Šis vertinimas yra gana patikimas, kadangi 49 % respondentų keliones atlieka nuosavu automobiliu. Kiek prasčiau vertinamos yra parkavimo galimybės, nes 38 % respondentų parkavimo galimybes įvertino kaip pakankamas, 19% kaip blogas, o 9 % kaip labai blogas. Parkavimo galimybės yra stipriai įtakojamos turistinio sezono, nes privačiu transportu atvykę miesto svečiai ne visuomet turi galimybę automobilį parkuoti privačiuose kiemuose. Parkuojama ir viešosiose mokamose ar nemokamose aikštelėse ar gatvių važiuojamojoje dalyje. Dviračių takų tinklas vertinamas palankiai - 75 % vertinimų yra geri arba labai geri.

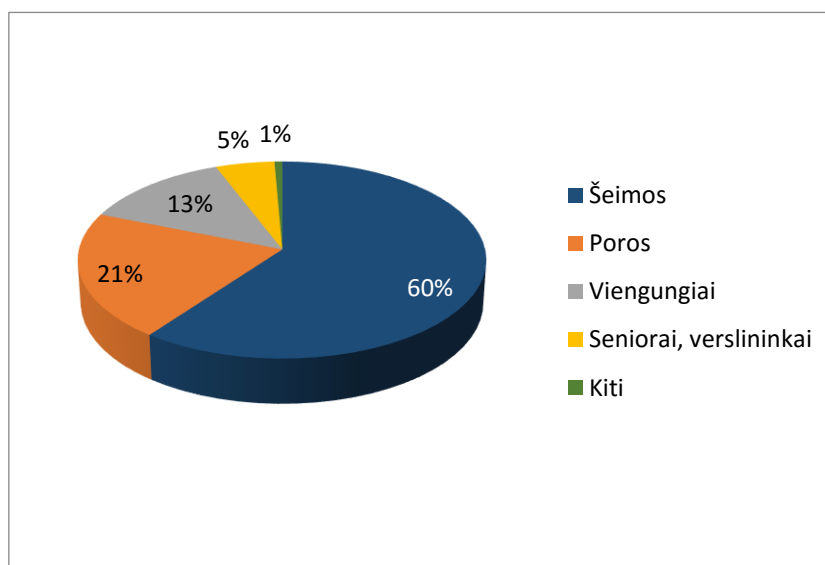
5.3 Turistų charakteristika

Turistų charakteristikos tyrimo metu buvo atlikta kokybinė apgyvendinimo įstaigų Palangos miesto savivaldybėje apklausa. Kokybinės apklausos klausimais buvo siekiama įvertinti turistų (Lietuvos ir užsienio) keliavimo į Palangos miestą bei Palangos mieste. Apklausa atlikta 2016 m. liepos mėnesį. Apklausos respondentai – Palangos miesto viešbučiai, moteliai ir kitos viešos ir oficialios apgyvendinimo paslaugas Palangos miesto savivaldybėje teikiančios įstaigos. Apklausos atlikimo būdas – telefoninė apklausa. Kokybinėje turistų apgyvendinimo įstaigų Palangos mieste apklausoje atsakymus pateikė 26 apgyvendinimo paslaugas teikiančios

įstaigos iš 47 Palangos mieste veiklą vykdančių apgyvendinimo įstaigų. Apklausos metu buvo analizuojami turistų, kurie apsistoja Palangos miesto apgyvendinimo įstaigose, demografiniai rodikliai (amžius, miestas), nustatomos turistų naudojamų transporto priemonių rūšys, kuriomis atvykstama į Palangos miestą bei keliaujama Palangos mieste, lankomiausios turistų vietos Palangos mieste. Apklausos metu buvo analizuojamas turistų suinteresuotumas riedučių, dviračių, automobilių nuomos paslaugomis Palangos mieste.

Kokybinės turistų apgyvendinimo įstaigų Palangos mieste apklausos atlikimo metu respondentams buvo pateikti 6 atviri klausimai apie turistus, kurie naudoja jų teikiamomis paslaugomis.

Analizuojant apklausos duomenis nustatyta, kad Palangos miesto apgyvendinimo įstaigose dažniausiai apsistoja šeimos su vaikais, rečiau poros, viengungiai, kartais senjorai bei labai retai pavieniai turistai (dailininkai, verslininkai ir kt.). Žemiau pateikiama informacija kokių turistų daugiausiai sulaukiama apklaustose Palangos miesto apgyvendinimo įstaigose.



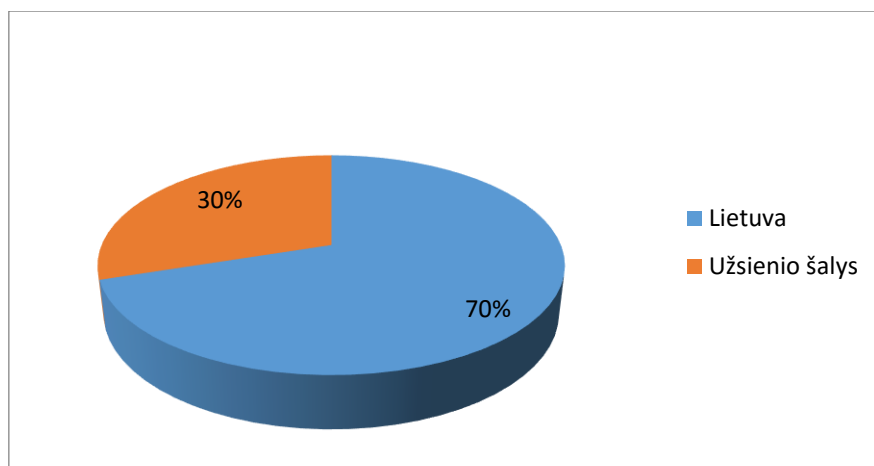
28 Paveikslas. Turistai atvykstantys į Palangos miesto apgyvendinimo įstaigas, proc.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis respondentų pateiktais atsakymais

Remiantis šiais duomenimis, pastebima, kad apgyvendinimo įstaigose Palangoje dažniausiai apsistoja šeimos ir poros. Šeimos ir poros Palangos mieste apsistoja ne tik vasaros sezono metu, tačiau ir kitais metų sezonais.

Atliekant apklausą respondentai nurodė iš kokių Lietuvos miestų bei kokių užsienio šalių atvyksta turistai į jų viešbučius. Daugiausiai turistų į Palangos miesto apgyvendinimo įstaigas atvyksta iš Lietuvos didmiesčių (Vilnius, Kaunas, Šiauliai, Panevėžys), rečiau atvykstama iš mažesnių Lietuvos miestų (pvz. Pasvalys, Alytus, Mažeikiai bei kitų mažesnių Lietuvos miestų).

Apklausti respondentai nurodė iš kokių šalių dažniausiai atvyksta užsienio turistai į Palangos miesto apgyvendinimo įstaigas. Tarp visų apklaustųjų 70 proc. sudaro Lietuvos turistai, likę apytiksliai 30 proc. yra užsienio turistai iš Latvijos, Estijos, Rusijos, Baltarusijos, Vokietijos, Skandinavijos šalių, Norvegijos. Tik keliuose apklausoje dalyvavusiose apgyvendinimo įstaigose didesniąją dalį apsistojančiųjų sudaro užsienio turistai. Žemiau pateikiama informacija apie turistų pasiskirstymą pagal šalis.



29 Paveikslas. Turistų pasiskirstymas pagal šalį apklausoje dalyvavusių apgyvendinimo įstaigų

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis respondentų pateiktais atsakymais

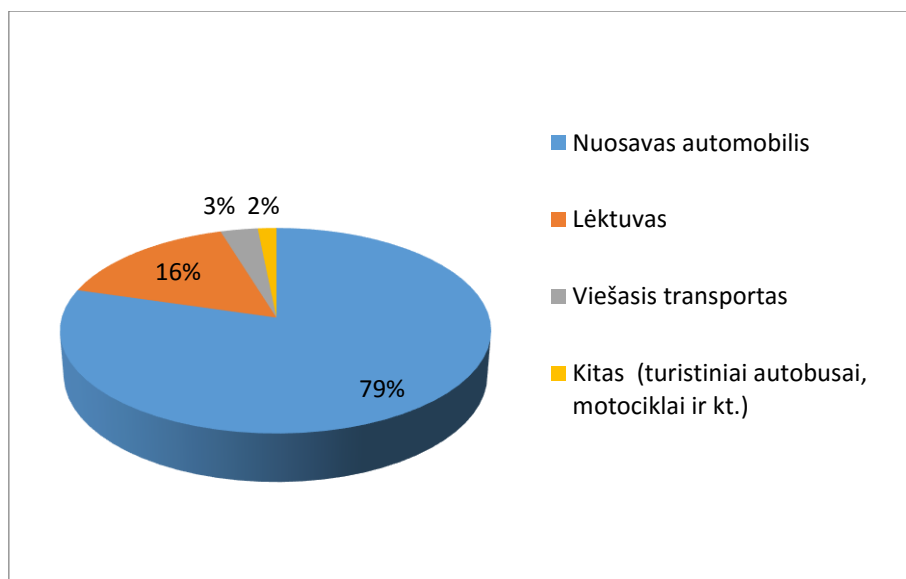
Remiantis aukščiau pateikiama informacija, galima daryti prielaidą, kad Palangos miesto apklaustos apgyvendinimo įstaigos yra labiau priimtinos Lietuvos gyventojams ir dažniausiai Lietuvos turistai atvyksta iš Lietuvos didmiesčių.

5.4 Turistų kelionių charakteristikos

Šiame poskyryje pateikiama detalesnė kokybinės turistų apgyvendinimo įstaigų Palangos miesto savivaldybėje apklausos analizė. Pateikiami duomenys apie turistų, apsistojančių Palangos miesto apgyvendinimo įstaigose, keliavimo įpročius Palangos mieste, pasirenkamą transporto rūšį keliaujant į Palangos miestą, lankomas turistų vietas Palangos mieste.

Analizuojant kokybinės turistų apgyvendinimo įstaigų Palangos mieste apklausos duomenis yra pastebima, kad dauguma (79 %) turistų apsistojuusių Palangos miesto savivaldybės apgyvendinimo įstaigose į Palangos miestą atvyksta nuosavu automobiliu. Rečiau turistai atvyksta užsakomaisiais autobusais, lėktuvu ar viešuoju transportu.

Žemiau pateikiama informacija apie turistų apsistojuusių apgyvendinimo įstaigose atvykimo būdą į Palangos miestą (kokį transportą renkasi).



30 Paveikslas. Turistų apsistojusių apgyvendinimo įstaigose keliavimo būdai į Palangos miestą

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis respondentų pateiktais atsakymais

Nuosavu automobiliu keliaujantiems turistams yra ganėtinai svarbu, kad viešbutis turėtų automobilių stovėjimo aikštelę. Atlikus apklausą, nustatyta, kad visi apklausti respondentai turi įrengę automobilių stovėjimo aikšteles arba vidinius kiemus. 97 proc. automobilių stovėjimo aikštelių yra nemokamos viešbučių gyventojams ir 3 proc. automobilių stovėjimo aikštelių yra mokamos viešbučių gyventojams. Dauguma atvykstančių turistų naudojami šiomis paslaugomis.

Apklausos metu respondentų buvo klausama, kokias vietas Palangoje dažniausiai lanko pas juos apsistoję turistai. Atvykę turistai dažniausiai lankosi paplūdimyje, miesto centre (Basanavičiaus g.) ir kavinėse. Taip pat dažnai turistai lankosi miesto parkuose, muziejuose, prekybos centruose.

Apgyvendinimo įstaigose apsistoję turistai Palangos mieste dažniausiai keliauja pėsčiomis ar dviračiu (nuomojamu arba nuosavu). Rečiau keliauja nuosavu automobiliu (tik tais atvejais kai planuojama kelionė didesniu atstumu) ar taksi.

5.5 Skyriaus išvados

Gyventojų charakteristika:

1. 2016 metų pradžios duomenimis Palangos miesto savivaldybėje buvo užregistruoti 15 542 gyventojai, o tai sudaro apie 4,8 % visos Klaipėdos apskrities gyventojų.
2. Gyventojų skaičius 2006-2013 metų periode nuosekliai mažėjo po 1,2 procento per metus, visgi 2013 metais šis demografinis rodiklis pasiekęs apatinę ribą pradėjo augti, tiesa, kur kas lėtesniu tempu - 0,41 procento per metus.
3. Gyventojų amžiaus palyginamoji analizė aiškiai identifikuoja visuomenės senėjimo reiškinį 2006-2016 metų periode.

Gyventojų kelionių charakteristika:

4. Savivaldybės gyventojas atlieka vidutiniškai po 2,6 keliones per dieną: 68 procentai kelionių susiję su darbo reikalais, 15 % su apsipirkimu, 6 % su rekreacija.
5. Didžioji dalis kelionių atliekama privačiu automobiliu 49 %, pėsčiomis ir dviračiu atliekama 47 %, viešuoju transportu - 4 % kelionių.

Turistų charakteristikos:

6. Į Palangos miesto apgyvendinimo įstaigas daugiausiai turistų atvyksta iš Lietuvos didmiesčių (Vilnius, Kaunas, Šiauliai, Panevėžys), rečiau atvykstama iš mažesnių Lietuvos miestų (pvz. Pasvalys, Alytus, Mažeikiai bei kitų mažesnių Lietuvos miestų).

Turistų kelionių charakteristika:

7. Dauguma (79 %) turistų, apsistojusių Palangos miesto savivaldybės apgyvendinimo įstaigose, į Palangos miestą atvyksta nuosavu automobiliu. Rečiau turistai atvyksta užsakomaisiais autobusais, lėktuvu ar viešuoju transportu;
 8. Atvykę turistai dažniausiai lankosi paplūdimyje, miesto centre (Basanavičiaus g.) ir kavinėse. Taip pat dažnai turistai lankosi miesto parkuose, muziejuose, prekybos centruose;
 9. Apgyvendinimo įstaigose apsistoję turistai Palangos mieste dažniausiai keliauja pėsčiomis ar dviračiu (nuomojamu arba nuosavu).
-

6 Transporto priemonių parko analizė

Transporto priemonių parko analizė atliekama atskirai vertinant dvi sistemas: privatų transportą ir viešąjį transportą. Privatus transporto priemones eksploatuoja fiziniai ir juridiniai Palangos miesto savivaldybės asmenys, o duomenys apie juos kaupiami VĮ „Regitra“. Tuo tarpu viešojo transporto priemonių parko analizė yra pagrįsta duomenimis, kuriuos pateikė Palangos miesto savivaldybės Ūkio ir turto skyrius. Pirminis šių duomenų šaltinis yra juridiniai asmenys (UAB „Vlasava“, UAB „Kelista“, V. Zubės PJ) su kuriais Palangos miesto savivaldybė yra pasirašiusi visuomeninių transporto paslaugų teikimo sutartis.

6.1 Privačių transporto priemonių parkas

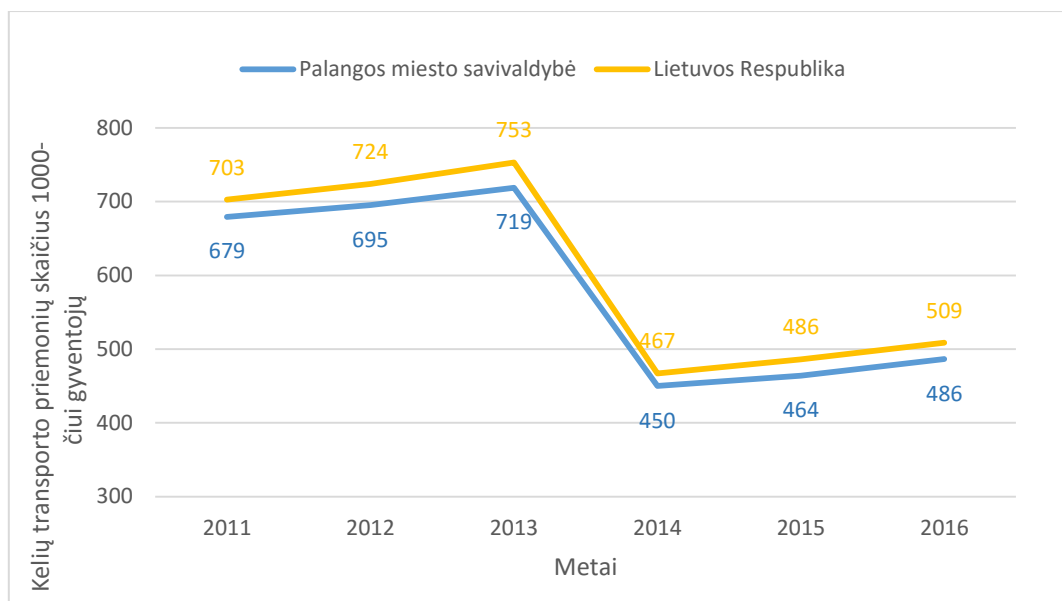
Analizuojant privačių transporto priemonių parką, vertinamos dvi grupės: kelių transporto priemonės ir lengvieji automobiliai. Labai svarbu identifikuoti šių dviejų grupių sąvokas:

- Kelių transporto priemonė, tai yra priemonė žmonėms ir (arba) kroviniams, taip pat ant jos sumontuotai stacionariai įrangai vežti (motociklai, mopedai, triračiai, keturračiai, **lengvieji automobiliai**, autobusai, krovininiai automobiliai, priekabos).
- Lengvasis automobilis (M1 klasė), tai yra motorinė kelių transporto priemonė, turinti ne daugiau kaip 9 sėdimas vietas (įskaitant vairuotojo vietą), skirta keleiviams bei bagažui vežti.

Lengvieji automobiliai yra kelių transporto priemonių pogrupis, o jų analizė darnaus judumo plano kontekste yra gana svarbi, kadangi lengvieji automobiliai sudaro didžiąją dalį (daugiau kaip 90 procentų) miestų gatvėse fiksuojamo srauto.

Kelių transporto priemonės

Remiantis valstybės įmonės „Regitra“ teikiamais atvirais duomenimis, Kelių transporto priemonių registre įregistruotų ir turinčių galiojančią privalomąją techninę apžiūrą kelių transporto priemonių skaičius, tenkantis 1000-čiui važduojamas toliau esančioje diagramoje.



31 Paveikslas. Palangos m. sav. kelių transporto priemonių skaičius 2016 m. sausio 1 d.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis VĮ „Regitra“ duomenimis

Nuo 2011 m. iki 2013 m. stebimas palaipsnis kelių transporto priemonių skaičiaus, tenkančio 1000-čiui gyventojų, augimas. Tarp 2013 m. ir 2014 m. buvo užfiksuotas staigus šuolis žemyn, o tarp 2014 m. ir 2016 m. vėl šis rodiklis palaipsniui augo.

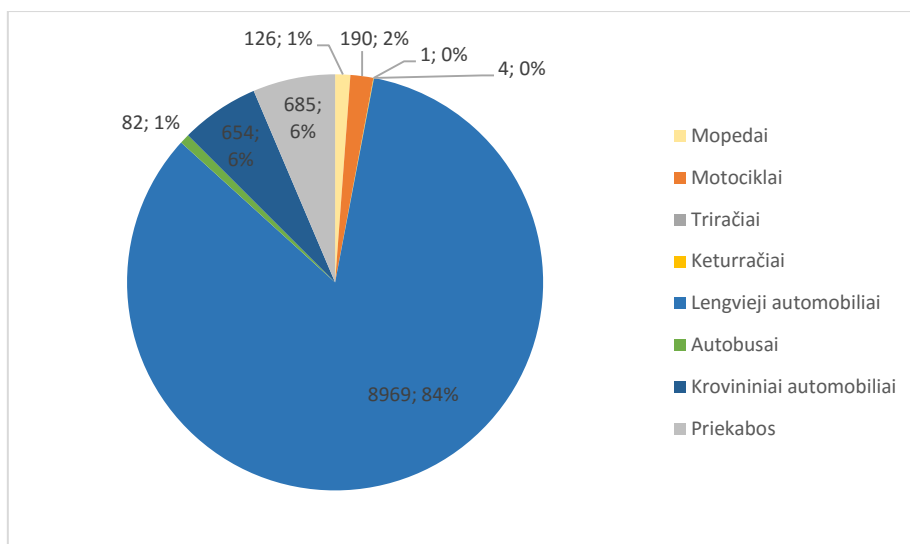
Taip yra dėl 2014 liepos 1 d. naujai priimtų Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių, pagal kurias įgyvendinamos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nuostatos.

Vadovaujantis Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 27 straipsnio nuostatomis, nustatius, kad neatlikta motorinės transporto priemonės privalomoji techninė apžiūra arba, kad motorinė transporto priemonė neapdrausta transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu (arba jei nesumokėti valstybės nustatyti su transporto priemone ar jos dalyvavimu viešajame eisme susiję mokesčiai), sustabdomas leidimas tokiai motorinei transporto priemonei dalyvauti viešajame eisme.

Per 180 dienų nepašalinus priežasčių, dėl kurių buvo sustabdytas leidimas motorinei transporto priemonei dalyvauti viešajame eisme, vidaus reikalų ministro nustatyta tvarka panaikinamas leidimas šiai motorinei transporto priemonei dalyvauti viešajame eisme ir ji išregistruojama.

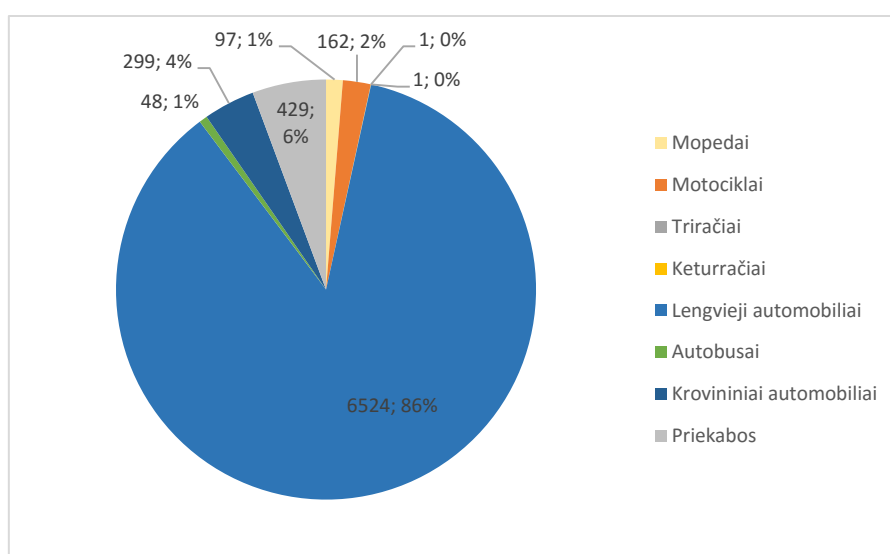
Žvelgiant į absoliutinius dydžius Palangos miesto savivaldybėje 2011 metais buvo registruotos 10 711 kelių transporto priemonių. Šis skaičius iki 2016 metų sumažėjo 29 procentais iki 7 561.

Žemiau esančiose diagramose pateikta 2011 m. sausio 1 d. ir 2016 m. sausio 1 d. Kelių transporto priemonių registre įregistruotų transporto priemonių parko struktūra Palangos miesto savivaldybėje.



32 Paveikslas. Palangos m. sav. įregistruotų kelių transporto priemonių parko struktūra 2011 m. sausio 1 d.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis VĮ „Regitra“ duomenimis



33 Paveikslas. Palangos m. sav. kelių transporto priemonių skaičius 2016 m. sausio 1 d.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis VĮ „Regitra“ duomenimis

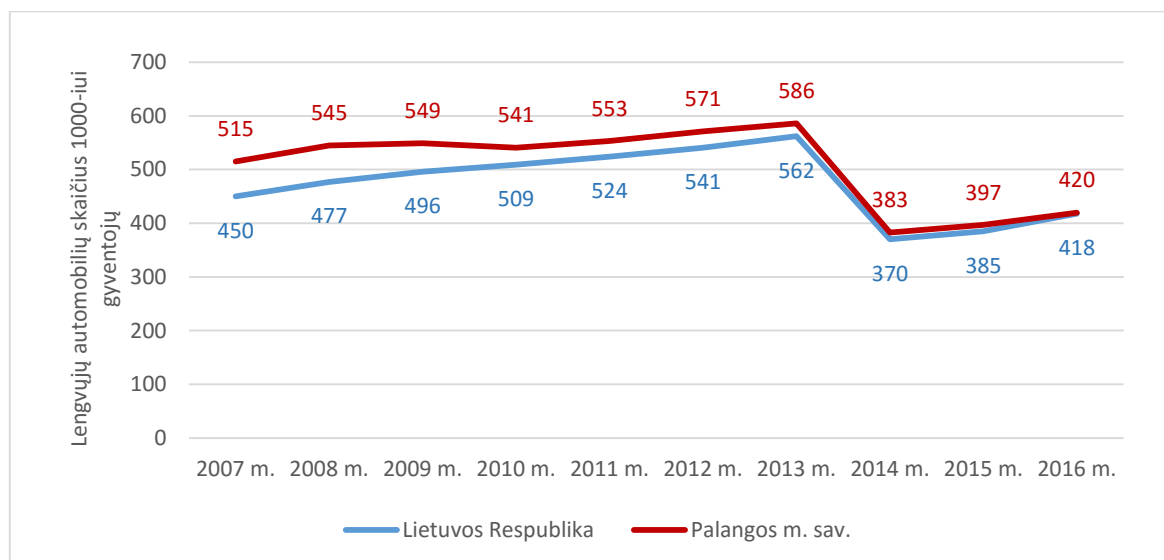
Struktūros analizė rodo, kad tiek 2011 metais, tiek 2016 metais didžiausią transporto priemonių parko dalį sudarė lengvieji automobiliai, atitinkamai 84 ir 86 proc., priekabos sudarė – 6 proc. Taip pat, nemažą dalį sudarė krovininiai automobiliai: 2011 m. 6 proc., o 2016 m. 4 proc. parko. Mažiausią parko struktūros dalį sudarė triratės ir keturratės transporto priemonės.

Lengvieji automobiliai

Viena didžiausių susisiekimo infrastruktūros problemų miestuose – aukštas automobilizacijos lygis, kuris nėra pritaikytas šiuo metu funkcionuojančiam gatvių tinklui. Automobilizacijos lygis išreiškiamas lengvųjų automobilių

skaičiumi 1000 - iui gyventojų. Kuo aukštesnis automobilizacijos lygis, tuo didesnis poreikis gyventojams turėti tokius susisiekimo infrastruktūros parametrus ir kokybę, kurie leistų saugiai, greitai ir kiek įmanoma nevaržomai judėti transporto susisiekimo tinkle.

Remiantis Lietuvos statistikos departamento teikiama informacija, žemiau esančiame paveiksle vaizduojamas Palangos miesto savivaldybės ir bendras Lietuvos Respublikos automobilizacijos lygis.



34 Paveikslas. Individualių lengvųjų automobilių skaičius, tenkantis 1000 gyventojų

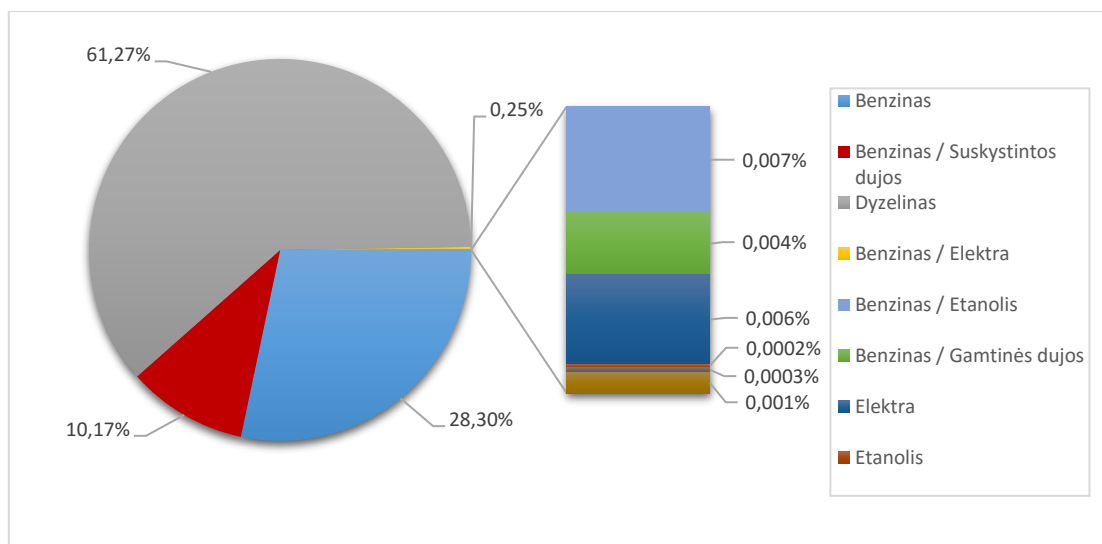
Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis VĮ „Regitra“ duomenimis

Analizuojant dešimties metų laikotarpį, pastebima tendencija, kad automobilizacijos lygis Lietuvoje ir Palangos m. sav. nuo 2007 m. iki 2013 m. kasmet augo, Palangos m. sav. išaugo 13,8 %, Lietuvos Respublikoje – 20 %. Staigus sumažėjimas pastebimas tarp 2013 ir 2014 m., Palangos m. sav. – 34,7 %, Lietuvoje – 34,2 %.

Taip yra dėl jau anksčiau minėto Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių pakeitimo. Automobilizacijos lygio sumažėjimas rodo, kad dalis registruotų transporto priemonių buvo neeksploatuojamos arba eksploatuojamos neteisėtai.

Nuo 2014 m. matome, kad automobilizacijos lygis vėl tendencingai kyla, o 2016 m. Palangos m. sav. transporto priemonių skaičius 1000-iui gyventojų beveik sutampa su Lietuvos vidurkiu.

Darnaus judumo plano kontekste yra svarbi gilesnė lengvųjų automobilių parko analizė galios šaltinio/kuro rūšies atžvilgiu. Deja, VĮ „Regitra“ nekaupia šių statistinių duomenų pagal savivaldybes, teikiami tik agreguoti visos Lietuvos Respublikos duomenys. Diagrama, vaizduojanti lengvųjų automobilių pasiskirstymą pagal kuro rūšis, teikiama toliau esančiame paveiksle.



35 Paveikslas. Lietuvos Respublikos lengvųjų automobilių pasiskirstymas pagal kuro tipą
2015 m. sausio 1 d.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis VĮ „Regitra“ duomenimis

Matome, jog Lietuvoje lengvuosiuose automobiliuose dominuoja trys kuro rūšys: dyzelinas, benzinas ir benzino bei suskystintų dujų derinys. Šios trys kuro rūšys kartu sudaro 99,7 proc. viso parko. Tarp alternatyvių kuro rūšių dominuoja hibridiniai benzinu ir elektra varomi automobiliai, kurie sudaro 0,25 % lengvųjų automobilių parko.

Kelių transporto priemonės, lengvieji ir krovininiai automobiliai Klaipėdos apskrities kontekste

Vadovaujantis Lietuvos statistikos departamento ir VĮ „Regitra“ duomenimis, tolimesnėje analizėje atliekamas anksčiau minėtų santykinų rodiklių (kelių transporto priemonių skaičius 1000-iui gyventojų ir lengvųjų automobilių skaičius 1000-iui gyventojų) palyginimas geografiniu (lyginamos Klaipėdos apskrities savivaldybės ir apibendrinti Lietuvos Respublikos rodikliai) ir retrospektyviniu požiūriu (lyginami 2016 ir 2011 metai).

9 Lentelė. Palangos m. sav. kelių transporto priemonių parko rodiklių palyginimas su aplinkinėmis savivaldybėmis ir Lietuvos Respublikos vidurkiu 2016 m.

Administracinis vienetas	Kelių transporto priemonių skaičius 1000 – iui gyventojų	Lengvųjų automobilių skaičius 1000-iui gyventojų.
Klaipėdos r. sav.	562	441
Klaipėdos m. sav.	438	370
Kretingos r. sav.	372	310
Skuodo r. sav.	546	456
Šilutės r. sav.	503	411
Neringos sav.	1071	878
Palangos m. sav.	486	420
Klaipėdos apsk.	490	405
Lietuvos Respublika	509	418

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis Lietuvos statistikos departamento ir VĮ „Regitra duomenimis

Nagrinėjant 2016 metus pagal kelių transporto priemonių skaičių, tenkantį 1000-iai gyventojų, Palangos miesto savivaldybė Klaipėdos apskrityje yra 5 vietoje pagal motorizacijos ir 4 vietoje pagal automobilizacijos lygį iš 7 galimų. Taip pat, reikėtų atkreipti dėmesį, kad Palangos m. sav. automobilizacijos ir motorizacijos lygiai yra labai artimi Lietuvos Respublikos vidurkiui. Pirmojoje vietoje pagal visus rodiklius yra Neringos sav., kuri Lietuvos vidurkį, pagal kelių transporto priemonių skaičių 1000-čiui gyventojų, lenkia 2,1 karto, automobilizacijos ir motorizacijos lygiu - taip pat 2,1 karto. Neringos savivaldybė visais rodikliais yra pirmoje vietoje ne tik Klaipėdos apskrityje, bet ir tarp 59 Lietuvos Respublikos savivaldybių.

Paskutinėje vietoje Klaipėdos apskrityje visais rodikliais yra Klaipėdos miesto savivaldybė, kurios kelių transporto pr. sk. 1000-iai gyventojų už Lietuvos vidurkį mažesnis 1,16 karto, automobilizacijos lygiu – 1,12, motorizacijos lygiu – 1,13 karto.

10 Lentelė. Palangos m. sav. kelių transporto priemonių parko rodiklių palyginimas su aplinkinėmis savivaldybėmis ir Lietuvos Respublikos vidurkiu 2011 m.

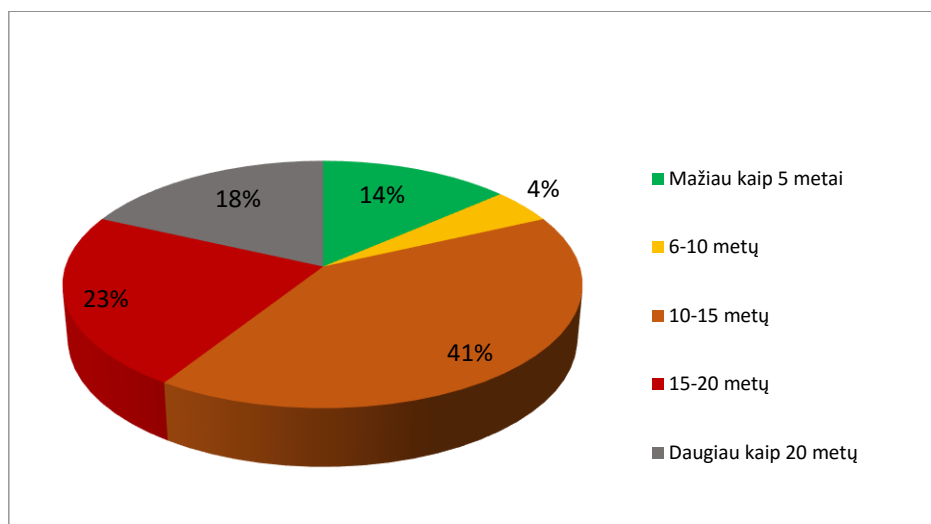
Administracinis vienetas	Kelių transporto priemonių skaičius 1000 – iui gyventojų	Lengvųjų automobilių skaičius 1000-iai gyventojų.
Klaipėdos r. sav.	682	618
Klaipėdos m. sav.	642	604
Kretingos r. sav.	670	619
Skuodo r. sav.	674	621
Šilutės r. sav.	718	653
Neringos sav.	1155	1078
Palangos m. sav.	679	636
Klaipėdos apsk.	669	591
Lietuvos Respublika	703	650

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis Lietuvos statistikos departamento ir VĮ „Regitra duomenimis

Penkerių metų retrospektyvoje matome, kad visų rodiklių skaičiai didesni dėl, tuo metu dar nebuvusio, Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių, pagal kurias įgyvendinamos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nuostatos, pakeitimo, bet tendencija labai panaši kaip ir 2016 m.

6.2 Viešojo transporto priemonių parkas

Palangos miesto savivaldybės vietinio (miesto ir priemiesčio) reguliaraus susisiekimo maršrutai aptarnaujami 22 autobusais (Mercedes Benz, Volvo ir kt. modelių). Vietinio (miesto ir priemiesčio) reguliaraus susisiekimo maršrutus aptarnaujančių autobusų amžius pateikiamas grafike žemiau.



36 Paveikslas. Palangos miesto savivaldybės vietinio (miesto ir priemiesčio) reguliaraus susisiekimo maršrutus aptarnaujančių autobusų amžiaus pasiskirstymas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Palangos miesto savivaldybės administracijos duomenimis

Net 82 % Palangos miesto savivaldybės vietinio (miesto ir priemiesčio) reguliaraus susisiekimo maršrutus aptarnaujančių autobusų yra senesni nei 10 metų, dalis autobusų jau naudojami daugiau kaip 20 metų. Nors Palangos miesto savivaldybę aptarnaujantys autobusai labai seni, tačiau šie autobusai atitinka bendras visos Lietuvos tendencijas, pagal kurias vidutinis M2 klasės (autobuso svoris iki 5 tonų) autobusų amžius siekia 11 metų, o M3 klasės (autobuso svoris virš 5 tonų) autobusų amžius siekia 19 metų.

Miesto ir priemiesčio (tik Klaipėdos kryptimi) maršrutus aptarnauja 17 autobusų (iš visų 22), kurių rida svyruoja nuo 24 tūkst. km iki 940 tūkst. km, o amžius nuo 1 metų iki 29 metų.

6.3 Skyriaus išvados

Privačių transporto priemonių parkas:

1. Nuo 2011 m. iki 2013 m. stebimas palaipsnis kelių transporto priemonių skaičiaus 1000-čiui gyventojų augimas. Tarp 2013 m. ir 2014 m. buvo užfiksuotas staigus šuolis žemyn, o tarp 2014 m. ir 2016 m. vėl šis rodiklis palaipsniui augo.
2. Analizuojant dešimties metų laikotarpį, pastebima tendencija, kad lengvųjų automobilių skaičius - 1000 –čiui gyventojų Lietuvoje ir Palangos m. sav. nuo 2007 m. iki 2013 m. kasmet augo, Palangos m. sav. išaugo 13,8 %, Lietuvos Respublikoje – 20 %. Staigus sumažėjimas pastebimas tarp 2013 ir 2014 m. , Palangos m. sav. – 34,7 %, Lietuvoje – 34,2 %.
3. Rodiklių mažėjimas 2014 metais susijęs su 2014 liepos 1 d. naujai priimtomis Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklėmis, pagal kurias įgyvendinamos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nuostatos (transporto priemonė išregistruojama, jeigu neturi techninės apžiūros ir civilinės atsakomybės draudimo).
4. Matome, jog Lietuvoje lengvuosiuose automobiliuose dominuoja trys kuro rūšys: dyzelinas, benzinas ir benzino bei suskystintų dujų derinys. Šios trys kuro rūšys kartu sudaro 99,7 proc. viso parko. Tarp alternatyvių kuro rūšių dominuoja hibridiniai benzinu ir elektra varomi automobiliai, kurie sudaro 0,25 % lengvųjų automobilių parko.

Viešojo transporto priemonių parkas:

5. Net 82 % Palangos miesto savivaldybės vietinio (miesto ir priemiesčio) reguliaraus susisiekimo maršrutus aptarnaujančių autobusų yra senesni nei 10 metų, dalis autobusų jau naudojami daugiau kaip 20 metų.
-

7 Transporto srautų analizė

Transporto srautų analizė atliekama dviem pjūviais: išoriniame **valstybinės reikšmės kelių tinkle** ir vidiniame Palangos miesto savivaldybės **gatvių ir vietinės reikšmės kelių tinkle**. Išoriniame valstybinės reikšmės kelių tinkle, transporto srautų duomenų šaltinis yra Lietuvos automobilių kelių direkcijos teikiami vidutinio metinio paros eismo intensyvumo duomenys (toliau VMPEI). Vidiniame Palangos miesto savivaldybės gatvių tinkle transporto srautų duomenų šaltinis yra UAB „Atamis“ atlikti eismo intensyvumo tyrimai.

7.1 Valstybinės reikšmės kelių tinklas

Palangos miesto savivaldybės išorės kelių tinklą formuoja magistraliniai ir rajoniniai keliai. Magistralinis kelias Nr. A13 „Klaipėda – Liepoja“ tarnauja kaip pagrindinis pajūrio miestų - Klaipėdos, Palangos ir Liepojos ryšys, o Palangos miesto aplinkoje, kaip tranzitinį srautą nuo miesto centro nukreipiantis aplinkkelis.

Magistralinis kelias Nr. A13 iki 2015 metų gegužės mėnesio trasavo Liepojos pl., Klaipėdos pl. ir Kretingos g. Tačiau 2015 metų viduryje buvo atidarytas Palangos aplinkkelis, tapęs minimo kelio dalimi. Aplinkkelio tikslas buvo nukreipti nuo Palangos miesto tranzitinį transportą, atvažiuojantį nuo Šiaulių, Klaipėdos ir važiuojantį link Liepojos ir priešinga kryptimi. Projektas neabejotinai pagerino Palangos miesto gyventojų gyvenamąją aplinką, sumažino triukšmą, oro taršą. Nutiestas aplinkkelis ypač pagerino eismo sąlygas vasarą, kai dėl kelis kartus padidėjusio turistų antplūdžio Palangos miesto prieigose susidarydavo transporto grūstys.

Magistralinis kelias Nr. A11 „Šiauliai – Palanga“, sutampantis su vienintele Europos tinklo magistrale E272, einančia išimtinai tik Lietuvos teritorija, užtikrina susisiekimą su Kretinga ir kitais Lietuvos centrais (Telšiais, Kuršėnais, Šiauliais ir Panevėžiu).

Dalis rajoninių kelių formuoja pagrindines Palangos miesto savivaldybės susisiekimo ašis, tai būtų:

- Kelias Nr. 2336 „Kunigiškiai-Palanga“ naudojamas susisiekimui iš miesto centro link Palangos oro uosto ir Šventosios.
- Kelias Nr. 2253 „Palanga-Nemirseta-Graudūšiai“, trasuojantis Pajūrio regioninio parko riba, yra naudojamas susisiekimui su regioninio parko rekreaciniais objektais ir Klaipėdos miestu.

Kiti rajoniniai keliai užtikrina ryšius su gretimomis gyvenvietėmis:

- Kelias Nr. 2309 „Palanga-Lazdininkai“ naudojamas susisiekimui su Lazdininkais ir Darbėnais;
- Kelias Nr. 2308 „Kretinga-Rūdaičiai-Žibininkai“ naudojamas susisiekimui su Rūdaičiais ir Kretinga;
- Kelias Nr. 2304 „Darbėnai-Šventoji“ naudojamas susisiekimui su Darbėnais;

7.2 Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas valstybinės reikšmės keliuose

Toliau esančioje lentelėje teikiamas paminėtų valstybinės reikšmės kelių vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (toliau VMPEI) fiksuotas 2011-2015 metų laikotarpiu.

11 lentelė. VMPEI valstybinės reikšmės keliuose

Eil. Nr.	Kelio Nr.	Kelio pavadinimas	Ruožas, km	VMPEI (aut./parą)					Pokytis 2011-2015 metais
				2011	2012	2013	2014	2015	
1.	A13	Klaipėda-Liepoja	0-2,2	20838	22421	24860	27850	28572	37%
			2,2-10,9	14018	14296	15944	18521	19465	39%
			10,9-19,3	9386	9644	10227	11120	11558	23%
			19,3-24,7	9386	9644	10227	6988	8557	-9%
			24,7-33,3	4470	4423	4584	4738	3812	-15%
			33,3-41,7	1664	1460	1554	1708	1629	-2%
			41,7-43,8	1664	1460	1554	1119	1131	-32%
2.	A11	Šiauliai-Palanga	133,9-	6484	6464	6618	7105	6361	-2%
			144,5-	12891	12918	13434	13978	12515	-3%
3.	2304	Darbėnai-Šventoji	1,6-3,3	1218	1235	1246	1302	1340	10%
			3,3-9,1	419	1059	1068	537	553	32%
4.	2308	Kretinga-Rūdaičiai-Žibininkai	0-1,8	1062	1083	1092	3118	3212	202%
			1,8-6,6	1062	1083	1092	1221	1257	18%
			6,6-10,0	1062	1083	1092	869	894	-16%
5.	2309	Palanga-Lazdininkai	0-4,2	2052	2075	2253	2409	2478	21%
			4,2-11,7	690	703	1333	1393	1434	108%
6.	2253	Palanga-Nemirseta-	0-3,0	2571	2621	2644	2763	2524	-2%
			3,0-7,1	2571	2621	2644	2763	3272	27%
7.	2336	Kunigiškiai-Palanga	0-6,9	-	-	-	-	2876	-

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos duomenimis

Vertinant transporto srautų kitimo dinamiką 2011-2015 metais, matome, kad 8-iose iš 18-os atkarpų transporto srautai mažėjo, likusiose 10-yje augo. Vidutinis visų atkarpų pokytis yra 24 %.

Magistraliniame kelyje Nr. A13 „Klaipėda – Liepoja“ Palangos miesto riba prasideda ties 19,3 kilometru. Ruože tarp miesto ribos (ties 19,3 km) ir dviejų lygių mazgo (ties 24,7 km) eismo intensyvumas siekia 8557 transporto priemonės per parą. Šiauriau eismo intensyvumas krenta ir ruože tarp dviejų lygių mazgo ir sankryžos su rajoniniu keliu Nr. 2336 eismo intensyvumas 2015 metais buvo fiksuojama 3812 transporto priemonės per parą. Toliau esančiame ruože tarp sankryžos su rajoniniu keliu Nr. 2336 ir Būtingės terminalo (tarp 33,3km ir 41,7 km) eismo intensyvumas nukrenta iki 1629 transporto priemonių per parą.

Magistraliniame kelyje Nr. A11 „Šiauliai-Palanga“ ties Palangos miesto savivaldybės prieigomis 2015 metais buvo fiksuojamas 6361 transporto priemonių per parą eismo intensyvumas. Tuo tarpu šio kelio tęsinyje Palangos miesto savivaldybės ribose 2015 metais buvo fiksuojamas 12515 transporto priemonių eismo intensyvumas.

Toliau esančioje lentelėje teikiamas išimtinai tik krovinio transporto VMPEI.

12 lentelė. Krovinio transporto VMPEI valstybinės reikšmės keliuose

Eil. Nr.	Kelio Nr.	Pavadinimas	Ruožas, km	VMPEI (aut./parą)					Pokytis 2011-2015 metais
				2011	2012	2013	2014	2015	
1.	A13	Klaipėda-Liepoja	0-2,2	1462	1655	1811	1993	2960	102%
			2,2-10,9	969	1101	1167	1293	1974	104%
			10,9-19,3	629	803	793	859	1665	165%
			19,3-24,7	629	803	793	622	1293	106%
			24,7-33,3	428	435	330	345	1832	328%
			33,3-41,7	242	255	300	308	370	53%
			41,7-43,8	242	255	300	308	296	22%
2.	A11	Šiauliai-Palanga	133,9-144,5	506	648	644	625	790	56%
			144,5-146,5	835	875	871	515	885	6%
3.	2304	Darbėnai-Šventoji	1,6-3,3	261	17	17	17	18	-93%
			3,3-9,1	82	34	34	41	37	-55%
4.	2308	Kretinga-Rūtaičiai-Žibininkai	0-1,8	121	123	123	646	1310	983%
			1,8-6,6	121	123	123	81	79	-35%
			6,6-10,0	121	123	123	107	189	56%
5.	2309	Palanga-Lazdininkai	0-4,2	102	108	117	117	192	88%
			4,2-11,7	43	43	160	166	227	428%
6.	2253	Palanga-Nemirseta	0-3,0	161	163	166	174	115	-29%
			3,0-7,1	161	163	166	174	96	-40%
8.	2336	Kunigiškiai-Palanga	0-6,9	-	-	-	-	401	-

Šaltinis: sudaryta Konsultanto vadovaujantis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos duomenimis

Krovinio transporto srautai mažėjo 4 atkarpose iš 18, tačiau vidutinis visų atkarpų pokytis yra 125 %

7.3 Gatvių ir vietinės reikšmės kelių tinklas

Palangos miesto savivaldybės teritorijoje gatvių tinklo karkasas tankiai išvystytas dvejose teritorijose: Palangoje ir Šventojoje, kitose teritorijose gatvių tinklas yra ekstensyvus. Tarp šių centrų susisiekimas vyksta valstybinės reikšmės keliais Nr. A13 ir Nr. 2336.

Palangoje gatvių tinklas yra stačiakampis, o jame svarbiausią vaidmenį atlieka šios ašys:

- Šiaurės - pietų kryptimi: Klaipėdos plentas, Vytauto gatvė ir Ganyklų gatvė;
- Rytų - vakarų kryptimi: Kretingos gatvė ir Malūno gatvė.

Šventojoje gatvių tinklas mažiau reguliarus, o čia svarbiausias ašis formuoja:

- Šiaurės - pietų kryptimi: Mokyklos gatvė ir Jūros gatvė;
- Rytų - vakarų kryptimi: Šventosios gatvė ir Elijos gatvė.

Statistikos departamento duomenimis 2014 metais Palangos miesto savivaldybės administracinėse ribose buvo 259 km gatvių ir kelių. Iš jų patobulintą (asfalto) dangą turėjo 102 km (39 %), žvyro dangą turėjo 49 km (19 %), o grunto dangą turėjo 108 km (42 %).

Per pora metų situacija galėjo šiek tiek pasikeisti, ypač turint omenyje, kad 2015 metais buvo nutiestas 8,5 km ilgio Palangos aplinkkelis su patobulinta danga.

7.4 Transporto srautai miesto gatvių tinkle

Eismo intensyvumo tyrimų tikslas buvo identifikuoti vakarinio piko valandos transporto srautus ir įvertinti šių srautų svyravimą, vykstantį dėl miesto svečių/turistų atliekamų kelionių.

Eismo intensyvumo tyrimų metu lengvojo transporto srautai ištirti 43-jose sankryžose. Kiekvienoje sankryžoje eismo intensyvumas buvo stebėtas 15 - os minučių intervale vakarinio piko laikotarpiu tarp 16:00 ir 18:00.

Tyrimai buvo atlikti dviem skirtingais laikotarpiais:

- Ne turistinio sezono metu 2016 metų birželio mėnesio 8-9 dienomis;
- Turistinio sezono metu 2016 metų liepos 27-28 dienomis.

Tyrimų rezultatai teikiami prieduose:

- Transporto srautai sankryžose ne turistinio sezono metu (žr. 12.4 priedą);
- Transporto srautai sankryžose turistinio sezono metu (žr. 12.5 priedą);
- Detalizuoti transporto srautai sankryžose (žr. 12.6 priedą).

Toliau analizuojami atskirų rūšių transporto srautai ir jų dinamika vykstanti dėl turistų atliekamų kelionių. Lengvojo transporto srautų tyrimų rezultatai teikiami toliau esančioje lentelėje.

13 lentelė. Lengvojo transporto srautai

Numeris	Sankryžos pavadinimas	Lengvasis transportas		Pokytis, %
		Ne sezono metu	Turistinio sezono metu	
1	Plytų g. - Ganyklų g. - Kretingos g.	1278	1158	-9,4%
2	Gamyklų g. - Malūno g.	1044	877	-16,0%
3	Vytauto g. - Kastyčio g.	525	485	-7,5%
4	Vytauto g. - Gintaro g.	664	656	-1,2%
5	Vytauto g. - Jūratės g.	805	586	-27,3%
6	Kastyčio g. - Smilčių g.	126	185	46,4%
7	Smilčių g. - Jūratės g.	174	123	-29,2%
8	Birutės g. - S.Nėries g.	113	137	20,7%

Numeris	Sankryžos pavadinimas	Lengvasis transportas		Pokytis, %
		Ne sezono metu	Turistinio sezono metu	
9	Vasario 16-osios g. - Vėžių g. - Klaipėdos pl.	556	486	-12,5%
10	Klaipėdos pl. - S.Dariaus ir S.Girėno g.	394	366	-7,2%
11	Plytų g. - L.Vaineikio g.	242	280	15,9%
12	Plytų g. - Ronžės g.	246	264	7,4%
13	Plytų g. - Vasario 16-osios g.	424	323	-23,8%
14	Vytauto g. - Vasario 16-osios g.	538	445	-17,4%
15	Vytauto g. - Ronžės g.	436	461	5,9%
16	Kęstučio g. - Vytauto g. - L.Vaineikio g.	634	433	-31,8%
17	Vytauto g. - S.Dariaus ir S.Girėno g.	290	381	31,1%
18	Kęstučio g. - S.Daukanto g.	375	288	-23,3%
19	Kęstučio g. - Birutės g.	166	216	30,1%
20	Ganyklų g. - Bangų g. - Druskininkų g.	600	648	8,0%
21	Vytauto g. - Bangų g.	402	373	-7,2%
22	Vytauto g. - Žvejų g.	590	605	2,5%
23	Smilčių g. - Žvejų g.	80	163	103,4%
24	Vytauto g. - Vanagupės g.	400	403	0,8%
25	Vytauto g. - Vanagupės g.	379	446	17,8%
26	Klaipėdos pl. - Vanagupės g.	482	686	42,3%
27	Klaipėdos pl. - Ligoninės g.	523	650	24,3%
28	Klaipėdos pl. - Darbėnų kl.	547	580	6,0%
29	Klaipėdos pl. - Liepojos pl. - Vytauto g.	426	526	23,6%
30	Liepojos pl. - A13 - Vytauto g./Rajoninis kelias Nr.2336	649	820	26,4%
31	Liepojos pl. - Elijos g. - Rajoninis kelias Nr.2304	526	770	46,2%
32	Liepojos pl. - Šventosios g.	339	514	51,3%
33	Šventosios g. - Mokyklos g.	395	344	-13,1%
34	Mokyklos g. - Elijos g.	255	424	66,0%
35	Kretingos g. - Vasaros g.	1471	1897	28,9%
36	Kretingos g. - Sodų g.	1454	1273	-12,5%
37	Klaipėdos pl. - Kretingos g.	1839	1869	1,6%
38	Taikos g. - Sodų g.	378	476	25,8%
39	Malūno g. - Klaipėdos pl. - Sodų g.	984	1170	18,9%
40	Sodų g. - Taikos g.	518	750	44,8%

Numeris	Sankryžos pavadinimas	Lengvasis transportas		Pokytis, %
		Ne sezono metu	Turistinio sezono metu	
41	Sodų g. - Medvalakio g.	381	412	8,2%
42	Medvalakio g. - Bangų g.	246	307	25,0%
43	Klaipėdos pl. - Bangų g.	810	1049	29,4%
Vidurkis:				12,1%

Šaltinis: UAB „Atamis“ eismo intensyvumo tyrimai

Žvelgiant į tyrimų rezultatus, matome, kad iš visų ištirtų sankryžų keturios pačios intensyviausios yra:

- Klaipėdos pl. ir Kretingos g. sankryža;
- Kretingos g. ir Vasaros g. sankryža;
- Kretingos g. ir Sodų g. sankryža;
- Plytų g., Ganyklų g. ir Kretingos g. sankryža;

Šios sankryžos išsidėsčiusios Kretingos gatvėje (magistralinio kelio Nr. A 11 tęsinyje), aptarnauja ne tik vietinius ryšius, tačiau ir reikšmingą dalį išorinių ryšių.

Transporto srauto pokytis atskirose sankryžose svyruoja ir nėra vienareikšmiškai teigiamas (13-oje sankryžų srautai sumažėjo, 30-yje padidėjo). Tačiau vidutinis visų sankryžų srauto augimas yra apie 12 %. Tiesa, reikia pripažinti, kad turistų pikas yra rugpjūčio mėnesio antroje pusėje ir nustatytas augimas neatspindi tikrosios turistinių kelionių įtakos (plano rengėjas esamos būklės ataskaitą privalėjo parengti iki 2016 metų rugpjūčio mėnesio). Preliminariai galima vertinti, kad rugpjūčio mėnesį transporto srautai gali išaugti apie 20 %, lyginant su birželio mėnesio srautais.

Sunkiojo transporto (kuris apima krovininius automobilius ir autobusus) srautų tyrimų rezultatai teikiami toliau esančioje lentelėje.

14 lentelė. Sunkiojo transporto srautai

Numeris	Sankryžos pavadinimas	Sunkusis transportas, aut./h		Pokytis, aut./h
		Ne sezono metu	Sezono metu	
1	Plytų g. - Ganyklų g. - Kretingos g.	6	30	24
2	Ganyklų g. - Malūno g.	6	6	0
3	Vytauto g. - Kastyčio g.	12	25	13
4	Vytauto g. - Gintaro g.	18	6	-12
5	Vytauto g. - Jūratės g.	0	12	12
6	Kastyčio g. - Smilčių g.	0	12	12
7	Smilčių g. - Jūratės g.	0	0	0
8	Birutės g. - S.Nėries g.	0	0	0
9	Vasario 16-osios g. - Vėžių g. - Klaipėdos pl.	15	6	-8

Numeris	Sankryžos pavadinimas	Sunkusis transportas, aut./h		Pokytis, aut./h
		Ne sezono metu	Sezono metu	
10	Klaipėdos pl. - S.Dariaus ir S.Girėno g.	5	20	14
11	Plytų g. - L.Vaineikio g.	0	5	5
12	Plytų g. - Ronžės g.	12	10	-2
13	Plytų g. - Vasario 16-osios g.	12	31	19
14	Vytauto g. - Vasario 16-osios g.	12	10	-2
15	Vytauto g. - Ronžės g.	24	5	-19
16	Kęstučio g. - Vytauto g. - L.Vaineikio g.	18	20	1
17	Vytauto g. - S.Dariaus ir S.Girėno g.	6	0	-6
18	Kęstučio g. - S.Daukanto g.	6	10	4
19	Kęstučio g. - Birutės g.	6	0	-6
20	Ganyklų g. - Bangų g. - Druskininkų g.	5	34	29
21	Vytauto g. - Bangų g.	19	39	19
22	Vytauto g. - Žvejų g.	10	29	20
23	Smilčių g. - Žvejų g.	0	5	5
24	Vytauto g. - Vanagupės g.	34	30	-5
25	Vytauto g. - Vanagupės g.	20	20	0
26	Klaipėdos pl. - Vanagupės g.	44	26	-19
27	Klaipėdos pl. - Ligoninės g.	29	40	12
28	Klaipėdos pl. - Darbėnų kl.	34	45	11
29	Klaipėdos pl. - Liepojos pl. - Vytauto g.	44	34	-9
30	Liepojos pl. - A13 - Vytauto g./Rajoninis kelias Nr.2336	63	59	-4
31	Liepojos pl. - Elijos g. - Rajoninis kelias Nr.2304	108	44	-65
32	Liepojos pl. - Šventosios g.	49	34	-16
33	Šventosios g. - Mokyklos g.	7	5	-2
34	Mokyklos g. - Elijos g.	5	14	10
35	Kretingos g. - Vasaros g.	73	43	-31
36	Kretingos g. - Sodų g.	38	74	35
37	Klaipėdos pl. - Kretingos g.	24	50	26
38	Taikos g. - Sodų g.	12	0	-12
39	Malūno g. - Klaipėdos pl. - Sodų g.	8	42	34
40	Sodų g. - Taikos g.	0	0	0
41	Sodų g. - Medvalakio g.	0	0	0
42	Medvalakio g. - Bangų g.	0	12	12

Numeris	Sankryžos pavadinimas	Sunkusis transportas, aut./h		Pokytis, aut./h
		Ne sezono metu	Sezono metu	
43	Klaipėdos pl. - Bangų g.	24	28	3
Vidurkis:				2

Šaltinis: UAB „Atamis“ eismo intensyvumo tyrimai

Palangos prieigose sunkusis transportas intensyviausias Kretingos gatvės ir Klaipėdos gatvės ašyse. Šventosios prieigose sunkusis transportas dominuoja magistralinio kelio Nr. A13 ašyje.

Reikia pabrėžti, kad sezoniškumas sunkiojo transporto srautams įtakos neturi (21 sankryžoje užfiksuotas didesnis srautas ir 22 sankryžose mažesnis srautas), kadangi vidutinis srauto pokytis tarp visų sankryžų yra 2 krovininiai automobiliai per valandą.

7.5 Dviračių srautai miesto gatvių tinkle

Dviračių eismo tyrimai atlikti tuo pačiu metu, kaip ir motorizuoto transporto. Šie tyrimai identifikuoja ne tik sankryžos važiuojama dalimi judančius dviračius, tačiau ir greta sankryžos esančiais dviračių takais, pėsčiųjų takais ar šaligatviais. Toliau esančioje lentelėje teikiami tirtąsias sankryžas pravažiaavę dviratininkų srautai.

15 lentelė. Dviračių srautai sankryžose

Numeris	Sankryžos pavadinimas	Dviračių eismo intensyvumas, dvir./h		Skirtumas, dvir./h
		Ne sezono metu	Sezono metu	
1	Plytų g. - Ganyklų g. - Kretingos g.	0	36	36
2	Gamyklų g. - Malūno g.	12	90	78
3	Vytauto g. - Kastyčio g.	12	113	101
4	Vytauto g. - Gintaro g.	0	75	75
5	Vytauto g. - Jūratės g.	0	49	49
6	Kastyčio g. - Smilčių g.	0	25	25
7	Smilčių g. - Jūratės g.	60	247	187
8	Birutės g. - S.Nėries g.	26	86	61
9	Vasario 16-osios g. - Vėžių g. - Klaipėdos pl.	0	6	6
10	Klaipėdos pl. - S.Dariaus ir S.Girėno g.	27	0	-27
11	Plytų g. - L.Vaineikio g.	30	34	5
12	Plytų g. - Ronžės g.	18	76	58
13	Plytų g. - Vasario 16-osios g.	18	56	38
14	Vytauto g. - Vasario 16-osios g.	30	150	120
15	Vytauto g. - Ronžės g.	24	89	65

Numeris	Sankryžos pavadinimas	Dviračių eismo intensyvumas, dvir./h		Skirtumas, dvir./h
		Ne sezono metu	Sezono metu	
16	Kęstučio g. - Vytauto g. - L.Vaineikio g.	12	148	135
17	Vytauto g. - S.Dariaus ir S.Girėno g.	0	205	205
18	Kęstučio g. - S.Daukanto g.	0	78	78
19	Kęstučio g. - Birutės g.	0	72	72
20	Ganyklų g. - Bangų g. - Druskininkų g.	44	106	62
21	Vytauto g. - Bangų g.	15	34	19
22	Vytauto g. - Žvejų g.	43	146	103
23	Smilčių g. - Žvejų g.	38	72	34
24	Vytauto g. - Vanagupės g.	0	98	98
25	Vytauto g. - Vanagupės g.	10	15	5
26	Klaipėdos pl. - Vanagupės g.	5	10	5
27	Klaipėdos pl. - Ligoninės g.	0	40	40
28	Klaipėdos pl. - Darbėnų kl.	0	50	50
29	Klaipėdos pl. - Liepojos pl. - Vytauto g.	0	0	0
30	Liepojos pl. - A13 - Vytauto g./Rajoninis kelias Nr.2336	0	0	0
31	Liepojos pl. - Elijos g. - Rajoninis kelias Nr.2304	0	0	0
32	Liepojos pl. - Šventosios g.	0	0	0
33	Šventosios g. - Mokyklos g.	44	24	-20
34	Mokyklos g. - Elijos g.	5	5	0
35	Kretingos g. - Vasaros g.	0	79	79
36	Kretingos g. - Sodų g.	0	31	31
37	Klaipėdos pl. - Kretingos g.	0	81	81
38	Taikos g. - Sodų g.	0	85	85
39	Malūno g. - Klaipėdos pl. - Sodų g.	0	102	102
40	Sodų g. - Taikos g.	0	61	61
41	Sodų g. - Medvalakio g.	0	37	37
42	Medvalakio g. - Bangų g.	0	6	6
43	Klaipėdos pl. - Bangų g.	5	51	46
Vidurkis:				53

Šaltinis: UAB „Atamis“ eismo intensyvumo tyrimai

Akivaizdu, kad turistinis sezonas turi reikšmingą įtaką dviratininkų srautams, tik dvejose sankryžose buvo fiksuojamas dviratininkų srauto sumažėjimas, o vidutinis augimas yra 53 dvir./h. Pagrįsta daryti išvadą, jog dviratininkų srautas auga, nes:

- Savivaldybės gyventojai įprastinėms kelionėms atlikti renkasi dviratį.
- Turistai į pajūrį atsiveža dviračius ir juos naudoja tiek susisiekimui, tiek rekreaciniams tikslams.

Turistinio sezono metu intensyviausi dviratininkų srautai buvo užfiksuoti šiose sankryžose:

- Smilčių g. - Jūratės g.
- Vytauto g. - S. Dariaus ir S. Girėno g.
- Vytauto g. - Vasario 16-osios g.
- Vytauto g. - Žvejų g.

Čia dviratininkų eismo intensyvumas piko metu siekė 150 – 200 dviratininkų per valandą. Toks srautas yra reikšmingas pagrindas kokybiškai, patogiai ir saugiai infrastruktūrai, kuri formuotų dar didesnius dviračių srautus.

7.6 Skyriaus išvados

Valstybinės reikšmės kelių tinklas:

1. Pagrindinius Palangos miesto savivaldybės išorės ryšius užtikrina magistraliniai keliai Nr. A13 „Klaipėda – Liepoja“ ir Nr. A11 „Šiauliai – Palanga“. Pirmasis kelias Palangos miesto aplinkoje tarnauja kaip tranzitinius srautus nukreipiantis aplinkkelis, o antrasis sutampa su vienintele išimtinai tik Lietuvos teritorija vedančia Europos tinklo magistrale E272.

Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas:

2. Vertinant transporto srautų kitimo dinamiką 2011-2015 metais, matome, kad 8-iose iš 18-os atkarpų VMPEI mažėjo, likusiose 10-yje augo. Vidutinis visų atkarpų VMPEI pokytis yra 24 %. Vertinant išimtinai tik krovinio VMPEI, 4 atkarpose iš 18 stebimas mažėjimas, tačiau vidutinis visų atkarpų pokytis yra 125 %
3. Miesto prieigose intensyviausia yra pietinė kelio Nr. A13 „Klaipėda – Liepoja“ dalis. Ruože tarp miesto ribos (ties 19,3 km) ir dviejų lygių mazgo (ties 24,7 km) eismo intensyvumas siekia 8557 transporto priemonės per parą.

Gatvių ir vietinės reikšmės kelių tinklas:

4. Palangoje gatvių tinklas yra stačiakampis, o jame svarbiausią vaidmenį atlieka Klaipėdos plentas, Vytauto ir Ganyklų, Kretingos ir Malūno gatvės.

Transporto srautai miesto gatvių tinkle:

5. Žvelgiant į eismo intensyvumo tyrimų rezultatus, matome, jog Kretingos gatvės ašis yra pati intensyviausia (ypač Klaipėdos pl. ir Kretingos g. sankryža, Kretingos g. ir Vasaros g. sankryža, Kretingos g. ir Sodų g. sankryža)
6. Transporto srauto pokytis atskirose sankryžose svyruoja ir nėra vienareikšmiškai teigiamas (13-oje sankryžų srautai sumažėjo, 30-yje padidėjo). Tačiau vidutinis visų sankryžų srauto augimas yra apie 12 %.

Dviračių srautai gatvių tinkle:

7. Akivaizdu, kad turistinis sezonas turi reikšmingą įtaką dviratininkų srautams, tik dvejose sankryžose buvo fiksuojamas dviratininkų srauto sumažėjimas, o vidutinis augimas yra 53 dviratininkai per valandą.
-

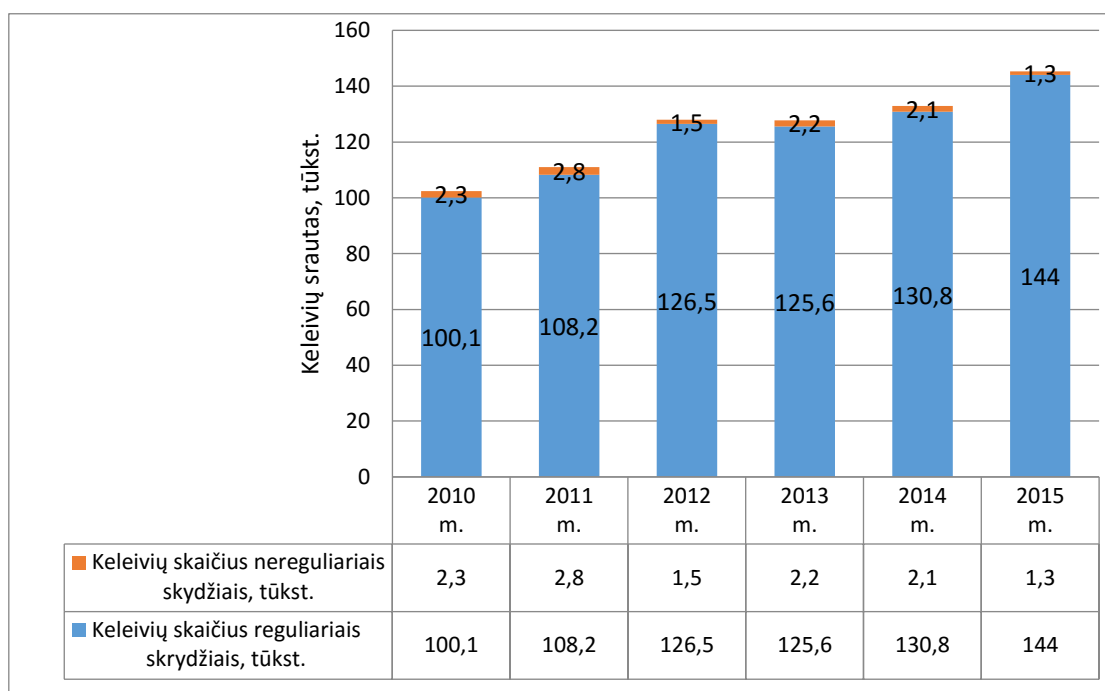
8 Keleivių srautų analizė

Šiame skyriuje analizuojami miesto viešojo transporto maršrutų keleivių srautai. Pagrindinis duomenų šaltinis yra Lietuvos statistikos departamentas, papildomai duomenis apie viešojo transporto sistemos funkcionavimą pateikė ir Palangos miesto savivaldybės Ūkio ir turto skyrius.

8.1 Keleivių srautai oro linijų maršrutais

Pradedant nuo 1993 metų Palangos oro uosto keleivių skaičius kasmet augo. Lietuvai tapus ES nare, 2004 m. aptarnautų keleivių skaičius išaugo daugiau nei 60 % lyginant su 2003 metais.

Remiantis Tarptautinio Palangos oro uosto pateikiamais duomenimis, atvykusių ir išvykusių keleivių skaičius 2015 m. siekė 145,4 tūkst., t. y. 8,5 % daugiau nei 2014 m. Tarptautiniame Palangos oro uoste aptarnaujama apie 4–6 % viso Lietuvos oro transporto keleivių srauto. Žemiau pateikiami keleivių srautai Tarptautiniame Palangos oro uoste 2010–2015 m. laikotarpiu.



37 Paveikslas. Keleivių srautas Tarptautiniame Palangos oro uoste 2010–2015 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Tarptautinio Palangos oro uosto pateikiamais duomenimis

Analizuojant Tarptautinio Palangos oro uosto pateiktus duomenis, nuo 2010 m. Tarptautiniame Palangos oro uoste keleivių srautas augo stabiliai. Nuo 2010 m. iki 2015 m. keleivių srautas padidėjo 42,05 proc.

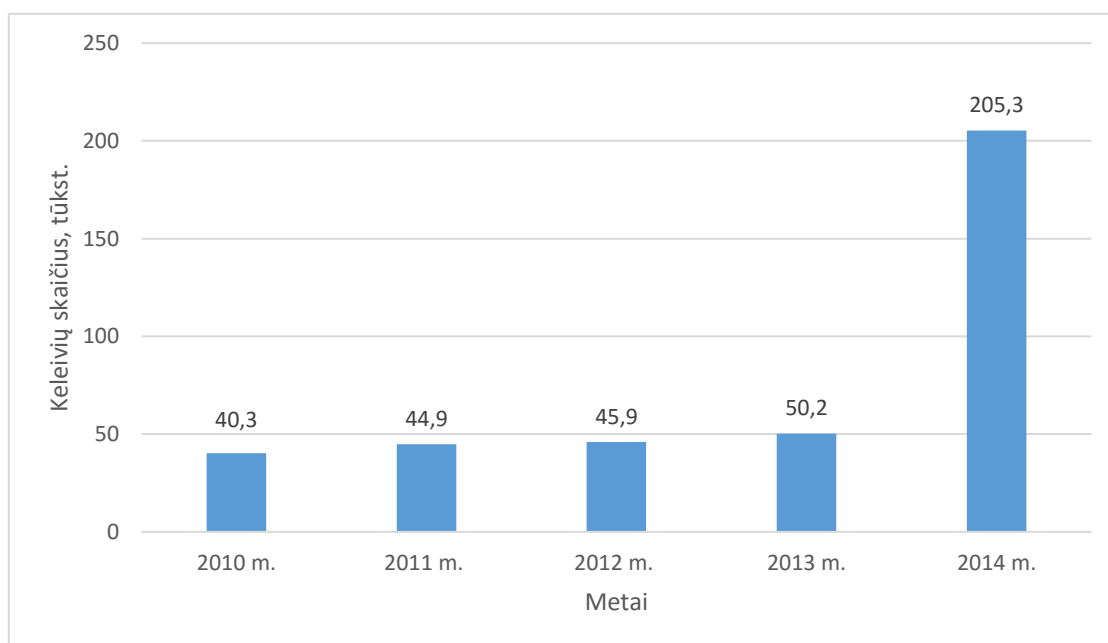
2016 m. pirmame ketvirtyje Tarptautiniame Palangos uoste aptarnauta 32,9 tūkst. keleivių (atvykusių ir išvykusių). Analizuojant Tarptautinio Palangos oro uosto pateikiamus duomenis, matomas keleivių srautų didėjimas reguliariais skrydžiais. 2015 m. buvo aptarnauta 9,3 proc. daugiau keleivių negu 2014 m., o 2014 m.

buvo aptarnauta 3,2 proc. daugiau keleivių negu 2013 m. reguliariais skrydžiais. Nereguliariais skrydžiais keleivių srautas per 2010 – 2014 m. laikotarpį sumažėjo 43,4 proc.

8.2 Keleivių srautai tolimojo susisiekimo viešasis transportas

Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2014 m. Palangos miesto savivaldybėje (atvykusių ir išvykusių keleivių) tolimojo susisiekimo maršrutais buvo pervežta 205,3 tūkst. keleivių.

Žemiau pateikiami keleivių vežimo duomenys tolimojo susisiekimo maršrutais, 2010-2014 m., laikotarpiu Palangos miesto savivaldybėje (atvykusių ir išvykusių keleivių).



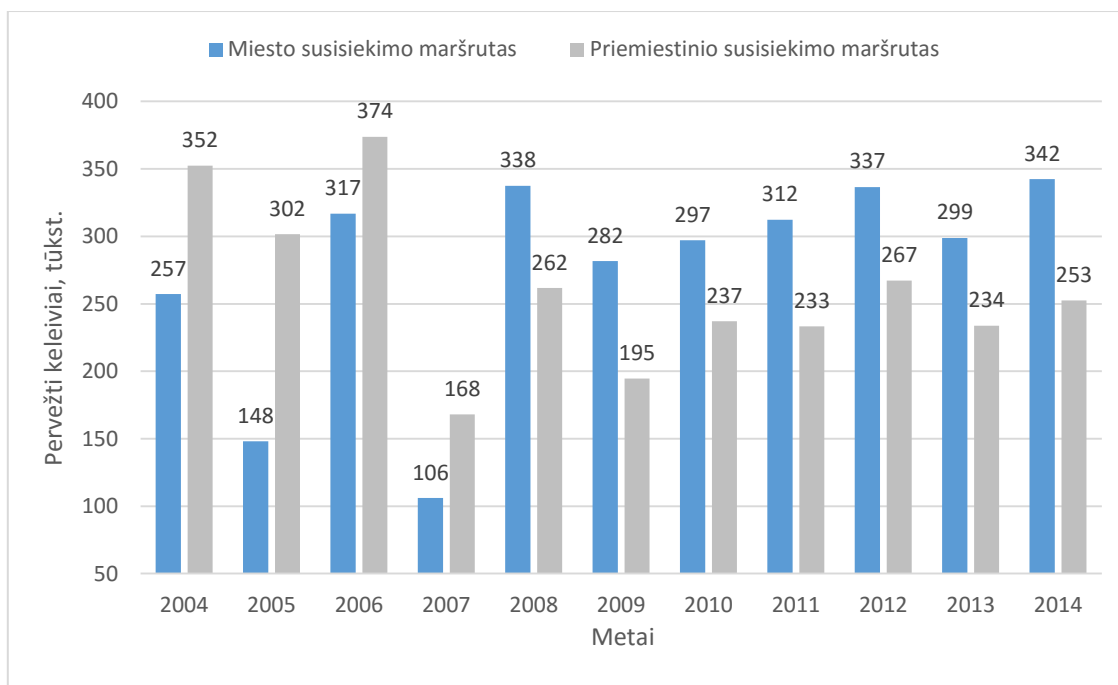
38 Paveikslas. Keleivių vežimo duomenys tolimojo susisiekimo maršrutais 2010-2014 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Analizuojant Lietuvos statistikos departamento duomenis, keleivių vežimo srautas tolimojo susisiekimo maršrutais kasmet iki 2013 m. didėjo palaipsniui. Didžiausiais keleivių vežimo srautas yra pastebimas 2014 m., kuris buvo 4 kartus didesnis nei 2013 m. Reikšmingo keleivių apimčių augimo priežastis 2014 m. – veiklą pradėjusi nauja Palangos miesto autobusų stotis: stotyje pradėtos siūlyti naujos keleivių aptarnavimo paslaugos, padidėjęs tolimojo susisiekimo maršrutų skaičius. Keleivių skaičiaus augimas tikėtina nėra trumpalaikis ir išsilaikys 2014 m. lygyje ir ateityje.

8.3 Keleivių srautai vietinio (miesto ir priemiesčio) susisiekimo viešojo transporto maršrutuose

Vadovaujantis statistikos departamento duomenimis teikiamas keleivių skaičiaus miesto ir priemiesčio maršrutuose kitimo grafikas.



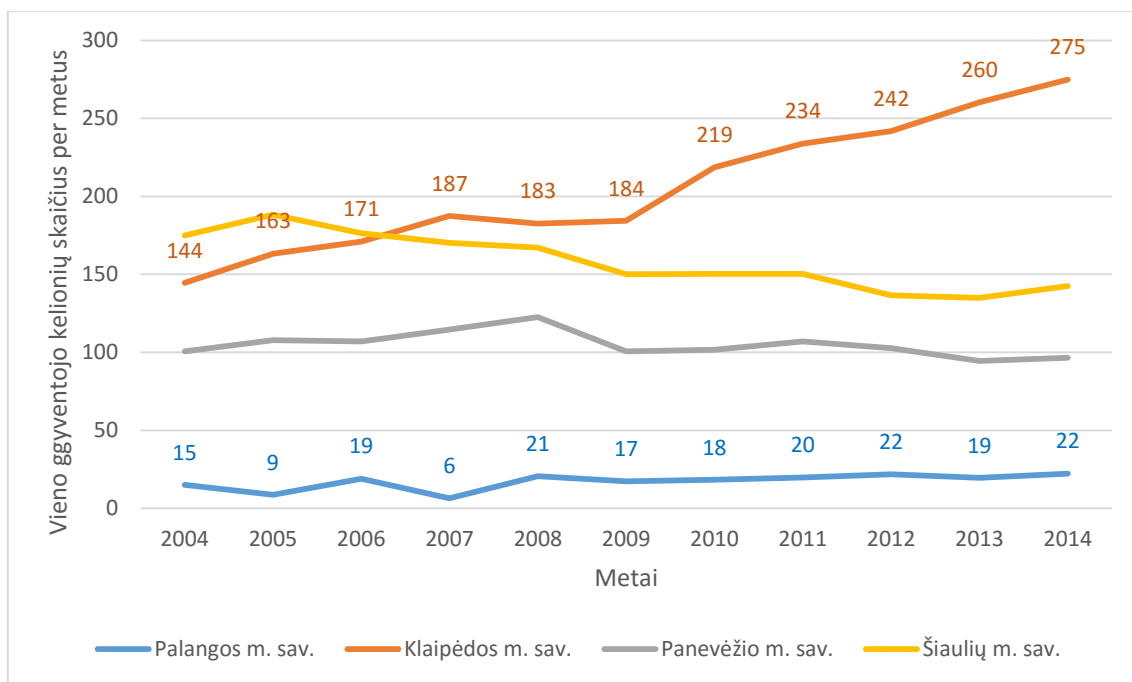
39 Paveikslas. Viešuoju transportu pervežti keleiviai

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Žvelgiant į miesto susisiekimo maršrutais pervežamų keleivių grafiką, matome, kad 10-ies metų bėgyje buvo fiksuojami reikšmingi svyravimai. Mažiausiai miesto maršrutais buvo vežama 2007 metais – 106 tūkstančiai keleivių per metus arba 290 keleivių per dieną, tuo tarpu daugiausiai buvo vežama 2014 metais 342 tūkstančiai keleivių per metus arba 936 keleiviai per dieną.

Keleivių skaičius priemiesčio maršrutuose taip pat nebuvo tolygus, didžiausi srautai buvo vežami 2006 metais, mažiausi 2007 metais. Įtarimą kelių itin prasti 2007 metų rezultatai, bet sumažėjusio keleivių skaičiaus priežastys lieka neaiškios.

Kiek labiau iškalbingesnis yra vieno gyventojo per metus atliekamų kelionių viešuoju transportu rodiklis. Šis rodiklis apskaičiuojamas miesto maršrutais pervežamų keleivių skaičių dalijant iš savivaldybės gyventojų skaičiaus. Toliau esančioje diagramoje teikiamas šio rodiklio palyginimas.



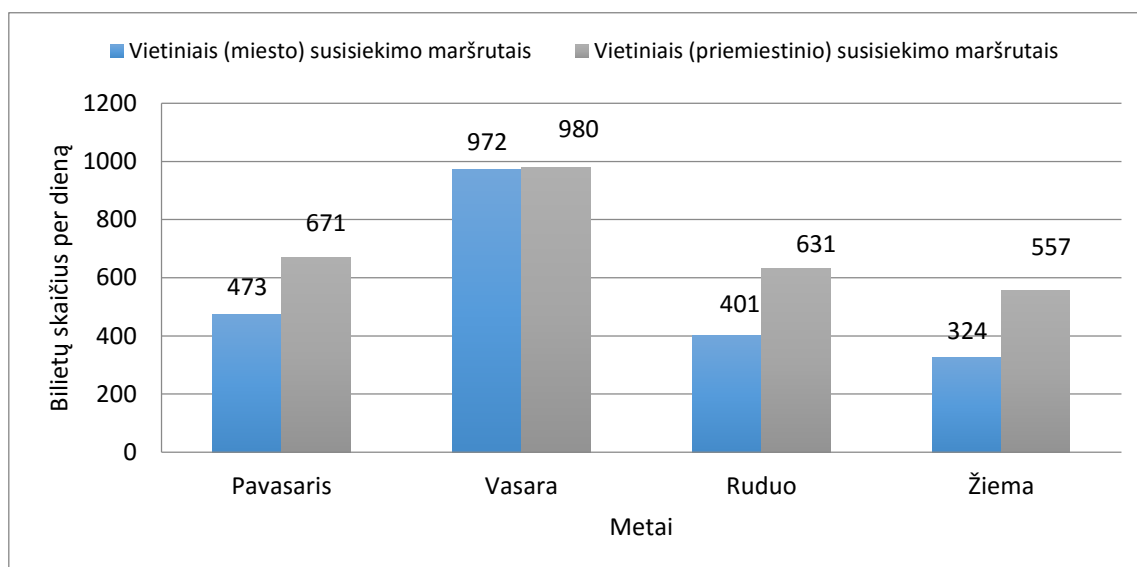
40 Paveikslas. Vienam gyventojui per metus tenkantis kelionių viešuoju transportu skaičius

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Palangos miesto savivaldybėje vienas gyventojas 2014 metais viešuoju transportu per metus atliko 22 keliones. Lygindami su kitomis miestų savivaldybėmis, pastebėsime, kad rodiklis yra itin mažas, pavyzdžiui Klaipėdos mieste vienas gyventojas per metus statistiškai atlieka 275 keliones, o tai yra 12,5 karto daugiau.

8.4 Keleivių srautų sezoniškumas vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo viešojo transporto maršrutuose

Palangos miestas turi kurorto statusą ir pasižymi dideliais turistų srautais vasaros sezono metu, todėl tikėtinas didelis viešojo transporto keleivių srautų sezoniškumas vasaros metu. Žemiau grafike pateikiama Palangos miesto savivaldybės vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose parduodamų bilietų vidurkiai pagal sezonus.



41 Paveikslas. Palangos miesto savivaldybės vietinio susisiekimo maršrutuose vidutiniškai per dieną parduodamų bilietų skaičius 2015 m.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Palangos miesto savivaldybės administracijos duomenimis

Vasaros sezono metu pastebimas reikšmingas vežamų keleivių skaičiaus padidėjimas tiek miesto susisiekimo maršrutuose (nuo 2 iki 3 kartų didesnis lyginant su kitais sezonais), tiek priemiestinio susisiekimo maršrutuose (iki 1,5 karto didesnis lyginant su kitais sezonais). Didesnis sezoniškumas miesto maršrutuose, lyginant su priemiestiniais maršrutais rodo, kad į Palangos miestą atvykę automobiliu ar tolimojo susisiekimo maršrutų autobusais turistai, taip pat naudojami miesto viešojo susisiekimo maršrutais. Išaugę priemiestinio susisiekimo maršrutų keleivių skaičiai rodo atvykstančius turistus viešuoju transportu iš Klaipėdos, Kretingos, taip pat turistus iš kitų Lietuvos miestų, atvykstančius traukiniu/autobusu į Klaipėdos/Kretingos stotį ir persėdančius į priemiestinius autobusus į Palangą.

8.5 Skyriaus išvados

Oro linijos:

1. Analizuojant Tarptautinio Palangos oro uosto pateiktus duomenis, nuo 2010 m. Tarptautiniame Palangos oro uoste keleivių srautas augo stabiliai. Nuo 2010 m. iki 2015 m. keleivių srautas padidėjo 42,1 proc.

Tolimojo susisiekimo viešasis transportas

2. Keleivių vežimo srautas tolimojo susisiekimo maršrutais kasmet iki 2013 m. didėjo palaipsniui. Didžiausiais keleivių vežimo srautas yra pastebimas 2014 m., kuris buvo 4 kartus didesnis nei 2013 m. Priežastis: 2014 m. – veiklą pradėjusi nauja Palangos miesto autobusų stotis.

Vietinio susisiekimo viešasis transportas:

3. Keleivių srautai miesto ir priemiesčio maršrutuose paskutinių dešimties metų laikotarpyje neturi aiškos tendencijos, tačiau stebimi reikšmingi svyravimai, mažiausiai miesto maršrutais buvo vežama 2007 metais – 106 tūkstančiai keleivių per metus arba 290 keleivių per dieną, tuo tarpu daugiausiai buvo vežama 2014 metais 342 tūkstančiai keleivių per metus arba 936 keleiviai per dieną.
4. Palangos miesto savivaldybėje vienas gyventojas 2014 metais viešuoju transportu per metus atliko 22 keliones. Lygindami su kitomis miestų savivaldybėmis, pastebėsime, kad rodiklis yra itin mažas, pavyzdžiui Klaipėdos mieste vienas gyventojas per metus statistiškai atlieka 275 keliones, o tai yra 12,5 karto daugiau.

Keleivių srautų sezoniskumas vietiniame transporte:

5. Vasaros sezono metu pastebimas reikšmingas vežamų keleivių skaičiaus padidėjimas tiek miesto susisiekimo maršrutuose (nuo 2 iki 3 kartų didesnis lyginant su kitais sezonais), tiek priemiestinio susisiekimo maršrutuose (iki 1,5 karto didesnis lyginant su kitais sezonais);
-

9 Triukšmo lygio ir oro užterštumo analizė

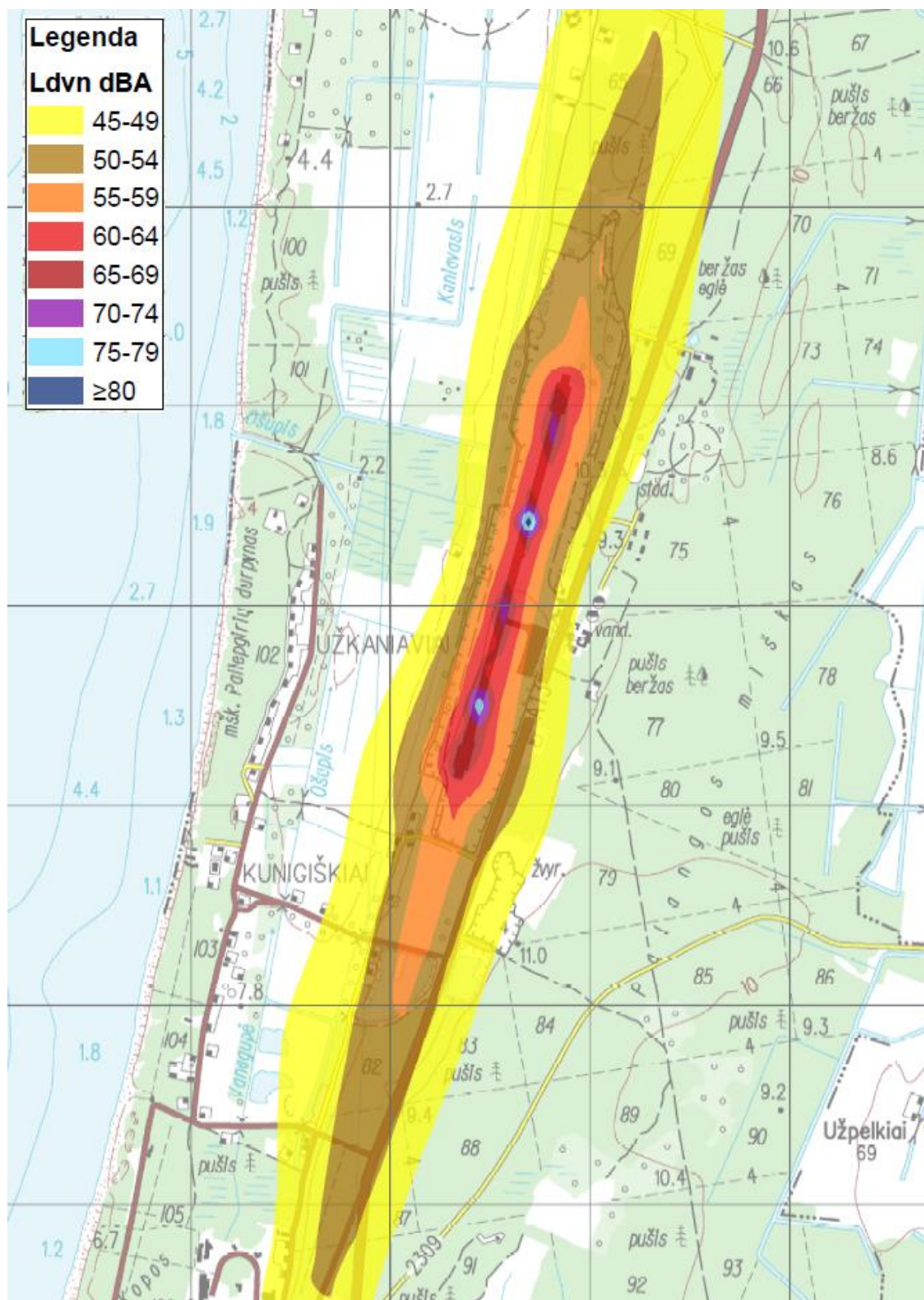
Triukšmo lygio ir oro užterštumo analizė atliekama vadovaujantis iki šiol atliktų tyrimų ir modeliavimo rezultatais. Triukšmo lygio analizei yra naudojamas Palangos oro uosto triukšmo kontūrų žemėlapis parengtas 2015 metais ir Kretingos g. triukšmo kontūrų žemėlapis. Atliekant oro taršos analizę vadovautasi Aplinkos oro kokybės tyrimų pasyviais sorbentais programos Palangos mieste ataskaitoje už 2005 metus.

9.1 Triukšmo lygio analizė

Triukšmo ribinius dydžius reglamentuoja LR Sveikatos apsaugos ministro 2011 m. birželio 13 d. įsakymas Nr. V-604 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ patvirtinimo“ (Žin., 2011, Nr. 75-3638). Pagal šią higienos normą didžiausi leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamosios aplinkos ir visuomeninės aplinkos teritorijose veikiamose transporto sukeliama triukšmo yra $L_{dvn} = 65$ dBA (dienos, vakaro ir nakties triukšmo rodiklį), $L_{nakties} = 55$ dBA (nuo 22 val. iki 6 val.) ir $L_{AFmax} = 70$ dBA (6-18 val.), 65 dBA (18-22 val.), 60 dBA (22-6 val.) (maksimalus garso slėgio lygis).

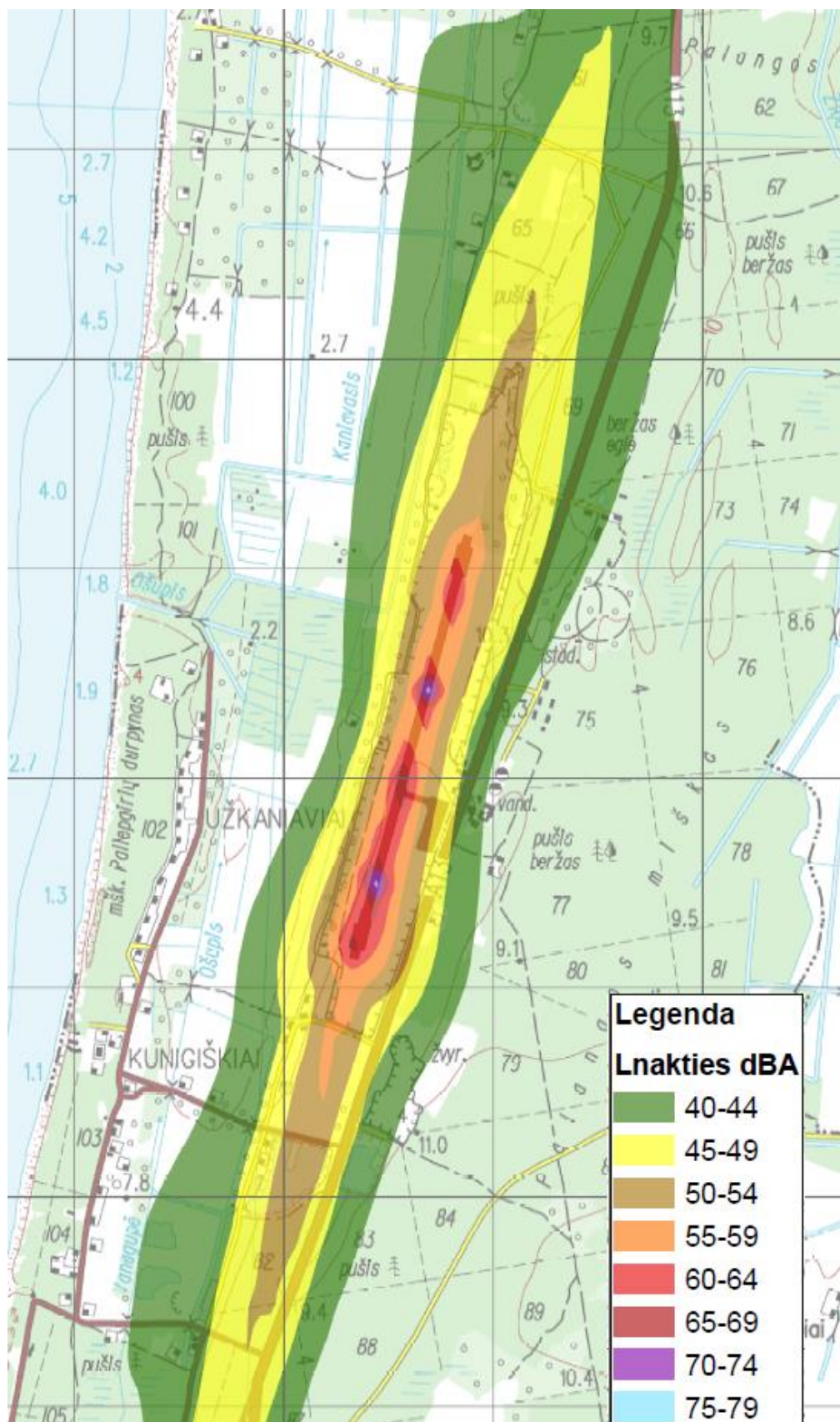
Didžiausi triukšmo šaltiniai Palangos miesto savivaldybėje yra Palangos oro uostas ir transporto priemonės turistinio sezono metu.

Palangos oro uostas periodiškai vykdo triukšmo matavimus ir pagal gautus duomenis rengia triukšmo sklaidos žemėlapius. Pagal 2015 m. paros triukšmo žemėlapij matyti, kad didžiausia rizika viršyti triukšmo lygį šalia Paliėpgirių kelio (žr. **42 Paveikslas** ir **43 Paveikslas**), kur yra suformuoti komercinės paskirties sklypai. Įvertinta, kad suformuotų sklypų dydis vidutiniškai yra apie 15 a., todėl tikėtina, kad šie sklypai yra skirti vienbučių, dvibučių gyvenamųjų namų statybai, todėl tikslinga numatyti triukšmo taršos mažinimo priemones, kadangi didinant skrydžių skaičių Palangos oro uoste didėja rizika šioje dalyje viršyti maksimalius triukšmo rodiklius.



42 **Paveikslas.** 2015 m. Palangos oro uosto triukšmo kontūrų žemėlapis (Ldvn)

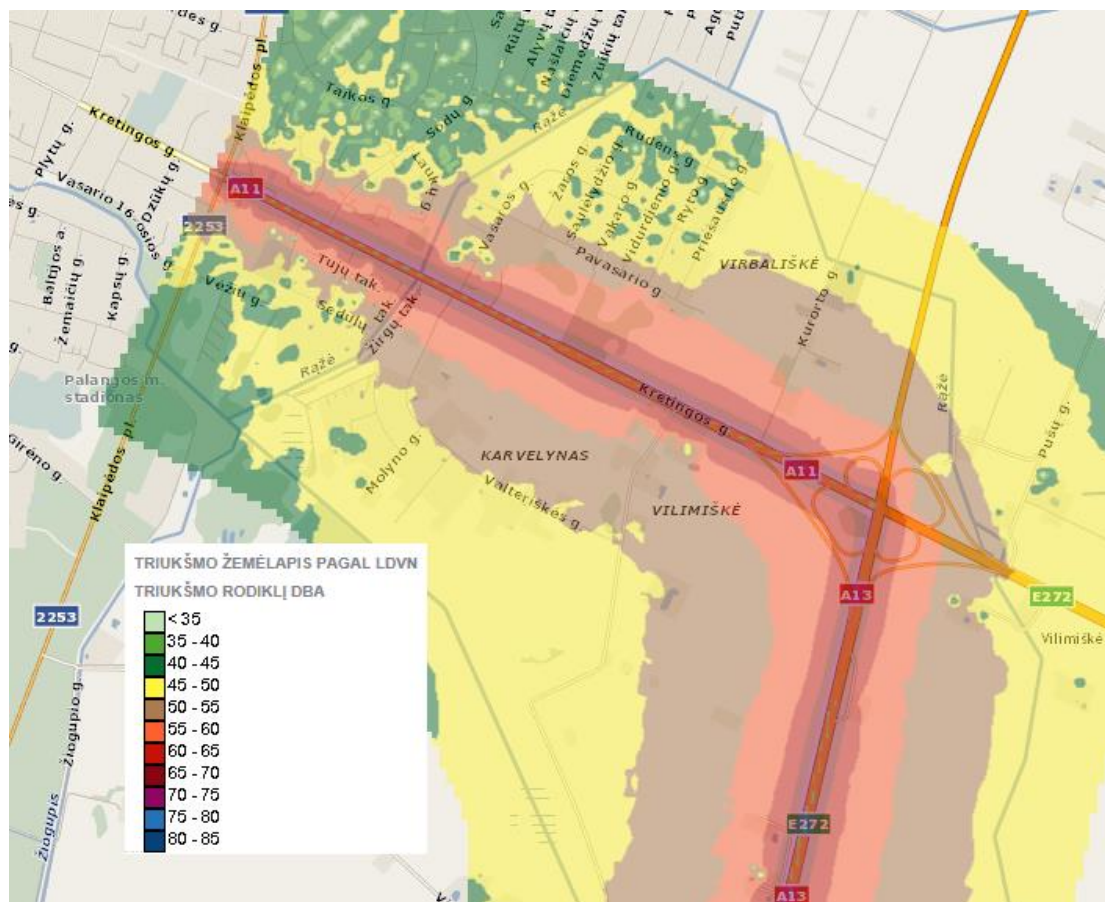
Šaltinis: VĮ „Lietuvos oro uostai“



43 Paveikslas. 2015 m. Palangos oro uosto triukšmo kontūrų žemėlapis (L_{dvn})

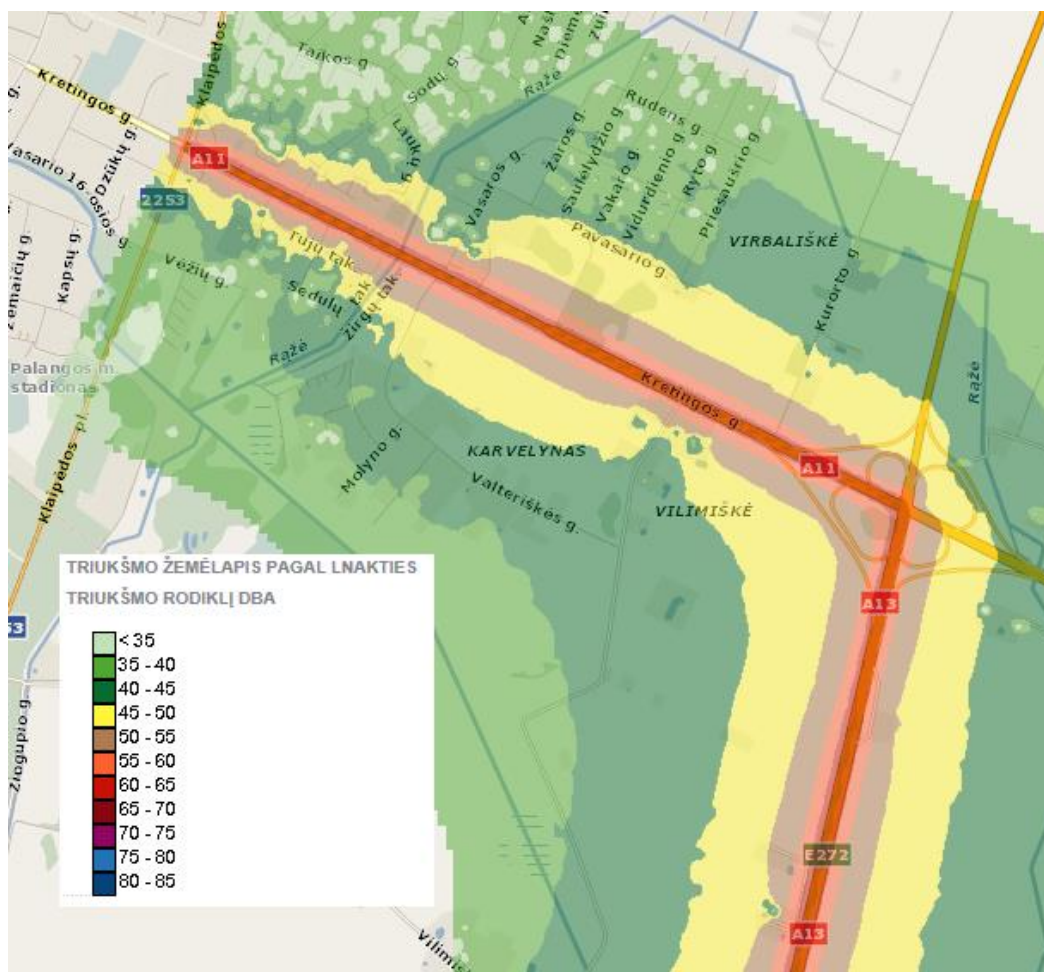
Šaltinis: VĮ „Lietuvos oro uostai“

Įvertinus, kad Kretingos g. yra pagrindinis transporto priemonių patekimas į Palangos miestą, didžiausi triukšmo rodikliai nuo transporto priemonių fiksuojami Kretingos gatvėje (žr. **44 Paveikslas** ir **45 Paveikslas**). Didžiausia rizika išlieka pirmajai gyvenamųjų namų eilei, kadangi ji yra arčiausiai leistinų maksimalių verčių. Atsiradus papildomiems bei patogiems įvažiavimams į Palangos miestą, tikėtinas triukšmo mažėjimas šalia Kretingos g. Taip pat prie triukšmo mažinimo prisideda ir šioje atkarpoje augantys želdynai bei gyvenamųjų namų užstatymo linijos atitraukimas nuo važiuojamosios dalies.



44 Paveikslas. Kretingos g. triukšmo kontūrų žemėlapis (Ldvn)

Šaltinis: Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos



45 Paveikslas. Kretingos g. triukšmo kontūrų žemėlapis (L_{nakties})

Šaltinis: Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos

9.2 Oro taršos analizė

Oro taršos ribinius dydžius reglamentuoja LR Aplinkos ministro ir LR Sveikatos apsaugos ministro 2007 m. birželio 11 d. įsakymas Nr. D1-329/V-469 „Dėl teršalų, kurių kiekis aplinkos ore ribojamas pagal Europos sąjungos kriterijus, sąrašo ir teršalų, kurių kiekis aplinkos ore ribojamas pagal nacionalinius kriterijus, sąrašo ir ribinių aplinkos oro užterštumo verčių patvirtinimo“ ir 2010 m. liepos 7 d. įsakymas Nr. D1-585/V-611 „Dėl aplinkos ore užterštumo sieros dioksidu, azoto dioksidu, azoto oksidais, benzeno, anglies monoksidu, švinu, kietosiomis dalelėmis ir ozonu normų patvirtinimo“.

Su automobilių išmetama tarša siejami tam tikri cheminiai junginiai: CO, SO₂, benzenas, ir švinas. Tačiau svarbiausi junginiai išmetami iš kelių transporto yra azoto oksidai - NO_x ir kietosios dalelės - PM₁₀ kadangi tai yra teršalai, kurie kelia didžiausią rūpestį intensyviai urbanizuotose vietovėse.

Azoto dioksidas

NO₂ atmosferą išmetamos visų degimo procesų metu – deginant kurą vidaus degimo varikliuose, katilinėse, jėgainėse. Pažemio aplinkos ore pagrindinis azoto dioksido šaltinis – automobilių išmetamos dujos, tuo tarpu jėgainių įtaka priežeminėms azoto dioksido koncentracijoms yra mažesnė, nes iš aukštų kaminų į aplinką patekęs O₂ išsisklaido aukščiau.

Pagal oro taršos lygius reglamentuojančius norminius dokumentus, azoto dioksido 1 valandos ribinė vertė yra 200 µg/m³ (ši vertė neturi būti viršyta daugiau kaip 18 kartų per kalendorinius metus), o metinė ribinė vertė - 40 µg/m³.

Kietosios dalelės

Į orą išmetamos kietosios dalelės labai skiriasi savo fizine ir chemine sudėtimi, skirtingi yra dalelių dydžiai ir jų išmetimo šaltiniai. KD₁₀ dalelės (kurių dydis ore yra mažesnis nei 10 µm) kelia didžiausią susirūpinimą, kadangi jos yra pakankamai mažos, kad galėtų prasiskverbti giliai į plaučius ir tokiu būdu sukelti didelę grėsmę žmogaus sveikatai. Šiuo metu KD_{2.5} dalelės laikomos sukeliančiomis dar didesnę grėsmę sveikatai. Smulkiosios dalelės gali būti pernešamos giliai į plaučius, kur jos gali sukelti uždegimą ir pabloginti žmonių, sergančių širdies ar plaučių ligomis, būklę.

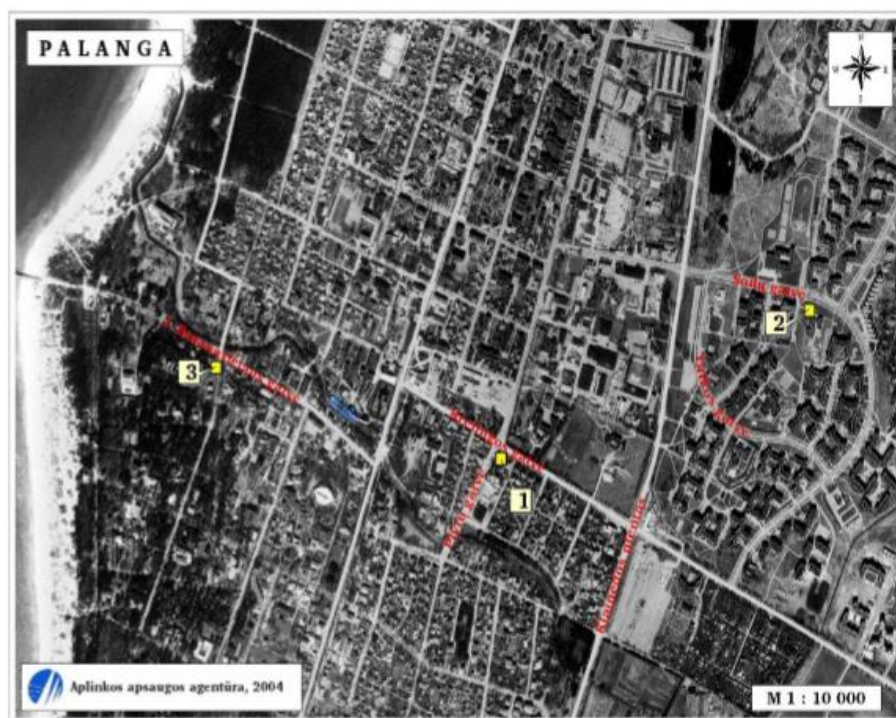
Pagal oro taršos lygius reglamentuojančius norminius dokumentus, kietųjų dalelių paros ribinė vertė yra 50 µg/m³ (ši vertė neturi būti viršyta daugiau kaip 35 kartus per kalendorinius metus), o metinė ribinė vertė - 40 µg/m³.

Oro taršos tyrimai Palangos mieste

Palangos mieste kietųjų dalelių koncentracijos tyrimų atlikta nebuvo, tuo tarpu azoto dioksido koncentracijos tyrimus 2004-2005 metais atliko Aplinkos apsaugos agentūra. Tyrimų rezultatai pateikti Aplinkos oro kokybės tyrimų pasyviais sorbentais programos Palangos mieste ataskaitoje už 2005 metus. Azoto oksido koncentracijos buvo identifikuotos trijuose taškuose:

- 1 taškas. Santykinai užteršta miesto vieta prie intensyvaus eismo Kretingos–Plytų– Ganyklų gatvių sankryžos. Pasyvieji sorbentai eksponuoti 3 m aukštyje
- 2 taškas. Tankiai apgyvendintas miesto mikrorajonas. Pasyvieji sorbentai eksponuoti šalia Sodų gatvės, vaikų darželio teritorijoje.
- 3 taškas. Dažnai žmonių lankoma ir santykinai švari (rekreacinė) miesto dalis. Pasyvieji sorbentai eksponuoti Birutės alėjoje (netoli J. Basanavičiaus g. ir Birutės al. sankirtos).

Tyrimų taškai teikiami toliau esančiame paveiksle.



46 Paveikslas. Pasyviųjų sorbentų eksponavimo taškai Palangos mieste

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra

Oro teršalų tyrimas pasyviais sorbentais buvo atliekamas trimis etapais:

- Pereinamasis metų laikotarpis (ruduo): 2004.09.08 – 2004.09.22 ir 2004.11.10 – 2004.11.24;
- Šaltasis metų laikotarpis (žiema) 2005.01.07 – 2005.01.21 ir 2005.02.23 – 2005.03.09;
- Šiltasis metų laikotarpis (vasara): 2005.05.04 – 2005.05.19 ir 2005.07.13 – 2005.07.28.

Tyrimo rezultatai teikiami toliau esančioje lentelėje.

16 lentelė. Vidutinė azoto dioksido koncentracija

Vieta	Vidutinė azoto dioksido koncentracija ore ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)			
	Ruduo	Žiema	Vasara	Vidutinis trijų sezonų
1	16.2	20.7	27.6	21.5
2	11.7	10.6	9.8	10.7
3	6.7	9.1	8.1	8.0

Aplinkos apsaugos agentūros ataskaitoje daroma išvada, jog vidutinė azoto dioksido koncentracija Palangos mieste tik prie intensyvaus eismo gatvių atskirais metų sezonais epizodiškai viršijo žemutinę vertinimo ribą (65 % nuo ribinės vertės), todėl nuolatiniai šio teršalo matavimai neprivalomi, tačiau rekomenduojama periodiškai - ne rečiau kaip kas 5 metai - vertinti NO_2 koncentracijos pasiskirstymą mieste indikatoriniu metodu.

9.3 Skyriaus išvados

Triukšmo lygis:

1. Didžiausi triukšmo šaltiniai Palangos miesto savivaldybėje yra Palangos oro uostas ir transporto priemonės intensyvaus eismo gatvėse.
2. Pagal Palangos oro uosto triukšmo žemėlapi matyti, kad didžiausia rizika viršyti triukšmo lygį yra šalia Paliepgirių kelio kur suformuoti komercinės paskirties sklypai.
3. Kretingos gatvėje didžiausia rizika viršyti ribines triukšmo lygio vertes išlieka pirmajai gyvenamųjų namų eilei, todėl čia reikalinga numatyti prevencines priemones.

Oro tarša:

4. Vadovaujantis Aplinkos apsaugos agentūros atliktų tyrimų rezultatais matome, jog vidutinė azoto dioksido koncentracija Palangos mieste neviršija ribinių verčių.
-

10 Eismo saugos analizė

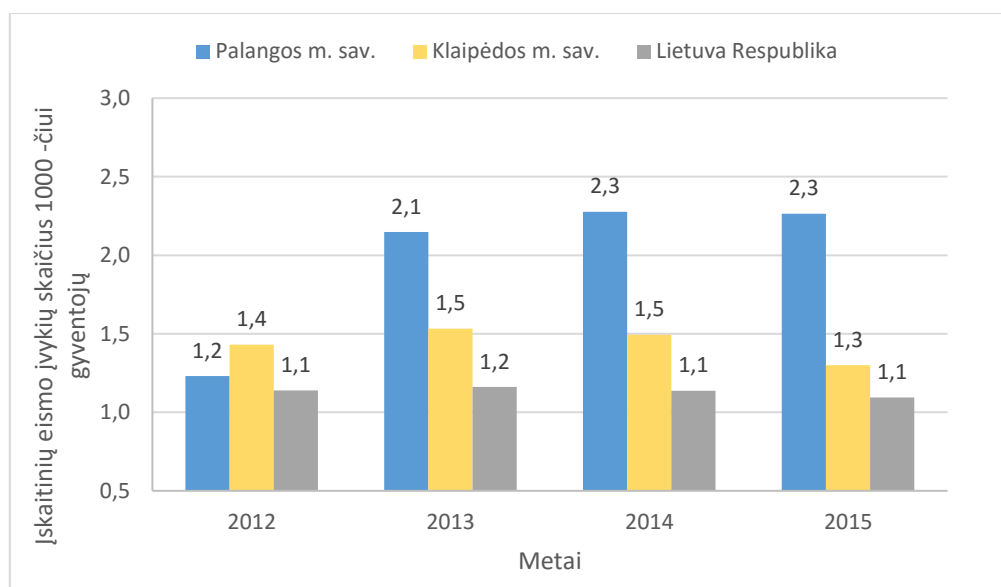
Eismo saugos analizė atliekama vadovaujantis Lietuvos statistikos departamento ir Palangos miesto policijos komisariato duomenimis.

Visų pirma apžvelgiama bendroji eismo saugos statistika, vertinant įskaitinių eismo įvykių skaičių tenkantį 1000-iui gyventojų, bei identifikuojant absoliutinius įskaitinių ir techninių įvykių skaičius. Vėliau nustatomos avaringos Palangos miesto savivaldybės gatvių ir kelių tinklo vietos. Šiuo tikslu yra parengiama įskaitinių eismo įvykių schema. Galiausiai identifikuojame eismo saugos sezoniškumo reiškinių, kurį, labiausiai tikėtina sukelia padidėję susisiekimo sistemos naudotojų srautai.

10.1 Bendroji eismo saugos statistika

Saugaus eismo automobilių keliais užtikrinimas yra viena svarbiausių problemų automobilių transporte. Spartūs automobilizacijos augimo tempai sukelia vis daugiau problemų užtikrinant saugų eismą Lietuvos keliuose ir gatvėse. Daug materialinės ir moralinės žalos padaro transporto eismo įvykiai, kurių metu žūsta ir sužalojami žmonės, sugadinamos transporto priemonės.

Saugaus eismo situacija Palangoje, lyginant su visos Lietuvos duomenimis, yra gana prasta, nes įskaitinių eismo įvykių skaičius, tenkantis 1000-čiui gyventojų per pastaruosius metus reikšmingai išaugo ir 2015 metais buvo du kartus didesnis nei Lietuvos vidurkis. Duomenys teikiami toliau esančiame paveiksle.



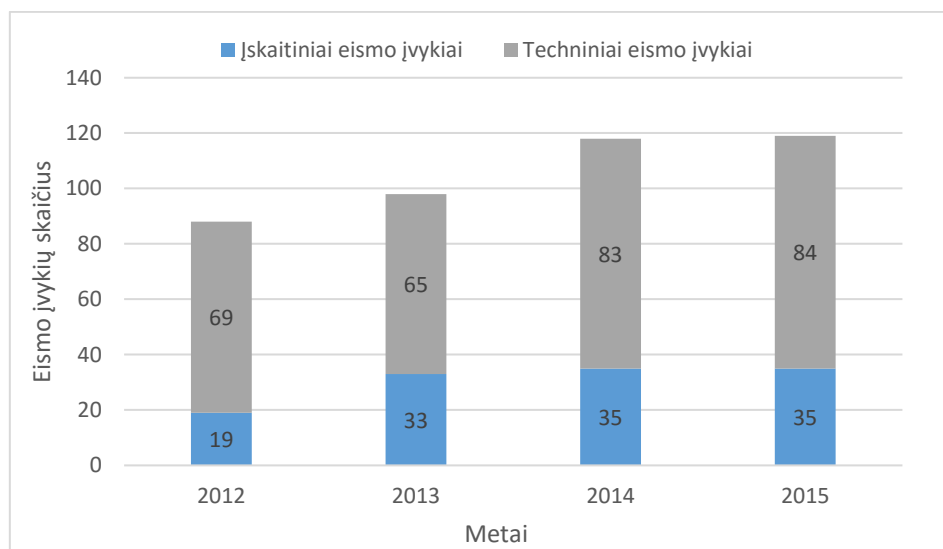
47 Paveikslas. Įskaitinių eismo įvykių skaičius 1000-čiui gyventojų

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Lietuvoje 2012 – 2015 metų periode 1000 –čiui gyventojų vidutiniškai įvykdavo po 1,1 eismo įvykį. Palangos miesto savivaldybėje šis rodiklius palaipsniui kilo nuo 1,2 iki 2,3. Toks avaringumo padidėjimas neturėtų būti toleruojamas, o jo sumažinimui būtina imtis atitinkamų priemonių.

Didesnio avaringumo priežastimis gali būti savivaldybės rekreacinis statusas. Vasaros sezono laikotarpiu į savivaldybę lengvaisiais automobiliais atvyksta nemažai poilsiautojų, sukurdami papildomus srautus. Be to, poilsiautojai neretai menkliau pažįsta miesto gatvių tinklą, todėl eismo įvykių tikimybė išauga.

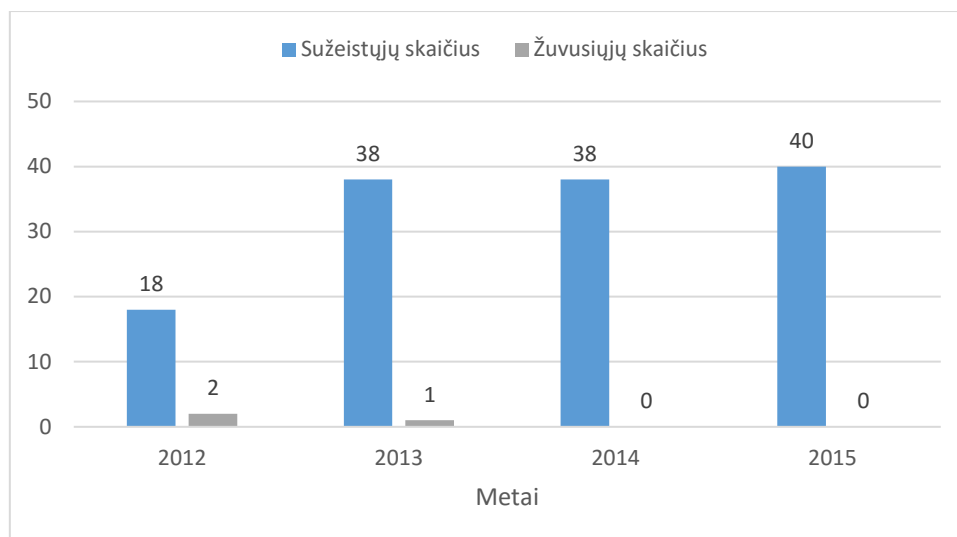
Palangos miesto savivaldybė per pastaruosius keturis metus įvykusių eismo įvykių skaičius teikiamas toliau esančioje diagramoje.



48 Paveikslas. Eismo įvykių dinamika Palangos m. sav.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis Palangos miesto policijos komisariato duomenimis

Bendras eismo įvykių skaičius išaugo 35 % nuo 88 iki 119. Įskaitinių eismo įvykių skaičius nuo 2012 iki 2015 metų išaugo 85 %, tuo tarpu techninių eismo įvykių padaugėjo 22 %. Eismo įvykių metu, atsižvelgiant į jo sudėtingumą, patiriami moraliniai ir/ar materialiniai nuostoliai. Techninių eismo įvykių metu apgadinamos transporto priemonės, kroviniai, kelias, jo statiniai ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas. Automobilių kelių investicijų vadove yra įvertinta, kad techninis eismo įvykis atneša 1,7 tūkstančio eurų nuostolį valstybei ir visuomenei. Tuo tarpu įskaitinių eismo įvykių metu žūsta arba sužeidžiami žmonės. Tame pačiame Automobilių kelių investicijų vadove yra įvertinta, jog eismo įvykis su žuvusiais žmonėmis valstybei kainuoja 597 tūkstančius eurų, o eismo įvykis su sužeistais žmonėmis 54 tūkstančius eurų.



49 Paveikslas. Įskaitiniuose eismo įvykiuose sužeistų ir žuvusiųjų skaičius .

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis Palangos miesto policijos komisariato duomenimis

Per 2015 -uosius metus 35-iose įskaitiniuose eismo įvykiuose buvo sužeista 40 žmonių, laimei, mirtinų atvejų buvo išvengta. Vien per 2015 –uosius metus Palangos miesto savivaldybėje įvykę įskaitiniai eismo įvykiai visuomenei ir valstybei atnešė 1,897 milijono eurų žalos. Tiesa, miestuose įskaitiniai eismo įvykiai su žuvusiais asmenimis yra gana retas reiškinys dėl mažesnio nei užmiesčio keliuose judėjimo greičio.

10.2 Avaringų vietų identifikavimas

Avaringos miesto gatvių tinklo vietos identifikuojamos remiantis 2012 - 2015 metų įskaitinių eismo įvykių duomenimis. Šie duomenys išdėstyti Palangos miesto savivaldybės teritorijoje ir teikiami „Įskaitinių eismo įvykių schemoje“. Avaringiausių vietų/sankryžų sąrašą teikiame toliau esančioje lentelėje.

17 lentelė. Avaringiausios Palangos miesto vietos 2012 -2015 m.

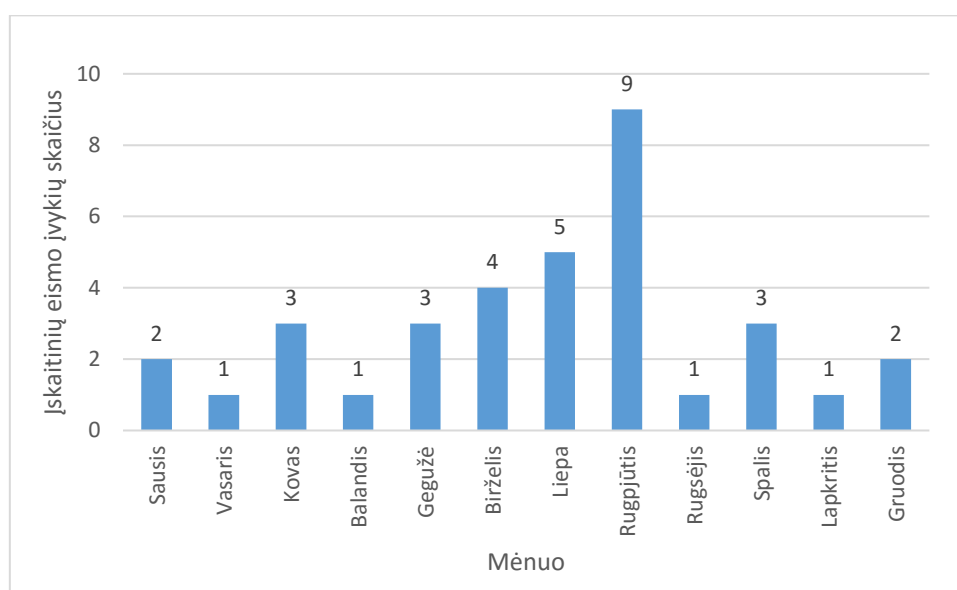
Numeris	Sankryžos pavadinimas	Žuvusiųjų skaičius	Sužeistųjų skaičius	Eismo įvykių skaičius
1	Ganyklų g. - Virbališkės g. - Senojo turgaus g.	1	4	5
2	Ganyklų g. - Bangų g.	0	4	4
3	Kretingos g. - Sodų g.	0	3	3
4	Plytų g. - Vasario 16-osios g.	0	3	3
5	Sodų g. - Taikos g.	0	3	3
6	Vytauto g. - Kastyčio g.	0	6	3
7	Vytauto g. - Kęstučio g. - L. Vaineikio g.	0	4	3
8	Vytauto g. - Kretingos g.	0	3	3
Viso:		1	30	27

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis Palangos miesto policijos komisariato duomenimis

Pagrindinės eismo įvykių priežastys: tai reikalavimo duoti kelią nevykdymas, važiuojant per sankryžas, saugaus greičio ir atstumo nepasirinkimas, automobilių vairuotojų nedėmesingumas dviratininkų bei pėsčiųjų atžvilgiu, tai yra automobilių vairuotojai sukdami į kairę, dešinę tiek sankryžose, tiek išvažiuodami iš kelio ar įvažiuodami į kelią nepastebi šių kategorijų eismo dalyvių.

10.3 Eismo saugos sezoniškumo vertinimas

Natūralu tikėtis, jog Palangos mieste egzistuoja eismo saugos sezoniškumo reiškinys. Kurorto statusą turintis miestas vasaros sezono metu pritraukia reikšmingus poilsiautojų srautus, dėl to padidėja eismo dalyvių (transporto priemonių ir pėsčiųjų) skaičius gatvėse. Turistai menkiau pažįsta vietovę, kita vertus atostogų metu įtakos gali turėti ir sumažėjusio atidumo faktorius. Toliau esančiame paveiksle teikiama 2015 metų įskaitinių eismo įvykių dinamika Palangos mieste.



50 Paveikslas. Palangos m. sav. eismo įvykių skaičius 2015 metų bėgyje

Šaltinis: sudaryta Konsultanto remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis

Matome, kad birželio, liepos ir rugpjūčio mėnesiais eismo įvykių skaičius pradeda augti. Šis reiškinys yra lygiagretus ir intensyvėjančiam poilsiautojų skaičiui Palangos mieste. Tik pasibaigus sezonui, avaringumas sumažėja. Šis reiškinys turėtų būti valdomas vasaros sezono metu siekiant, kad poilsiautojai judėtų mažesnes neigiamas pasekmes turinčiais susisiekimo būdais: dviračiu, viešuoju transportu, pėsčiomis, taksi.

10.4 Skyriaus išvados

Bendroji eismo saugos statistika:

1. Saugaus eismo situacija Palangoje, lyginant su visos Lietuvos duomenimis, yra prasta, nes įskaitinių eismo įvykių skaičius, tenkantis 1000-čiui gyventojų per pastaruosius metus reikšmingai išaugo (nuo 1,2 eismo įvykių 1000-čiui gyventojų 2012 metais iki 2,3 eismo įvykių 1000-čiui gyventojų 2015 metais) ir 2015 metais buvo 2 kartus didesnis nei Lietuvos vidurkis.

Avaringų vietų identifikavimas:

2. Palangos miesto savivaldybės teritorijoje itin avaringos yra dvi sankryžos : Ganyklų - Virbališkės - Senojo turgaus g. sankryža ir Ganyklų - Bangų g. sankryža. Per 4 -is metus pirmojoje įvyko 5, antrojoje 4 eismo įvykiai.

Eismo saugos sezoniškumo vertinimas:

3. Palangos miesto savivaldybėje avaringumas stipriai išauga vasaros sezono laikotarpiu (3 įskaitiniai eismo įvykiai gegužės mėnesį ir 9 eismo įvykiai rugpjūčio mėnesį). Šis reiškinys susijęs su intensyvėjančiu poilsiautojų skaičiumi.
-

11 SSGG analizė

Šiame skyriuje teikiama silpnųjų, stipriųjų, galimybių ir grėsmių analizė apibendrinanti anksčiau pateiktus skyrius ir jų išvadas.

18 lentelė. Palangos miesto judumo sąlygų SSGG

Stiprybės	Silpnybės
Pasiekiamumo atžvilgiu patogi Tarptautinio Palangos oro uosto padėtis ir didėjantys keleivių srautai	Rišliam dviračių takų tinklui trūksta trasų centrinėje Palangos miesto dalyje.
Pasiekiamumo atžvilgiu patogi Palangos miesto autobusų stoties padėtis ir Augantis tolimojo susisiekimo maršrutais pervežamų keleivių srautas.	Perdėta susisiekimo maršrutų įvairovė daro tinklą mažiau suprantamą vartotojams.
Palangos miesto savivaldybės išorės kelių tinklą formuojantys magistraliniai keliai, užtikrinantys patogų susisiekimą su kitais nacionalinio lygmens ir tarptautiniais centrais.	Kasmet augantis eismo įvykių skaičius.
Sparčiai vystoma Palangos miesto dviračių takų infrastruktūra	Gyventojai retai susisiekimui naudoja viešąjį transportą, o dominuoja susisiekimas automobiliu.
	Nusidėvėjęs vietinio susisiekimo autobusų parkas.
	Kretingos gatvėje pirmajai gyvenamųjų namų eilei išlieka rizika viršyti ribines triukšmo lygio vertes.
Galimybės	Grėsmės
Esamo susisiekimo infrastruktūros tinklo (gatvių ir dviračių takų) modernizavimas ir plėtra.	Didėjančios transporto spūstys ir parkavimo problemos Palangos miesto centrinėje dalyje vasaros sezono metu.
Viešojo transporto sistemos modernizavimas ir plėtra įgyvendinant greitojo susisiekimo jungtis.	Vasaros sezonu laikotarpiu ženkliai išaugantis avaringumas.
Aplinkos neteršiančių transporto priemonių naudojimo skatinimas.	Keleivių srautų sezoniskumas vietiniame transporte.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

12 Priedai

12.1 Gyventojų pasiskirstymo schema

12.2 Anksčiau suplanuotos gatvių infrastruktūros schema

12.3 Įskaitinių eismo įvykių schema

12.4 Piko valandos transporto srautai ne turistinio sezono metu

12.5 Piko valandos transporto srautai turistinio sezono metu

12.6 Detalizuoti piko valandos transporto srautai sankryžose

GYVENTOJŲ PASISKIRSTYMO SCHEMA



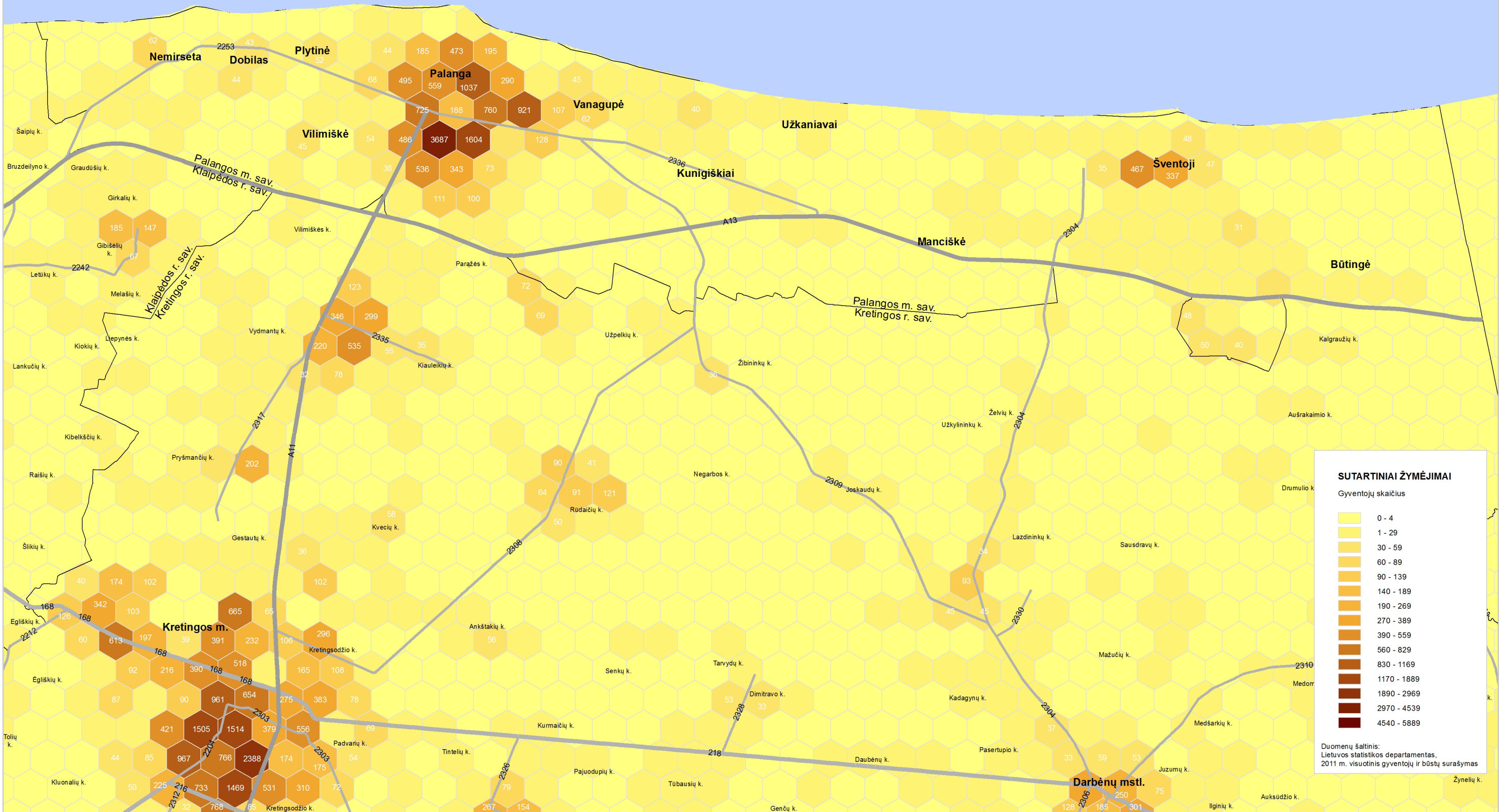
UŽSAKOVAS:

RENGĖJAI:

SMART CONTINENT atamis



BALTIJOS JŪRA



ĮSKAITINIŲ EISMO ĮVYKIŲ SCHEMA



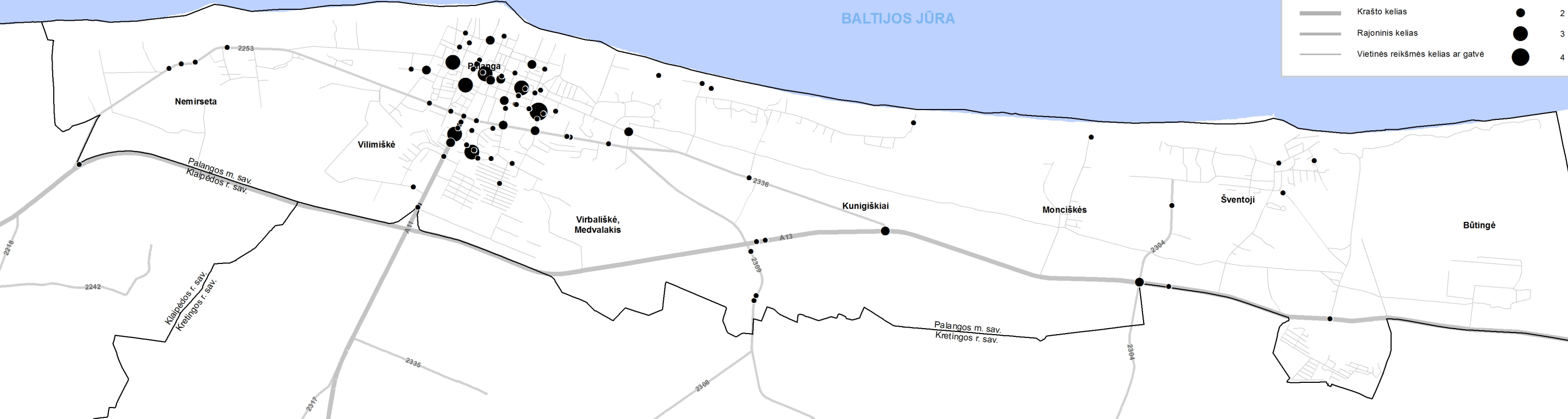
SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

Esama infrastruktūra

- Magistralinis kelias
- Krašto kelias
- Rajoninis kelias
- Vietinės reikšmės kelias ar gatvė

Įskaitiniai eismo įvykiai 2012-2015 metais

- 1
- 2
- 3
- 4



ANKSČIAU SUPLANUOTOS SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS SCHEMA



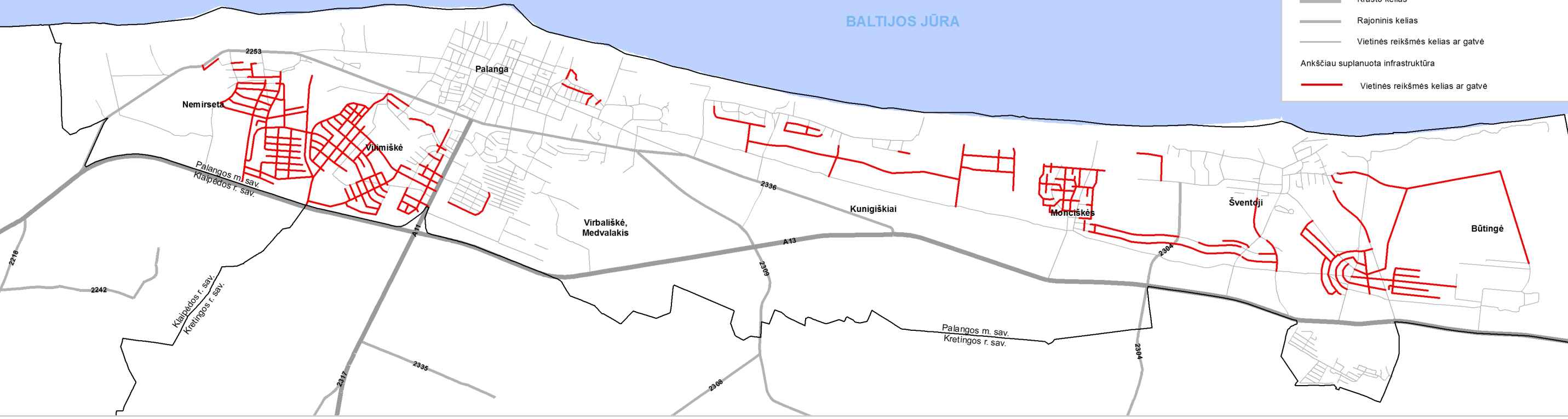
SUTARTINIAI ŽYMĖJIMAI

Esama infrastruktūra

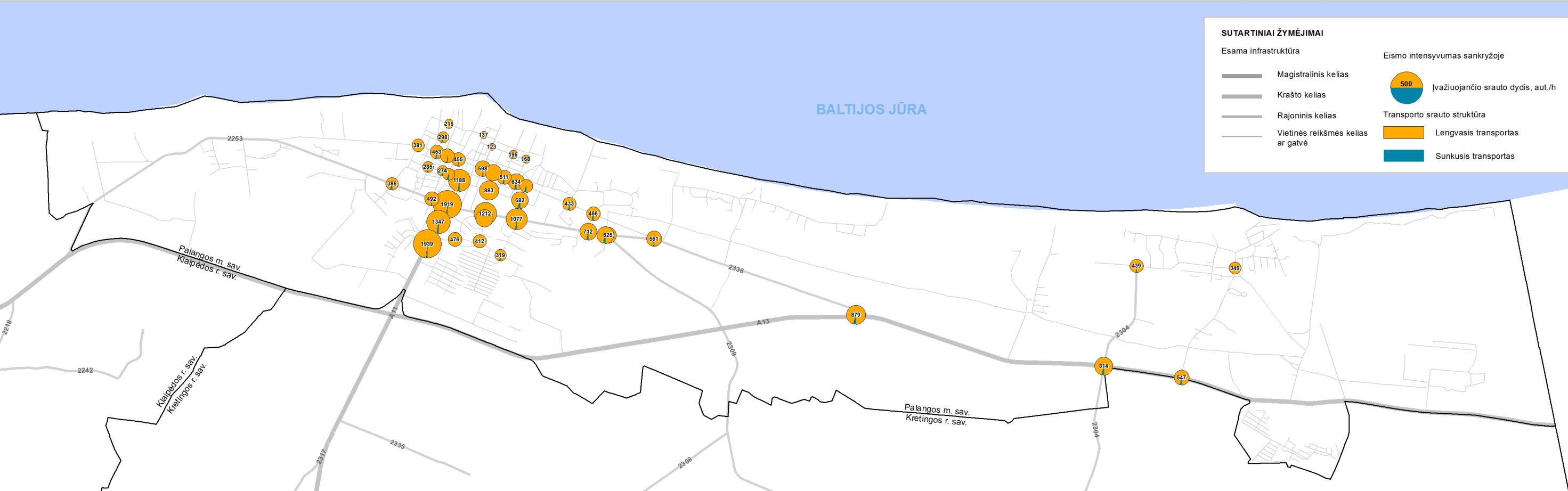
- Magistralinis kelias
- Krašto kelias
- Rajoninis kelias
- Vietinės reikšmės kelias ar gatvė

Ankščiau suplanuota infrastruktūra

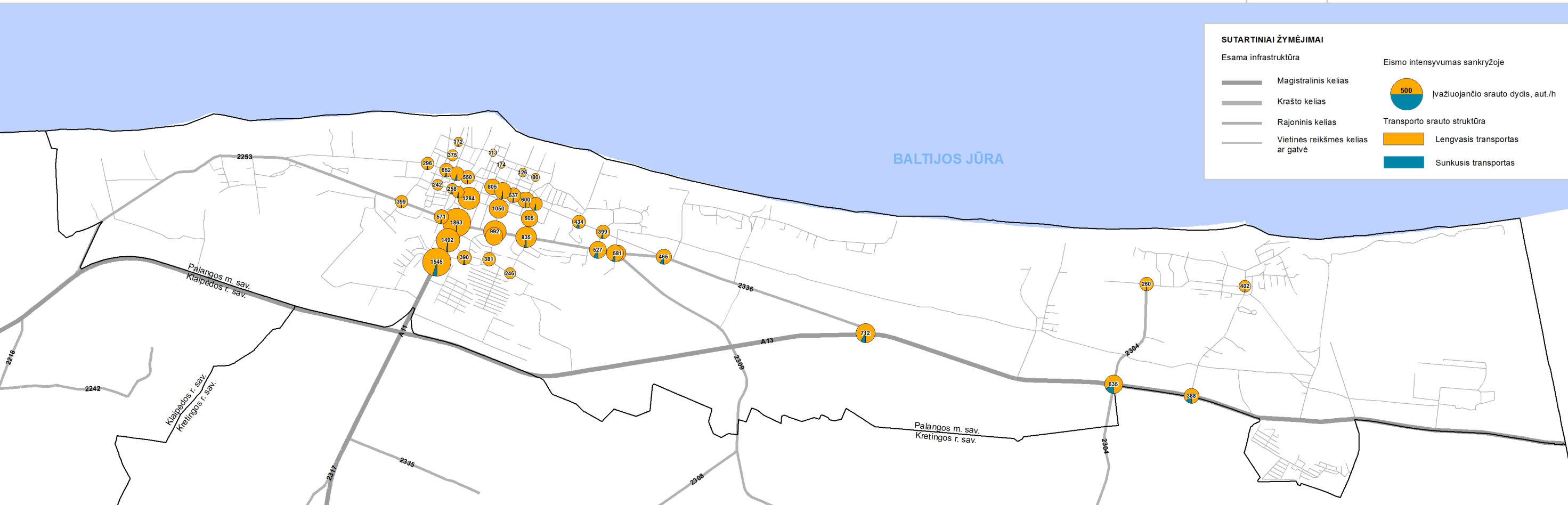
- Vietinės reikšmės kelias ar gatvė



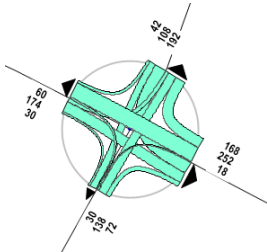
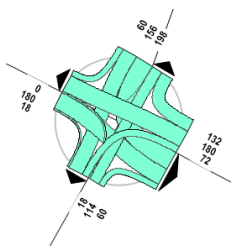
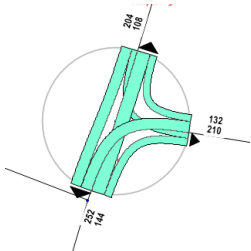
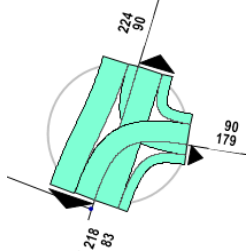
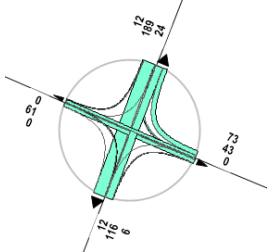
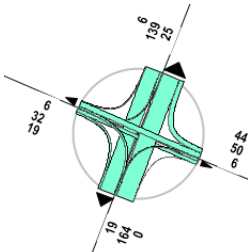
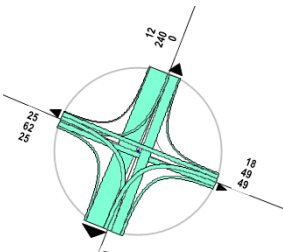
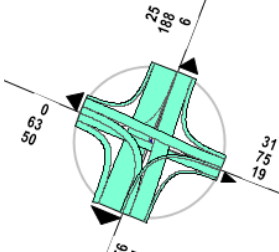
VAKARINIO PIKO TRANSPORTO SRAUTŲ INTENSYVUMAS TURISTINIO SEZONO METU

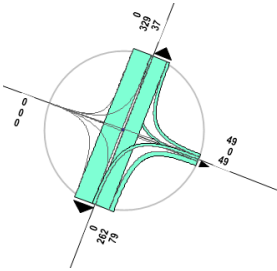
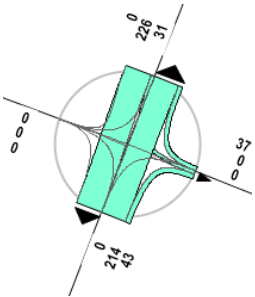
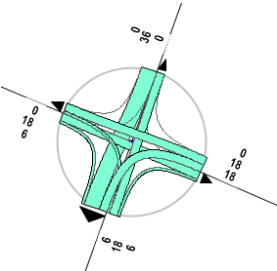
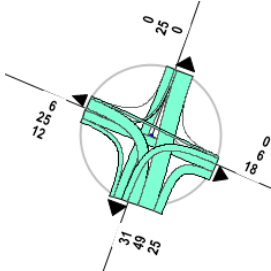
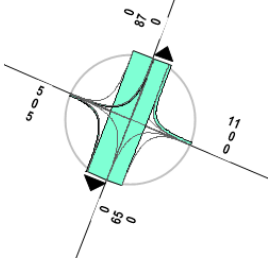
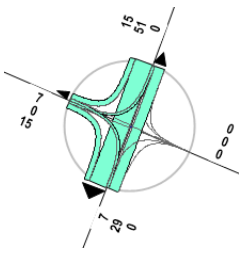
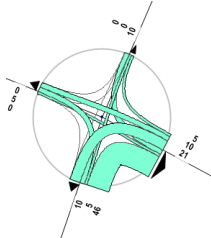
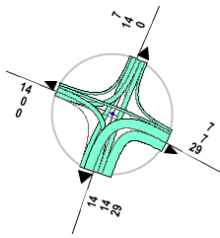


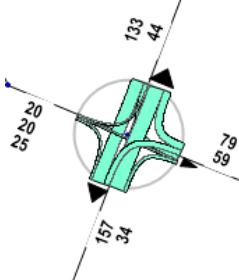
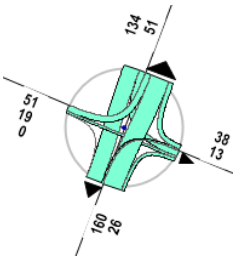
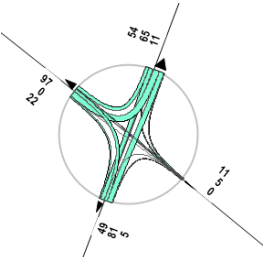
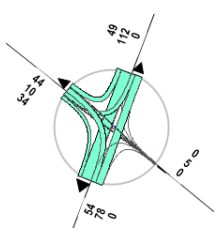
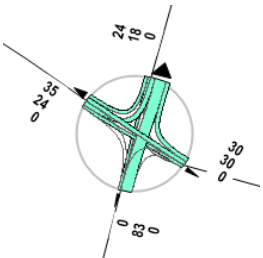
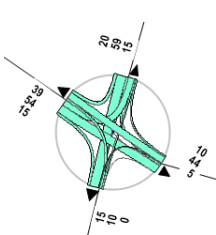
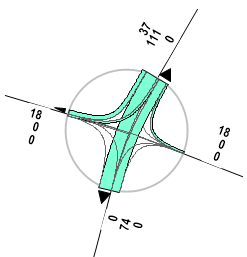
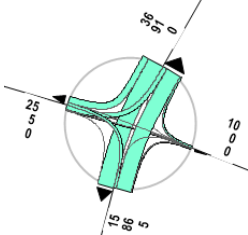
VAKARINIO PIKO TRANSPORTO SRAUTŲ INTENSYVUMAS NE TURISTINIO SEZONO METU

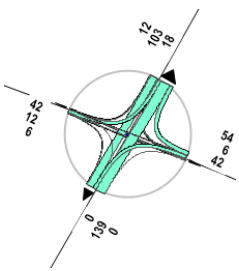
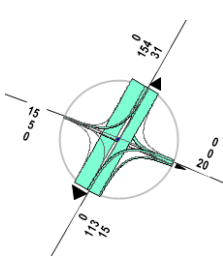
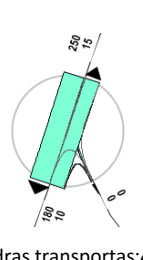
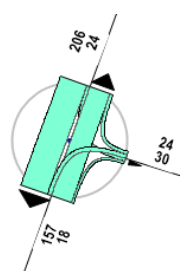
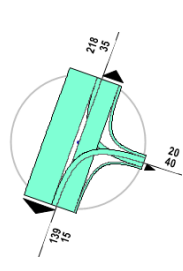
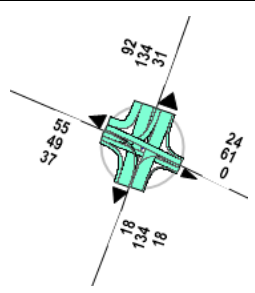
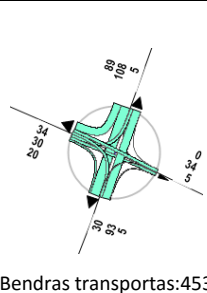


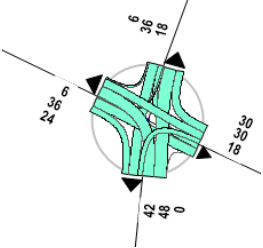
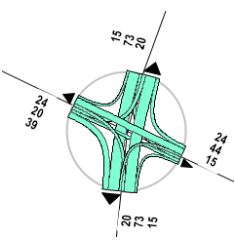
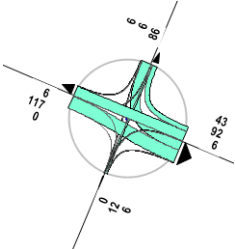
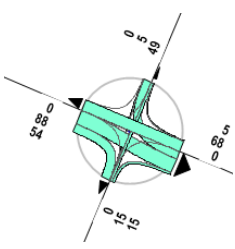
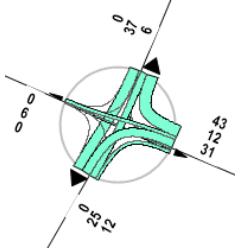
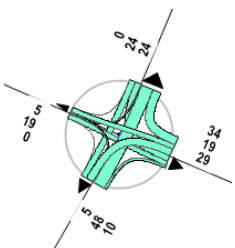
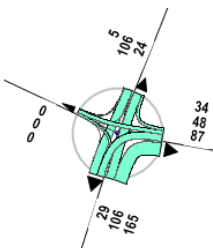
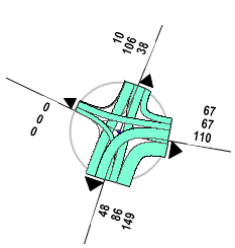
DETALIZUOTI PIKO VALANDOS TRANSPORTO SRAUTAI SANKRYŽOSE

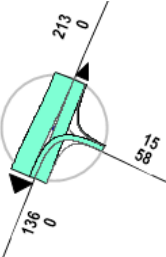
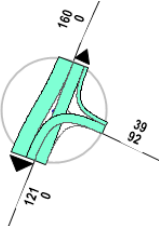
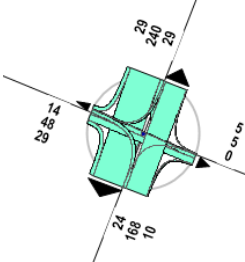
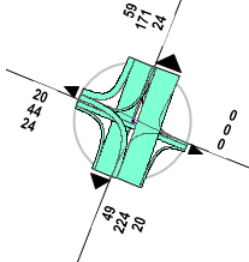
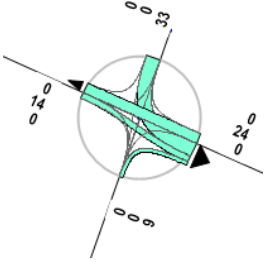
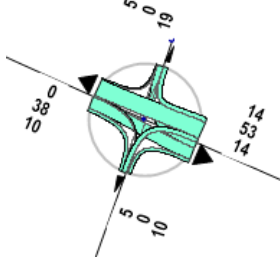
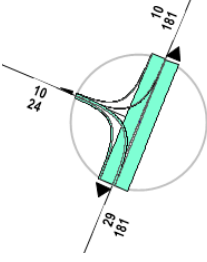
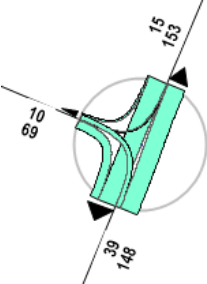
Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
1	Plytų g. – Ganyklų g. – Kretingos g.	 Bendras transportas:1284 Sunkusis transportas:6	 Bendras transportas:1188 Sunkusis transportas:30
2	Ganyklų g. – Malūno g.	 Bendras transportas:1050 Sunkusis transportas:6	 Bendras transportas:883 Sunkusis transportas:6
3	Vytauto g. – Kastyčio g.	 Bendras transportas:537 Sunkusis transportas:12	 Bendras transportas:510 Sunkusis transportas:25
4	Vytauto g. – Gintaro g.	 Bendras transportas:683 Sunkusis transportas:18	 Bendras transportas:663 Sunkusis transportas:6

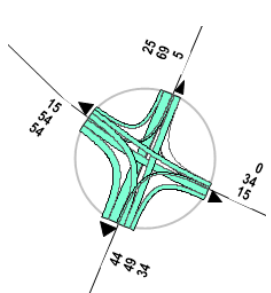
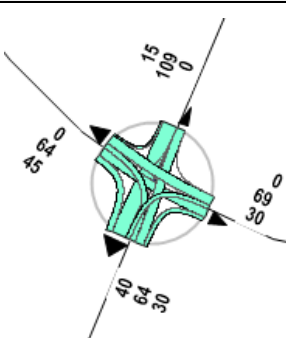
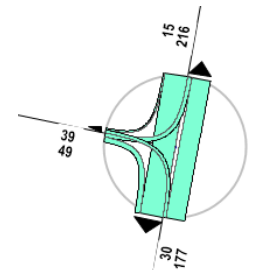
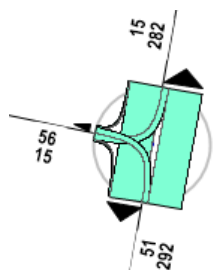
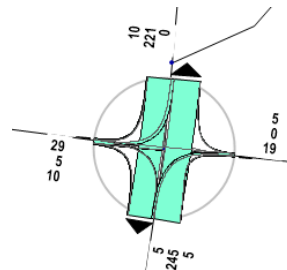
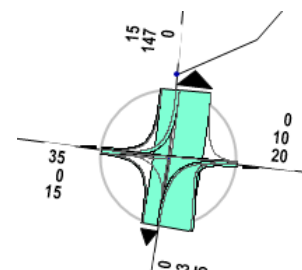
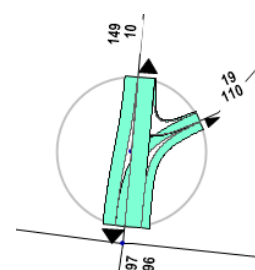
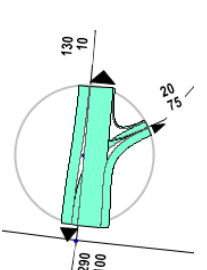
Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
5	Vytauto g. – Jūratės g.	 Bendras transportas: 805 Sunkusis transportas: 0	 Bendras transportas: 598 Sunkusis transportas: 12
6	Kastyčio g. – Smilčių g.	 Bendras transportas: 126 Sunkusis transportas: 0	 Bendras transportas: 197 Sunkusis transportas: 12
7	Smilčių g. – Jūratės g.	 Bendras transportas: 174 Sunkusis transportas: 0	 Bendras transportas: 123 Sunkusis transportas: 0
8	Birutės g. – S.Nėries g.	 Bendras transportas: 113 Sunkusis transportas: 0	 Bendras transportas: 137 Sunkusis transportas: 0

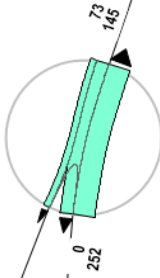
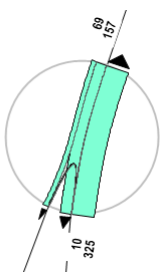
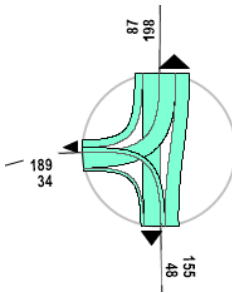
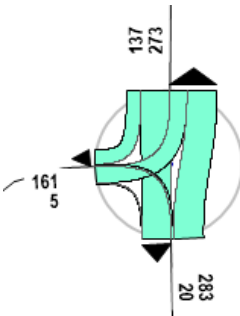
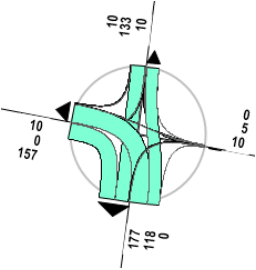
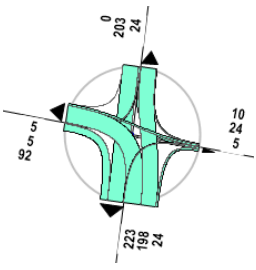
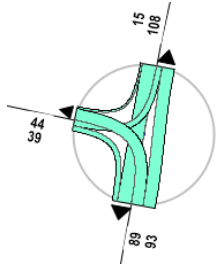
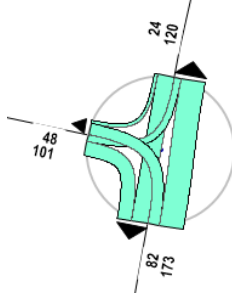
Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
9	Vasario 16-osios g. – Vėžių g. – Klaipėdos pl.	 Bendras transportas: 571 Sunkusis transportas: 15	 Bendras transportas: 493 Sunkusis transportas: 6
10	Klaipėdos pl. – S. Dariaus ir S. Girėno g.	 Bendras transportas: 400 Sunkusis transportas: 5	 Bendras transportas: 386 Sunkusis transportas: 20
11	Plytų g. – L. Vaineikio g.	 Bendras transportas: 242 Sunkusis transportas: 0	 Bendras transportas: 285 Sunkusis transportas: 5
12	Plytų g. – Ronžės g.	 Bendras transportas: 258 Sunkusis transportas: 12	 Bendras transportas: 274 Sunkusis transportas: 10

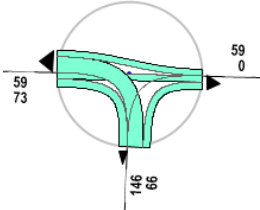
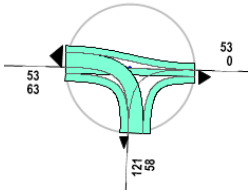
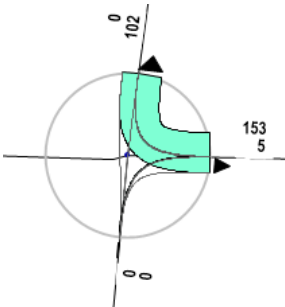
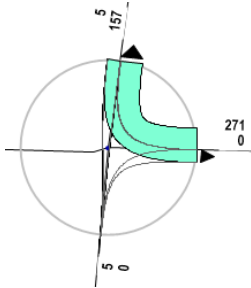
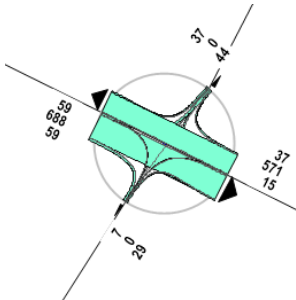
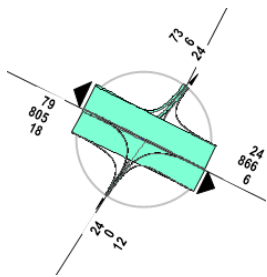
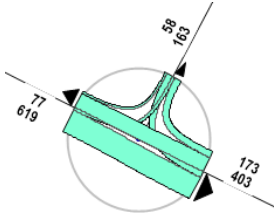
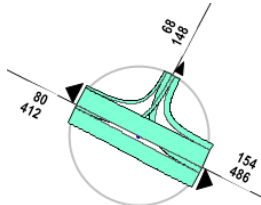
Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
13	Plytų g. – Vasario 16-osios g.	 Bendras transportas: 436 Sunkusis transportas: 12	 Bendras transportas: 353 Sunkusis transportas: 31
14	Vytauto g. - Vasario 16-osios g.	 Bendras transportas: 551 Sunkusis transportas: 12	 Bendras transportas: 455 Sunkusis transportas: 10
15	Vytauto g. – Ronžės g.	 Bendras transportas: 460 Sunkusis transportas: 24	 Bendras transportas: 466 Sunkusis transportas: 6
16	Kęstučio g. – Vytauto g. – L.Vaineikio g.	 Bendras transportas: 653 Sunkusis transportas: 18	 Bendras transportas: 453 Sunkusis transportas: 20

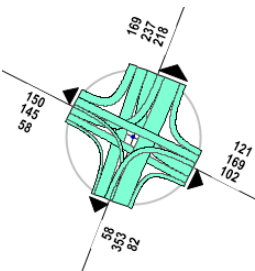
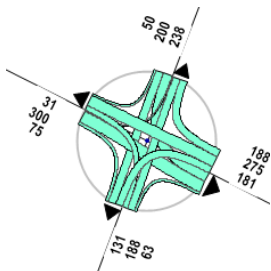
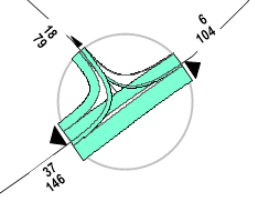
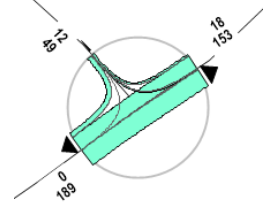
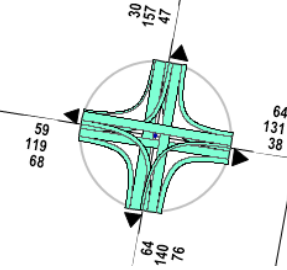
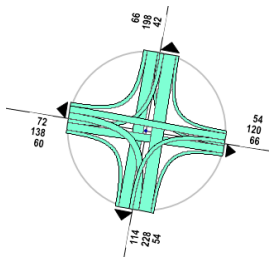
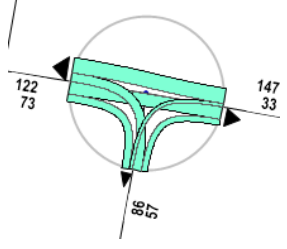
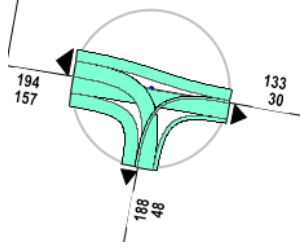
Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
17	Vytauto g. – S.Dariaus ir S.Girėno g.	 Bendras transportas:296 Sunkusis transportas:6	 Bendras transportas:381 Sunkusis transportas:0
18	Kęstučio g. – S.Daukanto g.	 Bendras transportas:381 Sunkusis transportas:6	 Bendras transportas:298 Sunkusis transportas:10
19	Kęstučio g. – Birutės g.	 Bendras transportas:172 Sunkusis transportas:6	 Bendras transportas:216 Sunkusis transportas:0
20	Ganyklų g. – Bangų g. – Druskininkų g.	 Bendras transportas:605 Sunkusis transportas:5	 Bendras transportas:682 Sunkusis transportas:34

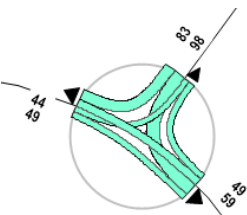
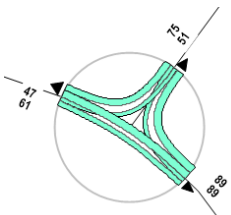
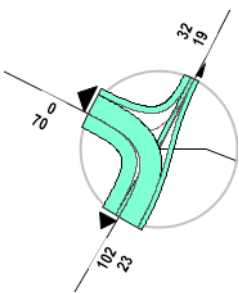
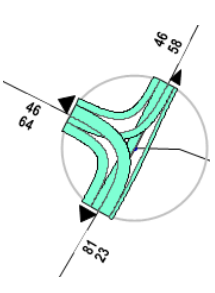
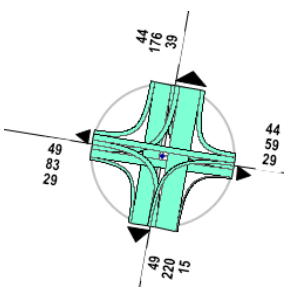
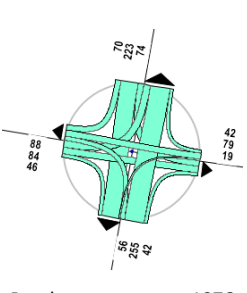
Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
21	Vytauto g. – Bangų g.	 Bendras transportas:421 Sunkusis transportas:19	 Bendras transportas:441 Sunkusis transportas:39
22	Vytauto g. – Žvejų g.	 Bendras transportas:600 Sunkusis transportas:10	 Bendras transportas:634 Sunkusis transportas:29
23	Smilčių g. – Žvejų g.	 Bendras transportas:80 Sunkusis transportas:0	 Bendras transportas:168 Sunkusis transportas:5
24	Vytauto g. – Vanagupės g.	 Bendras transportas:434 Sunkusis transportas:34	 Bendras transportas:433 Sunkusis transportas:30

Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
25	Vytauto g. – Vanagupės g.	 Bendras transportas:399 Sunkusis transportas:20	 Bendras transportas:466 Sunkusis transportas:20
26	Klaipėdos pl. – Vanagupės g.	 Bendras transportas:526 Sunkusis transportas:44	 Bendras transportas:712 Sunkusis transportas:26
27	Klaipėdos pl. – Ligoninės g.	 Bendras transportas:552 Sunkusis transportas:29	 Bendras transportas:690 Sunkusis transportas:40
28	Klaipėdos pl. – Darbėnų g.	 Bendras transportas:581 Sunkusis transportas:34	 Bendras transportas:625 Sunkusis transportas:45

Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
29	Klaipėdos pl. – Liepojos pl. – Vytauto g.	 Bendras transportas: 469 Sunkusis transportas: 44	 Bendras transportas: 561 Sunkusis transportas: 34
30	Liepojos pl. – A13 – Vytauto g./Raj. kelias Nr. 2336	 Bendras transportas: 711 Sunkusis transportas: 63	 Bendras transportas: 878 Sunkusis transportas: 59
31	Liepojos pl. – Elijos g. - Raj. kelias Nr. 2304	 Bendras transportas: 635 Sunkusis transportas: 108	 Bendras transportas: 813 Sunkusis transportas: 44
32	Liepojos g. – Šventosios g.	 Bendras transportas: 389 Sunkusis transportas: 49	 Bendras transportas: 547 Sunkusis transportas: 34

Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
33	Šventosios g. – Mokyklos g.	 Bendras transportas:403 Sunkusis transportas:7	 Bendras transportas:348 Sunkusis transportas:5
34	Mokyklos g. – Elijos g.	 Bendras transportas:260 Sunkusis transportas:5	 Bendras transportas:438 Sunkusis transportas:14
35	Kretingos g. – Vasaros g.	 Bendras transportas:1545 Sunkusis transportas:73	 Bendras transportas:1940 Sunkusis transportas:43
36	Kretingos g. – Sodų g.	 Bendras transportas:1493 Sunkusis transportas:38	 Bendras transportas:1347 Sunkusis transportas:74

Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
37	Klaipėdos pl. – Kretingos g.	 Bendras transportas:1863 Sunkusis transportas:24	 Bendras transportas:1919 Sunkusis transportas:50
38	Taikos g. – Sodų g.	 Bendras transportas:390 Sunkusis transportas:12	 Bendras transportas:476 Sunkusis transportas:0
39	Malūno g. – Klaipėdos pl. – Sodų g.	 Bendras transportas:992 Sunkusis transportas:8	 Bendras transportas:1212 Sunkusis transportas:42
40	Sodų g. – Taikos g.	 Bendras transportas:518 Sunkusis transportas:0	 Bendras transportas:750 Sunkusis transportas:0

Nr.	Pavadinimas	Piko valandos eismo intensyvumas, aut./h	
		Ne sezono metu	Sezono metu
41	Sodų g. – Medvalakio g.	 Bendras transportas:381 Sunkusis transportas:0	 Bendras transportas:412 Sunkusis transportas:0
42	Medvalakio g. – Bangų g.	 Bendras transportas:246 Sunkusis transportas:0	 Bendras transportas:319 Sunkusis transportas:12
43	Klaipėdos pl. – Bangų g.	 Bendras transportas:834 Sunkusis transportas:24	 Bendras transportas:1076 Sunkusis transportas:

13 Grafinė dalis
