

Užsakovas

Neringos savivaldybės administracija



# NERINGOS SAVIVALDYBĖS DARNAUS JUDUMO STRATEGINIS PLANAS

17103-KP-TDA-1

Vykdytojas

SWECO 

## ATASKAITA

### ATASKAITOS TURINYS

<b>TRUMPINIAI IR SAVOKOS</b> .....	<b>3</b>
<b>1 BENDROJI INFORMACIJA</b> .....	<b>4</b>
<b>2 JUDUMO SITUACIJOS VASAROS SEZONU ĮVERTINIMAS</b> .....	<b>5</b>
2.1 Transporto srautų sezoniškumas.....	5
2.1.1 Motorizuoto transporto srautai.....	5
2.1.2 Pėsčiųjų ir dviratininkų eismo srautai.....	7
2.2 Neringos gyventojų ir lankytojų apklausa.....	12
2.2.1 Neringos gyventojų apklausos rezultatai.....	13
2.2.2 Neringos lankytojų apklausos rezultatai.....	19
<b>3 TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ</b> .....	<b>27</b>
3.1 Viešojo transporto skatinimas.....	27
3.1.1 Viešasis sausumos transportas.....	27
3.1.1.1 Viešojo sausumos transporto maršrutų tinklas.....	27
3.1.1.2 Viešojo transporto pritaikymas rekreacijai.....	30
3.1.1.3 Transportas pagal paklausą.....	31
3.1.1.4 Elektrinių viešojo transporto priemonių diegimas.....	33
3.1.1.5 Naujų viešojo transporto rūšių diegimas.....	33
3.1.2 Vandens transportas.....	34
3.1.2.1 Vandens transporto maršrutai.....	34
3.1.2.2 Vandens transporto infrastruktūra.....	35
3.2 Bevariklio transporto integracija.....	37
3.2.1 Bevariklio transporto srautai.....	37
3.2.2 Pėsčiųjų eismo infrastruktūra.....	38
3.2.2.1 Pėsčiųjų takų tinklas.....	38
3.2.2.2 Pėsčiųjų takų įrengimo prioritetai.....	38
3.2.3 Informacinė sistema.....	42
3.2.4 Dviračių eismo infrastruktūra.....	44
3.2.4.1 Dviračių takų įrengimo prioritetai.....	45
3.2.4.2 Kita dviračių transporto infrastruktūra.....	49
3.2.4.3 Dviračių stovai.....	52
3.2.4.4 Dviračių saugyklos.....	53
3.2.4.5 Informacinė sistema.....	55
3.2.4.6 Pėsčiųjų ir dviračių takų jungčių kūrimas pakeitus orines elektros linijas kabeliais.....	57
3.3 Modalinis kelionių pasiskirstymas.....	58
3.4 Eismo sauga ir saugumas.....	61
3.4.1 Eismo saugumo priemonių diegimas automobilių keliuose.....	61

3.4.2	Eismo saugumo priemonių diegimas gyvenvietėse .....	61
3.5	Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas .....	62
3.5.1	Eismo apribojimų ruožai .....	62
3.5.2	Automobilių stovėjimo organizavimas .....	66
3.5.2.1	Automobilių stovėjimo zonos .....	66
3.5.2.2	Ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštelės .....	67
3.5.2.3	Automobilių stovėjimo organizavimas Nidos gyvenvietėje .....	68
3.5.2.4	Automobilių stovėjimo organizavimas Preilos gyvenvietėje.....	69
3.5.2.5	Automobilių stovėjimo organizavimas Pervalkos gyvenvietėje.....	69
3.5.2.6	Automobilių stovėjimo organizavimas Juodkrantės gyvenvietėje .....	70
3.5.2.7	Automobilių stovėjimo organizavimas Alksnynės gyvenvietėje .....	71
3.5.2.8	Automobilių stovėjimo aikštelėms taikytini reglamentai .....	71
3.5.2.9	Automobilių stovėjimas greta intensyviai lankomų objektų .....	72
3.5.2.10	Automobilių statymo politikos integralumas regione .....	72
3.5.3	Įvairiarūšio transporto terminalai .....	72
3.5.3.1	Terminalų tinklas .....	73
3.5.4	Geroji judumo valdymo patirtis.....	74
3.6	Logistika savivaldybėje .....	76
3.7	Transporto sistemos visuotinimas ir specialiųjų poreikių turinčių žmonių įtrauktis .....	77
3.7.1	Universalus dizainas .....	78
3.7.2	Universalaus dizaino priemonių taikymo sritys ir pavyzdžiai .....	80
3.7.2.1	Informacijos prieinamumas .....	80
3.7.2.2	Transporto infrastruktūra ir viešosios erdvės .....	81
3.7.2.3	Transporto priemonės .....	84
3.8	Alternatyvių degalų ir aplinką mažiau teršiančio transporto skatinimas .....	86
3.8.1	Elektromobilių naudojimo skatinimas .....	86
3.8.2	Gyvenamosios aplinkos taršos mažinimasA .....	90
3.9	ITS diegimo savivaldybėje poreikio vertinimas .....	91
3.10	Bendradarbiavimo su valstybinėmis institucijomis poreikis .....	91
3.10.1	Nidos aerodromo eksploatacija.....	91
3.10.2	Pėsčiųjų ir dviračių takų įteisinimas miško teritorijoje .....	92
3.11	Rodikliai, prisidedantys prie NSPP tikslų ir uždavinių .....	93

## TRUMPINIAI IR SĄVOKOS

<b>Bendrasis planas</b>	Neringos savivaldybės ir jos dalių bendrasis planas
<b>ITS</b>	Intelektinės transporto sistemos
<b>KET</b>	Kelių eismo taisyklės
<b>KNNP</b>	Kuršių nerijos nacionalinis parkas
<b>NSPP</b>	Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programa
<b>Planas</b>	Neringos savivaldybės darnaus judumo strateginis planas
<b>SPTŽ</b>	Specialiųjų poreikių turintys žmonės
<b>VMPEI</b>	Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas
<b>Vietinė rinkliava</b>	Vietinė rinkliava už leidimą įvažiuoti mechaninėmis transporto priemonėmis į valstybės saugomą Neringos savivaldybės administruojamą teritoriją

## 1 BENDROJI INFORMACIJA

### Plano pavadinimas

Neringos savivaldybės darnaus judumo strateginis planas

### Planavimo pagrindas

Darnaus judumo mieste planų rengimo gairės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2015 kovo 13 d. įsakymu „Dėl darnaus judumo mieste planų rengimo gairių patvirtinimo“ Nr. 3-108 (1.5E) | Neringos savivaldybės 2014-2020 metų strateginis plėtros planas, patvirtintas Neringos savivaldybės tarybos 2013 m. balandžio 25 d. sprendimu Nr. T1-91

### Nagrinėjama teritorija

Neringos savivaldybės teritorija ir jai gretimos bei funkciškai susijusios zonos.

### Planuojama teritorija

Neringos savivaldybės teritorija 8980 ha.

### Planavimo organizatorius

Neringos savivaldybės administracija, Taikos g. 2, LT-93121, Neringa, tel.: (8 469) 52248, faks.: (8 469) 52572, el. paštas.: [info@neringa.lt](mailto:info@neringa.lt) tinklalapis: [www.neringa.lt](http://www.neringa.lt)

### Plano rengėjas

UAB „Sweco Lietuva“ V. Gerulaičio g. 1, LT-08200 Vilnius, tel. (8 5) 262 2621, faksas (8 5) 261 7507, el. paštas. [info@sweco.lt](mailto:info@sweco.lt) tinklalapis: [www.sweco.lt](http://www.sweco.lt)

## 2 JUDUMO SITUACIJOS VASAROS SEZONU ĮVERTINIMAS

### 2.1 Transporto srautų sezoniškumas

Esamos būklės įvertinimo stadijoje buvo atlikti motorizuoto transporto, dviračių ir pėsčiųjų eismo srautų tyrimai visose Neringos gyvenvietėse. Transporto srautų tyrimai atlikti 2017 m. birželio mėn. 10 d., šeštadienį, 10:00-12:00 valandomis, kuomet tikėtinas intensyvus Neringos lankytojų eismas visomis transporto priemonėmis.

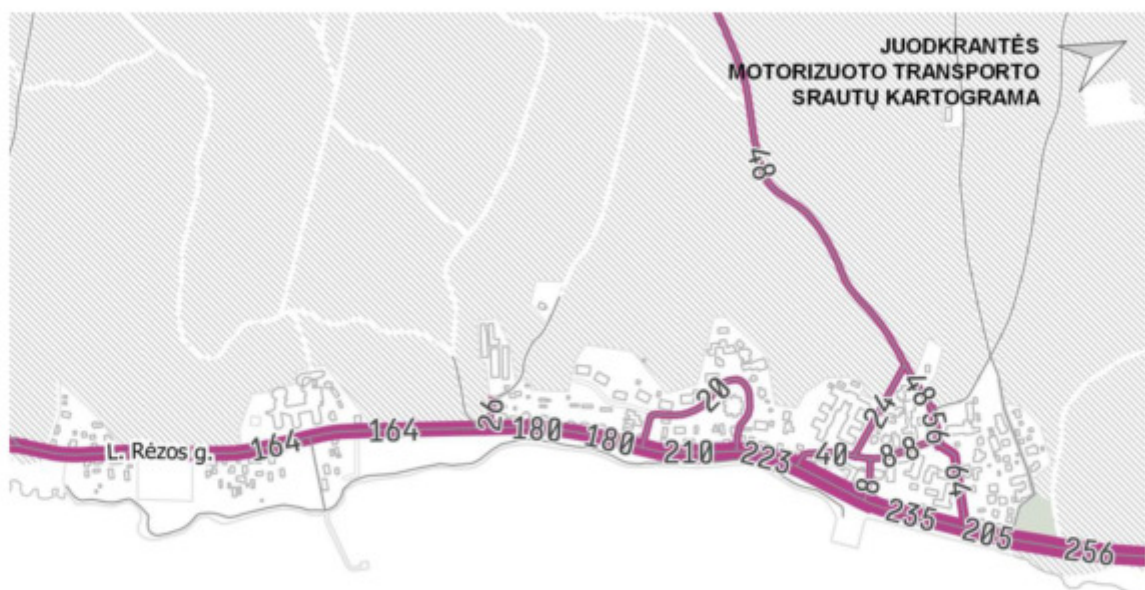
Rengiant teminių dalių analizę anksčiau rengti transporto srautų tyrimai buvo pakartoti, siekiant įvertinti transporto srautų sezoniškumą bei nustatyti vidutinius motorizuoto bei bemotorio transporto priemonių transporto srautus vasaros sezono metu, kuomet lankytojų srautai Neringoje yra didžiausi. Tyrimai atlikti 2017 m. rugpjūčio 7-9 dienomis. Transporto srautai tirti 10:00-16:00 val. gyvenvietėse, o kelio Nr. 167 (Nidos – Smiltynės plentas) sankryžose ties įvažiavimais į gyvenvietes atlikti visos dienos srauto tyrimai (9:00 – 21:00).

Vasaros sezono metu išmatuoti transporto srautai, lyginant su išmatuotais vasaros sezono pradžioje, priklausomai nuo tyrimų vietos, išaugo nuo 3 - 4 kartus (žr. transporto srautų kartogramas Nr. 17103-KP-TD-01, Nr. 17103-KP-TD-02, Nr. 17103-KP-TD-02).

Bendru vertinimu, vasaros sezono metu bendras paros transporto srautas, atvykstantis į Neringą išauga 4 kartus, tačiau automobilių srautas tolygiai pasiskirsto dėl Smiltynės perkėlos sukuriama butelio kaklelio efekto, todėl valandiniai transporto srautai Neringos savivaldybės teritorijoje nesukuria transporto laidumo ar kitų, su intensyviais transporto srautais susijusių problemų.

#### 2.1.1 Motorizuoto transporto srautai

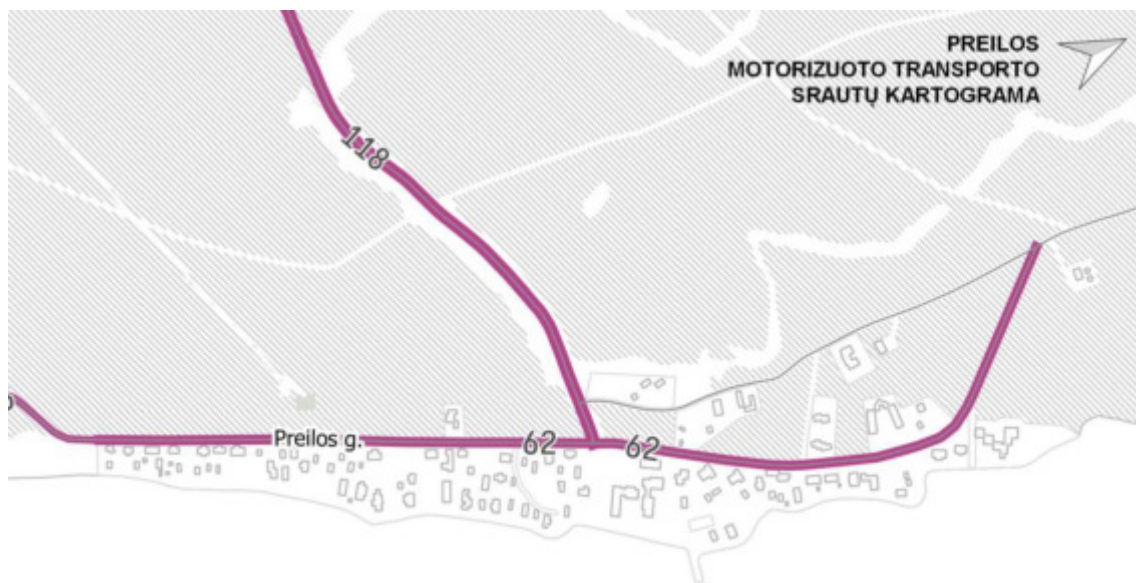
Vertinant valandinius automobilių transporto srautus gyvenvietėse, didžiausi Juodkrantės transporto srautai užfiksuoti L. Rėzos g. – iki 256 aut./val., ties įvažiavimu į gyvenvietę (žr. 2.1 pav.).



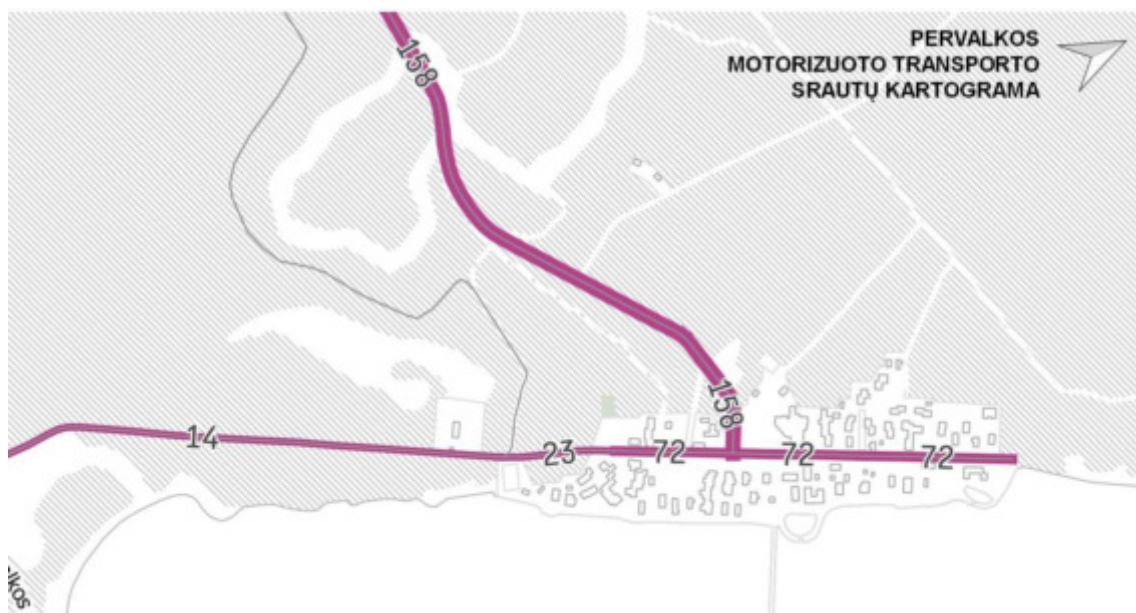
**2.1 pav. Valandiniai Juodkrantės transporto srautai vasaros sezono metu.**

L. Rėzos g. transporto sraute apie 64 % sudaro tranzitinis eismas, vykstantis į kitas Neringos gyvenvietes. Antra pagal transporto srautų intensyvumą gatvė – Kalno g., leidžianti motorizuotu transportu pasiekti pajūrį.

Preilos ir Pervalkos transporto srautai pagrindinėse gyvenviečių gatvėse neviršija 80 aut./val., įvažiavimuose į gyvenvietes siekia 120-160 aut./val. (žr. 2.2 pav., 2.3 pav.).



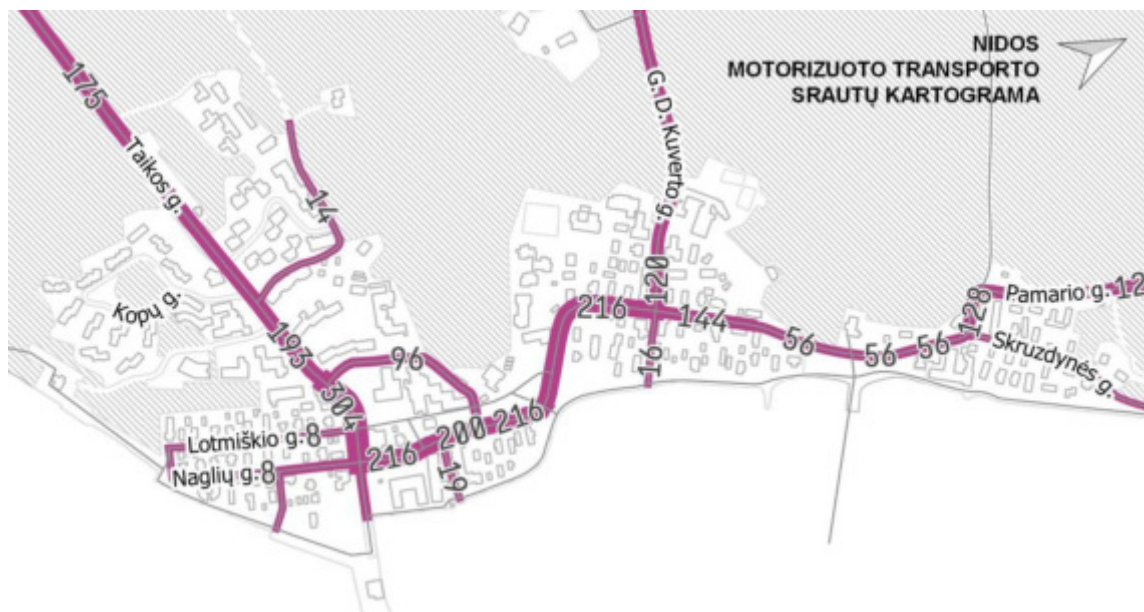
**2.2 pav. Valandiniai Preilos transporto srautai vasaros sezono metu.**



**2.3 pav. Valandiniai Pervalkos transporto srautai vasaros sezono metu.**

Preilos ir Pervalkos transporto srautai, lyginant su kitomis gyvenvietėmis yra ženkliai mažesni dėl mažesnės urbanizuotos teritorijos ir mažesnio gyvenviečių traukos potencialo.

Nidos gyvenvietėje vasaros sezono metu užfiksuoti didžiausi transporto srautai, lyginant su kitomis Neringos gyvenvietėmis. Didžiausias transporto srautas tenka Taikos g. (iki 300 aut./val.) ir Naglių g. (iki 216 aut./val.) ties talpiausiomis Nidos automobilių stovėjimo aikštelėmis (2.4 pav.).



2.4 pav. Valandiniai Nidos transporto srautai vasaros sezono metu.

Nidos gyvenvietės transporto srautai neviršija vietinių gatvių laidumo, todėl spūsčių problema gatvėse nėra aktuali – galimi tik trumpalaikiai, lokalūs eisimo sulėtėjimai dėl automobilių stovėjimo vietų, generuojančių pagrindinę transporto trauką perpildymo.

#### 2.1.2 Pėsčiųjų ir dviratininkų eisimo srautai

Bendras pėsčiųjų ir dviratininkų srautas visose Neringos gyvenvietėse yra didesnis už motorizuoto transporto srautą. Kiekvienai transporto rūšiai tenka apie 30-40 % dalis bendrame eisimo sraute.

Intensyviausi Juodkrantės pėsčiųjų ir dviratininkų srautai sutelkti Juodkrantės krantinėje bei L. Rėzos g. ir takuose, vedančiuose link pajūrio (žr. 2.5 pav. ir 2.6 pav.).

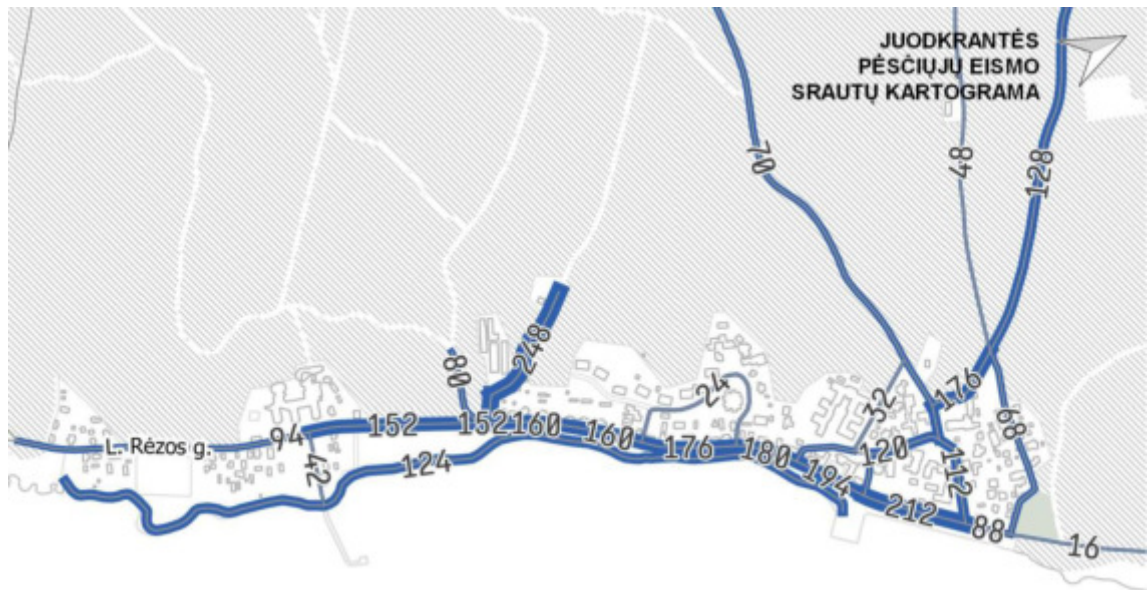
Bendrai vertinant pėsčiųjų srautą, judantį Šiaurės – Pietų kryptimi L. Rėzos g. ir krantine, pėsčiųjų srautas siekia iki 300 pėst./ val. Juodkrantės krantine vedantis pėsčiųjų takas išmatuotiems srautams pakankamai laidas, tačiau L. Rėzos g. vienoje pusėje esančių šaligatvių laidumas siauriausiose vietose nepakankamas, todėl gali sukelti eisimo saugumo problemų.

Didžiausi koncentruoti pėsčiųjų srautai užfiksuoti Raganų kalno prieigose ir Žaliajame kelyje ties Šiauriniu Juodkrantės plažu (iki 250 pėst./val.). Tikėtina, dėl šiose vietose įrengtų didelės talpos automobilių stovėjimo aikštelių, sugeneruojančių ne tik didelį transporto, bet ir pėsčiųjų srautą.

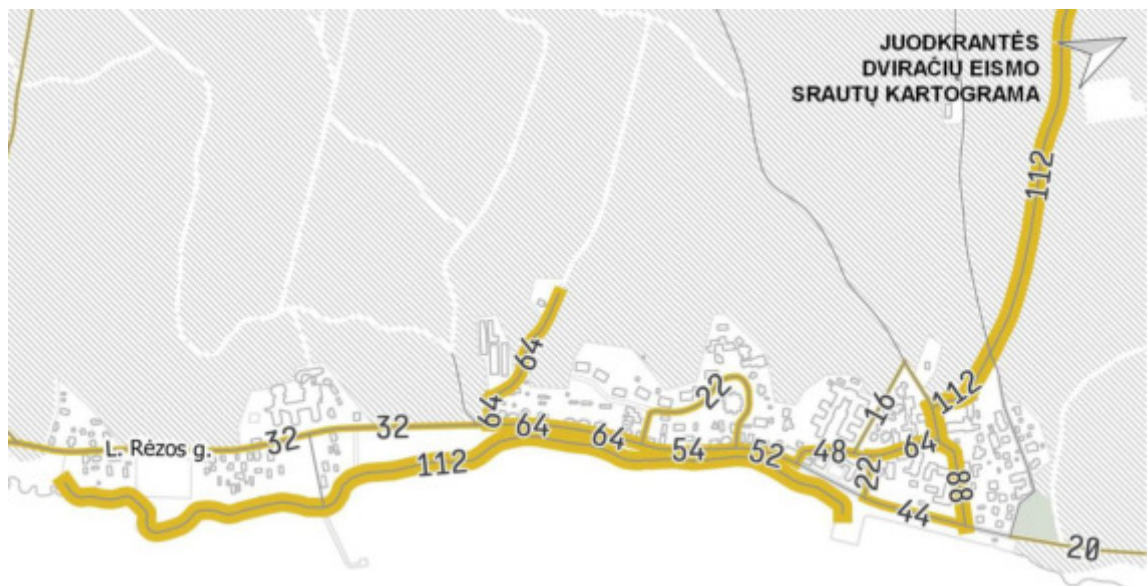


Didžiausias dviratininkų srautas sutelktas krantinėje bei take, vedančiame link pajūrio. čia dviratininkų srautas siekia 112 dvir./val., o „Eurovelo“ trasoje, vedančioje link Smiltynės siekia 176 dvir./val.

Eismo srautų tyrimai taip pat atskleidė poilsiautojų polinkį nepaisyti draudimo važiuoti dviračiais Kalno g. tęsiniu, vedančiu link žaliojo kelio, nepaisant to, kad ši gatvės atkarpa pavojinga dėl siauros važiuojamosios dalies ir prasto matomumo.

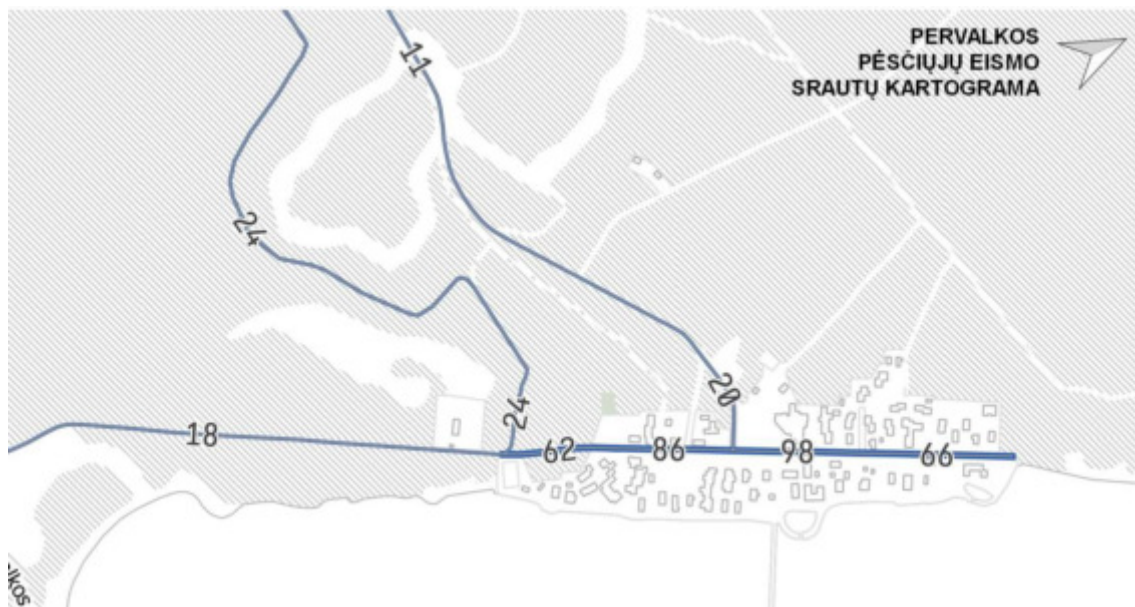


2.5 pav. Valandiniai Juodkrantės pėsčiųjų srautai

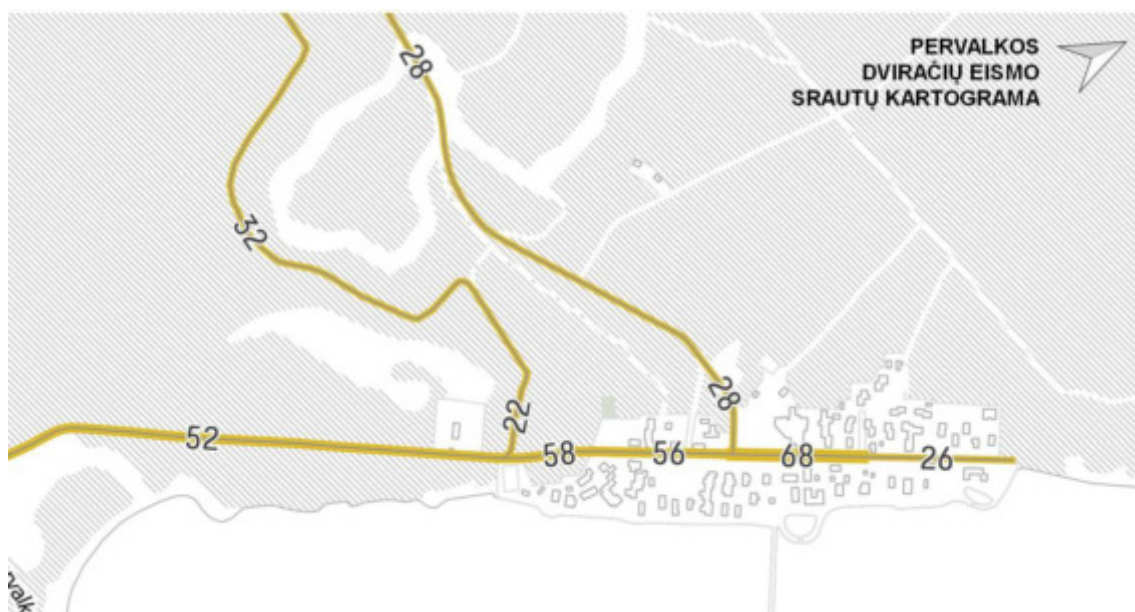


2.6 pav. Valandiniai Juodkrantės dviratininkų srautai

Preilos ir Pervalkos pėsčiųjų bei dviratininkų srautai, lyginant su likusiomis gyvenvietėmis yra keliskart mažesni. Didžiausi gyvenvietėse užfiksuoti pėsčiųjų bei dviratininkų valandiniai transporto srautai siekia 90-100 eismo dalyvių per valandą (žr. 2.7 pav. – 2.10 pav.).

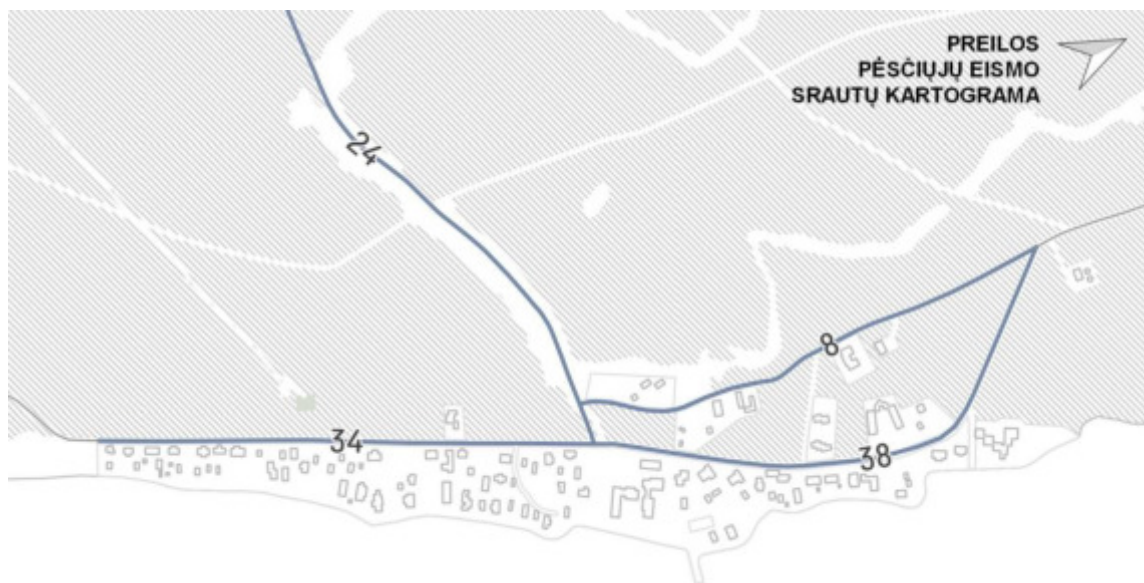


2.7 pav. Valandiniai Pervalkos pėsčiųjų srautai

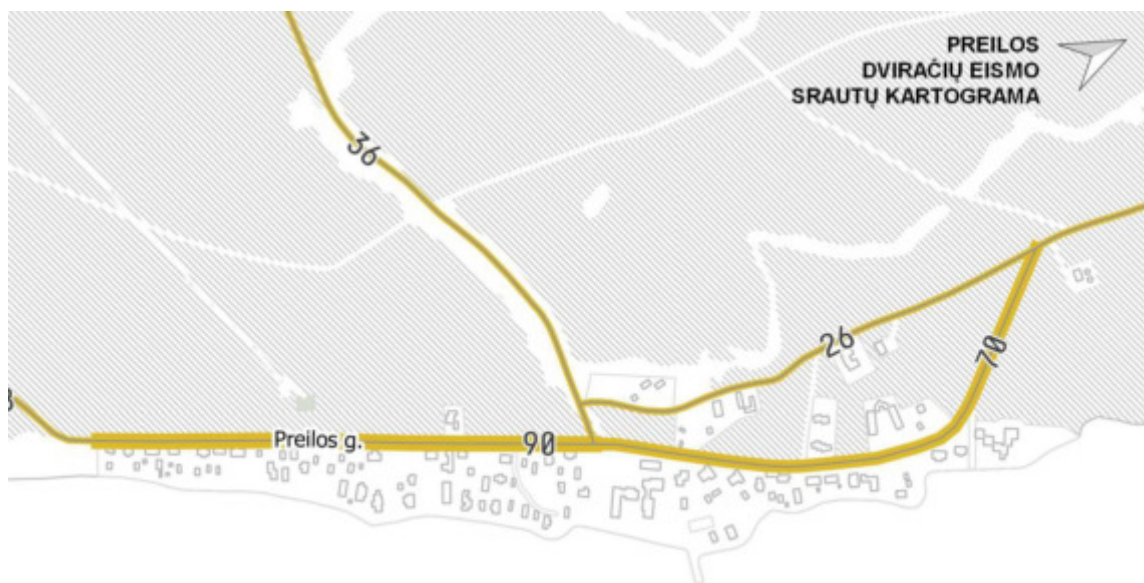


2.8 pav. Valandiniai Pervalkos dviratininkų srautai

Intensyviausi Preilos ir Pervalkos koncentruoti „Eurovelo“ 10 dviračių turizmo trasoje, sutampančioje su gyvenvietės aptarnaujančiomis Preilos ir Pervalkos gatvėmis. Transporto tyrimų metu užfiksuota dažna dviratininkų tendencija Preiloje ir Pervalkoje susisiekimui su pajūriu naudotis ne pėsčiųjų-dviratininkų taku, o mažiau saugiais, tačiau geresnės būklės automobilių keliais, jungiančiais gyvenviečių gatves su Nidos – Smiltynės pl.



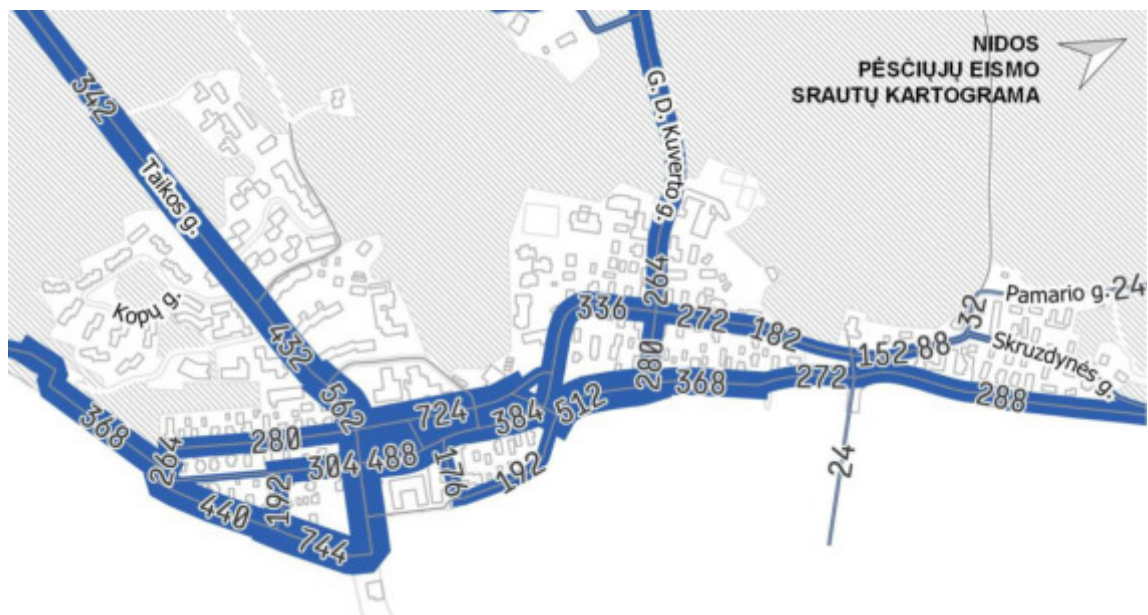
2.9 pav. Valandiniai Preilos pėsčiųjų srautai



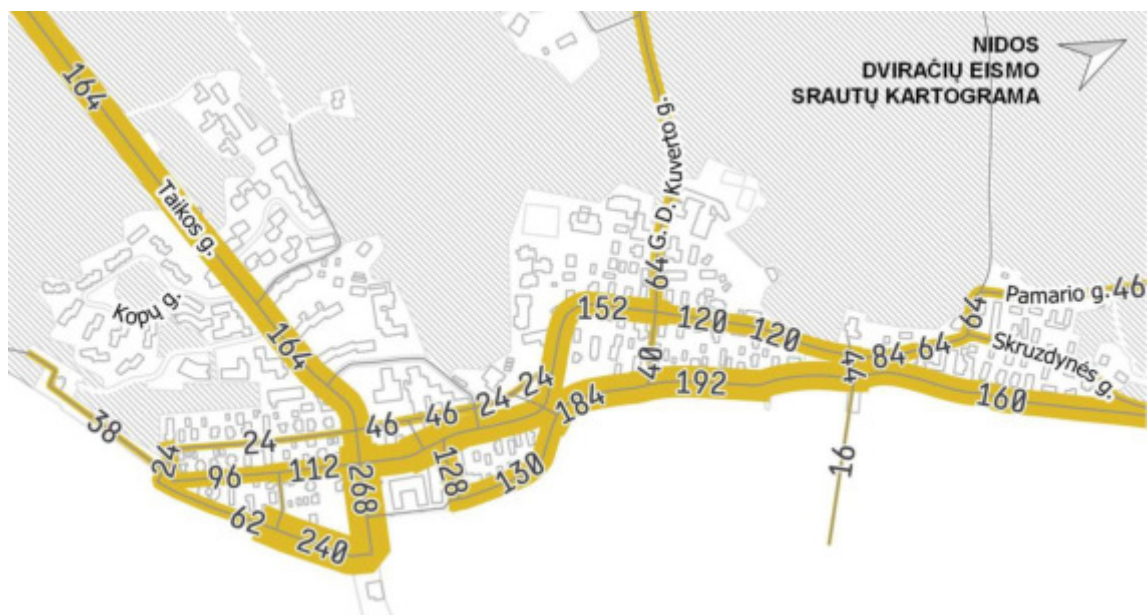
2.10 pav. Valandiniai Preilos dviratininkų srautai

Ypač dideliais pėsčiųjų bei dviratininkų srautais išsiskiria Nida (žr. 2.112.11 pav. ir 2.12 pav.). Intensyviausias pėsčiųjų srautas Taikos g. atkarpoje ties savivaldybės administracija viršija 1000 pėst./val., o Žvaigždžių alėjoje – iki 730 pėst./val.

Žvaigždžių alėjoje dviratininkų eismas draudžiamas, tačiau tyrimų metu užfiksuotas iki 70 dvir./val. srautas rodo lankytojų polinkį nepasisyti draudimo dėl galimybės patogiai pasiekti vienus svarbiausių gyvenvietės traukos objektų – prekybos centrą, turizmo informacijos centrą, miesto savivaldybės administraciją.



2.11 pav. Valandiniai Nidos pėsčiųjų srautai



2.12 pav. Valandiniai Nidos dviratininkų srautai

Vertinant pėsčiųjų bei dviratininkų eismą, kita svarbi ašis – Naglių g., kurioje pėsčiųjų srautas artimas 500 pėst./val., dviratininkų – 184 dvir./val. Naglių g. pėsčiųjų eismui skirti šaligatviai nėra pakankamo laidumo, kad užtikrintų saugų ir patogų pėsčiųjų eismą. Gatvėje pažymėtos dviračių eismo juostos efektyviai atskiria pėsčiųjų ir dviratininkų srautus, tačiau pastebimas dažnas pėsčiųjų nužengimas nuo šaligatvio į dviračių eismo juostą. Be to, gatvės plotis nėra pakankamas saugiam abiem kryptimis važiuojančių automobilių ir dviratininkų apsilenkimui.

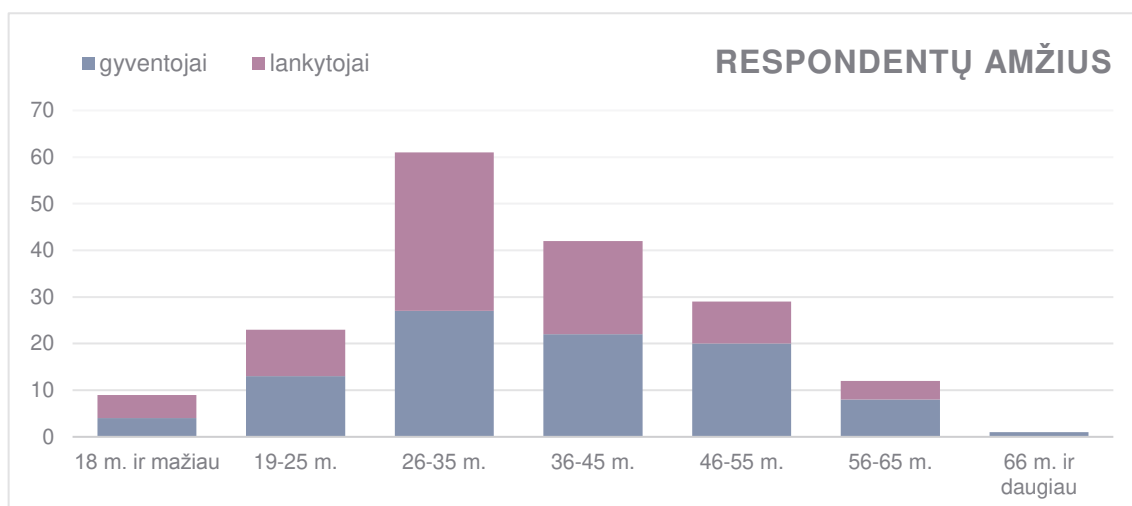
Pėsčiųjų ir dviračių eismo srautų tyrimai taip pat atskleidžia opiausią pėsčiųjų ir dviratininkų konflikto ruožą – Nidos krantinę, kurioje įrengtas pėsčiųjų – dviratininkų tako parametrai nėra pakankami saugiam, iki 500 pėst./val. ir iki 200 dvir./val. eismui.

## 2.2 Neringos gyventojų ir lankytojų apklausa

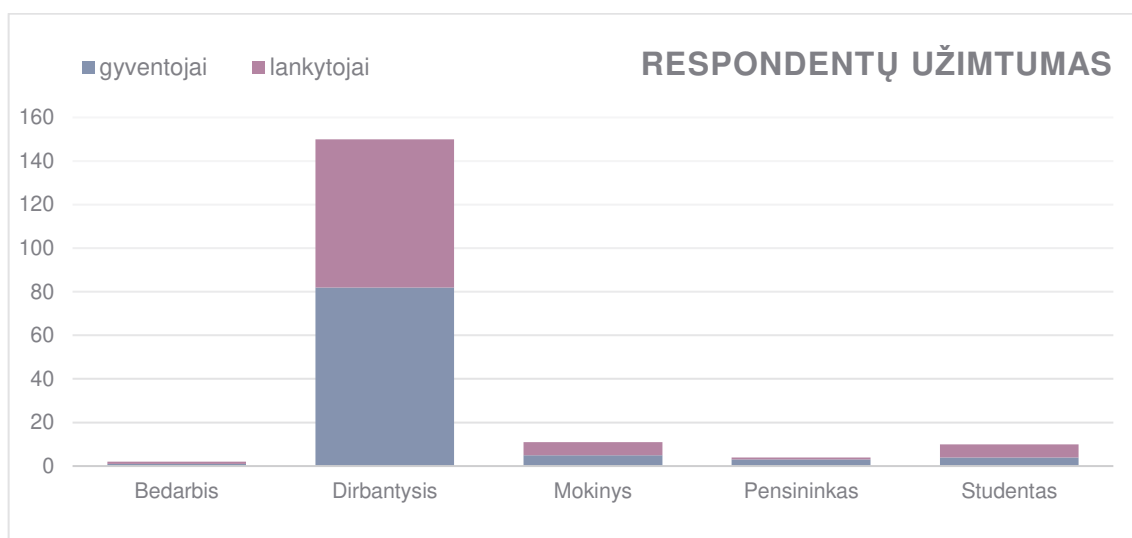
Siekiant įtraukti visuomenę į darnaus judumo plano rengimą ir sužinoti tiek Neringos gyventojams, tiek lankytojams aktualias judumo problemas

Esamos būklės vertinimo metu rengiama Neringos gyventojų ir lankytojų apklausa, apimanti gyventojų judumo įpročių bei respondentų nuomonių apie susisiekimo infrastruktūros būklę ir problemas vertinimą.

Dauguma apklausoje dalyvavusių respondentų – jauni, dirbantys 26-45 m. amžiaus Neringos gyventojai ir lankytojai (žr. 2.13 pav. ir 2.14 pav.)



2.13 pav. Apklausoje dalyvavusių respondentų amžius

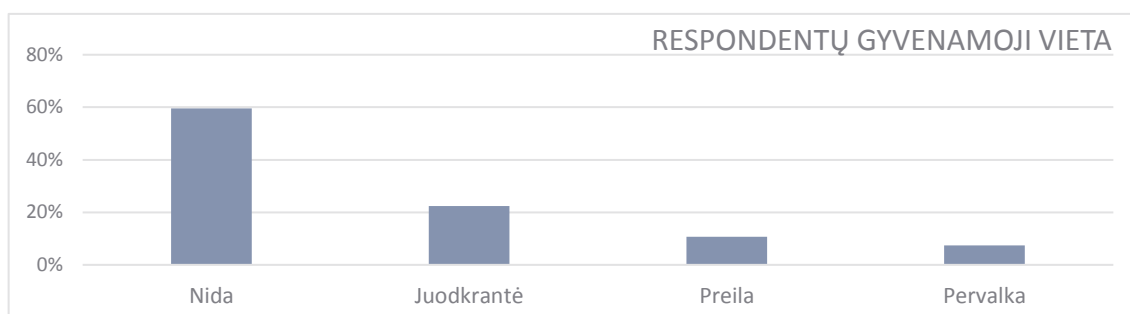


2.14 pav. Apklausoje dalyvavusių respondentų užimtumas

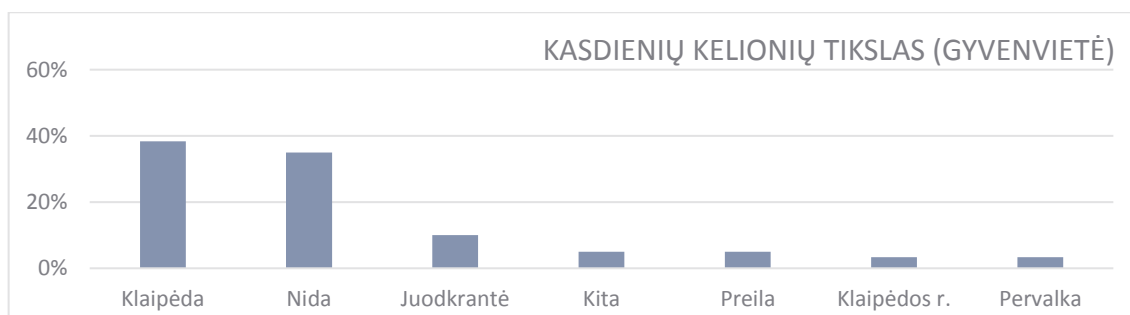
## 2.2.1 Neringos gyventojų apklausos rezultatai

Dauguma (beveik 60 %) respondentų kaip savo gyvenamąją vietą nurodė Nidą, tačiau beveik pusės Neringos gyventojų darbo vietas sutelktos Klaipėdos mieste (žr. 2.15 pav., 2.16 pav.).

Didesnė visų Neringos gyvenviečių gyventojų, nei dirbančiųjų dalis rodo būtinybę Neringos gyventojams atliekant kasdienes keliones į darbą keliauti didelį atstumą, greitai ir patogiai įveikiamą tik motorizuotu (viešuoju ar asmeniniu). Gyventojai, atlikdami kasdienes darbo ir buitines keliones, dažniau keliauja į Klaipėdą, nei vienos Neringos gyvenvietės į kitą.

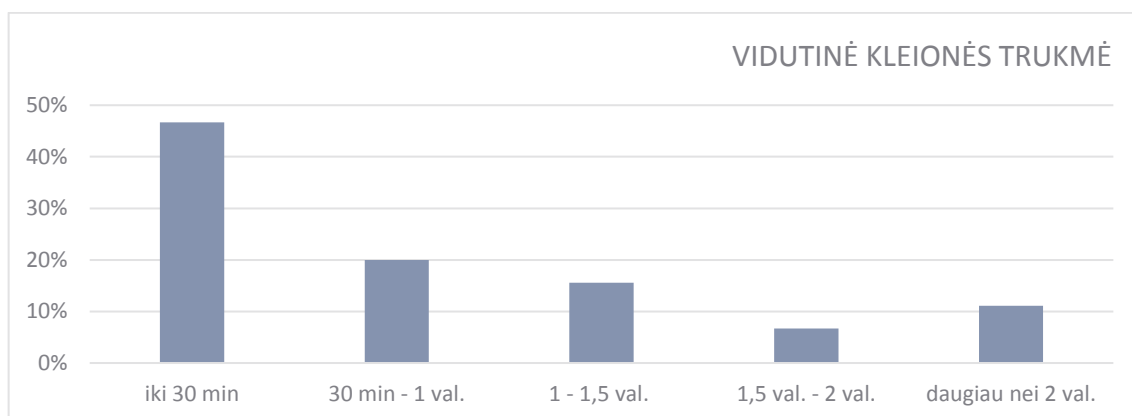


2.15 pav. Respondentų gyvenamoji vieta



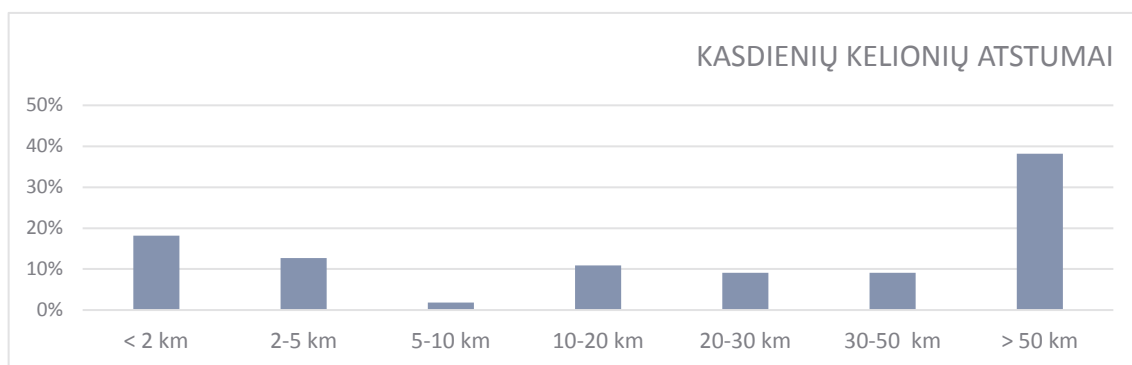
2.16 pav. Respondentų kasdienių kelionių tikslas

Daugumos (47%) respondentų atliekamos kasdienės kelionės (kurias dažniausiai atlieka iki 5 kartų per savaitę) trunka iki 30 minučių, tačiau didelė dalis gyventojų į savo darbo vietą ar švietimo įstaigą keliauja iki 1 val. (20%) ar daugiau (bendrai – likę 33%) (2.17 pav.).



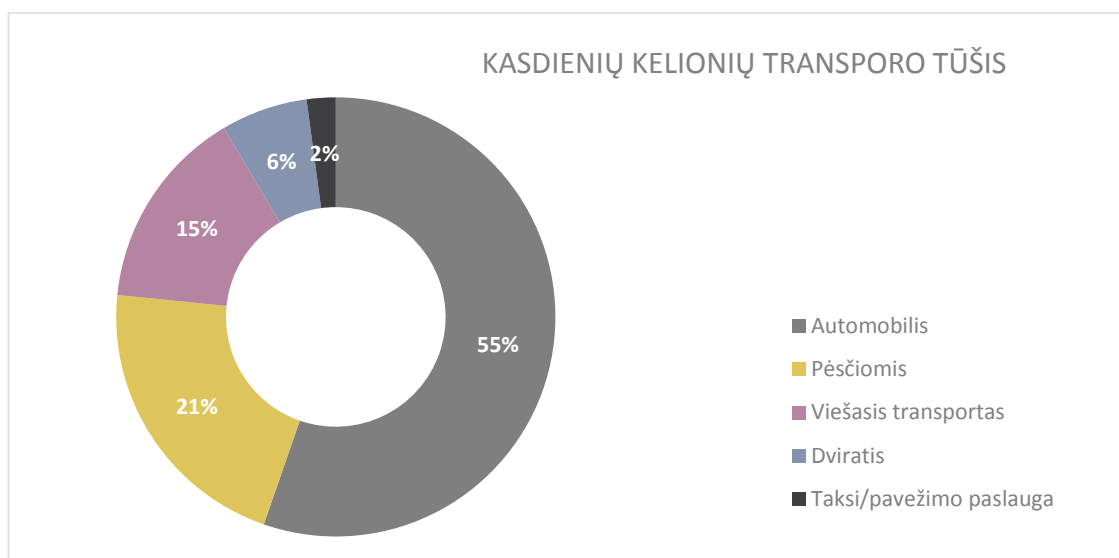
**2.17 pav. Vidutinė kasdienių kelionių (į darbą/mokyklą ir kt.) trukmė**

Daugiau nei trečdalis Neringos gyventojų kasdien keliauja daugiau kaip 50 km (2.18 pav.), o pėsčiomis patogų eiti atstumą (iki 2 km) keliauja vos 18 % gyventojų. Važiavimui dviračiu patogų atstumą (iki 10 km) kasdien įveikia trečdalis (33%) respondentų. Atsižvelgiant į šiuos rodiklius, tikėtinas bendras bemotoriam transportui palankiausias modalinis pasidalijimas 33 % kelionių dviračiu ir pėsčiomis.



**2.18 pav. Vidutinis kasdienių kelionių (į darbą/mokyklą ir kt.) atstumas**

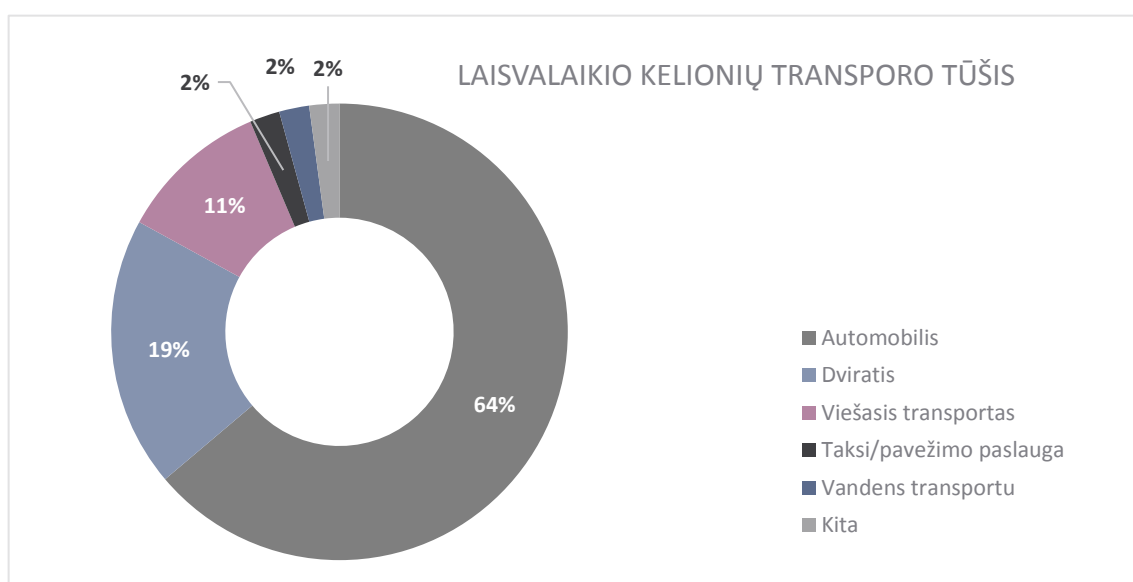
Respondentų įvardinta transporto rūšies pasirinkimo dalis bendroje kelionių sudėtyje artima anksčiau įvardintai 33 % bemotorio transporto dalies ribai. Dauguma kasdienių kelionių atliekama automobiliu, viešuoju transportu ir taksi (72 % visų kelionių), likusios 28 % kelionių atliekama pėsčiomis arba dviračiu (žr. 2.19 pav.)



**2.19 pav. Kasdienių gyventojų kelionių modalinis pasidalijimas**

Kasdienės kelionės dviračiu sudaro vos 6 % visų atliekamų kelionių, tačiau laisvalaikio kelionėms Neringos gyventojai dviratį renkasi ženkliai dažniau. 19 % respondentų nurodė, jog laisvalaikio kelionėms renkasi dviratį, tačiau taip pat didesnė asmeninio transporto (64%) dalis (žr. 2.20 pav.).

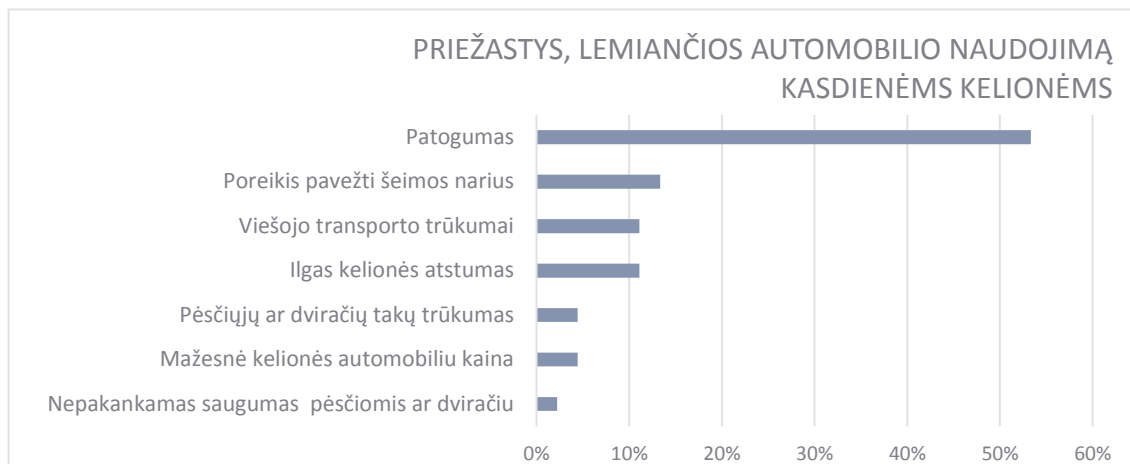
Viešojo transporto pasirinkimas, lyginant su kasdienėmis kelionėmis panašus (11%), tačiau pėsčiomis atlikti laisvalaikio kelionių nelinkęs nė vienas respondentas, o vandens ar kitą transportą laisvalaikio kelionėms renkasi vos 3 % respondentų. Šie rodikliai rodo Neringos gyventojų tendenciją laisvalaikiu keliauti ženkliai didesnę atstumą (tikėtina, į žemyninę Lietuvos dalį) nei kasdienių kelionių metu.



**2.20 pav. Neringos gyventojų laisvalaikio kelionių modalinis pasidalijimas**



Dažniausios asmeninio automobilio pasirinkimo kasdieninėms kelionėms priežastys – patogumas ir poreikis pavežti šeimos narius (žr. 2.21 pav.).



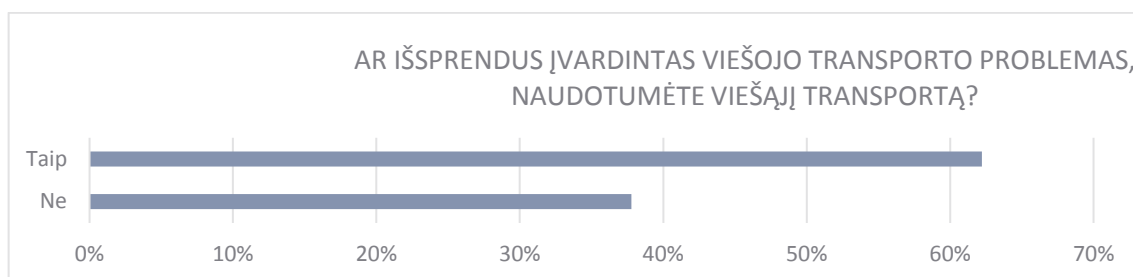
**2.21 pav. Priežastys, lemiančios asmeninio automobilio naudojimą kasdienėms kelionėms**

Dažniausiomis priežastimis, kodėl vietoje asmeninio transporto nepasirenkamas viešasis transportas, respondentai įvardijo viešojo transporto tvarkaraščių trūkumus (retą viešojo transporto važiavimo dažnį, netinkamą išvykimo laiką) – bendrai 57 %, likusios dažniausios problemos – netenkinanti kelionės kaina ir vietinių maršrutų trūkumas (žr. 2.22 pav.).



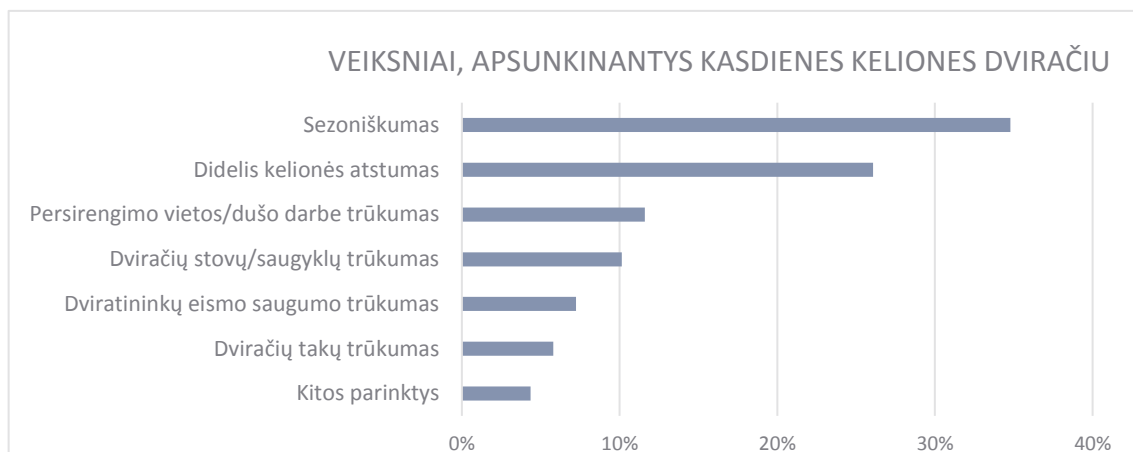
**2.22 pav. Veiksniai, apsunkinantys kasdienes keliones viešuoju transportu**

Respondentų pasiteiravus, ar išsprendus įvardintas viešojo transporto problemas, jie būtų linkę kasdienėms kelionėms naudoti šią transporto rūšį, teigiamai atsakė 62 % apklaustųjų (2.23 pav.).



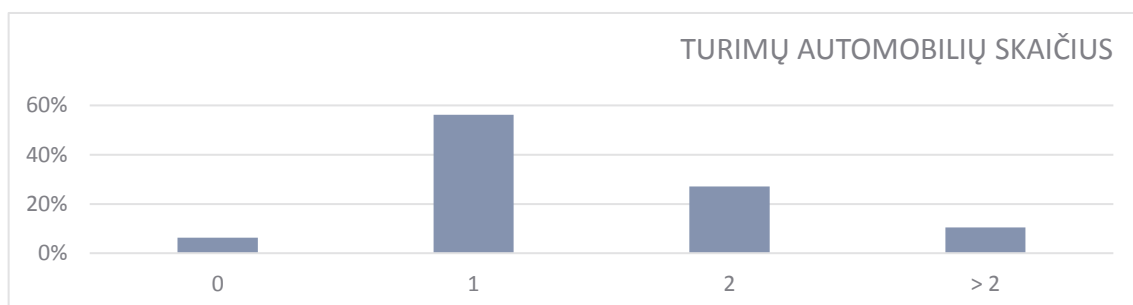
**2.23 pav. Respondentų polinkis naudoti viešąjį transportą, išsprendus pagrindines jo problemas**

Pagrindinėmis priežastimis, kodėl kasdienėms kelionėms atlikti nesirenka dviračio, respondentai įvardijo šios transporto rūšies sezoniškumą (35%) ir didelį kelionės atstumą (28%). Su kelionės tikslu susiję trūkumai (dviračių saugojimo vietų ir persirengimo vietos ar dušo trūkumas darbovietėje) sudaro 22 % respondentų atsakymų (2.24 pav.). Pastarąją ir likusias problemas, priešingai nei sezoniškumo ar didelio atstumo problemą, galima pašalinti techninėmis priemonėmis.



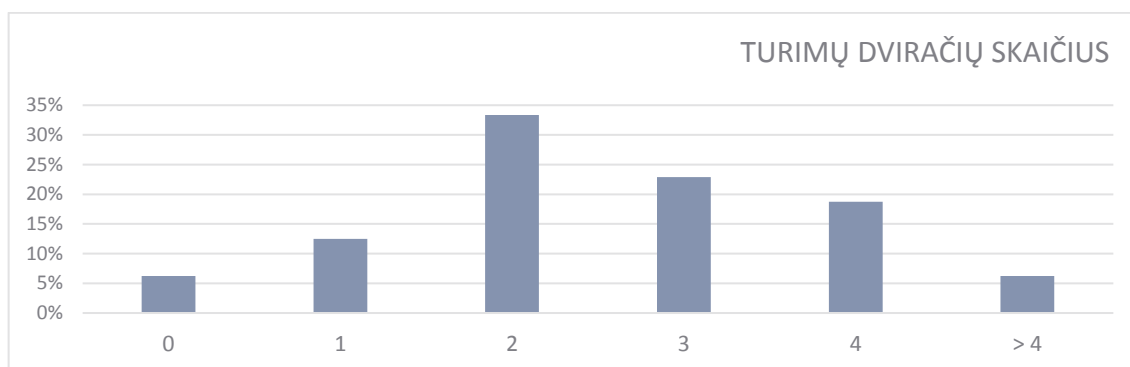
**2.24 pav. Veiksniai, apsunkinantys kasdienes keliones dviračiu**

Vertinant skirtingų transporto priemonių prieinamumą gyventojams, beveik visi apklausoje dalyvavę respondentai (94%) įvardijo namų ūkyje turintys vieną ar daugiau automobilių (2.25 pav.)



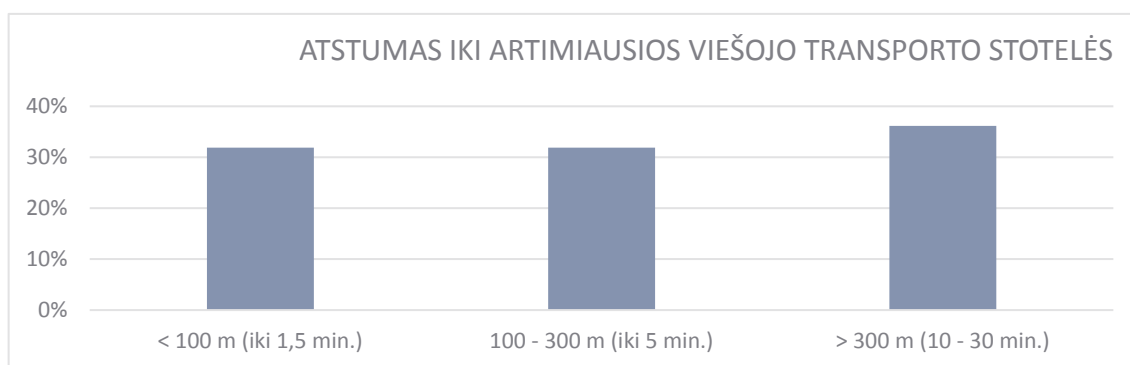
**2.25 pav. Respondentų turimų automobilių skaičius**

Taip pat dauguma (95%) respondentų įvardijo turintys vieną ar daugiau dviračių (2.26 pav.)



**2.26 pav. Respondentų turimų dviračių skaičius**

Viešasis transportas daugumai Neringos gyventojų taip pat pakankamai gerai pasiekiamas (2.27 pav.), todėl galima daryti išvadą, kad esminiai veiksniai, lemiantys transporto priemonės pasirinkimą nėra transporto rūšies prieinamumas, o kiti – geografinės situacijos, infrastruktūros ar teikiamų paslaugų kokybės veiksniai.



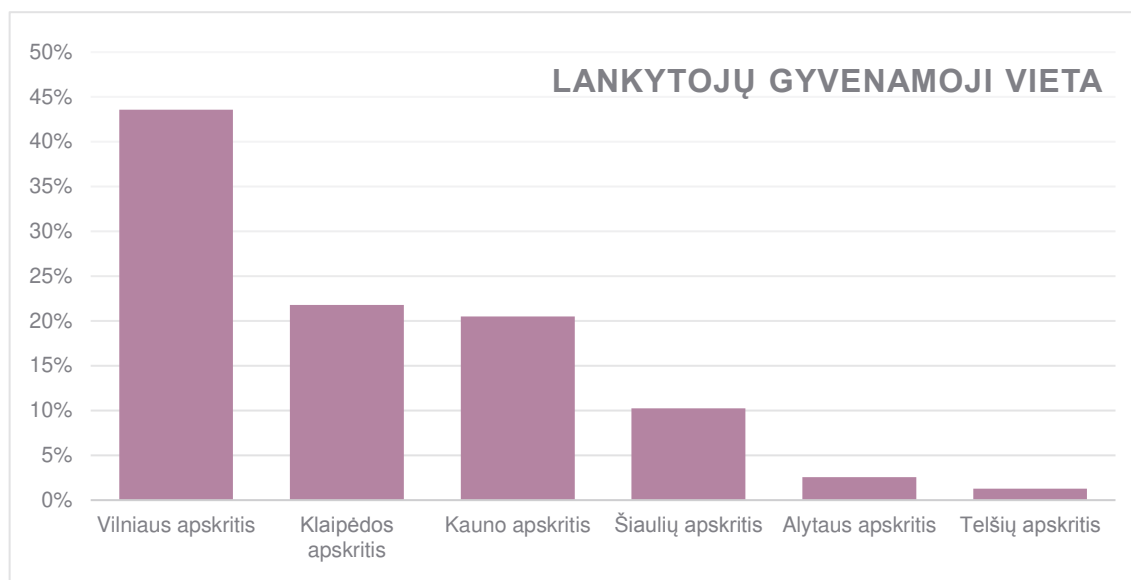
**2.27 pav. Atstumas iki artimiausios viešojo transporto stotelės**

Respondentų paprašius įvardinti jų nuomone, aktualiausias problemas, dažniausiai pasitaikantys atsakymai priskirtini šioms kategorijoms:

- Kélimosi keltu problemos (kamščiai, kélimo dažnis);
- Per didelis automobilių skaičius gyvenvietése;
- Nesaugus takas palei krantinę;
- Dviračių infrastruktūros trūkumas;
- Prasta dviračių ir pėsčiųjų takų būklé;
- Vietinio viešojo transporto reisų trūkumas.

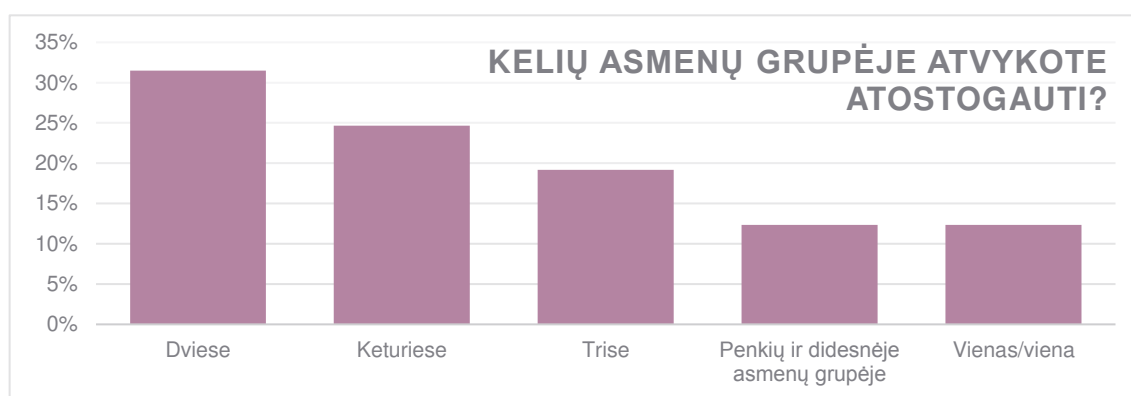
## 2.2.2 Neringos lankytojų apklausos rezultatai

Dauguma Neringos lankytojų apklausoje dalyvavusių respondentų nurodė atvykę iš Vilniaus apskrities (44%), kitos dažniausiai įvardintos apskritys – Klaipėdos (22%) ir Kauno (21%) (2.28 pav.)



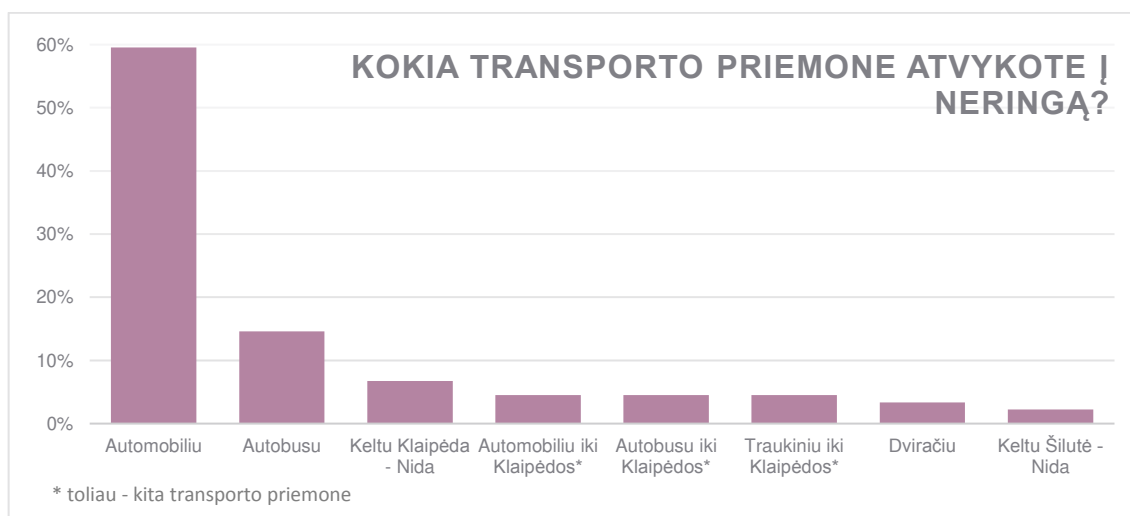
2.28 pav. Neringos lankytojų gyvenamoji vieta

Dauguma lankytojų į Neringą atvyksta dviejų asmenų grupėje (32%), tačiau bendrai vertinant atvykstančias trijų ir daugiau asmenų grupes (kartu sudaro 56% atvykusiųjų), darytina prielaida, kad Neringa dažniausiai lankoma šeimomis (2.29 pav.), todėl planuojant susisiekimo infrastruktūrą svarbu atkreipti į specifinius keliaujančių šeimų poreikius.



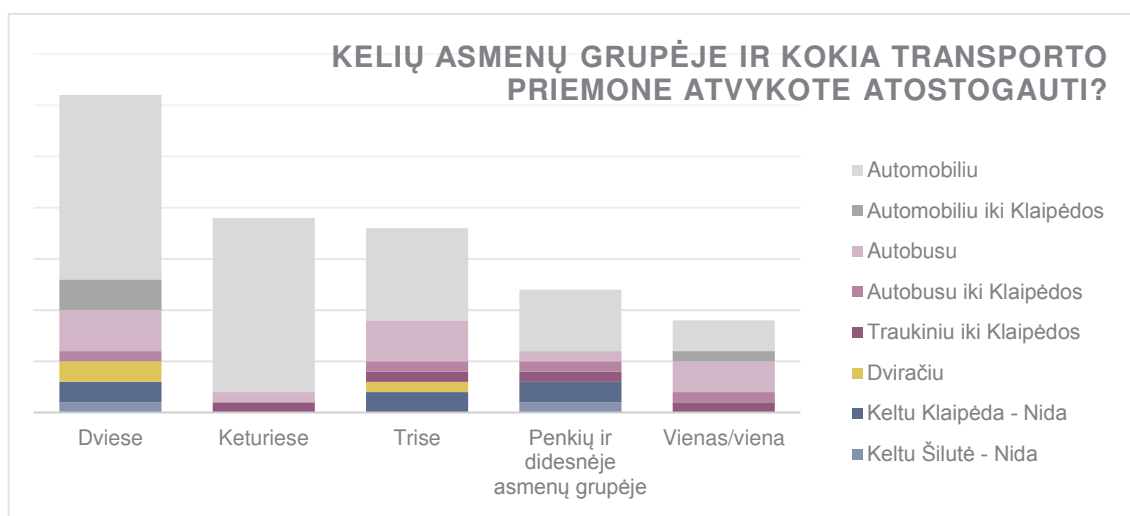
2.29 pav. Į Neringą atvykstančių lankytojų grupių dydis

Absoliuti dauguma (60 % atvykusiųjų) Neringos lankytojų atvykimui į kurortą renkasi asmeninį automobilį (2.30 pav.), įvairiarūšio transporto galimybėmis (keliaujant keliomis transporto priemonėmis) naudojami apie 15 % atvykusiųjų. Vandens transportą naudoja iki 9 %, o dviračiais keliauja iki 3 % Neringos lankytojų.



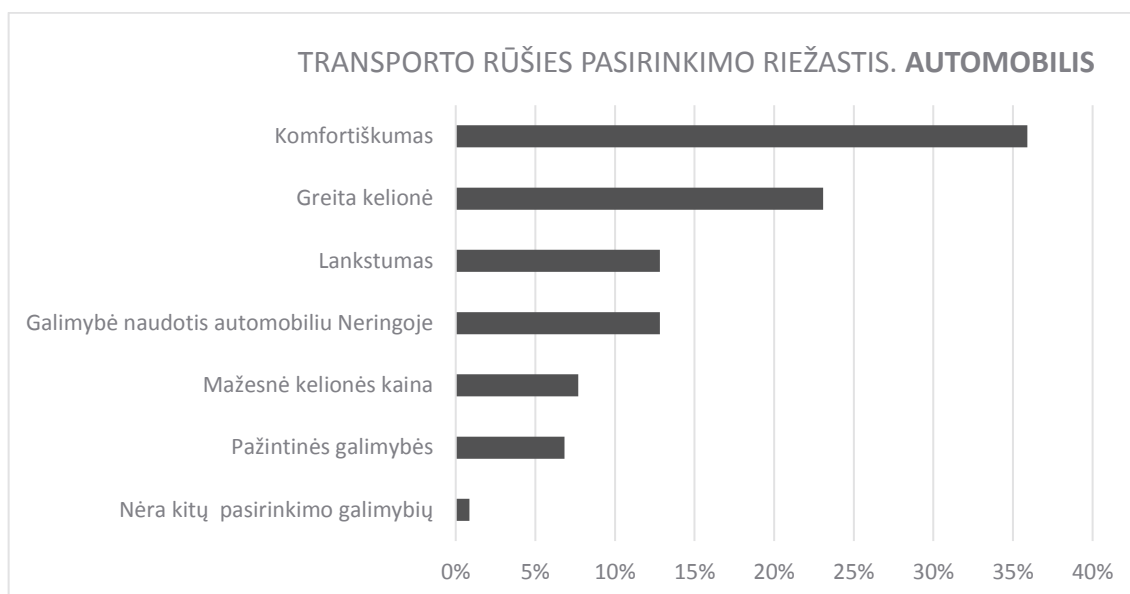
**2.30 pav. Transporto rūšies pasirinkimas atvykimui į Neringą**

Atvykusiųjų į Neringą pasirinkta transporto rūšis priklauso nuo grupės, kurioje atvyko dydžio. Lankytojai atvykę keturių asmenų grupėje nelinkę rinktis kitos, nei asmeninis automobilis transporto priemonės (tikėtina, dėl poreikio vežtis šeimai reikalingą bagažą). Labiausiai viešąjį transportą naudoti linkę pavieniai Neringos lankytojai, vandens transportą – penkių asmenų ar didesnės grupės (2.31 pav.).



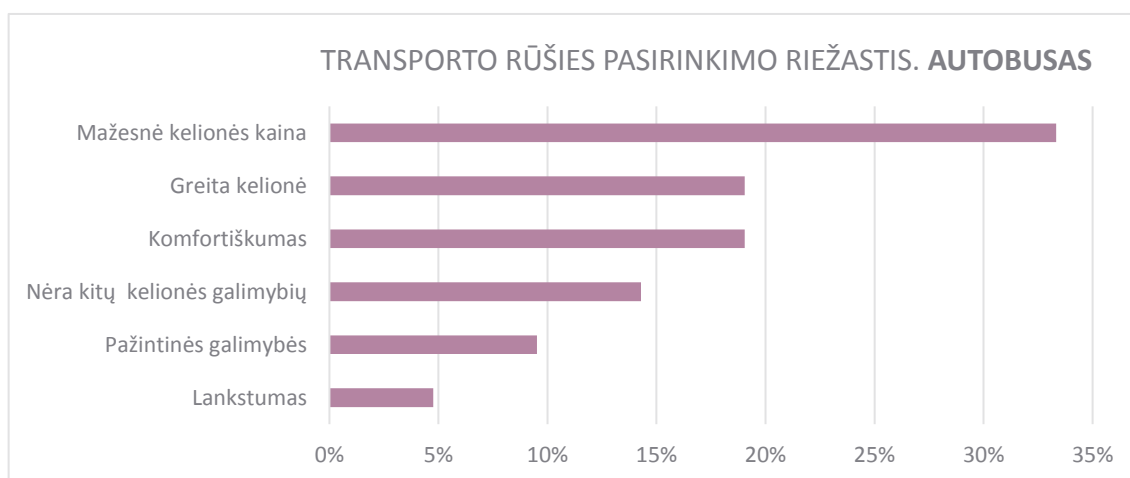
**2.31 pav. Transporto rūšies pasirinkimas atvykimui į Neringą ir keliaujančios grupės dydis**

Atvykstantys lankytojai automobilį dažniausiai renkami dėl kelionės patogumo (36 %) ir trumpos kelionės trukmės (23 %) (2.32 pav.).



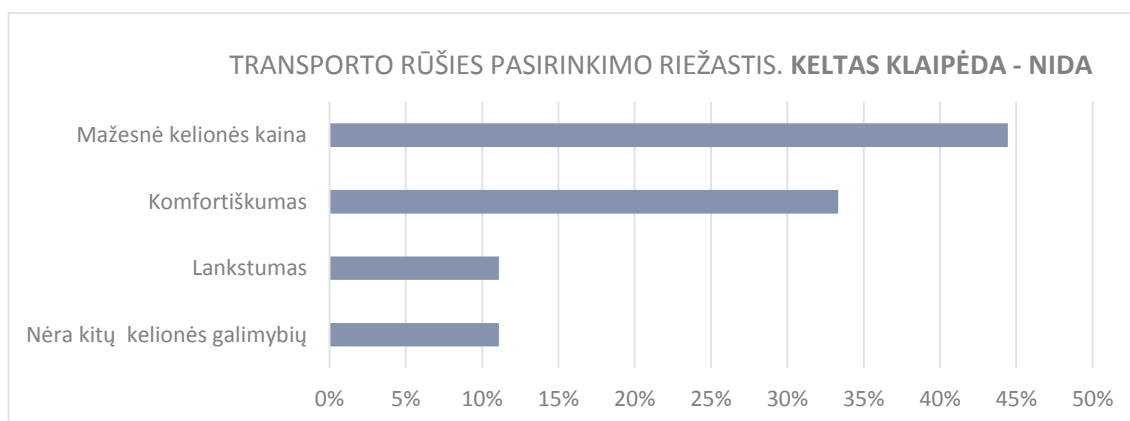
**2.32 pav. Automobilio pasirinkimo kelionei į Neringą priežastys**

Pagrindinės Viešojo transporto pasirinkimo atvykimui priežastys – mažesnė kelionės kaina (33%), trumpa kelionės trukmė (19 %) ir patogumas (19 %), o kitos transporto rūšies pasirinkimo neturintys įvardijo 14 % lankytojų (2.33 pav.).



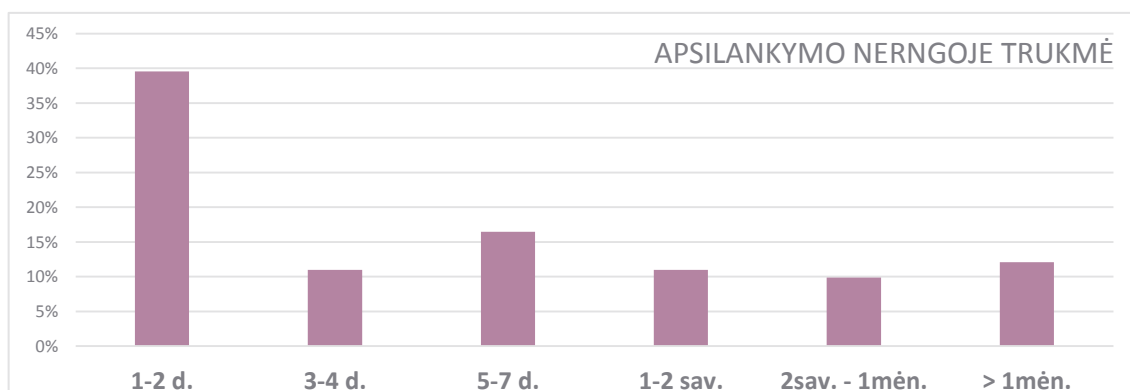
**2.33 pav. Autobuso pasirinkimo kelionei į Neringą priežastys**

Vandens transportu atvykstantys lankytojai savo pasirinkimą dažniausiai grindžia mažesne kelionės kaina bei patogumu (2.34 pav.).



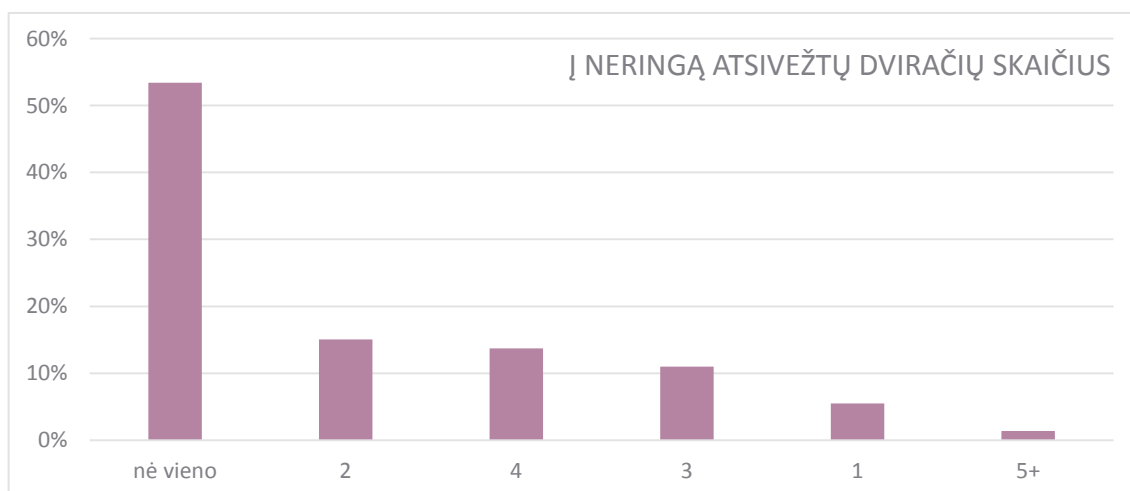
**2.34 pav. Kelto Klaipėda - Nida pasirinkimo kelionei į Neringą priežastys**

Beveik 40 % Neringos lankytojų į kurortą atvyksta vienai ar dviem dienoms, iki 27 % - apsistoja savaitei ar trumpiau, iki 22 % Neringoje užtrunka ilgiau nei 2 savaites (2.35 pav.).



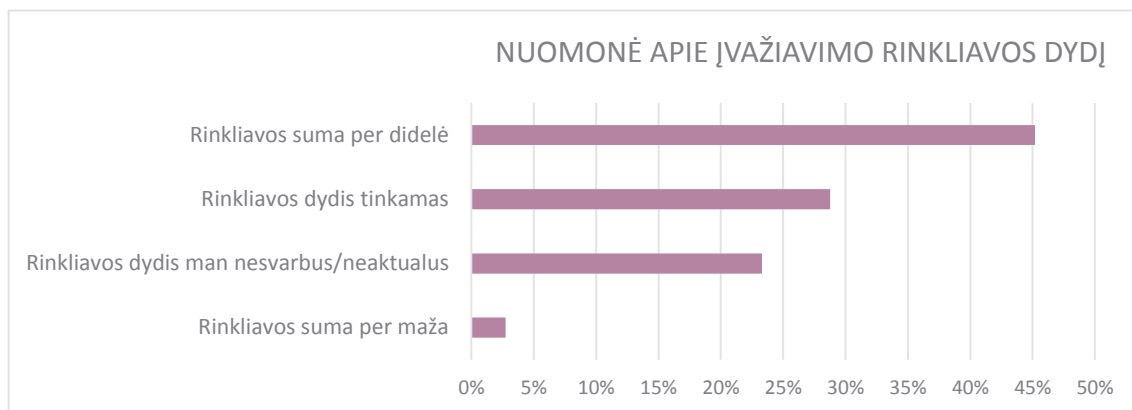
**2.35 pav. Apsilankymo Neringoje trukmė**

Beveik pusė į Neringą atvykstančiųjų su savimi pasiima dviračius – dažniausiai atostogaujantios poros ir šeimos (2.36 pav.).



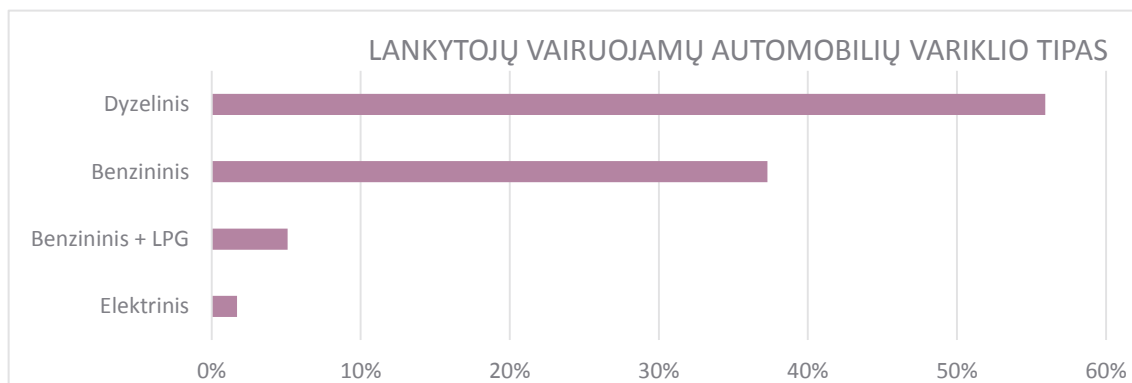
**2.36 pav. Lankytojų atsivežtų dviračių skaičius**

Vietinės rinkliavos, taikomos įvažiuojantiems automobiliams dydžiu nėra patenkinti beveik pusė lankytojų (45%), tačiau 29% sutinka su nuomone, kad rinkliavos dydis yra tinkamas, o 23% lankytojų rinkliavos dydis nesvarbus ar neaktualus (tikėtina, atvykstantieji transportu, kuriam rinkliava netaikoma, arba turintys nekilnojamojo turto ir Neringoje deklaravę gyvenamąją vietą) (2.37 pav.).



**2.37 pav. Lankytojų nuomonė apie vietinės rinkliavos dydį**

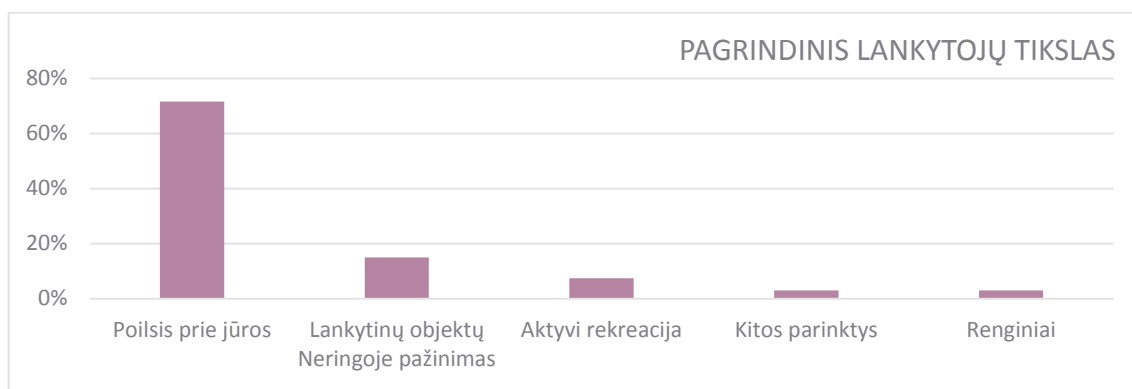
Daugiau nei pusės atvykusiųjų vairuojami automobiliai varomi dyzelinu (56%), antroje pagal dažnumą vietoje – benzininiai varikliai (37%). Elektra varomais automobiliais į Neringą atvyksta vos 2 % lankytojų (2.38 pav.).



**2.38 pav. Lankytojų vairuojamų automobilių pasiskirstymas pagal variklio tipą**

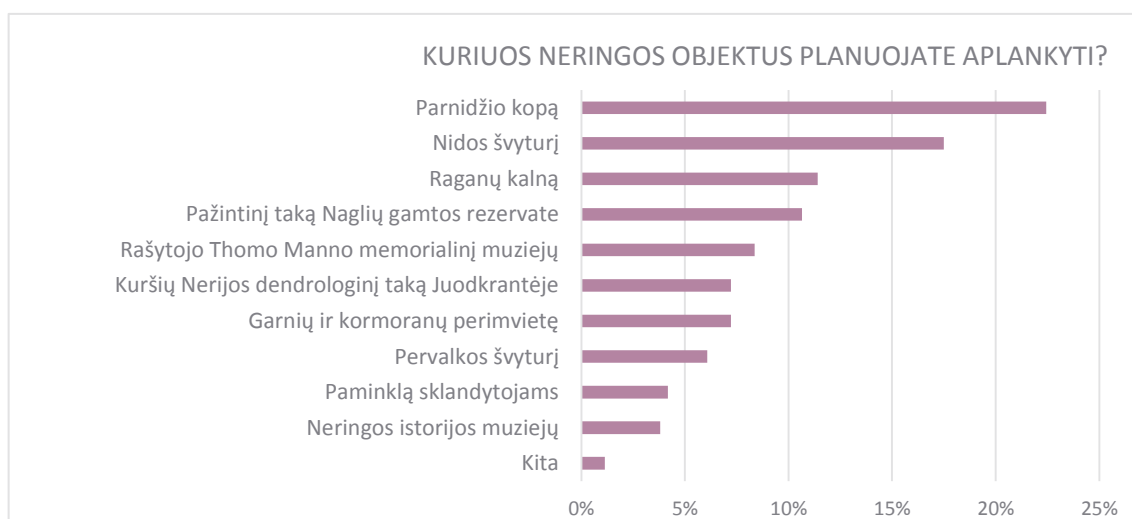
Pagrindiniu apsilankymo Neringoje tikslu lankytojai įvardija poilsį prie jūros (72%), antras pagal svarbą lankytojų tikslas – lankytinų objektų Neringos savivaldybėje pažinimas (15%) (2.39 pav.).





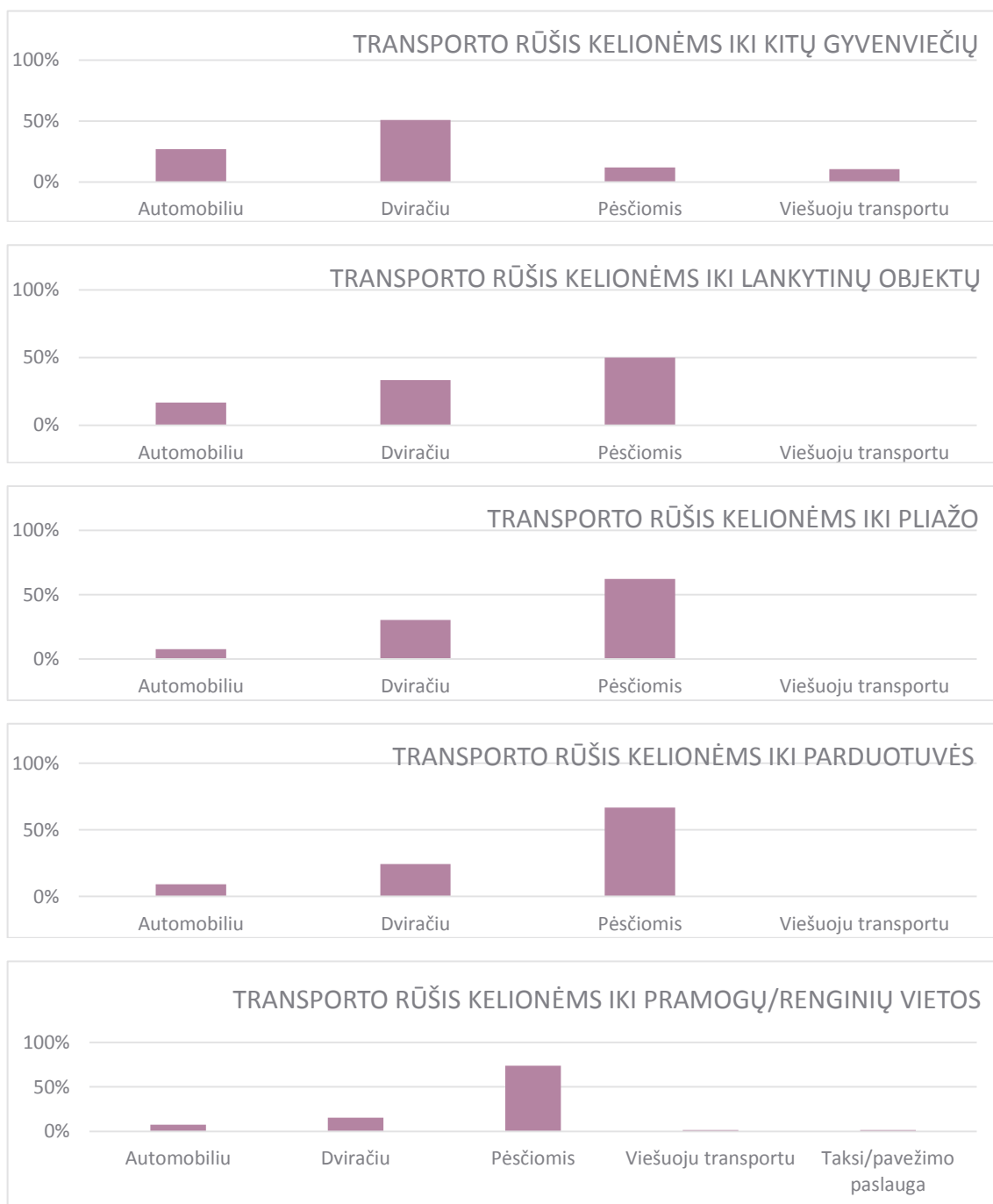
**2.39 pav. Pagrindinis apsilankymo Neringoje tikslas**

Iš lankytinų Neringos objektų populiariausi – Parnidžio kopa (22%) ir Nidos švyturys (17%), esantys Nidoje. Juodkrantėje daugiausiai lankytojų planuoja kelionę į Raganų kalną (2.40 pav.).



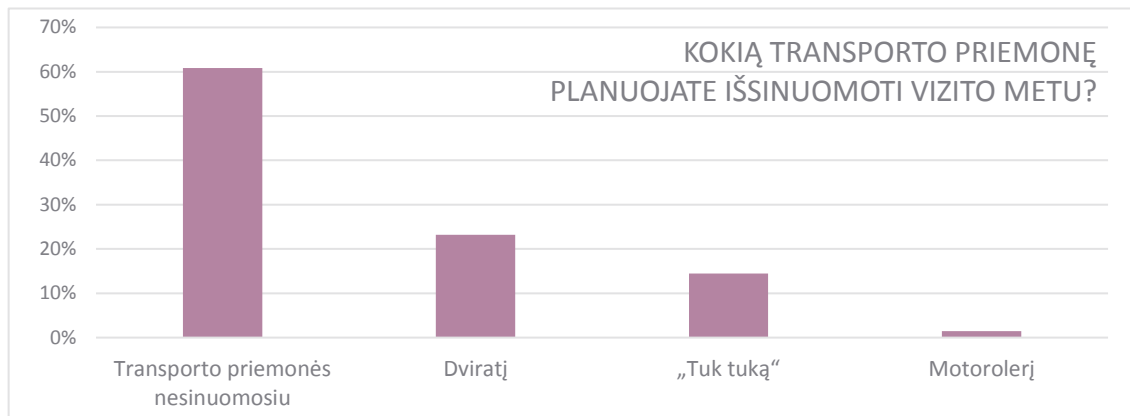
**2.40 pav. Planuojami aplankyti Neringos objektai**

Nepaisant to, kad dauguma atvykstančiųjų į Neringą keliauja asmeniniu transportu, vietines skirtingo pobūdžio keliones yra linkę atlikti skirtingomis transporto priemonėmis. Lankytojai dažniausiai visas poilsines, pažintines ar buitines keliones atlieka pėsčiomis, o didesnę atstumą (iki kitų gyvenviečių ar labiau nutolusių lankytinų objektų) yra linkę atlikti dviračiais. Asmeninis automobilis – viena rečiausiai naudojamų vietinio susisiekimo transporto rūšių, dažniau naudojama tik kelionėms iki kitų gyvenviečių ar lankytinų objektų (žr. 2.41 pav.).



2.41 pav. Lankytojų naudojama transporto rūšis skirtingo pobūdžio kelionėms

Dauguma (60%) apklaustų lankytojų įvardijo neplanuojantys nuomotis jokios transporto priemonės vietinėms kelionėms, dviratį nuomotis planuoja 23%, o „Tuk Tuką“ – 14% lankytojų (2.42 pav.).



**2.42 pav. Apsilankymo metu planuojama išsinuomoti transporto priemonė**

Respondentų paprašius įvardinti jų nuomone, aktualiausias problemas, dažniausiai pasitaikantys atsakymai priskirtini šioms kategorijoms:

- Prasta dviračių ir pėsčiųjų takų būklė;
- Dviračių infrastruktūros trūkumas;
- Vietinio viešojo transporto reisų trūkumas;
- Prastas takų pritaikymas žmonėms su judėjimo apribojimais;
- Nesaugus takas palei krantinę;
- Dideli kelionės kaštai;
- Tuk-tukų keliamas triukšmas.

### 3 TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ

#### 3.1 Viešojo transporto skatinimas

##### 3.1.1 Viešasis sausumos transportas

Neringos savivaldybės viešojo transporto tinklas dėl išskirtinių vietovės geografijos bruožų yra linijinis, turintis vieną vidaus maršrutą Smiltynė – Juodkrantė – Pervalka – Preila – Nida. Priklausomai nuo paros meto, esamuose maršrutuose numatytas užsukimas į mažesnes gyvenvietes (Preilą, Pervalką) arba tik sustojimas prie gyvenvietę su plentu jungiančio kelio link gyvenvietės.

Plane numatomas maršrutinio tinklo papildymas ekologinio transporto maršrutais, skirtais pagerinti gyvenviečių susisiekimą su pajūriu ir artimiausiais lankytiniais objektais.

Atsižvelgiant į formuojamą Neringos savivaldybės judumo strategiją, orientuotą į ekologišką susisiekimą, rekomenduojama padidinti viešojo transporto eismo dažnį vasaros sezonu, pasirenkant kompaktiškas transporto priemones, iš galinių stotelių išvykstančias 30 min. intervalu.

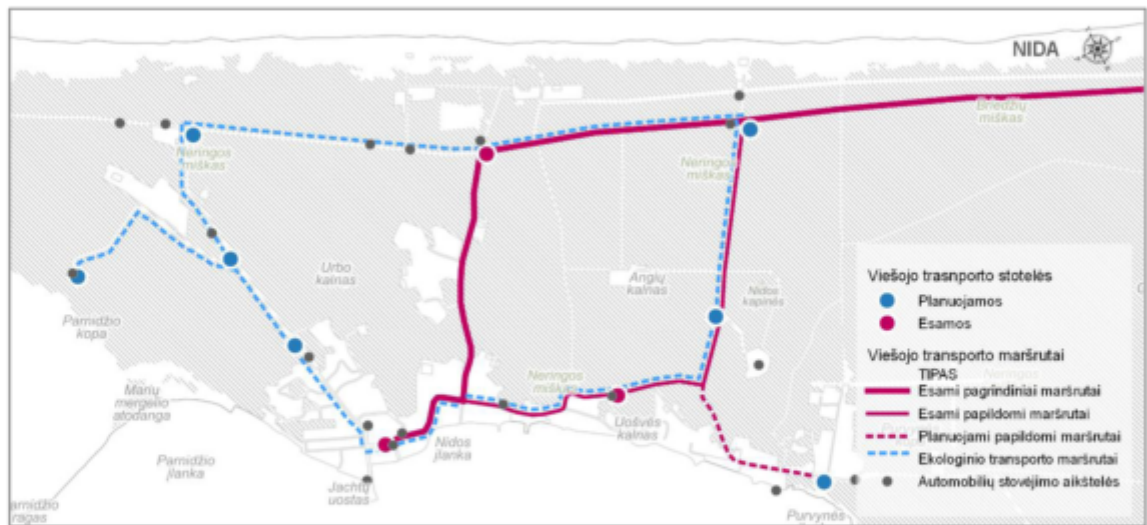
Žiemos laikotarpiu, kai nėra reikšmingo turistų srauto, tikslinga mažinti dažnį iki 1 val. intervalų (galimas didesnis dažnis ryte ir vakare, siekiant patenkinti į darbą ir iš jo vykstančius gyventojus).

Alternatyvi žiemos sezono galimybė – viešasis transportas pagal paklausą (plačiau – 3.1.1.3 sk.).

##### 3.1.1.1 Viešojo sausumos transporto maršrutų tinklas

Nidos gyvenvietėje numatomas viešojo transporto tinklas tankiausias iš visų Neringos gyvenviečių dėl didžiausio gyventojų, traukos objektų skaičiaus ir jų lemiamo kelionių poreikio.

Esami viešojo transporto maršrutai nukreipti į Nidos stotį. Pagrindinis maršrutas veda G. D. Kuverto ir Naglių gatvėmis. Šalutinis (šiuo metu išvykstantis retesniais laiko intervalais) – Pamario ir Kuršių gatvėmis (3.1 pav.).



**3.1 pav. Nidos gyvenvietės viešojo transporto tinklas**

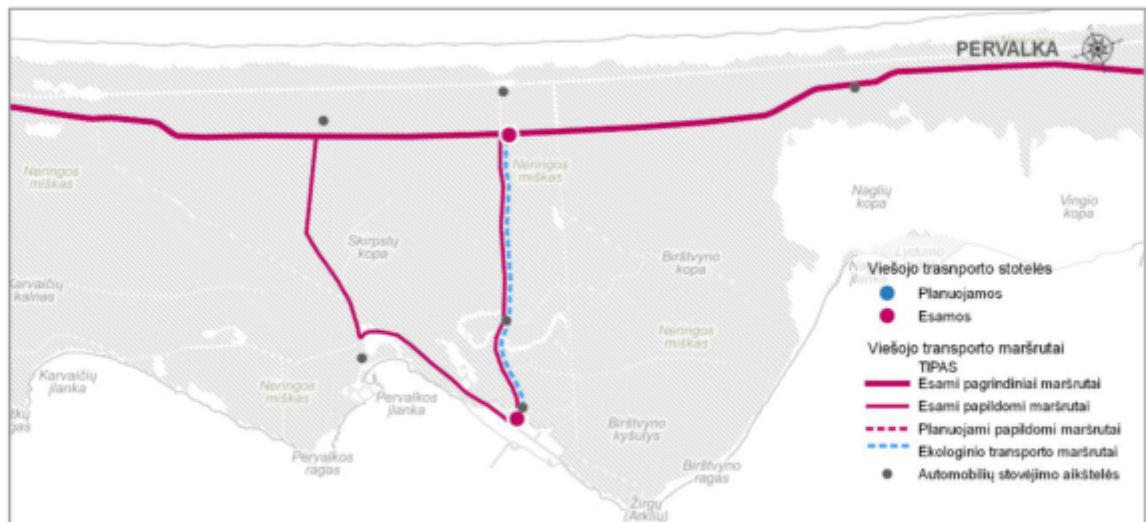
Siūlomi maršrutinio tinklo pakeitimai – papildoma jungtis link naujai planuojamo gyvenamojo kvartalo Purvynėje bei reguliarūs žiediniai ekologiško transporto maršrutai, skirti judėjimui gyvenvietėje ir jos apylinkėse vasaros sezono metu. Siūloma įrengti papildomas 6 viešojo transporto stoteles, jose įrengiant informacinius standus su aktualiais viešojo transporto grafikai ir įvairiarūšio transporto schemomis.

Preilos ir Pervalkos viešojo transporto trasų tinklas minimalus, užtikrinantis būtinajį gyvenvietės ryšį su Nidos-Smiltynės plentu (3.2 pav. ir 3.3 pav.).



**3.2 pav. Preilos gyvenvietės viešojo transporto tinklas**

Vasaros sezono metu Preilos ir Pervalkos gyvenviečių jungtimis su pajūriu rekomenduojama paleisti kursuoti ekologinį viešąjį transportą (plačiau 3.1.1.5 sk.).



**3.3 pav. Pervalkos gyvenvietės viešojo transporto tinklas**

Preilos ir Pervalkos gyvenvietėse naujų viešojo transporto stotelių nenumatoma, tačiau tikslinga atnaujinti esamus laukimo paviljonai, juos papildant informaciniais stendais su aktualiais viešojo transporto grafikai ir įvairiarūšio transporto schemomis.

Juodkrantėje esama viešojo transporto trasa yra pakankama gyvenvietės aptarnavimui. Ją tikslinga papildyti dviem stotelėmis (prie žuvėdrų kalno ir prie numatomos automobilių stovėjimo aikštelės netoli gintaro įlankos) (3.4 pav.).



**3.4 pav. Juodkrantės gyvenvietės viešojo transporto tinklas**

Juodkrantės viešojo transporto tinklą siūloma papildyti dviem ekologinio viešojo transporto linijomis (Gintaro įlanka – levos kalnas ir Kalno g. - Pajūris) bei įrengti šiam transportui skirtą viešojo transporto stotelę pajūryje.

Alksnynėje Esminiai viešojo transporto tinklo pakeitimai nenumatomi (3.5 pav.).



**3.5 pav. Alksnynės gyvenvietės viešojo transporto tinklas**

Visuose esamuose ir planuojamuose viešojo transporto laukimo paviljonuose rekomenduojama įrengti informacinę sistemą, leidžiančią gyventojams ir turistams tiksliai planuoti kelionę viešuoju transportu.

### 3.1.1.2 Viešojo transporto pritaikymas rekreacijai

Visoms Neringos savivaldybėje važinėjančioms viešojo transporto priemonėms tikslinga įrengti dviračių laikiklius, leidžiančius dviratininkams naudotis viešuoju transportu ir žymiai padidinti savo galimą nuvažiuoti atstumą (3.6 pav.).



**3.6 pav. Viešasis transportas su dviračių laikikliais**

Paprastai dviračių laikikliai įrengiami autobuso išorėje, jei įmanoma, pageidautina – transporto priemonės priekyje, kad vairuotojas galėtų pastebėti savo dviratį tvirtinančią dviratininką. Jei transporto priemonė pakankamai talpi, galimas dviračių stovų ar laikiklių įrengimas viduje.

### 3.1.1.3 Transportas pagal paklausą

Optimizuojant viešojo transporto eksploataavimo kaštus analizuotinas transporto pagal paklausą sistemos diegimas. Transportas pagal paklausą (TPP)– tai hibridinis nereguliarus viešasis transportas, pasižymintis tiek viešojo transporto, tiek taksi bruožais.

TPP sistema gali būti skirtingo lankstumo – leidžianti keliones artimas taksi modeliui „nuo durų iki durų“ arba tik dalinį nukrypimą nuo iš anksto nustatyto reguliaraus maršruto.

TPP sistemos lankstumą lemia trys pagrindiniai komponentai:

1. Maršrutas
2. Sustojimo vietos
3. Tvarkaraštis

#### **Galimi maršrutų organizavimo variantai:**

- „Iš daugelio taškų į vieną“ – apie norą keliauti iš anksto informavę keleiviai surenkami iš keleto skirtingų vietų (namų ar fiksuotų paėmimo taškų, stotelių) ir vežami į vieną objektą (stotį, perkėlą, įvairiarūšio transporto terminalą ar lankytiną objektą).
- „Iš vieno taško į kelis“ – visi keleiviai paimami iš vieno taško (stoties, perkėlos ar kito traukos objekto) ir vežami keliomis kryptimis, kurios patenka į šio maršruto aptarnaujamą teritoriją, atvežant keleivius iki jų galutinio tikslo („iki durų“ arba iki didelės sklaidos numatytų sustojimo vietų, aptarnaujančių keleto pastatų grupes). Ši sistema atvirkštinė pirmajam susisiekimo modeliui.
- „Iš kelių taškų į kelis“ – Keleiviai paimami iš kelių skirtingų taškų ir pristatomi į kelis skirtingus taškus. Šis principas artimiausias taksi, tačiau didelis lankstumas sumažina galimybę prognozuoti transporto atvykimo laiką ir kelionės trukmę.

Pirmųjų dviejų maršrutų organizavimo modelių sintezė sukuria ypač palankią susisiekimo su žemynine dalimi arba su pavieniais lankomiausiais objektais sistemą, kai vieni keleiviai nuvežami į vieną tašką ir vėliau iš šio taško paimami kelionei priešinga kryptimi.

#### **Sustojimų vietos**

TPP sistemai gali būti taikomi keli skirtingi sustojimo vietų paskirstymo principai, užtikrinantys skirtingą sistemos lankstumą:

- „nuo durų iki durų“ – lanksčiausia sistema, kai nėra iš anksto nustatytų sustojimo vietų, o keleiviai paimami nuo namų arba pristatomi iki pat pageidaujamo kelionės tikslo. Šią sistemą rekomenduojama taikyti specializuotam transportui pagal paklausą – žmonių su negalia vežimui – kaip papildomą sistemos paslaugą.



- Sustojimo vietų tinklas – specialiais ženklais pažymėtos sustojimo vietos, gyvenvietėse išdėstomos ženkliai tankiau nei viešojo transporto stotelės, tačiau neturinčios įprastoms stotelėms būdingos infrastruktūros (laukimo paviljonų, stendų su tvarkaraščiais ir pan.). Šiose sustojimo vietose TPP nestoja, jei nėra išankstinės rezervacijos.
- Esamų viešojo transporto stotelių tinklas – TPP priemonės stoja tik viešojo transporto stotelėse, tačiau jų kursavimo dažnį lemia išankstiniai užsakymai.

Rekomenduojamas visų sistemos variantų derinys:

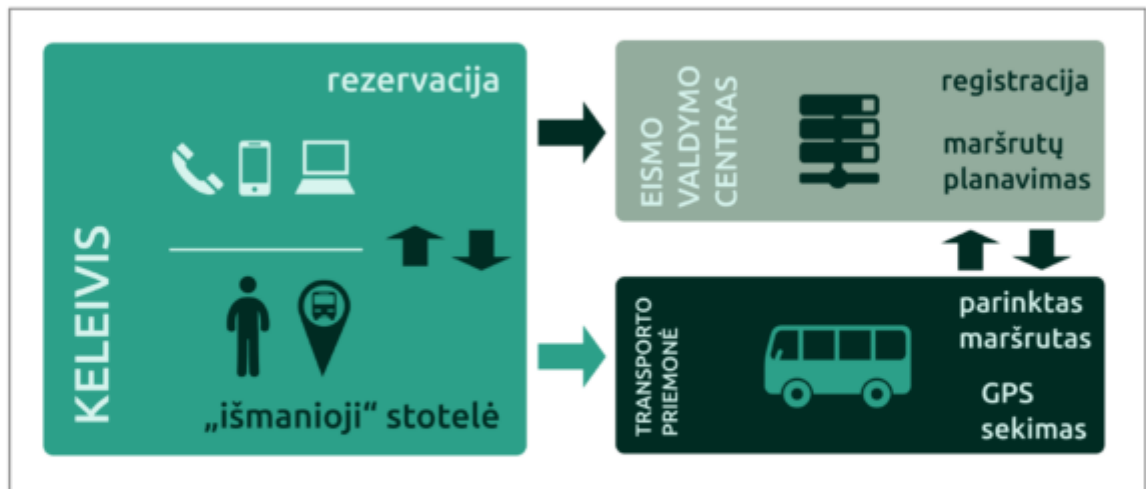
- „nuo durų iki durų“ pervežimas žmonėms su negalia, besilaukiančioms moterims, tėvams su mažais vaikais, senjorams ar kitoms iš anksto nustatytoms, didesnio dėmesio reikalaujančioms socialinėms grupėms;
- numatytoje aptarnavimo zonoje esantis sustojimo vietų tinklas, kuriose transporto priemonės stoja tik pagal išankstinį užsakymą.
- esamų viešojo transporto stotelių tinklas, kurio kiekviena stotelė aplankoma, nepriklausomai nuo išankstinės rezervacijos.

### **Tvarkaraštis**

Priklausomai nuo kitų TPP sistemos lankstumą lemiančių veiksnių, gali būti taikomi du tvarkaraščių tipai – fiksuoto atvykimo – kai numatomas konkretus atvykimo laikas, iki kurio keleiviai pasiekia galutinį tašką arba atvykimo (ar išvykimo) laiko intervalas – tam tikras laiko tarpas, kuriuo gali atvykti arba išvykti transporto priemonė.

### **Rezervacija ir maršrutų parinkimas**

Transporto priemonės gali būti rezervuojamos telefonu, mobiliosiomis aplikacijomis, internetu ar „išmaniojoje“ stotelėje įrengiamo terminalo pagalba. Visi užsakymai apdorojami eismo valdymo centre; parenkamas optimalus transporto maršrutas; išsiunčiama transporto priemonė, kurios judėjimas sekamas realiu laiku (3.7 pav.).



3.7 pav. Transporto pagal paklausą eismo valdymo principas

Diegiant transporto pagal paklausą sistemą reikia įvertinti, kad kaip ir dauguma viešojo transporto sistemų, ši sistema bent pradžioje gali nebūti visiškai save išlaikanti finansiškai, todėl būtina numatyti galimybę ją subsidijuoti bent pirmajame diegimo etape.

#### 3.1.1.4 Elektrinių viešojo transporto priemonių diegimas

Siekiant plėsti Kuršių nerijoje mažinti taršą ir triukšmą bei didinti viešojo transporto patrauklumą siūloma pakeisti esamą vidaus degimo varikliais varomų maršrutinių transporto priemonių parką į elektrines transporto priemones. Tam pirmoje eilėje būtina įrengti šioms viešojo transporto priemonėms reikalingą infrastruktūrą – greitaeigio pakrovimo stoteles Nidoje ir Alksnynėje. Tokių transporto priemonių baterijų talpa jau šiuo metu daugiau nei pakankama, kad tokios priemonės galėtų sėkmingai kursuoti Kuršių nerijos teritorijoje. Linijinis maršruto Klaipėda – Nida pobūdis taip pat tam labai tinkamas.

#### 3.1.1.5 Naujų viešojo transporto rūšių diegimas

Siekiant plėsti Neringos pažinimo galimybes skirtingoms gyventojų grupėms, ypač judumo problemų turinčioms, taip pat vaikams, vyresnio amžiaus žmonėms siūloma kurti naujas viešojo transporto rūšis. Nagrinėtinos kelios tokios transporto rūšies alternatyvos. Pirmajame etape tikslinga įgyvendinti elektrine ar hibridine pavara varomų ekologiškų transporto priemonių – kompaktiškų autobusiukų žiedinius ir su lankytiniais objektais jungiančius maršrutus.

Visų gyvenviečių (išskyrus Alksnynę) susisiekimui su pajūrio ruožu pagerinti rekomenduojama įvesti ekologinio viešojo transporto maršrutus (žr. 3.1.1.1).

Nidoje ir Juodkrantėje rekomenduojamas ilgesnis ekologinio transporto maršrutų tinklas. Juodkrantėje siūloma įvesti papildomą maršrutą L. Rėzos gatvėje, skirtą susisiekimui gyvenvietės viduje gerinimui – ypač vasaros sezono metu. Nidoje siūloma įvesti linijinį maršrutą Taikos g. ir žiedinį maršrutą, apimančią Taikos g., Naglių g., Pamario g., Kuršių g., Nidos – Smiltynės pl. (3.1 pav.). Linijinio maršruto trukmė – apie 10 min., žiedinio – apie 25 min.

Šiuose maršrutuose rekomenduojama naudoti nedidelės talpos, kompaktiškas elektrines ar hibridines transporto priemones (3.8 pav.).



**3.8 pav. Elektrinių autobusų pavyzdžiai**

Elektrinių autobusų krovimo stotelės, jei nekyla techninių problemų, gali būti grupuojamos su elektrinio pakaitinio transporto krovimo vietomis.

### 3.1.2 Vandens transportas

Vandens transporto ir vandens turizmo plėtra yra numatyta tiek Neringos savivaldybės teritorijos ir jos dalių bendrajame plane, tiek ir kaimyninių savivaldybių – Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono, Šilutės rajono bendruosiuose planuose bei Kuršių Nerijos nacionalinio parko tvarkymo plane.

Rekomenduojama iki šiol dažniausiai rekreaciniams tikslams tarnavusį vandens transportą vystyti susisiekimo kryptimi. Šiam tikslui reikalinga numatyti vandens transporto maršrutus, įrengti uostų ir prieplaukų infrastruktūrą, įkurti naują vandens transporto operatorių arba perduoti veikos administravimą ir vykdymą esamam sausumos viešojo transporto operatoriui.

Įvertinus, kad šiuo metu naudojamas vandens transportas dažniausiai yra varomos dyzeliniais varikliais ir tokių priemonių plėtra gali turėti neigiamos įtakos oro kokybei, turėtų būti skatinamos tos vandens transporto priemonės, kurios naudoja mažiau taršų kurą (pvz., gamtines dujas) arba yra varomos naudojant kitus alternatyvius energijos šaltinius (pvz., elektros energiją).

#### 3.1.2.1 Vandens transporto maršrutai

Siekiant paskatinti vandens transporto naudojimą susisiekimui, tikslinga numatyti reguliarius vandens transporto maršrutus, leidžiančius keliauti tarp Neringos savivaldybės gyvenviečių ir už jos ribų. Plano rengimo metu veikia penki reguliarūs vandens transporto maršrutai:

- Klaipėda – Juodkrantė- Nida;
- Minijos kaimas - Uostadvaris – Nida
- Ventainė – Nida
- Dreverna – Juodkrantė

- Šilutė - Nida

Siekiant intensyvesnio vandens transporto apnaudojimo, tikslinga kurti galimybes atsirasti naujiems reguliaraus vandens transporto maršrutams:

- Nida – Preila – Pervalka – Juodkrantė – Klaipėda
- Nida – Juodkrantė – Kaunas

Visų maršrutų įrengimui reikalingas priplaukų Preiloje ir Pervalkoje pritaikymas keleiviniam transportui bei Drevernos ir Šilutės uostų farvaterių rekonstrukcija.

Esamus vandens transporto ryšius su kitu Kuršių nerijos krantu tikslinga tobulinti, gerinant esamą vandens transporto infrastruktūrą bei užtikrinant reguliarią šios infrastruktūros priežiūrą ir remontą.

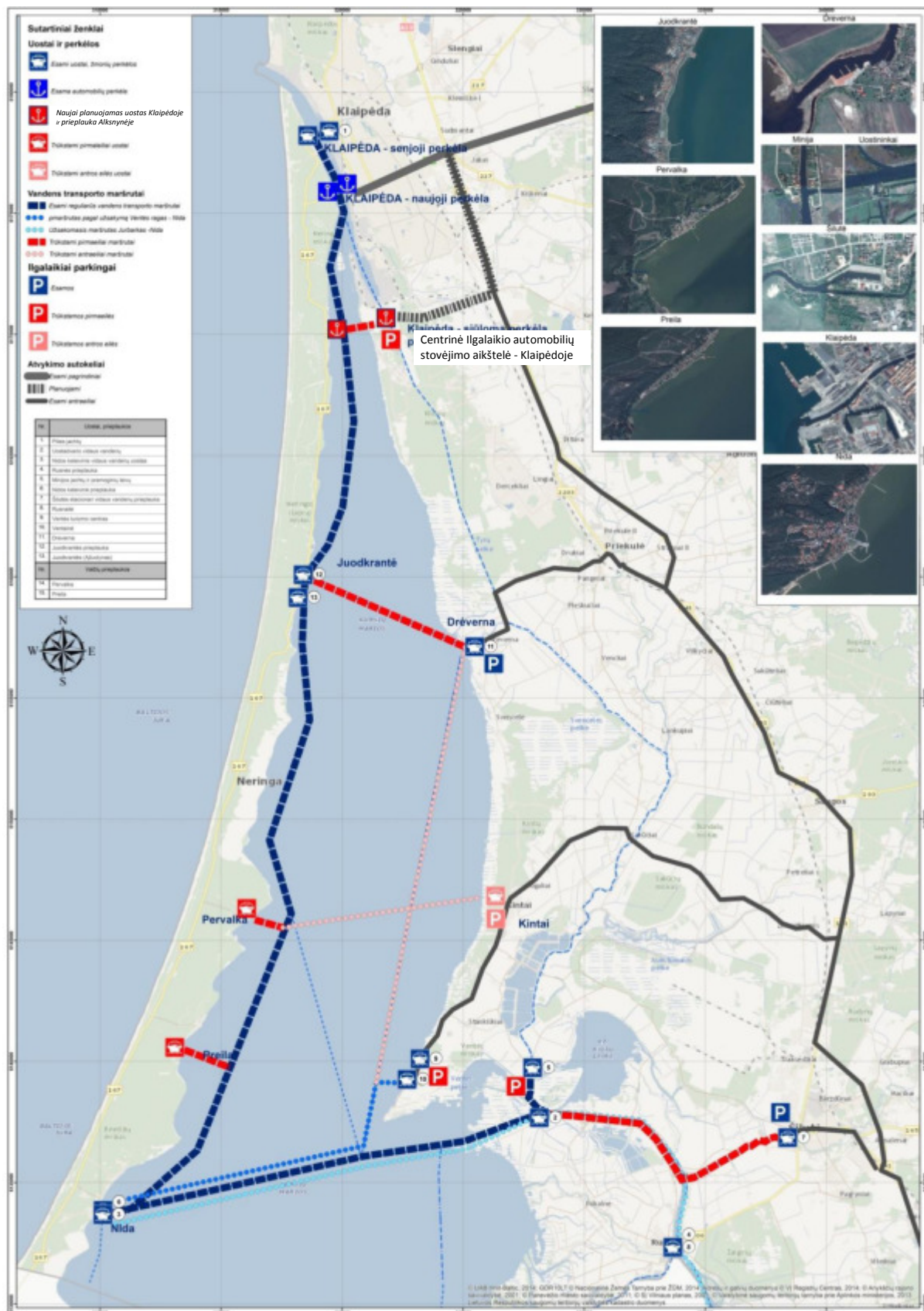
### 3.1.2.2 Vandens transporto infrastruktūra

Dauguma esamų krantinių ir uostų neužtikrina pilno paslaugų spektro, reikalingo keliaujantiems jachtomis ir mažaisiais laivais.

Siekiant užtikrinti vandens viešojo transporto pilnavertiško funkcionavimo galimybes numatoma rekonstruoti esamą Nidos uostą, įrengti uostą Juodkrantėje bei priplaukas Preiloje, Pervalkoje, Alksnynėje. Plane numatoma šiuos uostus ir priplaukas sujungti reguliariu vandens viešojo transporto maršrutu, į jį įtraukiant platesniame regione esančius uostus ir priplaukas – Klaipėdą, Dreverną, Ventės ragą, Šilutę, Uostadvarį, Rusnę, Jurbarką ir kitus.

Esamame Nidos ir planuojamame Juodkrantės uostuose tikslinga teikti pilną paslaugų paketą – elektros tiekimą, geriamojo vandens tiekimą, nešvaraus vandens išsiurbimą, dušą, tualetą, mobilią degalinę.

Ypač aktualus vandens transporto ir infrastruktūros pritaikymas SPTŽ poreikiams – atliekant uostų, priplaukų rekonstrukciją būtina įvertinti žmonių, turinčiu judėjimo apribojimus poreikius ir numatyti inžinerines priemones patogiam įlipimui į vandens transportą.



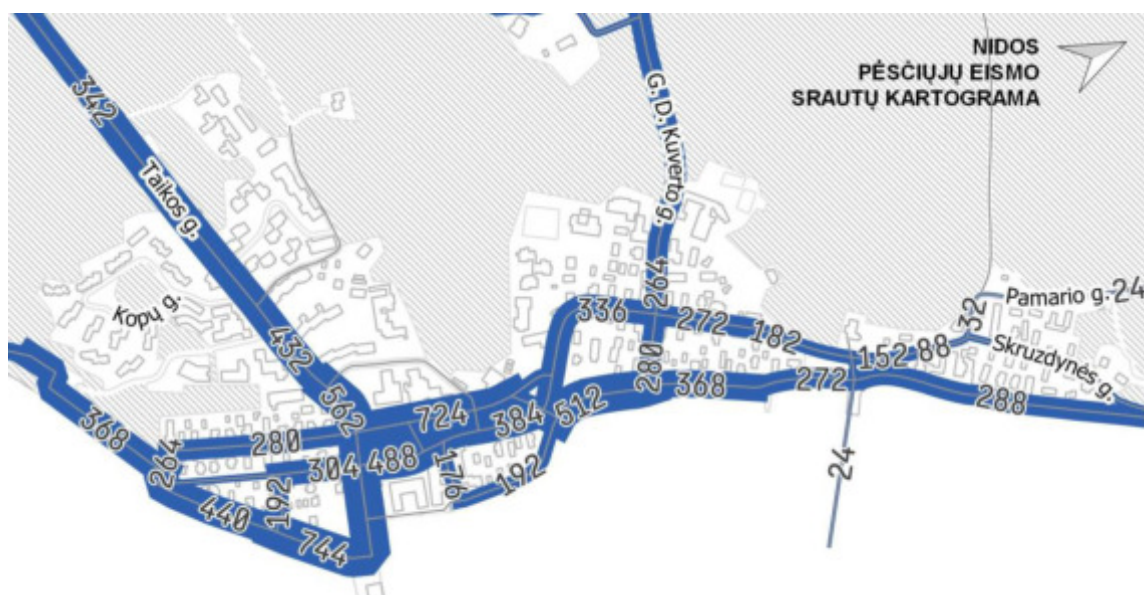
Pav. 3.9 Vandens transporto maršrutai

### 3.2 Bevariklio transporto integracija

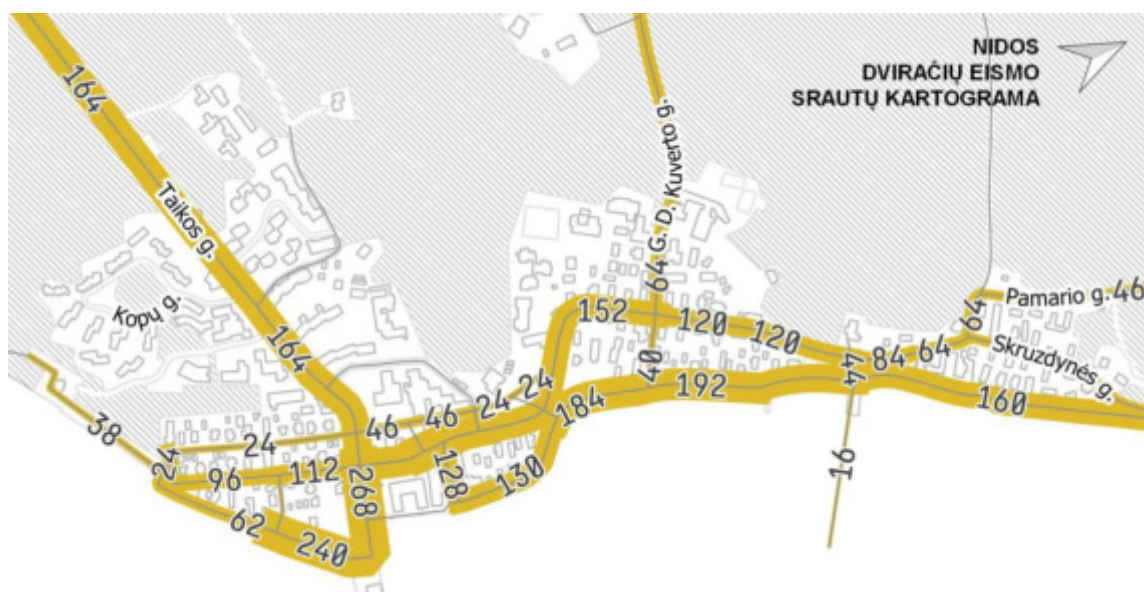
#### 3.2.1 Bevariklio transporto srutai

Rengiant Neringos savivaldybės darnaus judumo planą, atlikti transporto srautų tyrimai kurorto vasaros sezono pradžioje ir viduryje. Sezono viduryje ištirti pėsčiųjų ir dviračių srautai yra iki 4 kartų didesni, lyginant su sezono pradžios srautais (žr. 2.1.2 skyrių).

Didžiausias dviratininkų ir pėsčiųjų eismo intensyvumas užfiksuotas Nidoje – krantinėje, Taikos g. ir Naglių g. (3.10 pav., 3.11 pav.). Išmatuoti srautai viršija infrastruktūros laidumą, todėl būtinas infrastruktūros atnaujinimas ir pritaikymas intensyvesniems pėsčiųjų bei dviratininkų srautams.



3.10 pav. Valandiniai Nidos pėsčiųjų srautai



3.11 pav. Valandiniai Nidos dviratininkų srautai

### 3.2.2 Pėsčiųjų eismo infrastruktūra

#### 3.2.2.1 Pėsčiųjų takų tinklas

Pėsčiųjų tinklo plėtra tarp gyvenviečių, įsikūrusių prie Kuršių marių ir pajūrio ne tik sukurtų sąlygas mažinti autotransporto naudojimą kasdieniniam poilsiautojų judėjimui į paplūdimius bei atgal, bet didintų galimybes poilsiautojams rinktis poilsines – pažintines keliones pėsčiomis, kai oro sąlygos nėra tinkamos maudymuisi jūroje, taip pat ne vasaros sezono metu. Pėsčiųjų takai planuojami įvertinant galimybę pakeliui aplankyti rekreaciniu ar pažintiniu požiūriu aktualius objektus.

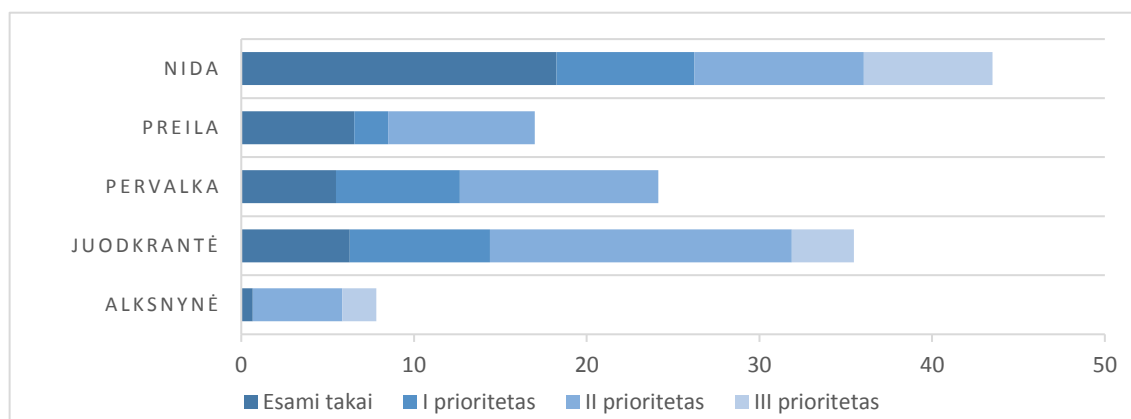
Pėsčiųjų takai jungiami į vientisą sistemą, sudarant galimybę formuoti žiedines pasivaikščiojimo trasas, pasirinktinai pagal atstumą ir sudėtingumą.

#### 3.2.2.2 Pėsčiųjų takų įrengimo prioritetai

Svarbiausios numatomos pėsčiųjų trasos – gyvenviečių jungtys su pajūriu ir pėsčiųjų takai, vedantys prie intensyviausiai lankomų traukos objektų – Parnidžio, Naglių kopų ir kt.

Tolimesniuose plėtros etapuose numatomas pėsčiųjų takų, nejungiančių gyvenviečių su pajūriu, bet vedančių prie išskirtine kraštovaizdžio kokybe pažyminčių Kuršių nerijos vietovių ar kitų lankytinų gamtinių ar kultūros paveldo objektų įrengimas.

Neringoje numatomą pėsčiųjų takų tinklą sudaro 127 km takų, iš kurių 37km – esami takai, likę 90 km – planuojami. Bendras takų ilgio pasiskirstymas gyvenviečių apylinkėse pagal įgyvendinimo prioritetus pateiktas 3.12 pav.



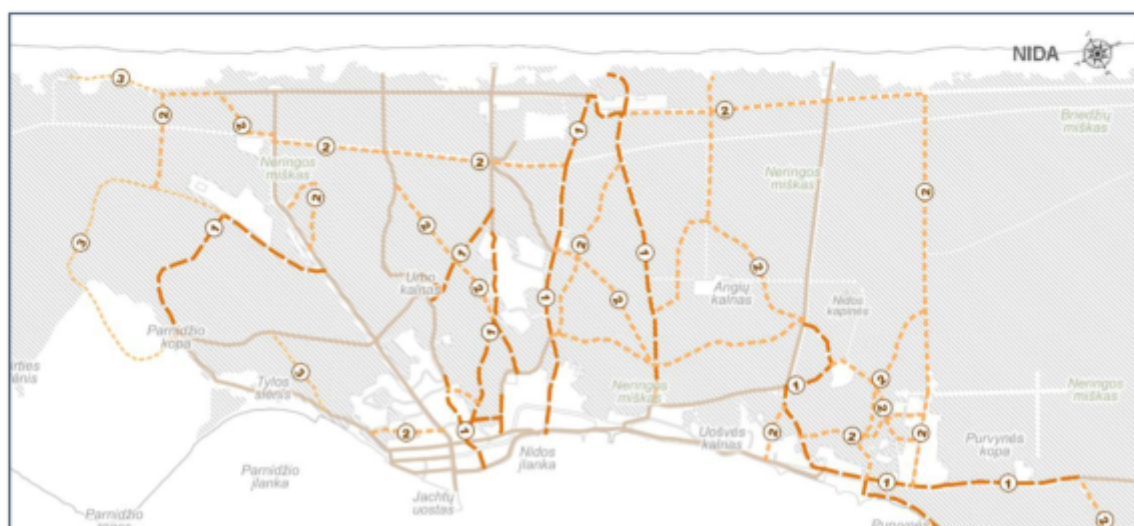
**3.12 pav. Pėsčiųjų takų įrengimo prioritetai Neringos gyvenvietėse**

Diagramoje pateikti pėsčiųjų takų ilgiai apima pėsčiųjų eismui skirtus takus gyvenvietėje ir jos apylinkėse – įtraukiant artimiausias rekreacines trasas ar takus vedančius link greta esančių lankytinų objektų.

Pirmo prioriteto takams priskiriami pėsčiųjų takai, sujungiantys gyvenvietes su pajūriu ir pėsčiųjų takai, vedantys link dažniausiai lankomų Neringos turistinių objektų (Parnidžio, Naglių kopos ir kt.) (apie 25 km takų), antram prioritetui – papildomos jungtys link pajūrio ir takų tinklo rišlumą

didinantys takai (apie 52 km), trečiajam prioritetui – ilgesnių distancijų žiediniai – rekreaciniai takai ir papildomi takų tinklo ryšiai (apie 13 km).

Nidos gyvenvietėje ir jos apylinkėse, lyginant su kitomis Neringos gyvenvietėmis, įrengta daugiausiai pėsčiųjų takų – 18,25 km. Planuojamų pėsčiųjų takų įrengimo prioritetai nurodyti 17103-KP-TDA-05 brėžinyje ir 3.13 pav.



**3.13 pav. Nidos gyvenvietės pėsčiųjų takų tinklas**

Nidoje pirmam prioritetui priskiriama 8 km pėsčiųjų takų. Pirmo prioriteto takai papildo esamų, gyvenvietę su pajūriu jungiančių, takų tinklą naujomis jungtimis bei ryšiais su Parnidžio kopa, taku link aerodromo ir numatoma ilgalaikio stovėjimo aikštele šiaurinėje gyvenvietės dalyje.

Antram prioritetui priskirti 9,81 km pėsčiųjų takų, sutankinančių esamų ir pirmo prioriteto takų tinklą. Antram prioritetui priskiriamas ir naujas takas nuo suplanuoto gyvenamojo kvartalo Purvynėje iki pajūrio. Trečiajam prioritetui priskiriami 7,44 km ilgio žiediniai – rekreaciniai pėsčiųjų takai, planuojami atokiau nuo gyvenvietės. Bendras Nidoje ir jos apylinkėse suplanuotų dviračių takų tinklo ilgis – 25,24 km.

Preilos apylinkėse esamų pėsčiųjų takų tinklo ilgis – 6,54 km (3.14 pav.).





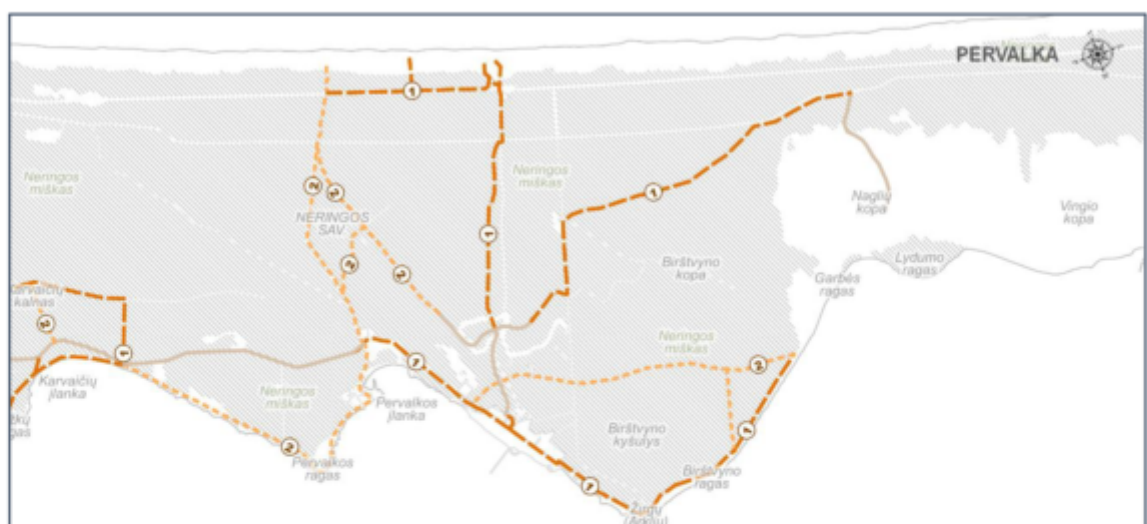
**3.14 pav. Preilos gyvenvietės pėsčiųjų takų tinklas**

Preiloje pirmo prioriteto takams priskiriamas 1,97 km ilgio pėsčiųjų takas gyvenvietėje, sudarantis sąlygas saugiam pėsčiųjų eismui gyvenvietėje.

Antram prioritetui priskiriamas pėsčiųjų takas palei marias ir pažintiniai – rekreaciniai pėsčiųjų takai gyvenvietės apylinkėse. Antro prioriteto takų ilgis – 8,48 km.

Bendras gyvenvietėje jos ir apylinkėse suplanuotų takų ilgis – 10,45 km.

Esamų Pervalkos gyvenvietės ir jos apylinkių takų tinklą sudaro 5,49 km takų. Tai – takas, jungiantis gyvenvietę su pajūriu ir jungtis su Preila (3.15 pav.).

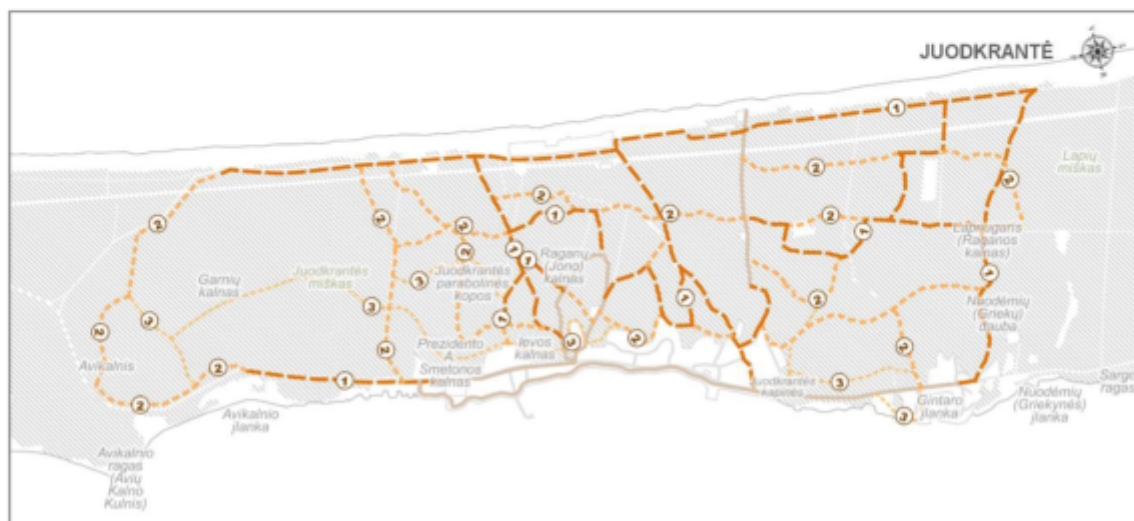


**3.15 pav. Pervalkos pėsčiųjų takų tinklas**

Pervalkoje pirmam prioritetui priskirta 7,17 km pėsčiųjų takų. Tai – takai gyvenvietėje, pajūryje bei jungtis su Naglių kopa šalia esamos „Eurovelo“ dviračių trasos.

Antro prioriteto takų – rekreacinių žiedinių maršrutų gyvenvietės apylinkėse – ilgis – 11,49 km. Bendras suplanuotų pėsčiųjų takų ilgis – 18,66 km.

Juodkrantėje esamų pėsčiųjų takų tinklo ilgis – 6,28 km. Tai – pėsčiųjų takai krantinėje ir gyvenvietėje, jungtis su pajūriu ir pažintinis takas aplink Raganų kalną (3.16 pav.).



**3.16 pav. Juodkrantės pėsčiųjų takų tinklas**

Juodkrantė iš likusių gyvenviečių išsiskiria tankiu suplanuotų pėsčiųjų takų tinklu. Dauguma Juodkrantėje suplanuotų takų perkelti iš Neringos savivaldybės teritorijos bendrojo plano ir Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plano.

Pirmam prioriteto takai – pagrindinės gyvenvietės jungtys su pajūriu, pėsčiųjų takas palei Žaliajį taką ir takas lik kormoranų kolonijos. Pirmo prioriteto takų ilgis – 8,12 km.

Antram prioritetui priskiriama dauguma rekreacinių takų gyvenvietės apylinkėse. Šie takai sudaro santykinai tankų, 17,49 km ilgio tinklą. Daugumą šių takų rekomenduojama realizuoti išsaugant gamtinės aplinkos savitumą – panaudojant natūralią takų dangą, trasas ženklinant dažais (analogiškai dviračių trasų ženklinimui – žr. 3.2.4.5 skyrių ir 3.40 pav.).

Trečiajam prioritetui priskiriamos papildomos 3,59 km ilgio pėsčiųjų takų jungtys, leidžiančios pasirinkti skirtingų distancijų žiedinius maršrutus.

Bendras Juodkrantės suplanuotų takų ilgis – 29,19 km.

Alksnynėje esamų pėsčiųjų takų praktiškai nėra, išskyrus 600 metrų atkarpą nuo Nidos – Smiltynės plento iki Meškos galvos kopos (3.17 pav.).



### 3.17 pav. Alksnynės pėsčiųjų takų tinklas

Antro prioriteto takams gyvenvietėje priskirti takai link artimiausių kultūros paveldo objektų, link pajūrio bei karinių įtvirtinimų (apie 5,2 km).

Trečiam prioritetui priskirtas 1,95 km ilgio takas, kartu su antrojo prioriteto takais sukuriantis žiedinį pažintinį maršrutą link karinių įtvirtinimų.

Bendras Alksnynėje ir jos apylinkėse suplanuotų pėsčiųjų takų ilgis – 7,16 km.

### 3.2.3 Informacinė sistema

Siekiant paskatinti Neringos gyventojų ir lankytojų judumą pėsčiomis, būtina užtikrinti patogią ir efektyvią pėstiesiems skirtą susisiekimo infrastruktūrą. Vienas svarbiausių pėsčiųjų takų tinklo elementų, lemiančių pėsčiųjų infrastruktūros efektyvumą – aiški planuojamų takų informacinė sistema su žemėlapiais ir nuorodomis į lankytinus objektus, pasitrintų trasų kryptimis bei atstumais.

Informacinė sistema leidžia pėstiesiems rinktis keliones maršrutą pagal planuojamą kelionei skirti laiką, fizinį pajėgumą ar norimų aplankyti objektų skaičių ir išsidėstymą.

Informacinės sistemos diegimas ypač svarbus rekreaciniuose, pažintiniuose takuose už gyvenviečių ribų – žemėlapiai, informaciniai stendai (3.39 pav.), rodyklės (3.18 pav.) ar spalvinės nuorodos (3.40 pav.) pėstiesiems leidžia iš anksto suplanuoti kelionę, leidžia įvertinti atstumą iki artimiausių dominančių objektų, suteikia saugumo pojūtį.



### 3.18 pav. Rekreacinių pėsčiųjų trasų ženklimas

Naujai įrengiamoms rekreacinėms trasoms tikslinga suteikti spalvinius kodus bei pavadinimus, juos pažymėti gyvenvietėse viešai eksponuojamuose turistiniuose žemėlapiuose ir kituose informaciniuose stenduose.

Informacinės sistemos diegimas svarbus ne tik gamtinėse teritorijose už gyvenviečių ribų, bet ir urbanizuotose gyvenviečių teritorijose. Informacinės nuorodos ne tik padeda gyvenviečių lankytojams orientotis aplinkoje, bet ir suteikia galimybę atrasti mažiau žinomus lankytinus objektus, muziejus ar kitas paslaugas (3.19 pav.).

Urbanizuotų teritorijų informacinė sistema paprastai susideda iš rodyklių su lankytinų objektų, pagrindinių gatvių pavadinimais bei informacinių stendų su miesto žemėlapiais, nuorodomis į informacijos centrą ir pagrindinius transporto mazgus.



### 3.19 pav. Informacinės nuorodos urbanizuotose teritorijose

Tiek urbanizuotų, tiek gamtinių teritorijų informacinėse sistemose gali būti pasitelktos informacinės technologijos – prie nuorodų ar informacinių lentelių (stendų) gali būti pridamos internetinės nuorodos ar išmaniaisiais telefonais skenuojami QR kodai, leidžiantys pėstiesiems gauti daugiau informacijos apie lankomą objektą, pažintinių takų maršrutus ir kt.



**3.20 pav. Informacinių technologijų taikymas pėsčiųjų takuose – QR kodai su papildoma informacija.**

#### 3.2.4 Dviračių eismo infrastruktūra

Siekiant padidinti bemotorio, pirmiausia dviračių, transporto patrauklumą, galimybę naudotis juo Kuršių nerijos gamtos ir kultūros paveldo vertybių pažinimo tikslais, tikslinga kurti naujas skirtingo sudėtingumo žiedines bemotorio transporto trasas bei įrengti anksčiau Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plane ir Neringos savivaldybės bendrajame plane suplanuotus dviračių takus. Dviračių transporto susisiekimo funkcijos sustiprinimui reikalingas didesnis takų tankis ir papildoma infrastruktūra – stovai, saugojimo vietos, aukštesnis eismo saugumo lygis.

Esminė bemotorio transporto problema gyvenvietėse – pėsčiųjų ir dviratininkų konfliktas, kurį lemia nepakankamas dviračių ir pėsčiųjų transporto infrastruktūros atskyrimas. Siekiant sumažinti dviratininkų ir pėsčiųjų konfliktą, tikslinga rekonstruoti esamas dviračių juostas pėsčiųjų takuose, jas iškeliant į atskirus bemotoriam transportui skirtus takus, arba, nesant galimybės, suformuojant minimalius fizinius barjerus (iškili juosta, skirtingos tekstūros ar medžiagos danga), atskiriančius pėsčiųjų eismui skirtą tako dalį nuo dviračių eismo juostos.

Judumo plane siūlomas dviračių takų tinklo tankinimas, integruojant bei patikslinant Plano rengimo metu galiojančių teritorijų planavimo dokumentų numatytus takus bei numatant papildomas jungtis, padidinančias dviračių takų tinklo rišlumą.

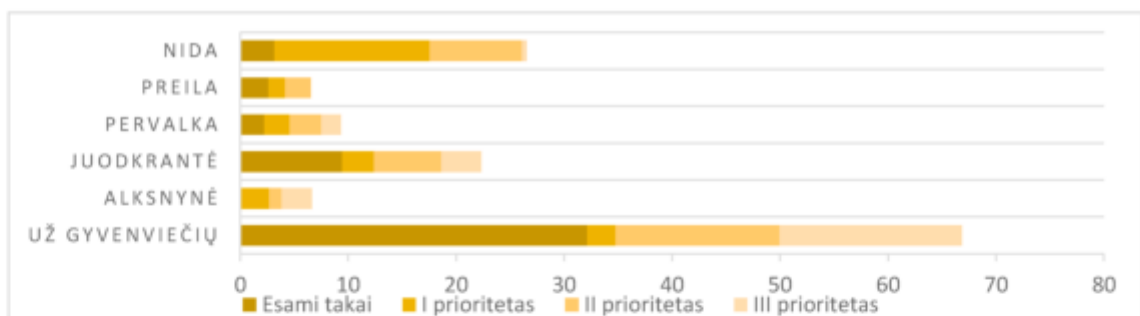
### 3.2.4.1 Dviračių takų įrengimo prioritetai

Suplanuotiems dviračių takams siūlomi šie įrengimo prioritetai:

- Svarbiausios dviračių takų jungtys – „Eurovelo“ tarptautinės dviračių trasos atkarpos, sujungiančios jau įrengtas trasos dalis į bendrą, nenutrūkstantį taką.
- Pirmo prioriteto takai – tai dviračių takai, jungiantys gyvenvietes su pajūriu
- Antro prioriteto takai – vietinės žiedinės trasos, sukuriančios dviračių takų tinklą, orientuotą į rekreacines keliones.
- Trečio prioriteto takai – papildomos dviračių jungtys, sutankinančios takų tinklą ar suformuojančios ilgų distancijų žiedines trasas.

Dalyje Neringos savivaldybėje esančių pėsčiųjų takų numatomas draudimas takais važiuoti dviračiais. Plane lygiagrečiai šiems takams numatomi dviračių takai (arba dviračių eismo juostos), leidžiantys pagrindiniam pėsčiųjų eismui analogišką susisiekimą.

Neringoje numatomas apie 141 km ilgio dviračių takų tinklas, kuriame 56 km sudaro esami, o 85 km – suplanuoti nauji dviračių takai. Bendras takų ilgio pasiskirstymas gyvenviečių apylinkėse pagal įgyvendinimo prioritetus pateiktas 3.21 pav.



3.21 pav. Dviračių takų įrengimo prioritetai Neringos gyvenvietėse

Dviračių takų tinklą, jungiantį Neringos gyvenvietes sudaro 32,15 km esamų dviračių takų (didžioji dalis – „Eurovelo“ dviračių trasa).

Ilgalaikėje perspektyvoje, įgyvendinus elektros orinės linijos Nida – Smiltynė kabeliavimą, tikslinga orinės linijos AZ koridorių panaudoti bemotorio transporto jungties įrengimui (3.22 pav.)

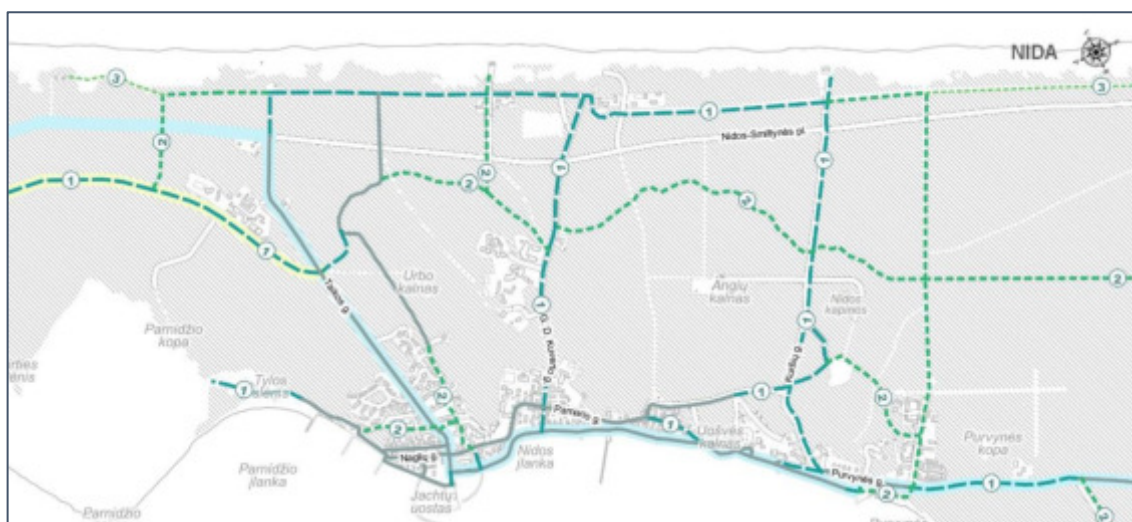


3.22 pav. Siūloma bemotorio transporto trasa po elektros perdavimo linijos sukabeliavimo

Pirmo prioriteto takams priskiriama apie 2,61 km takų, užpildančių trūkstamas „Eurovelo“ trasos jungtis arba suteikiančių privažiavimą prie svarbiausių lankytinų objektų už gyvenviečių ribų. Antrajam prioritetui priskiriama apie 15,20 km dviračių takų, didinančių dviračių takų tinklo tankį, sukuriantį žiedines rekreacinės paskirties trasas gamtinėse teritorijose. Trečiajam prioritetui priskiriama 16,89 km takų – tai ilgos distancijos takai dubliuojantys „Eurovelo“ trasos maršrutą priešingoje Kuršių nerijos pakrantėje (pajūrio ar pamario pusėje). Bendras ne gyvenviečių teritorijose esamų ir numatomų takų ilgis - 66,86 km.

Sprendžiant pėsčiųjų ir dviratininkų konfliktą lankymui patraukliausiose zonose – gyvenviečių krantinėse palei marias numatoma Juodkrantės pavyzdžiu rekonstruoti krantines jas išplečiant į vandenį ir įrengiant atskirtus pėsčiųjų ir dviratininkų takus, rekreacines zonas.

Nidos gyvenvietėje ir jos apylinkėse (jungtys su pajūriu) įrengta 7,07 km dviračių takų, iš jų rekomenduojama rekonstruoti 3,92 km takų – dviračių taką krantinėje ir taką pajūryje. Dviračių takų įrengimo prioritetai nurodyti 14077-00-STP-S.B.-01 brėžinyje ir 3.23 pav.



### 3.23 pav. Nidos dviračių takų tinklas

Pirmam prioritetui Nidoje priskirta apie 10,44 km dviračių takų. Svarbiausios atkarpos – trūkstamos „Eurovelo“ jungtys – rekonstruotina trasa palei krantinę ir „Eurovelo“ trasos tęsinys link Rusijos pasienio. Rekomenduojama keisti esamą „Eurovelo“ trasos trajektoriją, Taikos g. ties ilgalaikio stovėjimo aikštele ją pakreipiant link kempingo ir nuvedant palei buvusią sklandymo mokyklą link sienos su Rusija (3.23 pav.) Likęs pirmo prioriteto dviračių takų tinklas orientuotas į susisiekimą su pajūriu ir gyvenvietės viduje.

Antro prioriteto takai – apie 8,58 km ilgio papildomos gyvenvietės jungtys su pajūriu bei trasos, sukuriančios žiedinius dviračių maršrutus Nidos gyvenvietės apylinkėse. Trečiam prioritetui priskiriami 0,45 km ilgio ryšiai su naujais ilgos distancijos takais, jungiančiais Neringos gyvenvietes.

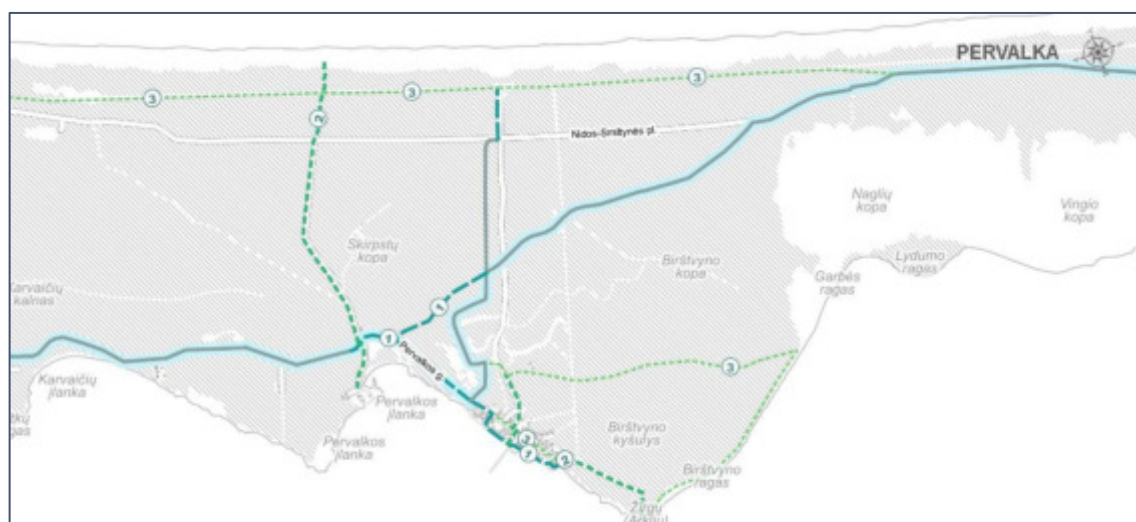
Preiloje esami dviračių takai sudaro apie 2,61 km. Jie jungia gyvenvietę su pajūriu ir su „Eurovelo“ dviračių trasa (3.24 pav.).



**3.24 pav. Preilos dviračių takų tinklas**

Pirmam prioritetui priskiriami dviračių takai, užpildantys trūkstantą „Eurovelo“ dviračių trasos atkarpą. Antram prioritetui priskirti 2,4 km takai Kuršių marių pakrantėje ir gyvenvietėje, sukuriantys dviračių takų žiedą ir jo ryšius su „Eurovelo“ trasa.

Pervalkoje esami dviračių takai sudaro 2,22 km. Tai – dviračių takas nuo gyvenvietės iki pajūrio, kurio dalis įeina į „Eurovelo“ trasos maršrutą (3.25 pav.).



**3.25 pav. Pervalkos dviračių takų tinklas**

Planuojami pirmo prioriteto takai (apie 2,33 km) – trūkstanta „Eurovelo“ jungtis ir dviračių trasa palei Pervalkos krantinę. Antro prioriteto trasos (apie 2,94 km) – nauja Pervalkos įlankos jungtis su pajūriu ir gyvenvietės jungtis su „Eurovelo“ trasa. Trečiam prioritetui priskiriama dviračių tako jungtis pajūryje, sujungianti abu lik pajūrio vedančius takus ir dviračių takas gyvenvietėje, Pervalkos g. Bendras trečiojo prioriteto trasų ilgis – 1,84 km. Bendras gyvenvietės esamų ir planuojamų takų ilgis – 9,33 km.



3.25 pav. nurodoma žiedinė dviračių trasa priskiriama trasoms už gyvenviečių ribų. Jai suteiktas antros eilės prioritetas.

Juodkrantėje geriausiai išvystytas esamų dviračių takų tinklas – esamų dviračių takų ilgis – 9,43 km. Esamų takų tinklą sudaro dviračių takas Juodkrantės gyvenvietėje palei krantinę, dviračių takas pajūryje („Eurovelo“ trasos atkarpa) ir takas nuo Miško g. iki dviračių trasos pajūryje (3.26 pav.).



**3.26 pav. Juodkrantės dviračių takų tinklas**

Plano sprendiniais siekiama sutankinti esamą dviračių takų tinklą, įrengiant papildomas gyvenvietės jungtis su pajūriu ir lankytiniais objektais bei suformuoti žiedinių trasų tinklą.

Pirmam plėtros prioritetui priskiriama 2,94 km dviračių takų, pritaikant esamą automobilių transportui skirtą Kalno g. tęsinį dviračių transportui ir sujungiant Gintaro įlankos dviračių taką su „Eurovelo“ trasa jungtimi palei Juodkrantės švyturį. Antram prioritetui priskiriami takai, jungiantys gyvenvietę su pajūriu, kurių bendras ilgis – 6,24 km. Trečio prioriteto takas – 3,72 km ilgio dviračių takas, lygiagretus esamiems takams ir skirtas suformuoti žiedines rekreacines trasas. Bendras Juodkrantės dviračių takų tinklo ilgis – 22,34 km.

Alksnynės gyvenvietėje nėra įrengtų dviračių takų. Už gyvenvietės, miško teritorijoje nutiestas „Eurovelo“ dviračių takas, aplenkiantis Alksnynę (3.27 pav.). Gyvenvietėje numatoma įrengti apie 6,63 km dviračių takų, jungiančių gyvenvietę su „Eurovelo“ trasa, artimiausiai pažintiniais takais ir planuojamu pamariu vedančiu dviračių taku į smiltynę.



**3.27 pav. Alksnynės dviračių takų tinklas**

Pirmajam plėtros etapui priskiriamos gyvenvietės 2,67 km ilgio jungtys su „Eurovelo“ trasa. Antrajam – 1,14 km ilgio gyvenvietės ryšys su Alksnynės baterija bei numatomu dviračių taku pamaryje. Trečiajam etapui priskiriamas 2,82 km ilgio dviračių takas, Alksnynę sujungiantis su netoliese esančia Automobilių stovėjimo aikšte, paminklu kariams ir susijungiantis su „Eurovelo“ trasa. Bendras numatomo dviračių takų tinklo ilgis gyvenvietėje – 9,67 km.

#### 3.2.4.2 Kita dviračių transporto infrastruktūra

Dviračių transporto sistemą sudaro takai, dviračių stovai, dviračių saugyklos, poilsio aikštelės, nuomos punktai ir informacinė sistema. Dviračių takus papildanti infrastruktūra – stovai ir saugyklos yra būtina bemotorio transporto sistemos dalis, be kurios konkuravimas su motorizuotu transportu yra neįmanomas.

Dviračių stovų ir saugyklų dizainas turi būti pritaikytas prie urbanistinės bei gamtinės aplinkos. Rekomenduojama naudoti medinius elementus. Uždaros dviračių saugyklos negali būti įrengiamos kultūros paveldo objektų teritorijose, parenkant konkrečią vietą, būtina išvengti vizualinės taršos.

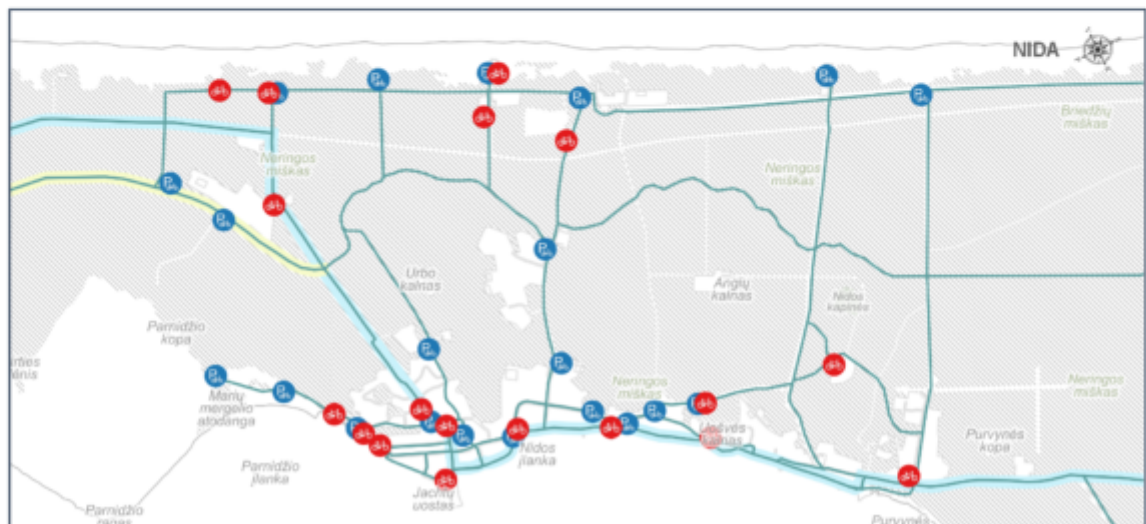
Plane siūlomas naujų dviračių stovų, saugyklų įrengimas bei rekomenduojama atnaujinti esamas poilsio aikšteles, išdėstytas palei „Eurovelo“ dviračių trasą, visose aikštelėse įrengiant šiukšliadėžes, informacinius standus, dviračių stovus bei nuo gyvenviečių atokiau nutolusiose poilsio vietose – biotualetus.

Kiekvienoje gyvenvietėje numatomos galimos viešųjų dviračių nuomos terminalų išdėstymo vietos, kuriose tikslinga užtikrinti dviračių nuomos ir (arba) asmeninių dviračių saugojimo galimybę.

Visų dviračių infrastruktūros objektų įrengimas turėtų būti derinamas su dviračių takų tinklo plėtra – nauji dviračių takus papildantys infrastruktūros objektai bei informacinė sistema turi būti

įrengiami kartu su dviračių takais. Įrengiant objektus tikslinga vadovautis 3.2.4.1 skyriuje numatytais dviračių takų tinklo plėtros prioritetais.

Nidos gyvenvietėje siūloma įrengti 20 vietų su dviračių stovais ar saugyklomis (3.28 pav.). Tylos slėnyje ir prie Parnidžio kopos nurodytose vietose galima įrengti tik minimalios apimties dviračių stovus, pageidautina medinės konstrukcijos, derinantis prie esamų informacinių stendų.



**3.28 pav. Dviračių infrastruktūros objektai Nidoje (● – saugyklos/stovai, ● – dviračių nuoma/stovai)**

Be privalomų dviračių stovų prie kiekvieno naujai statomo ar rekonstruojamo pastato (atsižvelgiant į statybos techninių reglamentų reikalavimus), rekomenduojama įrengti dviračių stovus ar saugyklas prie išėjimų į Nidos plažus, prie pagrindinių transporto objektų – autobusų stoties, ilgalaikio stovėjimo aikštelių, keleivinio uosto bei gyvenvietės centre ar poilsio namų bei kitų rekreacinių kompleksų prieigose.

Nidos gyvenvietėje siūlomos 17 galimų viešųjų dviračių nuomos terminalų vietų. Nuomos punktus rekomenduojama integruoti į įvairiarūšio transporto terminalus.

Preiloje ir jos apylinkėse siūloma įrengti 2 papildomas stovėjimo ar saugojimo vietas, 3 poilsio aikšteles. Taip pat numatomi 2 galimi viešųjų dviračių nuomos punktai (3.29 pav.).



3.29 pav. Dviračių infrastruktūros objektai Preiloje (● – saugyklos/stovai, ● – dviračių nuoma/stovai, ● – poilsio aikštelės)

Preilos gyvenvietės apylinkėse rekomenduojama atnaujinti esamas poilsio aikšteles, jas papildant informacinėmis priemonėmis ir būtina infrastruktūra – šiukšliadėžėmis, stovais, biotualetais.

Pervalkoje ir jos apylinkėse numatomos 4 dviračių stovų ar saugyklų vietos gyvenvietėje ir prie plažų bei dviračių stovai prie Naglių kopos (3.30 pav.).



3.30 pav. Dviračių infrastruktūros objektai Pervalkoje (● – saugyklos/stovai, ● – dviračių nuoma/stovai)

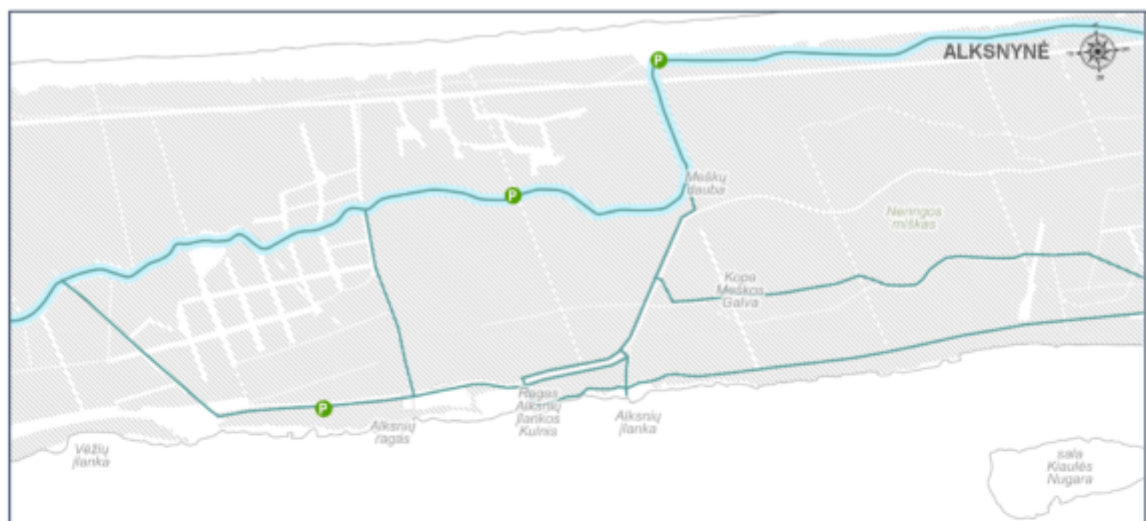
Juodkrantėje numatomos 4 dviračių saugyklos prie išėjimų į plažus – dviračių takų sankirtose bei dvi saugyklos gyvenvietės centre (3.31 pav.).



3.31 pav. Dviračių infrastruktūros objektai Juodkrantėje (● – saugyklos/stovai, ● – dviračių nuoma/stovai, ● – poilsio aikštelės)

Rekomenduojami Juodkrantės viešųjų dviračių terminalai ar nuomos punktai išdėstyti palei krantinėje esantį dviračių taką ir gyvenvietės centre (5 terminalai) bei 5 terminalai pajūrio ruože.

Alksnynėje nauja papildoma dviračių infrastruktūra nenumatoma, tačiau rekomenduojama atnaujinti gyvenvietės apylinkėse esančias poilsio aikšteles, jose įrengiant informacinius standus, šiuokšliadėžes (3.32 pav.).



3.32 pav. Dviračių infrastruktūra Alksnynėje (● – poilsio aikštelės)

### 3.2.4.3 Dviračių stovai

Dviračių stovų įrengimo vietos numatomos gyvenvietėse ir pajūryje. Taip pat dviračių stovėjimo vietos įrengiamos naujai statomų ar rekonstruojamų visuomeninių pastatų sklypuose, gatvėje ar valstybinėje žemėje, pagal savivaldybės išduotas sąlygas.

Rekonstruojant esamus ar statant naujus statinius, prie kurių, vadovaujantis STR reikalavimais, privalomas dviračių stovų įrengimas, esami seni dviračių stovai, kuriuose dviratis atremiamas tik į rato laikiklį, privalo būti pakeisti naujais (dažniausiai apverstos U formos) stovais, kuriuose dviratis į stovą atremiamas rėmu bent dviejuose taškuose (žr. 3.33 pav.)



**3.33 pav. Galimos dviračių stovų formos**

Esant galimybei, pageidautina, kad dviračių stovai būtų įrengiami paviljonuose, leidžiančiuose apsaugoti dviračius nuo atmosferinių reiškinių poveikio (3.34 pav.).



**3.34 pav. Dviračių stovas su paviljonu ir daugiaaukščiai dviračių stovai.**

Esant dideliame dviračių statymo poreikiui galimas kelių aukštų stovų įrengimas (3.34 pav.), leidžiantis sutaupyti erdvės. Kita vertus, uždaras saugyklos bei keliais aukštais prirakinti dviračiai išsiskiria iš aplinkos, todėl šių stovų įrengimas rekomenduojamas naujiems elementams neįėjusiose zonose.

#### 3.2.4.4 Dviračių saugyklos

Galimi keli alternatyvūs dviračių saugyklų įrengimo būdai – pastatant rakinamus dviračių konteinerius (3.35 pav.) arba įrengiant uždaras dviračių saugyklos, kurių viduje dviračiai rakinami prie stovų savininko ar saugyklos teikiama užraktais (3.36 pav.).

Dviračių saugyklų įrengimas tikslingas prie pagrindinių plažų, taip pat stambesniuose transporto mazguose – autobusų stotyje, uostuose, ilgalaikio stovėjimo aikštelėse.

Atsižvelgiant į gyventojų poreikius, rekomenduojamas saugyklų (ar saugomų dviračių aikštelių) įrengimas mokyklose ar kitose įstaigose, suteikiant galimybę įstaigos darbuotojams ar moksleiviams užtikrinti stovinčio dviračio saugumą visą darbo dieną.



**3.35 pav. Konteinerinė dviračių saugykla**

Konteinerinės dviračių saugyklos tikslinga įrengti prie atskirų objektų, kai aptarnaujamas nedidelis dviratininkų skaičius – pvz., vienos įstaigos darbuotojai ir pan.



**3.36 pav. Uždara dviračių saugykla**

Uždaros dviračių saugyklos reikalauja mažesnių investicijų ir yra pakankamai efektyvios stambiuose traukos objektuose, kurių teritorija stebima vaizdo kameromis ar saugoma ir yra

tikėtinas didelis naudotojų skaičius bei ilga dviračio saugojimo trukmė – pvz., prie viešbučių, transporto priemonės keitimo vietose (įvairiarūšio transporto terminaluose).

Dviračių saugyklų dizainas turi būti pritaikytas prie urbanistinės bei gamtinės aplinkos. Rekomenduojama naudoti medinius elementus. Uždaros dviračių saugyklos negali būti įrengiamos kultūros paveldo objektų teritorijose, parenkant konkrečią vietą, būtina išvengti vizualinės taršos.

### 3.2.4.5 Informacinė sistema

Dviračių trasoms būtina efektyvi informacinė sistema, leidžianti dviratininkui orientuotis mieste ar gamtinėje teritorijoje, kurioje įrengtas takas.

Dviračių informacinę sistemą sudaro:

- Dviračių takų ženklimas;
- Nuorodų sistema dviratininkams;
- Informaciniai stendai.

Privalomas dviračių takų ženklimas numatomas techniniuose reglamentuose, KET.

Dviračių takų atkarpa, patenkančias į tarptautinę „Eurovelo“ turistinę trasą (žr. brėžinį 14077-STP-00-SB-01) būtina papildomai ženklinti (3.37 pav.) pagal Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos patvirtintas rekomendacijas (*Consolidated Resolution on Road Signs and Signals (R.E.2) 31 July 2009*).



3.37 pav. „Eurovelo“ trasos ženklavimo pavyzdžiai.

Nuorodų sistemą rekomenduojama įrengti gyvenvietėse, prie lankytinų objektų ir pagrindinių dviračių trasų sankirtose ne gyvenviečių teritorijose. Dviratininkams skirtos nuorodos – tai dviračio ženklų pažymėtos rodyklės, nurodančios atstumą iki artimiausių traukos objektų ar kitų dviračių trasų, taip pat ženklai, identifikuojantys trasą, kuria važiuojama (3.38 pav., 3.39 pav.).





3.38 pav. Dviračių trasų ženklų ir nuorodų gyvenvietėse pavyzdžiai

Ženkluose turėtų būti nurodytas atstumas kilometrais iki nuorodoje įvardijamo objekto.

Žiedinėms rekreacinėms trasoms rekomenduojama įrengti informacinius standus su trasų planu ir pagrindiniais traukos objektais bei nuorodomis į poilsio aikšteles trasų galiniuose taškuose, sankryžose su kitomis trasomis (3.39 pav.). Informacinius standus su trasų žemėlapiu taip pat tikslinga įrengti gyvenviečių centruose prie pagrindinių transporto mazgų – įvairiarūšio transporto terminalų, prieplaukų, viešojo transporto stotelių ir pan.



3.39 pav. Informacinių standų ir nuorodų rekreacinėse teritorijose pavyzdys

Ilgų distancijų trasose tikslinga įrengti trasos ilgį nurodančias lenteles fiksuotais intervalais (1-2 km), leidžiančias įvertinti buvimo vietą ir kelionės trukmę iki artimiausios poilsio aikštelės ar trasų sankryžos.

Rekreacinėse – žiedinėse dviračių trasose, kuriose įprastų ženklų naudojimas nėra ekonomiškai racionalus arba sukeltų nepageidaujamą vizualinę taršą, rekomenduojama naudoti trasų ženklinį dažais (3.40 pav.).



3.40 pav. Dviračių trasų ženklėjimas dažais

Dviračių trasų ženklėjimas dažais ant medžių kamienų yra ženkliai pigesnis nei bet kokia kita alternatyva, ženklų įrengimas ar keitimas paprastas, ženklų vizualinė tarša minimali.

Prieš diegiant bet kokią dviračių trasų ženklėjimo sistemą, būtina parinkti ženklėjamas trasas, joms priskirti spalvų kodus (trasas žymint ant kamienų dažais, pageidautina – ir simbolius, leidžiančius identifikuoti trasą, net jei dažai išblunka), sudaryti trasų žemėlapi, kuris būtų prieinamas internete bei eksponuojamas viešai prie pagrindinių transporto mazgų, dviračių nuomos punktų ir kituose informaciniuose stenduose.

#### 3.2.4.6 Pėsčiųjų ir dviračių takų jungčių kūrimas pakeitus orines elektros linijas kabeliais

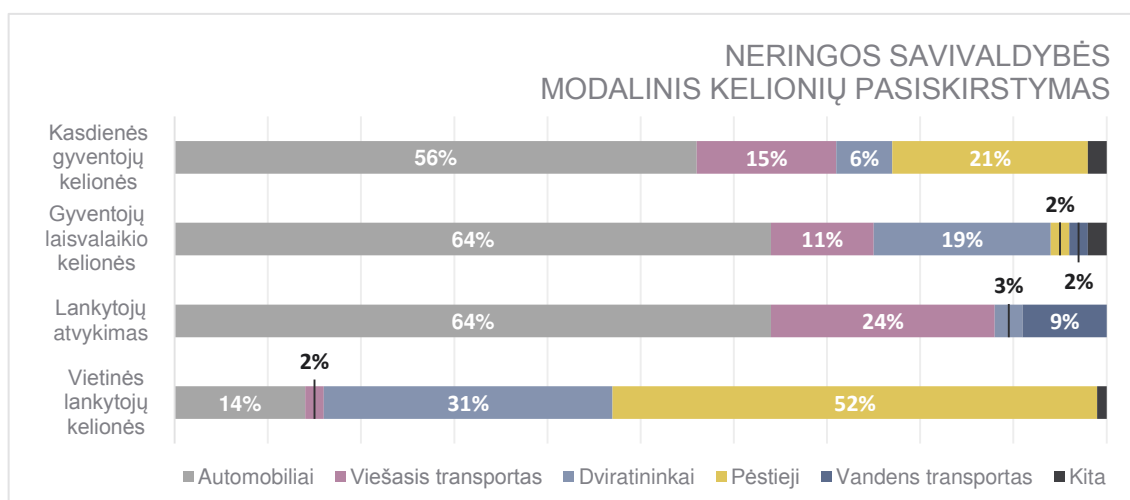
Siekiant užtikrinti patikimą elektros tiekimą ir sumažinti neigiamą poveikį kraštovaizdžiui, Neringos savivaldybėje iki 2020 m. planuojama orinę elektros liniją, besidriekiančią per visą Kuršių neriją, nuo Klaipėdos iki Nidos, planuojama orinę elektros liniją pakeisti kabeliu.

Atlikus elektros perdavimo linijos rekonstrukciją, vietoje esamos 20 - 15 m pločio apsaugos zonos juostą apimančio infrastruktūros koridoriaus, kabelio apsaugai būtų skiriama 4 m pločio juosta, todėl likęs koridoriaus plotis galėtų būti panaudotas naujų pėsčiųjų ir dviračių takų tiesimui, sujungiančių Nidą su Klaipėda.

### 3.3 Modalinis kelionių pasiskirstymas

Neringos savivaldybės modalinis kelionių pasiskirstymas dėl kurorto statuso ir sezoniškumo yra dvejopas: žiemos sezonu savivaldybės judumo situaciją nusako gyventojų, o vasaros sezonu – kurorto lankytojų, laikinai padidinančių savivaldybės gyventojų skaičių iki 10 000, judumo įpročiai.

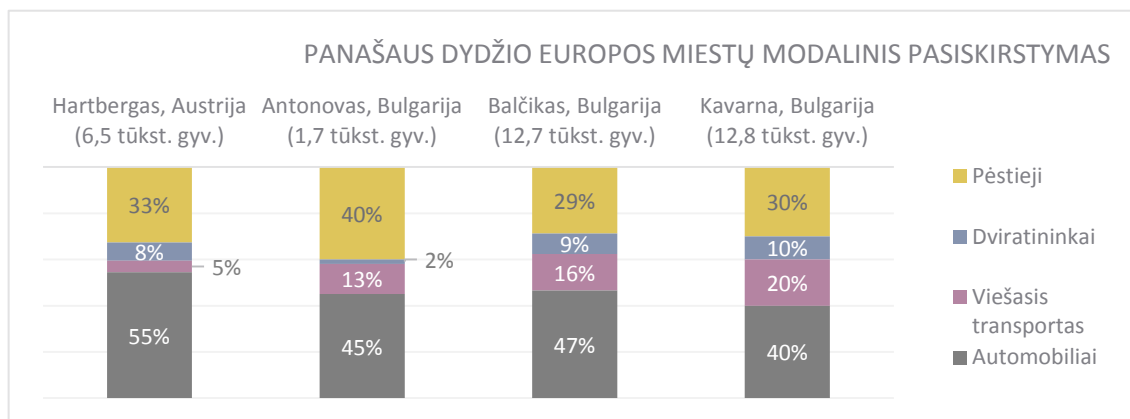
Remiantis atlikta Neringos gyventojų ir lankytojų apklausa, įvertintas gyventojų kasdienių ir laisvalaikio kelionių bei kurorto lankytojų atvykimo bei vietinių kelionių modalinis pasidalijimas (3.41 pav.).



3.41 pav. Neringos savivaldybės modalinis kelionių pasiskirstymas

Gyventojų kasdienių kelionių struktūroje 56 % kelionių atliekama asmeniniu transportu, pėsčiomis keliauja 21 % gyventojų, viešuoju transportu atliekama tik 15 % kelionių.

Neringos savivaldybės gyventojų modalinis kelionių pasiskirstymas atitinka nedideliems Europos miestams taip pat būdingą pasiskirstymą, kuomet dėl mažo viešojo transporto atsiperkamumo kelionių struktūroje dominuoja asmeninis transportas (žr. 3.42 pav.). Neringos atveju, viešojo ar bemotorio transporto pasirinkimą, kaip alternatyvą automobiliui, apsunkina dideli atstumai tarp gyvenviečių, mažas užstatymo tankis ir atskirtis nuo žemyninės Lietuvos dalies.



3.42 pav. Panašaus dydžio Europos miestų modalinis pasiskirstymas

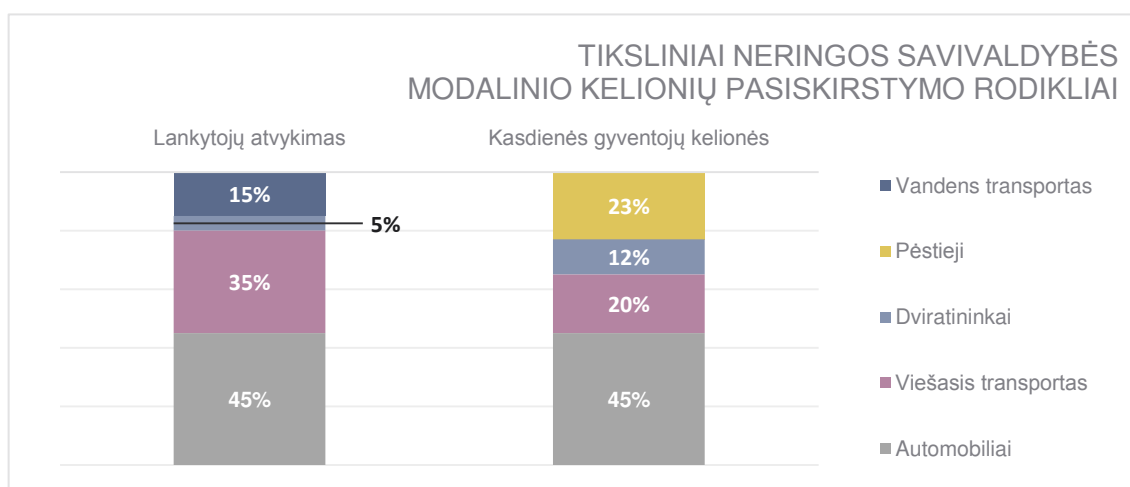
Neringos lankytojų kurorto viduje atliekamų kelionių struktūra priešinga gyventojų kelionių tendencijoms – lankytojai daugiausiai – 52 % kelionių atlieka pėsčiomis, 31 % – dviračiais ir tik 14 % – asmeniniu transportu (viešasis transportas vietiniam susisiekimui praktiškai nenaudojamas). Šio modalinio pasiskirstymo situacija yra gera, o pokyčiai nepageidautina automobilizmo linkme mažai tikėtini.

Kita vertus, į Neringą atvykstančių lankytojų, kaip ir savivaldybės gyventojų, kelionių struktūroje, dominuoja asmeninis transportas, o viešajam transportui tenka apie penktadalis visų atliekamų kelionių. Dėl didelės kurorto lankytojų kaitos (dauguma atvyksta 1-2 dienoms), atvykstančių automobilių transportas sugeneruoja intensyvius transporto srautus, nepaisant to, kad dauguma atvykstančių automobilių apsilankymo metu didžiąją dalį vizito trukmės stovi aikštelėse.

Įvertinus Neringos savivaldybės geografinės padėties ypatybes ir sezoniškumą gyventojų dalies, kasdienėms kelionėms besirenkančios asmeninį transportą sumažėjimas tikėtinas tik ženkliai pagerinus viešojo transporto kokybės rodiklius. Įgyvendinus viešojo transporto skatinimo priemones tikėtinas ne didesnis kaip 5-10 % asmeninio transporto dalies kelionių struktūroje sumažėjimas.

Didžiausias modalinio pasidalijimo persiskirstymo potencialas sutelktas atvykstančių lankytojų kelionių įpročiuose. Pastaraisiais metais sparčiai auganti vandens transportą naudojančių lankytojų dalis parodė, kad kurorto lankytojai yra linkę naudotis alternatyviomis transporto priemonėmis, kai yra užtikrinamas kelionių reguliarumas, pakankamas kelionių dažnis ir taip suteikiama galimybė patikimai suplanuoti kelionę. Reikšmingai pagerinus viešojo transporto kokybę bei vandens transporto prieinamumą, tikėtina Neringos lankytojų struktūroje automobilių dalį sumažinti 15-20 %.

Siūlomi Neringos savivaldybės modalinio pasidalijimo tiksliniai rodikliai nurodyti 3.43 pav. Bendras tikslas – pasiekti, kad automobiliais būtų atliekama mažiau kaip 50 % gyventojų kasdienių kelionių, o daugiau kaip pusė kurorto lankytojų atvykimui rinktųsi viešąjį, vandens ar bemotorį transportą.



**3.43 pav. Tiksliniai Neringos savivaldybės modalinio kelionių pasiskirstymo rodikliai**

---

Pagrindinės priemonės, galinčios padėti pasiekti modalinio pasidalijimo tikslą:

- viešojo transporto patrauklumo didinimas (žr. 3.1.1 sk.);
- vandens transporto patrauklumo didinimas (žr. 3.1.2 sk.);
- griežtesnė automobilių stovėjimo organizavimo apmokestinimo politika (žr. 3.5.2 sk.).

Papildomos priemonės (turinčios mažesnį judumo įpročių keitimo potencialą), galinčios padėti pasiekti modalinio pasidalijimo tikslą:

- Bevariklio transporto integracija (žr. 3.2 sk.);
- Eismo organizavimo tobulinimas (žr. 3.5.1 sk.);
- Transporto sistemos visuotinimas (žr. 3.7 sk.).

### 3.4 Eismo sauga ir saugumas

Neringos savivaldybės eismo saugumo situacija, lyginant su kitomis Lietuvos gyvenvietėmis yra itin gera. Savivaldybėje avaringumas, nepaisant didelio automobilizacijos lygio ir intensyvių srautų vasaros sezonu, yra itin mažas. 2016 m. užfiksuoti vos 3 įskaitiniai eismo įvykiai Smiltynės – Nidos plente, todėl Neringos savivaldybei įgyvendinti EK Baltosios knygos tikslą – kad nuo 2030 m. nė vienas žmogus nemirtų ir nebūtų sužalotas keliuose – įmanoma anksčiau užsibrėžto termino.

#### 3.4.1 Eismo saugumo priemonių diegimas automobilių keliuose

Didinant eismo saugumą esamame automobilių kelyje Klaipėda – Nida būtina užbaigti šio kelio rekonstrukciją diegiant eismo saugumo didinimo priemones – kelio ženklus, dangos ženklimą, atitvarus, eismo saugumo saleles, greičio mažinimo kalnelius ir kt.

Atliekant kelio rekonstrukciją svarbiausios – gyvenviečių (Nidos, Preilos, Pervalkos) pagrindinių kelių, dviračių bei pėsčiųjų takų sankirtos su Nidos – Smiltynės plentu. Atliekant transporto srautų tyrimus pastebėta, kad viena nesaugiausių sankryžų – Taikos g. – Nidos – Smiltynės pl. sankryža dėl blogai organizuojamo pėsčiųjų ir dviratininkų eismo sankryžoje, pėsčiųjų saugumo užtikrinančių elementų stokos ir pėsčiųjų takų, vedančių link automobilių stovėjimo vietų, trūkumo.

#### 3.4.2 Eismo saugumo priemonių diegimas gyvenvietėse

Siekiant pagerinti eismo saugumą Kuršių nerijos gyvenvietėse, numatoma plėsti „gyvenamąsias zonas“ (kelio ženklais Nr. 552 ir techninėmis priemonėmis) Neringos gyvenviečių centrinių dalių gatvėse. Užsienio praktika rodo, kad gyvenviečių centruose suformuojant bendro eismo zonas, kuriose visi eismo dalyviai – tiek motorizuotas transportas, tik pėstieji dalinasi bendra infrastruktūra, ženkliai padidina vairuotojų budrumą ir šių erdvių saugumą.

Taip pat, didinant eismo saugumą, tikslinga atnaujinti visas esamas Neringos pėsčiųjų perėjas, įdiegiant bei reguliariai atnaujinant eismo saugumo priemones – greičio mažinimo kalnelius, dangos ženklimą ir šiurkštinimą, siekiant sutrumpinti transporto priemonių stabdymo kelią.

Taip pat kiekvienoje gyvenviečių gatvių vietoje, kurioje keičiamas eismo greičio režimas, tikslinga įrengti „minkštąsias“ vairuotojų drausminimo priemones – švieslentes, rodančias automobilių greitį, ir informuojančias vairuotojus, jei viršijamas didžiausias leistinas greitis.

### 3.5 Eismo organizavimo tobulinimas ir judumo valdymas

#### 3.5.1 Eismo apribojimų ruožai




Neringos Bendrajame plane ir KNNP tvarkymo plane susisiekimo numatoma, kad svarbų vaidmenį Neringoje atliekančios automobilių transporto sistemos organizavimas siejamas su būtinybe valdyti bei mažinti automobilių srautus, lygiagrečiai gerinant pėsčiųjų ir dviratininkų eismo sąlygas.

Automobilių eismo intensyvumą Neringos gyvenvietėse siūloma mažinti įvedant eismo apribojimus, sprendžiančius specifines gyvenviečių dalių problemas. Siūlomi taikyti apribojimai:

- Motorinių transporto priemonių eismas draudimas
- Draudžiamas įvažiavimas
- Gyvenamosios zonos

Siūlomų apribojimų aprašymai pagal KET pateikti 3.1 lentelėje.

**3.1 lentelė. Neringos gyvenvietėse siūlomų eismo apribojimų aprašymai**

Eil. Nr.	Eismo ribojimas	Taikomas ženklinimas	Aprašymas pagal KET
1	Įvažiuoti draudžiama		Draudžiama įvažiuoti visoms transporto priemonėms, išskyrus maršrutinį transportą
2	Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas		Draudžiamas motorinių transporto priemonių, traktorių ir savaeigių mašinų eismas, išskyrus mopodus, motociklus be priekabų, maršrutinį, aptarnaujantį transportą ir skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“ pažymėtas transporto priemones
3	Gyvenamoji zona		<p>Pėstiesiems leidžiama vaikščioti važiuojamąja dalimi visoje gyvenamojoje zonoje, tačiau jie neturi trukdyti transporto priemonių eismui. Gyvenamojoje zonoje pėstieji turi pirmumo teisę prieš transporto priemones.</p> <p>Gyvenamojoje zonoje draudžiama:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• važiuoti didesniu kaip 20 km/h greičiu;</li> <li>• stovėti įjungus transporto priemonės variklį ilgiau, nei būtina paruošti transporto priemonę važiuoti;</li> <li>• palikti stovėti didesnės kaip 3,5 t didžiausiosios leidžiamosios masės krovininius automobilius, daugiau kaip 12 sėdimų vietų autobusus</li> </ul>

Nidoje, Naglių ir Pamario g., nustatant gyvenamosios zonos režimą, būtina taikyti technines priemones bemotorio transporto naudotojams palankios erdvės sukūrimui. Rekomenduojama taikyti Olandiška bendro naudojimo erdvių kūrimo praktika („woonerf“ – „gyvos gatvės“).

Pagrindinis „woonerf“ principas – gatvės rekonstruojamos ir važiuojamoji dalis bei šaligatviai įrengiami viename lygyje, motorizuoto transporto eismui skirtą erdvę išskiriant kitos spalvos danga arba, esant poreikiui suformuoti aiškiau suvokiamas motorizuotam transportui skirtos erdvės ribas, naudoti mažosios architektūros elementus (žr. 3.44 pav., 3.45 pav.).



3.44 pav. Gyvenamosios zonos pavyzdys – eismo zonavimas mažosios architektūros elementais



3.45 pav. Gyvenamosios zonos pavyzdys – eismo zonavimas dangos spalvomis



Naglių g. ir Pamario g. gyvenamosios zonos sukūrimas išspręstų kelias šioms gatvėms aktualias problemas:

- Pagerinamos žmonių su specialiaisiais poreikiais judėjimo galimybės;
- Užtikrinamas pakankamas pėsčiųjų eismo laidumas (esamam pėsčiųjų srautui šiuo metu esantys šaligatviai – per siauri);
- Sumažinamas triukšmas dėl mažesnio transporto greičio;
- Apsunkinant automobilių eismą vairuotojai skatinami nesinaudoti automobiliais vietiniam susisiekimui;

Nidos gyvenvietėje siūlomi taikyti eismo apribojimai – motorinių transporto priemonių eismo draudimas E. A. Jonušo g. atkarpoje nuo Nidos kempingo iki Parnidžio kopos, gyvenamosios zonos režimo nustatymas: Taikos g. nuo automobilių stovėjimo aikštelės iki Nidos prieplaukos, Naglių bei Pamario g. – nuo Naglių g. – Taikos g. sankryžos iki Thomo Manno muziejaus, G. D. Kuverto g. nuo Neringos gimnazijos iki sankryžos su Pamario g (3.46 pav.).



**3.46 pav. Neringos gyvenvietėje siūlomi taikyti eismo apribojimai**

Gyvenamųjų zonų režimą siūlome įvesti Preiloje ir Pervalkoje, (Preilos g., Pervalkos g. – žr. 3.47 pav., 3.48 pav.) Šiuo metu esamos gyvenviečių gatvės pasižymi bruožais, būdingais gyvenamosioms zonoms – siaura važiuojamoji dalis, neleidžianti automobiliams įsibėgėti bei sąlyginai dideli pėsčiųjų srautai, kertantys gatves, tačiau gyvenamosios zonos įteisinimas suteiktų pirmumą pėstiesiems ir dviratininkams, taip padidinant automobilių vairuotojų atsakingumą.

Juodkrantėje, ženklų „važiuoti draudžiama“ turistinio sezono metu siūloma uždrausti automobilių eismą Kalno g. tęsinio link pajūrio, paliekant galimybę transporto jungtimi naudotis pėstiesiems, dviratininkams ir viešajam transportui. Žiemos sezono metu šią jungtį rekomenduojama eksploatuoti kaip vienpusio eismo gavę (3.49 pav.).



3.47 pav. Preilos gyvenvietėje siūlomi taikyti eismo apribojimai



3.48 pav. Pervalkos gyvenvietėje siūlomi taikyti eismo apribojimai



3.49 pav. Juodkrantės gyvenvietėje siūlomi taikyti eismo apribojimai

### 3.5.2 Automobilių stovėjimo organizavimas

Visoje Neringos savivaldybės teritorijoje siūloma apmokestinti automobilių stovėjimą. Atsižvelgiant į teritorijų paveldosauginį, gamtosauginį statusą, rekreacinę vertę, jautrumą vizualinei taršai, triukšmui bei bendrus judumo valdymo poreikius, numatomos kelios skirtingos zonos, kuriose siūlomi skirtingo dydžio tarifai ir stovėjimo apribojimai.

#### 3.5.2.1 Automobilių stovėjimo zonos

Neringos gyvenvietėse siūloma taikyti šias mokamo automobilių stovėjimo zonas:

1. Raudonąją – gyvenviečių istorinėse dalyse, prie intensyviausiai lankomų turistinių traukos objektų;
2. Geltonąją – gyvenviečių centrinėse dalyse;
3. Žaliają – gyvenviečių periferijoje ir pajūrio zonoje;
4. Mėlynąją – ilgalaikio stovėjimo aikštelėse;
5. Baltąją – likusioje Neringos savivaldybės teritorijoje.

Rekomenduojami automobilių stovėjimo zonų reglamentai nurodyti 3.2 lentelėje.

**3.2 lentelė. Rekomenduojami automobilių statymo zonų reglamentai**

Zona	Preliminarus sąlyginis tarifas, Eur./val.	Papildomi reglamentai
Raudonoji	3	Draudžiamas stovėjimas kiemuose be leidimo
Geltonoji	1,5	Gali būti ribojama stovėjimo trukmė
Žalioji	1	Gali būti ribojama stovėjimo trukmė
Mėlynoji	0,2 (4,8 Eur./parą)	Ilgalaikis statymas
Baltoji	0,4	-

3.2 lentelėje pateikti reglamentai taikytini vasaros sezono metu (liepos – rugpjūčio mėn.), žiemos sezonu tikslinga ženkliai sumažinti (bent 50 %) trumpalaikio stovėjimo tarifus, o ilgalaikiam stovėjimui mokesčio netaikyti.

Tarifai turėtų būti diferencijuojami pagal transporto priemonę arba pagal transporto priemonės užimamų vietų skaičių – daugiau nei vieną lengvojo automobilio vietą užimančios transporto priemonės (autobusams, mikroautobusams, automobiliams nameliams (kemperiams) ir pan.) taikytinas proporcingai didesnis tarifas.

Neringos gyventojams, taikytinos stovėjimo lengvatos, vasaros sezonu taikant 50-70 % mažesnį tarifo dydį, žiemos sezonu – netaikant apmokestinimo. Ilgalaikio stovėjimo aikštelėse elektromobilių stovėjimui rinkliava netaikoma. Žmonėms su negalia automobilių stovėjimas visus metus turėtų būti nemokamas, ši lengvata turėtų būti taikoma visiems be išimties neįgalų asmenų automobilių statymo kortelę turintiems automobiliams.

Neringos savivaldybės mokamo automobilių stovėjimo zonos, reikalavimai atskirose zonose ir stovėjimo tarifai turėtų būti nustatomi ir keičiami savivaldybės tarybos sprendimu.

### 3.5.2.2 Ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštelės

Siekiant sumažinti asmeninio transporto naudojimą, skatinamas ilgalaikis asmeninio transporto priemonių stovėjimas tam skirtose aikštelėse, taikant ženkliai žemesnį tarifą (žr. 3.2 lentelėje Mėlynoji zona).

Ilgalaikio stovėjimo aikštelės numatomos visose Neringos gyvenvietėse – atnaujinant esamas neeksploatuojamas aikšteles ar esamas trumpalaikiam stovėjimui skirtas aikšteles pritaikant ilgalaikiam automobilių statymui.

Ilgalaikio stovėjimo aikštelėse stovėjimo tarifą galima taikyti 6 valandų tikslumu, taip paskatinant asmeninį transportą palikti ilgesniam laikui ir susisiekimui naudoti bemotorį ir viešąjį transportą.

Siūlomos ilgalaikio stovėjimo aikštelės nurodytos 3.3 lentelėje ir Plano grafinėje dalyje esančiame Eismo organizavimo brėžinyje.

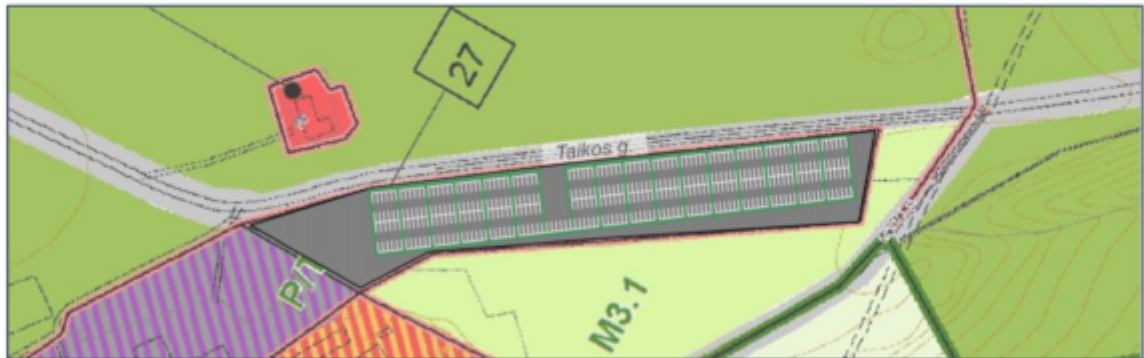
**3.3 lentelė. Ilgalaikio stovėjimo aikštelės Neringoje**

Aikštelės vieta	Preliminarus vietų skaičius	Pastaba
<b>Taikos g. 45, Nida</b>	150	Toliau eksploatuojama esama aikštelė, įrengiamas įvairiarūšio transporto terminalas, galimas stovėjimo vietų informacinės sistemos diegimas.
<b>Kuršių g. 2, Nida</b>	100	Rekonstruojama esama aikštelė, įrengiamas įvairiarūšio transporto terminalas, galimas stovėjimo vietų informacinės sistemos diegimas.
<b>Preilos g. 8B, Preila</b>	50	Rekonstruojama esama aikštelė, įrengiamas įvairiarūšio transporto terminalas, galimas stovėjimo vietų informacinės sistemos diegimas.
<b>Pervalkos g. 40A, Pervalka</b>	50	Rekonstruojama esama aikštelė, įrengiamas įvairiarūšio transporto terminalas, galimas stovėjimo vietų informacinės sistemos diegimas.
<b>Gintaro įlankos g. 2, Juodkrantė</b>	100	Rekonstruojama esama aikštelė, įrengiamas įvairiarūšio transporto terminalas, viešojo transporto stotelė, galimas stovėjimo vietų informacinės sistemos diegimas.

Rekonstruotinos automobilių stovėjimo aikštelės gali būti plečiamos iki maksimalių bendrajame plane numatytų inžinerinės infrastruktūros teritorijos ribų, didesnius nei 400m<sup>2</sup> aikštelės plotus (apie 20 stovėjimo vietų) atskiriant žaliomis juostomis.

Nidoje esanti apie 150 vietų automobilių stovėjimo aikštelė Taikos g. gali būti išplėsta iki 300-330 vietų aikštelės (3.50 pav.), taip sukuriant alternatyvias stovėjimo vietas 108 stovėjimo vietoms gyvenvietės centre, geltonojoje ir raudonojoje zonose.

Pakeitus Kuršių nerijos nacionalinio parko apsaugos reglamentą, įvertinant galimą poveikį kraštovaizdžiui, galima analizuoti kelių lygių automobilių stovėjimo aikštelių Nidoje ir Juodkrantėje įrengimo tikslingumą.



**3.50 pav. Galima ilgalaikės automobilių stovėjimo aikštelės Taikos g. 45 plėtra**

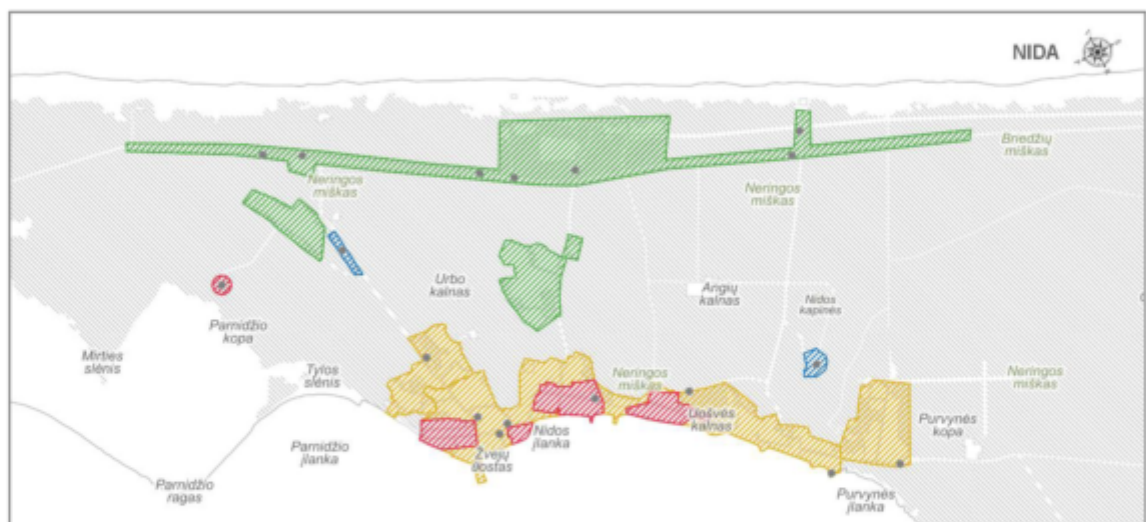
### 3.5.2.3 Automobilių stovėjimo organizavimas Nidos gyvenvietėje

Nidoje siūloma numatyti dvi mėlynąsias (ilgalaikio) automobilių stovėjimo vietas, apimančias esamą ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštelę Taikos g. 45 ir rekonstruotiną aikštelę Kuršių g. 2.

Nidos gyvenvietėje žaliajai zonai siūloma priskirti kelio atkarpą ir esamas automobilių stovėjimo vietas pajūrio ruože bei automobilių stovėjimo vietas Nidos kempingo ir nuo centro atokiau esančiose gyvenamosiose teritorijose.

Raudonosios zonos siūlomos vertingiausiose Nidos gyvenvietės teritorijose, kuriose nepageidautina asmeninio transporto priemonių keliama vizualinė tarša – senosiose žvejų gyvenvietėse ir automobilių stovėjimo aikštelėje prie Parnidžio kopos. (3.51 pav.).

Mažiau vertinga centrinės Nidos teritorijos dalis priskirtina geltonajai zonai.



**3.51 pav. Automobilių stovėjimo zonos Nidos gyvenvietėje**

### 3.5.2.4 Automobilių stovėjimo organizavimas Preilos gyvenvietėje

Preiloje mėlynoji automobilių stovėjimo zona rekomenduojama įrengti rekonstruojamoje automobilių stovėjimo aikštelėje Preilos g. 8B.

Žaliašias zonas siūloma nustatyti dviejose teritorijose – pajūryje ties gyvenviete ir palei mažąją Preilos įlanką esančiose užstatytose teritorijose. Raudonoji zona numatoma kultūros paveldo teritorijoje gyvenvietės centre. Likusi urbanizuota Preilos gyvenvietės dalis priskirta geltonajai zonai (3.52 pav.).

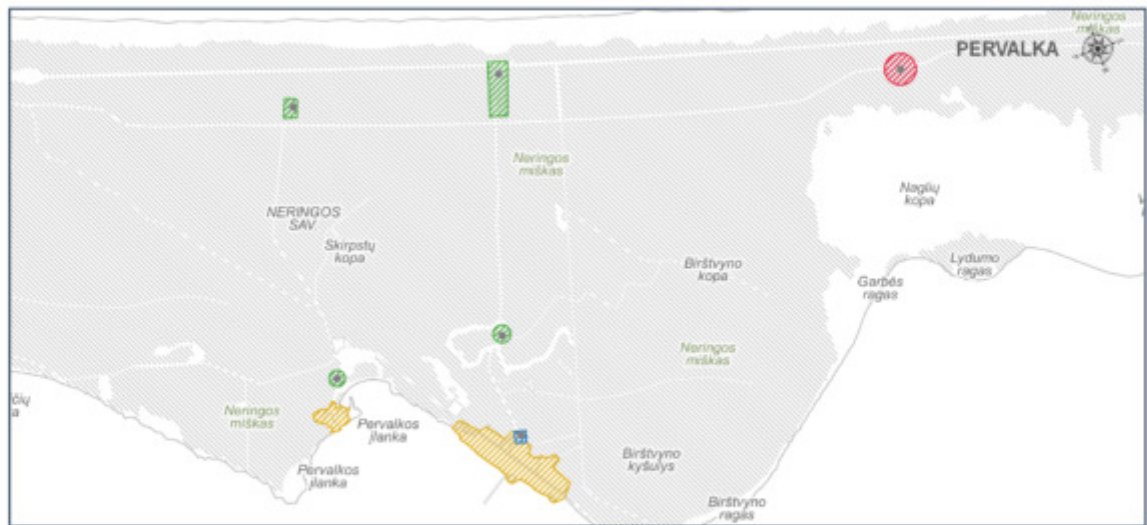


3.52 pav. Automobilių stovėjimo zonos Preilos gyvenvietėje

### 3.5.2.5 Automobilių stovėjimo organizavimas Pervalkos gyvenvietėje

Pervalkoje, analogiškai Preilos gyvenviete, centrinė dalis priskirtina geltonajai zonai, gyvenvietės priegose esanti automobilių stovėjimo aikštelė priskirtina mėlynajai zonai, o likusios, atokiau nuo gyvenvietės centrinės dalies bei pajūrio ruože esančios ir planuojamos automobilių stovėjimo vietos priskirtinos žaliajai zonai (3.53 pav.).

Prie Naglių kopos esanti aikštelė priskirtina raudonajai zonai.



**3.53 pav. Automobilių stovėjimo zonos Pervalkos gyvenvietėje**

### 3.5.2.6 Automobilių stovėjimo organizavimas Juodkrantės gyvenvietėje

Juodkrantėje siūloma ilgalaikiam stovėjimui pritaikytą automobilių stovėjimo aikštelę įrengti Gintaro įlankos g. 2. Joje kuriose numatoma mėlynoji automobilių stovėjimo zona:

Žaliosios automobilių stovėjimo zonos siūlomos pajūrio ruože, palei Žaliąjį kelią, Gintaro įlankos teritorijoje ir esamose automobilių stovėjimo aikštelėse prie kormoranų kolonijos ir Avikalnio.

Gyvenvietėje rekomenduojamos dvi raudonosios automobilių stovėjimo zonos, apimančios istorinį charakterį išlaikiusias Juodkrantės dalis – kultūros paveldo teritorijas.

Likusi urbanizuota gyvenvietės dalis priskirtina geltonajai zonai (3.54 pav.).



**3.54 pav. Automobilių stovėjimo zonos Juodkrantės gyvenvietėje**

### 3.5.2.7 Automobilių stovėjimo organizavimas Alksnynės gyvenvietėje

Alksnynėje ir jos apylinkėse siūlomos dvi žaliosios zonos esamos stovėjimo aikštelėse palei Nidos – Smiltynės plentą ir raudonoji zona Alksnynės posto aikštelėje. Pastarasis reglamentas numatomas siekiant rezervuoti stovėjimo vietas posto darbuotojams (numatant neribotą stovėjimą su leidimais) (3.55 pav.).



3.55 pav. Automobilių stovėjimo zonos Alksnynės gyvenvietėje

### 3.5.2.8 Automobilių stovėjimo aikštelėms taikytini reglamentai

Įrengiant naujas ar rekonstruojant esamas automobilių stovėjimo aikšteles privaloma vadovautis specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų (patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 343 (Žin., 1992, Nr. 22-652; 1996, Nr. 2-43)) reikalavimais.

Atstumai nuo atvirų automobilių stovėjimo aikštelių iki gyvenamųjų namų ir visuomeninių pastatų langų, taip pat mokyklų ir kitų vaikų įstaigų bei medicinos stacionarų teritorijų ribų yra ribojami, priklausomai nuo automobilių stovėjimo aikštelėje įrengtų stovėjimo vietų skaičiaus. Minimalūs atstumai iki specifinių pastatų langų pateikti 3.4 lentelėje.

**3.4 lentelė. Minimalūs atstumai iki atvirų automobilių stovėjimo aikštelių** (nurodyti pagal galiojančius teisės aktų reikalavimus. Pasikeitus teisės aktų nuostatomis, taikytini naujai patvirtinti reikalavimai).

Objektai, iki kurių langų nustatomi atstumai	Atstumas nuo antžeminių garažų ir atvirų automobilių stovėjimo aikštelių (m), kai mašinų skaičius:				
	10 ir mažiau	11-50	51-100	101-300	daugiau kaip 300
Gyvenamieji namai	10	15	25	35	50
Visuomeniniai pastatai	10	10	15	25	25
Vaikų įstaigos	15	25	25	50	*
Medicinos įstaigų stacionarai	25	50	*	*	*



\* - nustatomas suderinus su Visuomenės sveikatos centru.

3.4 lentelės reikalavimai netaikomi požeminiams, pusiau požeminiams garažų pastatams ir stovėjimo vietoms, įrengtoms pastatų rūsiuose, pirmuosiuose ar cokoliniuose aukštuose, jeigu šių pastatų automobilių saugojimo patalpose nėra langų.

### 3.5.2.9 Automobilių stovėjimas greta intensyviai lankomų objektų

Didžiausią lankytojų skaičių pritraukiančių objektų lankymui skirtose automobilių stovėjimo aikštelėse rekomenduojama numatyti didžiausius automobilių stovėjimo įkainius, taip paskatinant lankytinų objektų pažinimą pėsčiomis, bemotoriu ar viešuoju transportu.

Parnidžio ir Naglių kopų automobilių stovėjimo aikštelės priskiriamos raudonajai stovėjimo zonai, rekomenduojamas stovėjimo laiko ribojimas iki 1 val.

Iki griežto motorizuotų transporto stovėjimo apmokestinimo įvedimo būtina įgyvendinti Plane siūlomas priemones, leidžiančias lankytinus objektus patogiai pasiekti alternatyviais susisiekimo būdais – pėsčiomis, dviračiais ar viešuoju transportu.

### 3.5.2.10 Automobilių statymo politikos integralumas regione

Siekiant mažinti į Neringos gyvenvietes sezono metu atvykstančių individualių automobilių srautą, siūloma įrengti ilgalaikio stovėjimo didelės talpos automobilių aikštelių statybą prie esamų ir planuojamų vandens transporto mazgų, jungiančių žemyninę dalį su Neringos savivaldybės uostais.

Automobilių stovėjimo mokestis žemyninėje dalyje turėtų būti ženkliai žemesnis už Neringos savivaldybėje taikomus įkainius arba įskaičiuojamas tiesiogiai į persikėlimo vandens transportu bilietai kainą.

Potencialios teritorijos automobilių saugojimui žemyninėje dalyje – Klaipėdos uosto pietinė dalis, Minijos, Šilutės, Drevernos, kitų uostų ir prieplaukų, iš kurių numatomi reguliarūs reisai į Neringos gyvenvietes, prieigos.

### 3.5.3 Įvairiarūšio transporto terminalai

Įvairiarūšio transporto terminalai skirti transporto priemonės keitimui, trumpalaikiam ar ilgalaikiam asmeninės transporto priemonės saugojimui, pakaitinės transporto priemonės nuomai, informacijos apie judėjimo gyvenvietėje galimybes gavimui.

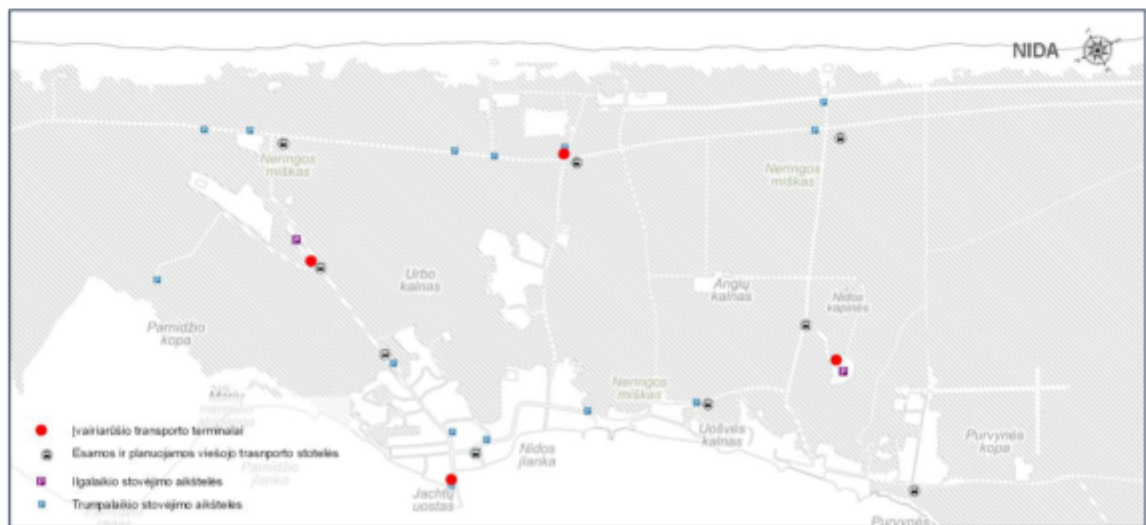
Įvairiarūšio transporto terminalai numatomi kiek galima arčiau svarbiausių transporto ir traukos objektų – stočių, viešojo transporto stotelių, uostų, prieplaukų, automobilių stovėjimo aikštelių.

Terminaluose turėtų būti galima atsiskaityti už automobilio stovėjimą, įsigyti viešojo ar vandens transporto bilietą. Terminaluose būtina įrengti dviračių stovus ar saugyklas, taip pat galimas viešųjų dviračių nuomos įrengimas. Terminaluose tikslinga įrengti informacinius standus, laukimo ar poilsio paviljonus, viešuosius tualetus.

Jei terminalas įrengiamas toliau nuo vieno iš transporto objektų (pvz., dėl negalimo stotelės ar aikštelės perkėlimo, saugant gamtos ar kultūros paveldą), būtina įrengti aiškias nuorodas su nurodyta ėjimo pėsčiomis trukme ar atstumu ir gerai matomus pėsčiųjų takus link artimiausių transporto objektų.

### 3.5.3.1 Terminalų tinklas

Nidos gyvenvietėje numatomi keturi įvairiarūšio transporto terminalai – prie esamos ir numatomos ilgalaikio stovėjimo aikštelių (Taikos g. 45 ir Kuršių g. 2), prie stovėjimo aikštelės ir stotelės G. D. Kuverto g., ties plentu, prie Jachtų uosto stovėjimo aikštelės, (3.56 pav.).



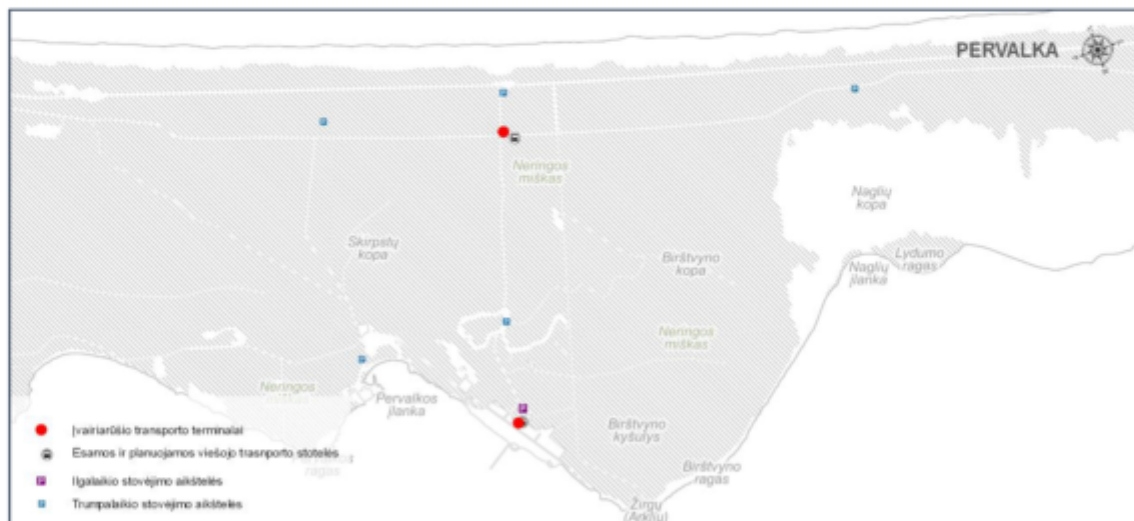
3.56 pav. Įvairiarūšio transporto terminalai Nidoje

Preiloje numatyti du įvairiarūšio transporto terminalai – prie viešojo transporto stotelės palei Nidos – Smiltynės pl. ir gyvenvietėje, prie viešojo transporto stotelės ir netoli automobilių stovėjimo aikštelės (3.57 pav.).



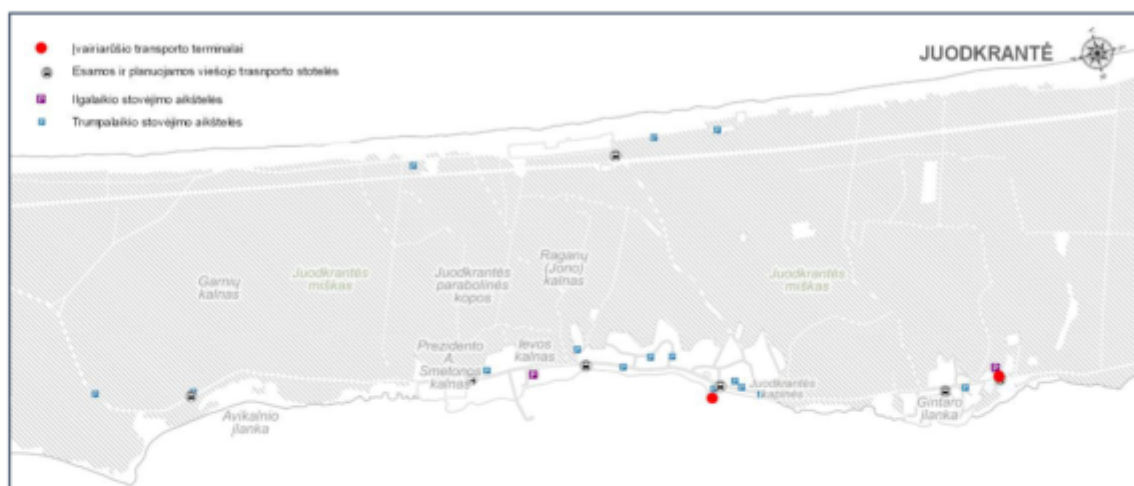
3.57 pav. Įvairiarūšio transporto terminalai Preiloje

Pervalkoje, analogiškai Preilos gyvenvietei, numatomi du terminalai pajūryje ir urbanizuotoje gyvenvietės dalyje, netoli Viešojo transporto stotelės ir automobilių stovėjimo aikštelės (3.58 pav.).



**3.58 pav. Įvairiarūšio transporto terminalai Pervalkoje**

Juodkrantėje numatomi du įvairiarūšio transporto terminalai – prie numatomos ilgalaikės stovėjimo aikštelės netoli Gintaro įlankos bei Juodkrantės centre ( L. Rėzos g. 1D) (3.59 pav.). Šių terminalų pagrindinė paskirtis – sumažinti asmeninio transporto judėjimą gyvenvietėje, sudarant sąlygas automobiliu atvykstantiems palikti transporto priemonę atokiau nuo gyvenvietės ir toliau judėti kitomis transporto priemonėmis.



**3.59 pav. Įvairiarūšio transporto terminalai Juodkrantėje**

### 3.5.4 Geroji judumo valdymo patirtis

Judumo valdymas neatsiejamas nuo visuomenės švietimo ir aktyvaus bendradarbiavimo su savivaldybe. Siekiant informuoti visuomenę apie darnaus judumo naudą, tikslinga viešinti

---

įgyvendinamus projektus ir numatomus judumo pokyčius savivaldybėje, taip pat organizuoti renginius ir veiklas darnaus judumo tematika:

- Europos judumo savaitės akcija „diena be automobilio“;
- žaidimas pradinių klasių moksleiviams „Eismo gyvatėlė“ (<http://www.trafficsnakegame.eu/lithuania/>);
- saugaus eismo akcija „Būk matomas“, kurios metu dalinami atšvaitai;
- bėgimai, maratonai, žygiai ir kiti judumą skatinantys renginiai.

Siekiant perimti kitų šalių praktiką siūloma dalyvauti ES finansuojamuose projektuose, kuriančiuose judumo valdymu suinteresuotų miestų komunikacijos tinklą (pvz. ADVANCE (<http://eu-advance.eu/>), CH4LLENGE (<http://www.sump-challenges.eu/>), BUMP (<http://www.bump-mobility.eu/>)) bei bendradarbiaujant su Lietuvos savivaldybių asociacija, aktyviai ieškoti naujų projektų, kur būtų galima teikti paraiškas ir dalyvauti projektuose.

### 3.6 Logistika savivaldybėje

Neringos savivaldybėje sunkiojo krovininio transporto dalis bendrame sraute sudaro ne daugiau kaip 5 % (3.60 pav.).



**3.60 pav. Bendras (mėlyna spalva) ir sunkiojo transporto (geltona) VMPEI**

Savivaldybėje nėra gamybos įmonių, todėl pagrindiniai objektai, kuriems aktuali reguliari logistika – vietinės parduotuvės ir viešojo maitinimo įstaigos. Neringoje visus metus veikiančios parduotuvės bei viešojo maitinimo įstaigos įsikūrusios tik Nidos ir Juodkrantės gyvenvietėse.

Vasaros sezonu reguliari logistika, apimanti visas Neringos gyvenvietes aktualesnė dėl didesnio veikiančių parduotuvių skaičiaus, tačiau lyginant su bendru transporto srautu, sunkiojo transporto lemiamas triukšmas ir tarša yra mažai reikšmingi.

Įprasta miestų praktika mažinant neigiamą sunkiojo transporto poveikį aplinkai – logistikos centrų steigimas miesto priegose ir krovininio transporto nukreipimas aplinkkeliais. Dėl mažo Neringos savivaldybės kelių tinklo tankio ir būtinybės išsaugoti natūralų kraštovaizdį, nėra galimybių įrengti aplinkkelius, o logistikos centrų veikla dėl sezoniškumo bus neatsiperkanti, todėl vienintelė priemonė, kurią tikslinga taikyti – sunkiojo transporto eismo ribojimas dienos ir vakaro metu.

Neringos savivaldybei labiau nei sunkiojo transporto sukeliama tarša, aktualesnė pašto paslaugų prieinamumo problema – siuntų siuntimas į arba iš Neringos kainuoja brangiau ir užtrunka ilgiau dėl būtinybės siuntas kelti keltu. Galimas sprendimo būdas – pašto siuntų terminalo („paštomato“) įrengimo inicijavimas prie perkėlos arba sutartys su viešojo transporto tiekėjais dėl reguliaraus siuntų transportavimo kartu su keleiviais.

### 3.7 Transporto sistemos visuotinimas ir specialiųjų poreikių turinčių žmonių įtrauktis

Pagrindinis uždavinys, siekiant specialiųjų poreikių turinčių žmonių įtrauktis – gyvenviečių aplinką pritaikyti taip, kad visi žmonės galėtų savarankiškai judėti ir lygiomis galimybėmis naudotis visomis viešosiomis paslaugomis.

Asmenų su specialiaisiais poreikiais judėjimui pritaikytą infrastruktūrą reglamentuoja STR 2.03.01:2001 „Statiniai ir teritorijos. Reikalavimai žmonių su negalia reikmėms“ bei LR susisiekimo ministro patvirtintas Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovas. Dokumentuose numatomos būtinosios priemonės, leidžiančios žmonėms su negalia laisvai judėti aplinkoje – privalomas pandusų, gatvių bortų nuolydžių, neįgalųjų vežimėlių liftų ar kitos tinkamų parametrų infrastruktūros įrengimas viešosiose erdvėse.

Plano rengimo metu ruošiamos Automobilių kelių ir jų elementų pritaikymo žmonėms su specialiaisiais poreikiais rekomendacijos R ŽSP 17, detalizuojančios minėtų dokumentų reikalavimus. Rekomendacijoms įsigaliojus, tikslinga ne tik reikalauti šias rekomendacijas taikyti Savivaldybės užsakymu įgyvendinamų projektų rangovus, bet ir su šiomis rekomendacijomis supažindinti vietos verslininkų bendruomenę, pabrėžiant specialiųjų poreikių turinčių žmonių įtrauktis naudą.

Vokietijos Ekonomikos ir technologijos ministerijos atlikto visiems prieinamo turizmo tyrimo duomenimis, 36 % žmonių su negalia nekeliauja, nes siūlomos paslaugos nėra prieinamos, 48 % keliautų dažniau, jei paslaugos būtų geriau prieinamos, 62 % sutiktų mokėti daugiau už geriau prieinamas paslaugas, 17 % pasirinko poilsį užsienyje dėl geresnio paslaugų prieinamumo.

Realizuojant visus Plano sprendinius (įrengiant, rekonstruojant takus, automobilių stovėjimo aikšteles, stoteles, parenkant viešojo transporto priemones ir kt.) privaloma vadovautis šiais reglamentais ir kuriamą ar rekonstruojamą infrastruktūrą pritaikyti žmonėms su specialiaisiais poreikiais.

Pagrindinis tikslas, aplinką pritaikant specialiųjų poreikių turintiems žmonėms – iki 2030 m. pasiekti, kad 10 dažniausiai lankomų Neringos objektų ( ), visi informacijos centrai ir bent vienas, pagrindinis kiekvienos gyvenvietės takas, vedantis į pajūrį būtų pasiekiami SPTŽ be kitų žmonių pagalbos (žr. 17103 - 00 - KP - TDA – 05 brėžinį).

#### 3.5 lentelė. Rekomenduojamų prioritetinių objektų, pritaikomų SPTŽ sąrašas

Eil. Nr.	Pavadinimas
1	Parnidžio kopa
2	Nidos švyturys
3	Raganų kalnas
4	Pažintinis takas Naglių gamtos rezervate
5	Rašytojo Thomo Manno memorialinis muziejus
6	Kuršių Nerijos dendrologinis takas Juodkrantėje
7	Garnių ir kormoranų perimvietė

Eil. Nr.	Pavadinimas
8	Pervalkos švyturio prieiga
9	Gintaro įlankos prieigos
10	Neringos istorijos muziejus

Ypač aktualus vandens transporto ir infrastruktūros pritaikymas SPTŽ poreikiams – atliekant uostų, priplaukų rekonstrukciją būtina įvertinti žmonių, turinčiu judėjimo apribojimus poreikius ir numatyti inžinerines priemones patogiam įlipimui į vandens transportą.

Atsižvelgiant į Neringos savivaldybės gamtos pažinimo, rekreacijos sutelkiamą traukos potencialą ir galimybę jį padidinti, pagerinant prieinamumą visoms žmonių grupėms, tikslinga Neringos gyvenviečių erdves ir jų infrastruktūrą maksimaliai pritaikyti visų žmonių poreikiams, taikant aukštesnius, nei minėtame STR numatytus aplinkos pritaikymo judėjimui standartus, žmonių su specialiaisiais poreikiais sąvoką taikant plačiąja prasme – į šią grupę įtraukiant ne tik žmones, turinčius negalią, bet ir pėsčiuosius su nešuliais, vaikų vežimėliais ir pan. Šiam tikslui pasiekti taikytini Universalus dizaino principai.

### 3.7.1 Universalus dizainas

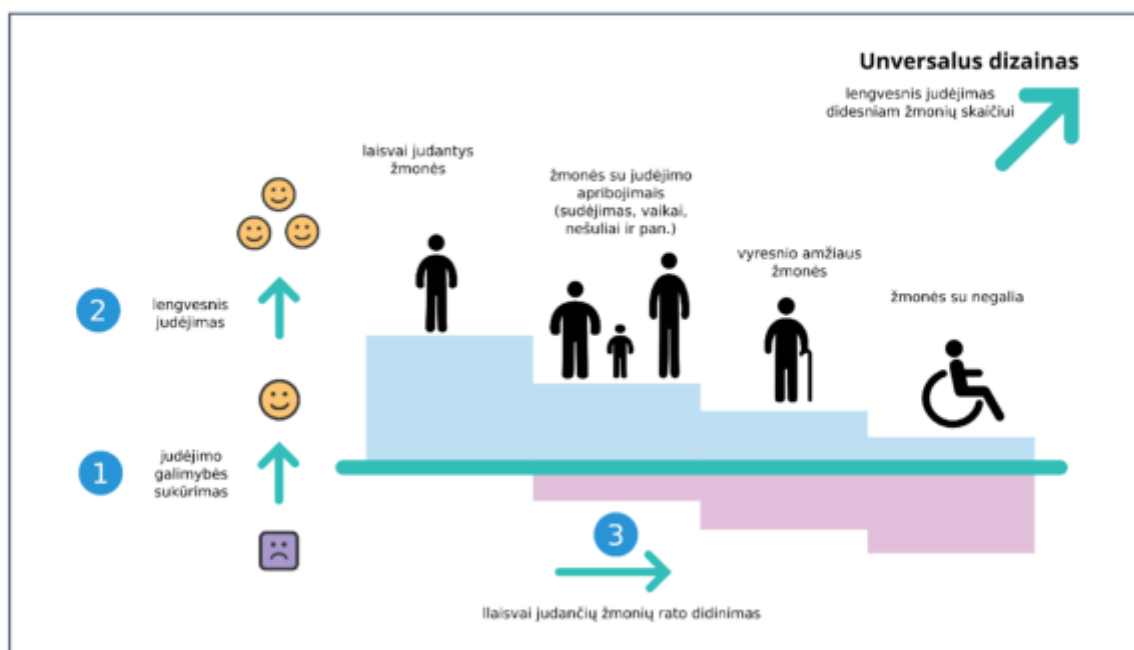
Universalus dizainas – gaminių, aplinkos, programų ir paslaugų, skirtų naudoti visiems žmonėms kuo platesniu mastu, dizainas, kai nėra pritaikymo ar specializuoto dizaino būtinybės. Universalus dizainas taip pat reiškia pagalbinius įrenginius, skirtus konkrečioms neįgalųjų grupėms, kai tai yra būtina.

Universalus dizaino esmė – neišskirti konkrečių žmonių grupių (pvz., su judėjimo negalia) ir ne kurti specialiai jiems skirtų ar pritaikytų įėjimų į patalpas, takelių, prietaisų, o projektuoti taip, kad ta pačia infrastruktūra būtų patogiu naudotis visiems, įskaitant ir sunkiai judančius žmones.

Pagrindiniai universalus dizaino principai:

1. Lygybė visiems
2. Lankstumas
3. Paprastas ir intuityvus naudojimas
4. Suvokiama ir juntama informacija
5. Tolerancija klaidoms
6. Mažas fizinės jėgos poreikis
7. Optimali erdvė

Universalus dizaino tikslai – sukurti judėjimo galimybę, maksimaliai palengvinti judėjimą ir maksimaliai išplėsti galinčių laisvai judėti žmonių ratą (3.61 pav.).



### 3.61 pav. universalaus dizaino tikslai

Projektuojant visiems žmonėms patogią infrastruktūrą, tikslinė grupė apima ne tik žmones su negalia, tačiau visus, kurių judėjimas tam tikromis aplinkybėmis gali būti ribotas:

- Vaikai;
- Žmonės su lagaminais, nešuliais
- Vyresnio amžiaus žmonės
- Dviratininkai
- Neįgalieji
- Tėvai su kūdikiais
- Visuomeninio transporto naudotojai
- Žmonės su vaikštynėmis
- Turistai
- Žmonės su regėjimo sutrikimais
- Žmonės, vedantys vaikų grupes.



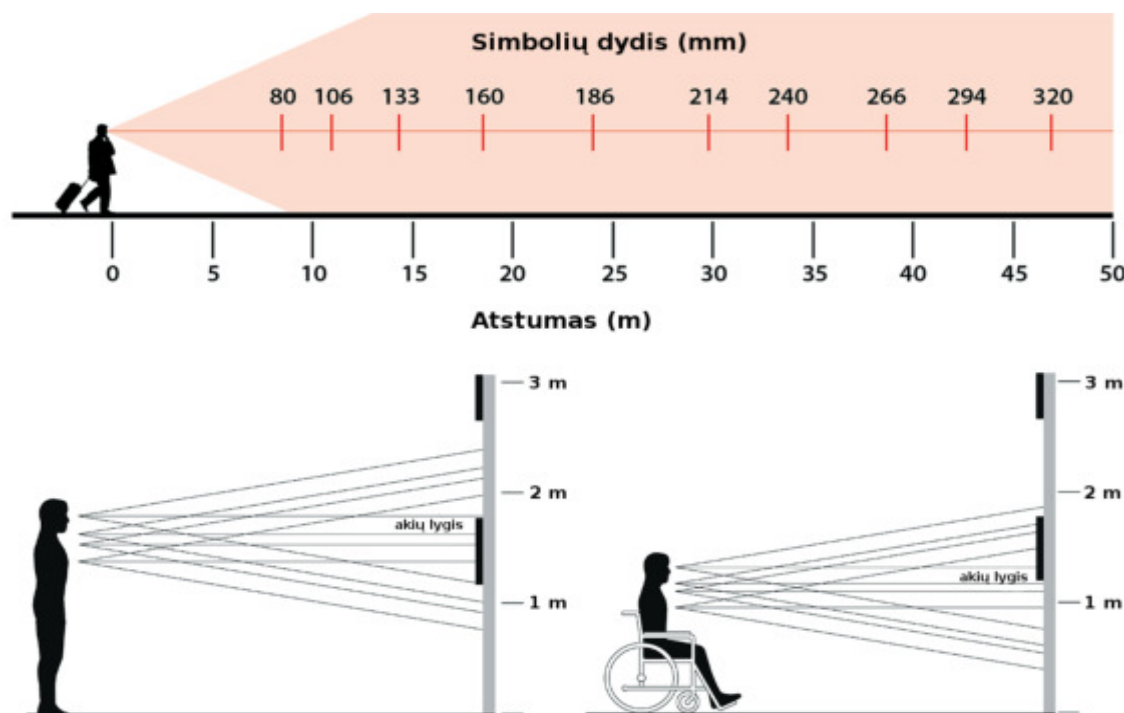
### 3.7.2 Universalaus dizaino priemonių taikymo sritys ir pavyzdžiai

#### 3.7.2.1 Informacijos prieinamumas

Visiems eismo dalyviams gatvėse, viešosiose erdvėse ar pažintiniuose takuose būtina suteikti galimybę orientuotis aplinkoje ir susipažinti su informacija, būtina patikimam kelionės planavimui.

Aiškų ir lengvai suprantamą informacijos pateikimą ypač svarbu viešojo transporto stotelėse, uostuose, greta traukos objektų esančiose viešosiose erdvėse. Tam, kad būtų patenkinti visų keliaujančiųjų, tarp jų ir specialiųjų poreikių turintys žmonės (SPTŽ), poreikiai, reikia laikytis pagrindinių principų:

- visi informaciniai užrašai turi būti suprantami, skaičiai ir raidės turi būti tinkamo dydžio, kad informaciją būtų galima įžiūrėti iš didesnio atstumo (3.62 pav.);
- ženklai, kuriuose pateikiama informacija, turi būti tinkamai apšviesti ir išdėstyti žmogaus akių lygyje, tačiau tose vietose, kur būna daugiau žmonių, turėtų būti iškelti aukščiau, kad žmonės juos pastebėtų (3.62 pav.);
- informacija apie viešojo transporto tvarkaraščius, bilietų kasas ir orientavimąsi viešojoje erdvėje, turėtų būti pateikiama naudojant iliustracijas ir kuo paprastesnius sutartinius ženklus, tikslinga taikyti universaliai suprantamus simbolius, intuityviai suvokiamus, lengvai įsimenamus ženklus, spalvinius kodus (3.58 pav.);
- pateikiama informacija turi būti kuo glaustesnė, kad būtų įmanoma ją įvertinti judant pėsčiomis arba važiuojant transporto priemone;



3.62 pav. Informacijos pateikimo parametrai



**3.63 pav. Informacinės sistemos vizualinių priemonių pavyzdžiai**

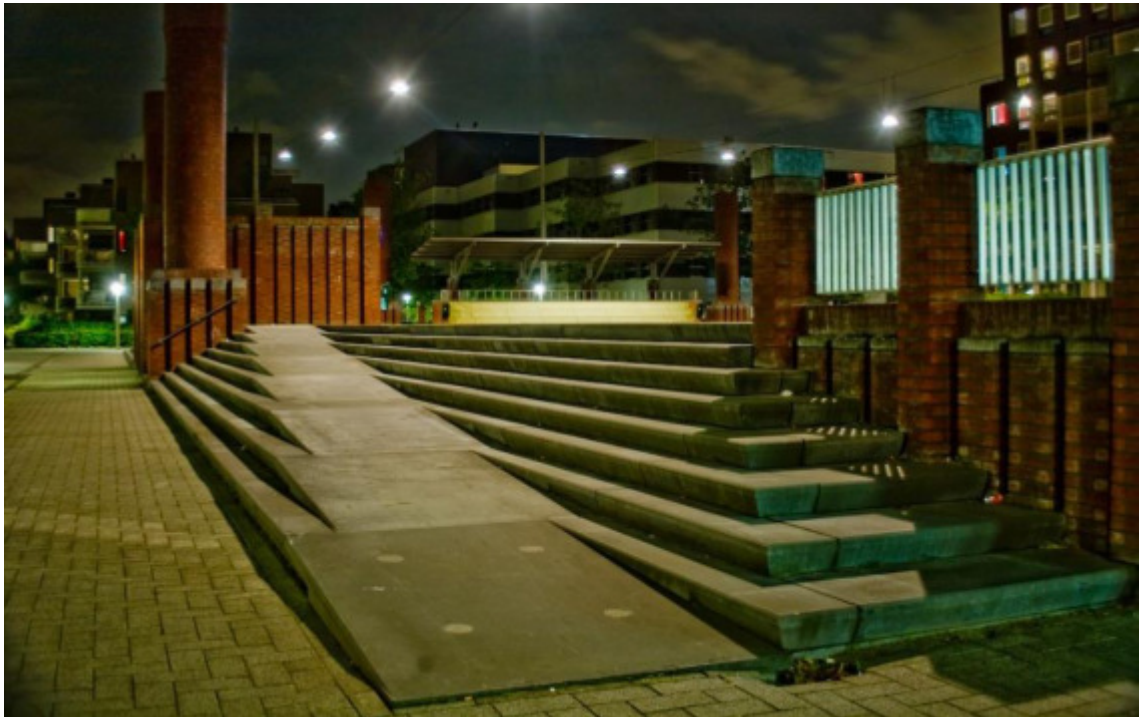
Dažnai kelionės apima daugiau nei vienos rūšies transportą, todėl rekomenduojama kuriant ir teikiant išsamias transporto sistemos informacijos paslaugas stengtis įtraukti informaciją apie skirtingų transporto rūšių jungtis ir kt. Informacija apie šį įvairiarūšį keliavimo būdą yra tokia pat svarbi kaip ir viešojo transporto prieinamumas.

Rekomenduojama miesto viešosiose erdvėse įrengti pagalbos vietas, kuriose SPTŽ galėtų gauti informacijos apie kelionę ar išsikviesti skubią pagalbą. Šios pagalbos vietos turėtų būti suprojektuotos taip, kad atitiktų SPTŽ poreikius ir naudojimasis tokia pagalbos vieta būtų suprantamas sutrikusio intelekto asmenims.

### 3.7.2.2 Transporto infrastruktūra ir viešosios erdvės

Viešosiose erdvėse, viešojo transporto stotelėse ir įėjimuose į traukos objektus būtina sukurti sąlygas takų aukščių skirtumus įveikti žmonės su judėjimo apribojimais – įrengti liftus, pandusus, bortų nuolydžius pagal galiojančių teisės aktų ir reglamentų reikalavimus.

Neringos gyvenvietėms ypač aktuali architektūrinė estetika, todėl tikslinga ieškoti funkcionalumo neaukojančių, tačiau originalių, estetiškai patrauklių ir taupančių erdvę sprendimų (3.64 pav.).



**3.64 pav. Panduso įrengimo sprendimas, taupantis erdvę ir išlaikantis architektūrinę estetiką**

Žmonėms su judėjimo apribojimais turėtų būti pritaikyti ir viešieji tualetai, suoleliai bei poilsiavietės ().



**3.65 pav. SPTŽ pritaikyta poilsiavietė**



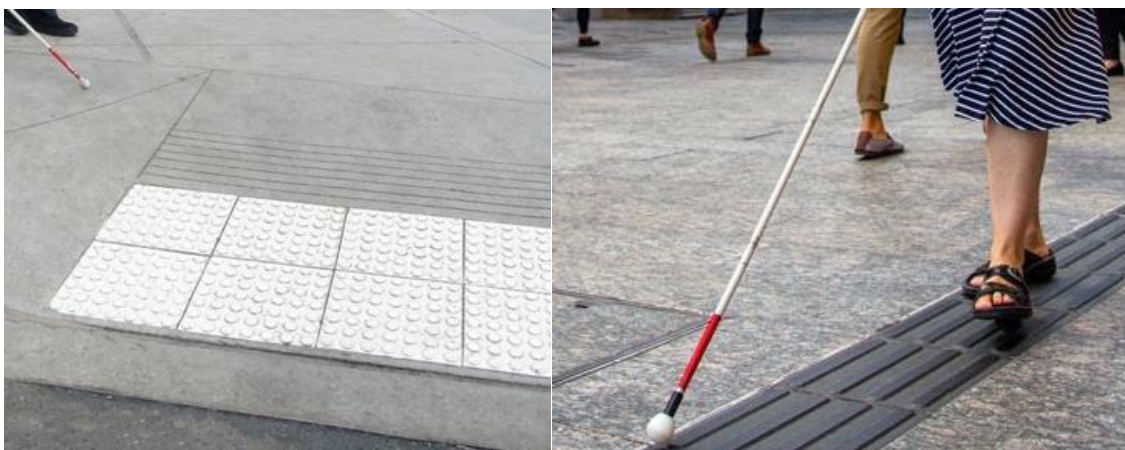
**3.66 pav. SPTŽ pritaikytas suolelis**

Siekiant padidinti dviračių takų saugumą gyvenvietėse, rekomenduojama takus ne žymėti dažais, o įrengti atskirus (jei įmanoma, atskiriant pėsčiųjų taką nuo dviračių trasos žalia juosta) takus iš skirtingos spalvos ir faktūros medžiagų, taip užtikrinant neatidžių pėsčiųjų ar žmonių su regėjimo sunkumais saugumą (3.67 pav.).



**3.67 pav. Dviračių takų įrengimo pavyzdžiai (kairėje – takas atskirtas juntamos tekstūros juosta, dešinėje – dviračių takas įgilintas pėsčiųjų tako atžvilgiu)**

Pėsčiųjų takui priartėjus prie potencialiai pavojingos vietos (sankryžos, dviračių tako, krantinės ar pan.), tikslinga naudoti kontrastingos spalvos, specialios faktūros dangą, įspėjančią neregius ar neatidžius pėsčiuosius apie padidėjusį aplinkos pavojų (3.68 pav.).



**3.68 pav. Kontrastingos spalvos ir skirtingos tekstūros įspėjamieji pėsčiųjų takų elementai neregiam ir silpnaregiams.**

Detalizuojant ir realizuojant Plano sprendinius būtina vadovautis aktualiais teisės aktais bei laikytis juose nurodytų reikalavimų.

### 3.7.2.3 Transporto priemonės

Į Neringą važiuojantis reguliarus viešasis transportas privalo turėti bent du reisus per dieną atliekančias transporto priemones, pritaikytas SPTŽ (3.69 pav.).



**3.69 pav. SPTŽ pritaikytas autobusas**

Savivaldybė pagal galimybę turėtų siekti plačiau panaudoti individualaus transporto galimybes ir įdiegti naujas paslaugų formas, kurios padėtų užtikrinti SPTŽ kelionę „nuo durų iki durų“.

Šias paslaugas galima suskirstyti į tris grupes:

- savanoriškas dalijimasis automobiliais;
- SPTŽ pritaikytas taksi;
- paratransporto paslaugos (31 paveikslėlis).

Savanoriško dalijimosi automobiliais paslauga, kai SPTŽ vežamas savanorio nuosava transporto priemone, užsienyje dažniausiai naudojamas pasiekti gydymo įstaigas. Savivaldybė padengia savanoriui išlaidas už degalus. Ši paslauga SPTŽ teikiama nemokamai. Tokios paslaugos būtų ypač naudingos mažesnėse Neringos gyvenvietėse (Preiloje, Pervalkoje).

SPTŽ pritaikytas paslaugomis gali pasinaudoti kiekvienas SPTŽ, jei tik vietovėje, kurioje jis gyvena, yra SPTŽ reikmėms pritaikytų taksi automobilių. Tikslinga savivaldybės lėšomis kompensuoti numatytų maršrutų (pvz., kelionių nuo gyvenvietės iki kelto) išlaidas.

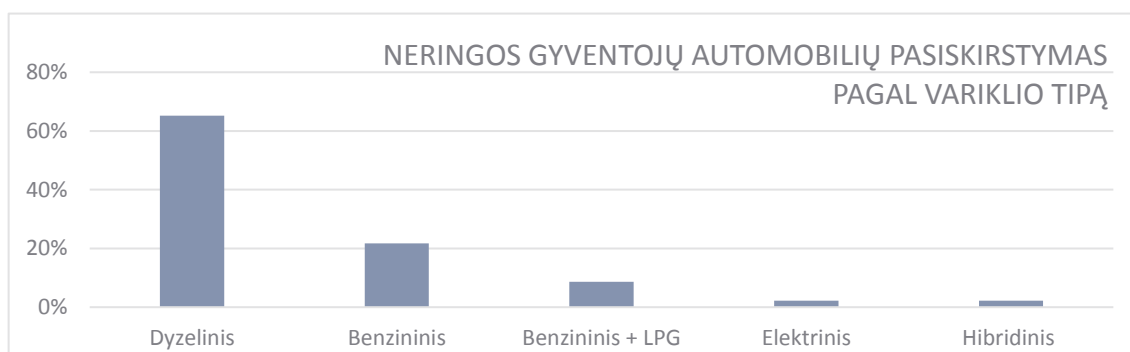
Paratransporto paslaugos galėtų padėti užpildyti spragą tarp viešojo transporto ir privačių automobilių. Ši paslauga paremta tuo, kad keleivis pateikia užklausą apie kelionę centro, teikiančio paratransporto paslaugą, dispečeriui, kuris nustato galimus kelionės variantus, priklausančius nuo keleivio buvimo vietos ir pageidaujamos kelionės tikslo. Maršrutas organizuojamas taip, kad vienos kelionės metu paslauga būtų suteikta optimaliam žmonių skaičiui. Dažniausiai vairuotojai, dirbantys tokio pobūdžio darbą, suteikia ne tik vežimo paslaugą, bet yra išmokyti padėti SPTŽ apsirengti, įkelti neįgaliojo vežimėlius į transporto priemonę ir kt. Paratransporto paslaugų teikėjai gali būti viešojo susisiekimo įstaiga, bendruomenės grupė, ne pelno siekiančios organizacijos arba pelno siekiančios įmonės ir organizacijos.

### 3.8 Alternatyvių degalų ir aplinką mažiau teršiančio transporto skatinimas

#### 3.8.1 Elektromobilių naudojimo skatinimas

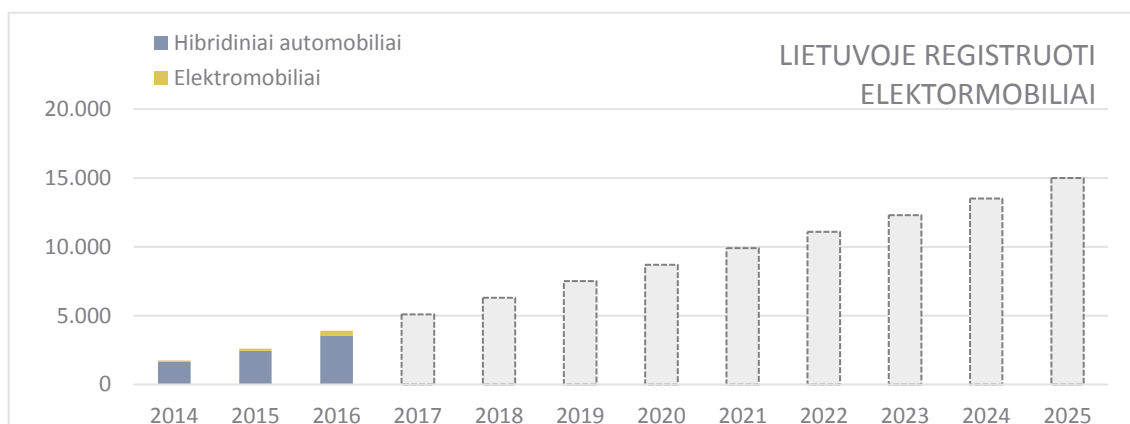
Vienas iš pagrindinių baltosios knygos tikslų – iki 2030 m. perpus sumažinti degalais varomų automobilių skaičių, o iki 2050 m. pasiekti, kad jų nebeliktų, rekomenduojama kurti elektromobiliams infrastruktūrą, taip paskatinant jų naudojimą.

Remiantis atlikta gyventojų apklausa, plano rengimo metu 96 % Neringos savivaldybės automobilių parko sudaro vidaus degimo varikliais varomi automobiliai (3.70 pav.). Vien elektra varomi ar hibridiniai automobiliai sudaro apie 4 % savivaldybės automobilių parko.



**3.70 pav. Neringos gyventojų automobilių pasiskirstymas pagal variklio tipą**

Dėl sparčiai tobulėjančių elektromobilių technologijų, tikėtinas natūralus automobilių parko perėjimas prie elektromobilių. 2018 m. kovo 1 d. VĮ „Regitra“ duomenimis Lietuvoje buvo užregistruoti 688 elektromobiliai, M1 klasės hibridinių automobilių (benzinas/elektra ir dyzelinas/elektra) užregistruota – 9294 vienetai. Lietuvoje registruojamų elektromobilių skaičius sparčiai auga (žr. 3.71 pav.), todėl 2012 m. Ūkio ministerijos, Energetikos ministerijos ir Susisiekimo ministerijos užsakymu atliktoje Kompleksinėje elektromobilių transporto plėtros galimybių studijoje numatoma, kad labiausiai tikėtino scenarijaus atveju, Lietuvoje iki 2025 m. bus eksploatuojama iki 15 tūkst. elektromobilių.



**3.71 pav. Lietuvoje registruoti elektromobiliai ir jų registracijos prognozė iki 2025 m.**

Didėjant elektromobilių skaičiui, auga ir jiems aptarnauti skirtos infrastruktūros poreikis. Neringos savivaldybėje dominuoja mažaaukštė gyvenamoji statyba, todėl savivaldybės gyventojų asmeniniams automobiliams skirtos įkrovimo infrastruktūros įrengimas viešomis lėšomis nėra aktualus (ši problema aktuali miestuose, kuriuose dominuoja daugiaaukštė statyba) – svarbu užtikrinti patikimą pakankamos galios elektros tiekimą.

Viešos elektra varomų automobilių infrastruktūros kūrimas aktualus orientuojantis į Neringos lankytojų judumą. Siekiant Neringos lankytojus paskatinti elektra varomų automobilių naudojimą, tikslinga taikyti šias priemones:

- elektromobiliams netaikyti įvažiavimo į Kuršių neriją ir ilgalaikio stovėjimo aikštelių rinkliavų;
- įrengti elektromobilių įkrovimo stoteles;
- subsidijomis ar mokestinėmis lengvatomis skatinti vietines apgyvendinimo įstaigas įrengti automobilių įkrovimo stoteles;
- pritraukti privataus įkrovimo stotelių tinklo vystytojus (pvz., Tesla Supercharger/Destination charger)

Priklausomai nuo naudojamos technologijos, vieno elektromobilio įkrovimas trunka nuo 20 min. (greitasis įkrovimas) iki 8 val. (lėtasis įkrovimas), o stotelių galia gali siekti iki 122 kW.

Neringoje rekomenduojamas diferencijuotas įkrovimo stotelių įrengimas – lėtesnio krovimo stoteles siūloma įrengti ilgalaikio stovėjimo aikštelėse, greitojo įkrovimo – trumpalaikio stovėjimo vietose. Visos savivaldybės lėšomis įrengiamos įkrovimo stotelės turėtų būti suderinamos su visais elektromobilių krovimo įtaisų kištukų standartais bei palaikyti Mode 2 (lėto krovimo – iki 7 kW) režimą, o greitojo įkrovimo stotelės – Mode 3 ar Mode 4 krovimo režimus (greitas ir supergreitas krovimas – 22 -122 kW).

Preliminari vienos įkrovimo vietos kaina priklauso nuo jos tipo: greito įkrovimo (didelės galios) – 20 tūkst. EUR, vidutinio – 10 tūkst. EUR, lėto – 1 tūkst. EUR.

Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programoje (patvirtintoje LR susisiekimo ministro 2015 m. birželio 15 d. įsakymu Nr. 3-249) numatyta skirti ES paramą elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimui. Numatomas iki 85 % finansavimo galimybė, leidžianti iki 2022 m. pasinaudojant teikiamu finansavimu Neringoje įrengti reikiamas elektromobilių įkrovimo stoteles.

Rekomenduojamų įrengti elektromobilių įkrovimo stotelių išdėstymas pateiktas 3.72 pav. - 3.75 pav. ir Plano grafiniėje dalyje.

Nidoje greitojo įkrovimo stoteles rekomenduojama įrengti keturiose viešose automobilių stovėjimo aikštelėse: aikštelėje Taikos g. 45, prie Neringos savivaldybės administracijos, prie Thomo Manno muziejaus, Nidos prieplaukoje. Lėto krovimo stoteles rekomenduojama įrengti esamoje ir Bendruoju planu suplanuotoje ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštelėse (Taikos g. ir Kuršių g. 2) (žr. 3.72 pav.).





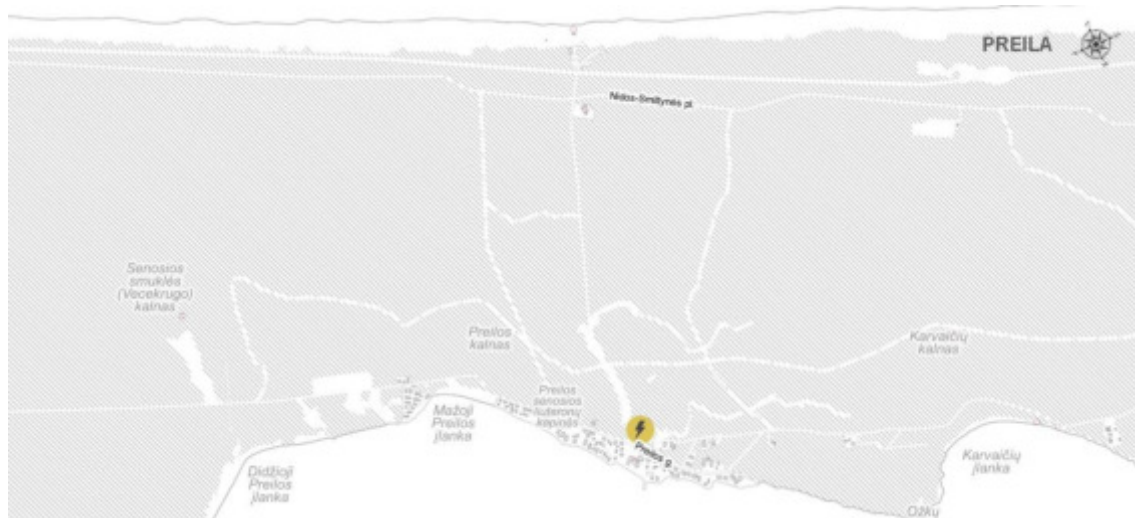
**3.72 pav. Nidos gyvenvietėje siūlomų įrengti viešų automobilių įkrovimo aikštelių vietos**

Juodkrantėje rekomenduojamos įrengti dvi greito elektromobilių krovimo vietos esamosiose viešose automobilių stovėjimo aikštelėse (L. Rėzos g. 1F ir L. Rėzos g. 1D) ir trys lėto įkrovimo stotelės: automobilių stovėjimo aikštelėje prie Raganų kalno, aikštelėje prie šiaurinio Juodkrantės paplūdimio ir Bendruoju planu suplanuotoje ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštelėje Gintaro įlankos g. 4 (3.73 pav.).

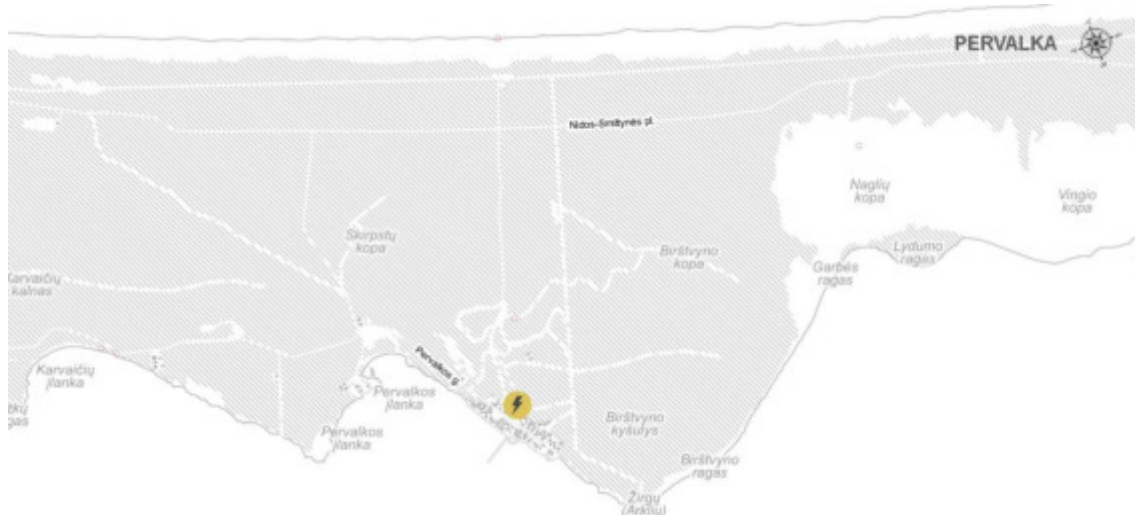


**3.73 pav. Juodkrantės gyvenvietėje siūlomų įrengti viešų automobilių įkrovimo aikštelių vietos**

Preiloje ir Pervalkoje dėl ženkliai mažesnės lankytojų skaičiaus kaitos siūloma įrengti tik lėto įkrovimo stoteles Bendruoju planu numatytose ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštelėse Pervalkos g. 40A ir Preilos g. 8B (žr. 3.74 pav., 3.75 pav.).



3.74 pav. Preilos gyvenvietėje siūlomų įrengti viešų automobilių įkrovimo aikštelių vietos



3.75 pav. Pervalkos gyvenvietėje siūlomų įrengti viešų automobilių įkrovimo aikštelių vietos

Ilgalaikio stovėjimo aikštelėse elektromobilių stovėjimo rekomenduojama neapmokestinti, trumpalaikio stovėjimo aikštelėse – dėl didelės stovėjimo vietų paklausos, rinkliavos nuolaidų netaikyti arba taikyti dalinę nuolaidą.

Visų Neringos savivaldybėje rekomenduojamų įrengti elektromobilių įkrovimo stotelių vietos su preliminariais įkrovimo vietų skaičiais pateiktos 3.6 lentelėje. Siūlomų įrengti automobilių stovėjimo vietų skaičius – apie 10 % nuo bendro Aikštelės vietų skaičiaus. Įrengiant įkrovimo stoteles tikslinga iš karto pasirūpinti didesnės galios įvadu, o įkrovimo vietų skaičių pamažu didinti.

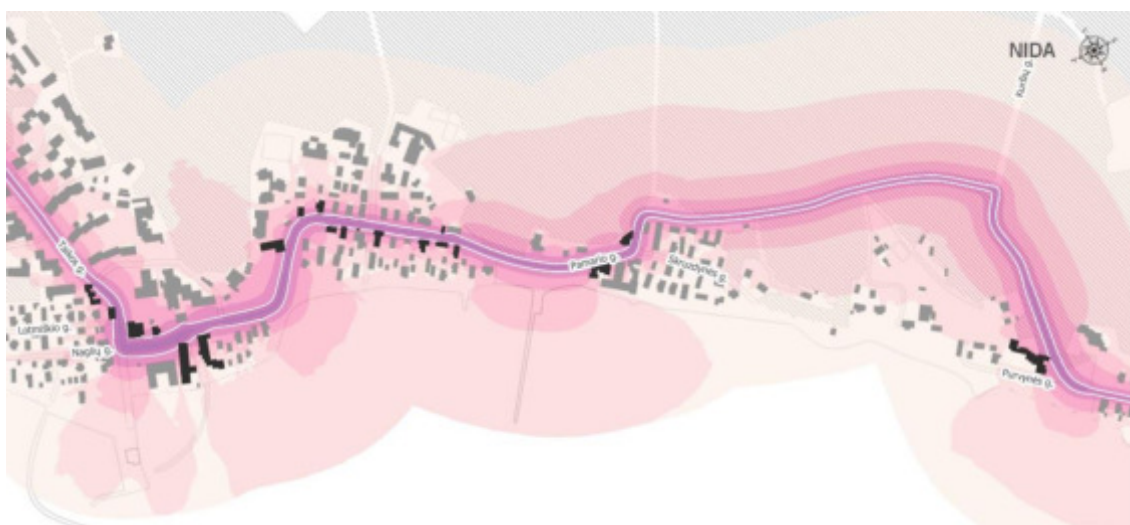
3.6 lentelė. Neringos savivaldybėje siūlomos įrengti įkrovimo stotelės

Eil. Nr.	Įkrovimo stotelės vieta	Įkrovimo stotelės tipas	Įkrovimo vietų skaičius
1	Stovėjimo aikštelė Taikos g. 4B	Greito įkrovimo	2

Juodkrantė	2	Stovėjimo aikštelė prie Thomo Manno muziejaus	Greito įkrovimo	2
	3	Stovėjimo aikštelė Nidos prieplaukoje	Greito įkrovimo	2
	4	Stovėjimo aikštelė Taikos g. 45	Greito įkrovimo	2
	5	Ilgalaikio stovėjimo aikštelė Taikos g.	Lėto įkrovimo	10
	6	Ilgalaikio stovėjimo aikštelė Kuršių g. 2	Lėto įkrovimo	10
	7	Stovėjimo aikštelė L. Rėzos g. 1F	Greito įkrovimo	2
	8	Stovėjimo aikštelė L. Rėzos g. 1D	Greito įkrovimo	2
	9	Stovėjimo aikštelė prie Raganų kalno	Lėto įkrovimo	4
	10	Stovėjimo aikštelė šiauriniame paplūdimyje	Lėto įkrovimo	4
	11	Ilgalaikio stovėjimo aikštelė Gintaro j. 4	Lėto įkrovimo	10
	12	Preilos g. 8B	Lėto įkrovimo	4
	13	Pervalkos g. 40A ir	Lėto įkrovimo	4

### 3.8.2 Gyvenamosios aplinkos taršos mažinimas

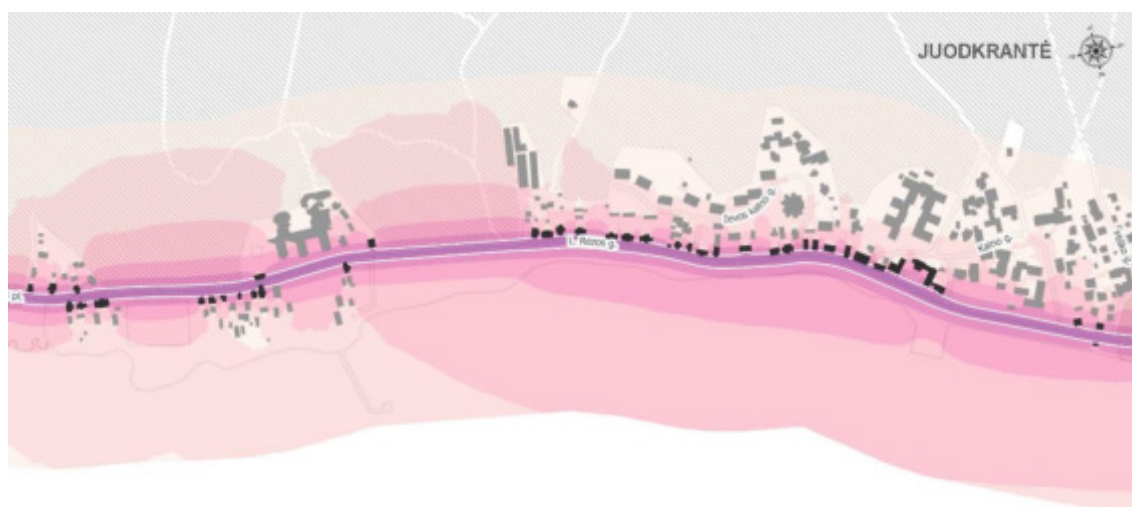
Atlikus akustinio triukšmo sklaidos vertinimą esamų gatvių ruožuose ties Juodkrantės ir Nidos gyvenvietėmis, nustatyta, kad apylinkėse ties pagrindinėmis gatvėmis ir sankryžomis dominuoja viršnorminis triukšmo lygis ( $L_{diena} > 60$  dBA). Į jį patenka dauguma pirmos eilės gyvenamosios paskirties pastatų ir gyvenamosios aplinkos esančios lygiagrečiai vertintiems gatvių ruožams. Juodkrantės gyvenvietėje ši zona nuo gatvių ašių siekia apie 10 – 12 m., Nidoje apie 4 – 17 m (3.76 pav., 3.77 pav.).



3.76 pav. Viršnorminio triukšmo zonoje esantys Nidos pastatai

Priemonės, taikomos triukšmo sklaidimo kelyje tiek Nidoje, tiek Juodkrantėje netinka, kadangi nagrinėjamoje teritorijoje dauguma pastatų stovi prie pat kelio ir sumontuoti triukšmo mažinimo užtvarką ar įrengti želdinių juostą yra praktiškai neįmanoma.

Nidoje taikytinos eismo organizavimu įgyvendinamos triukšmo prevencijos priemonės – motorizuotų transporto priemonių (išskyrus elektrines) eismo ribojimas nakties metu, didžiausio leistino transporto priemonių leistino greičio mažinimas (žr. 3.5.1 skyrių).



**3.77 pav. Viršnorminio triukšmo zonoje esantys Juodkrantės pastatai**

Juodkrantėje griežtesnių, nei esamas greičio ribojimas, priemonių taikyti negalima dėl būtinybės užtikrinti sklandų tranzitinį eismą Nidos – Smiltynės plentu, todėl taikytina techninė priemonė – L. Rėzos gatvės dangos atnaujinimas naudojant mažiau triukšmo skleidžiančias medžiagas (pvz., naudojant skaldos ir mastikos asfaltą (SMA 5 – 8) galima pasiekti net 3 – 4 dB efektyvumą).

### 3.9 ITS diegimo savivaldybėje poreikio vertinimas

Neringoje jau yra įdiegtos kelios aktualiausios ITS – išankstinis vietinės rinkliavos už įvažiavimą apmokėjimas su automatizuota transporto patekimo į kurortą kontrolės sistema bei Juodkrantėje įrengta informacinė švieslentė apie artimiausiu metu išvykstančius keltus (tikslinga šią sistemą įdiegti ir kitose gyvenvietėse).

Neringos savivaldybėje daugumos kitoms savivaldybėms taikytinų ITS panaudojimas nėra aktualus – savivaldybėje nėra nei kamščių, nei intensyvaus krovinio transporto, kuriam būtų reikalingas optimalaus maršruto ir tvarkaraščių planavimas.

Kurorte aktuali neišvystyta ITS sritis – viešojo bei įvairiarūšio transporto keleivių informavimas apie tvarkaraščius, informacija apie transporto priemonių buvimo vietą, atvykimo/išvykimo laiką tikruoju laiku. Pagrindinėse, didžiausią keleivių srautą priimančiose visų gyvenviečių viešojo transporto stotelėse tikslinga įrengti švieslentes, informuojančias keleivius apie išvykstantį bei atvykstantį transportą. Neringos uostuose ir prieplaukose reikalinga analogiška informacija apie kitų rūšių transporto prieinamumą – viešojo transporto tvarkaraščiai, pakaitinių automobilių, dviračių nuomos punktų buvimo vietos.

### 3.10 Bendradarbiavimo su valstybinėmis institucijomis poreikis

#### 3.10.1 Nidos aerodromo eksploatacija

Nuo 2015 m. Nidos aerodromą leista eksploatuoti kaip lauko aikštelę, tačiau 2017 m. Lietuvos kariuomenės vado įsakymas „Dėl leidimų civilinių orlaivių skrydžiams pasienio zonoje išdavimo

tvarkos aprašo patvirtinimo“, uždraudė orlaivių, nesusijusių su valstybės valdymo, paieškos ir gelbėjimo darbais kilimas bei tūpimas Nidoje.

Siekiant sukurti galimybę mažiesiems lėktuvams kilti ir leistis, būtina pakeisti lauko aikštelės statusą į aerouostą, įsteigti oro eismo zonas virš aviacijos teritorijų, tam, kad skrydžiai galėtų būti reguliuojami. Statuso keitimui reikalingas LR Vyriausybės sprendimas bei KNPP tvarkymo plano korekcija.

### 3.10.2 Pėsčiųjų ir dviračių takų įteisinimas miško teritorijoje

Neringoje gausu nežymėtų miško takų be dangos bei teritorijų planavimo dokumentais suplanuotų rekreacinių takų, tačiau jų pritaikymas lankymui sudėtingas dėl miško žemės sukeliama apribojimų. Vadovaujantis LR miškų įstatymu, miško žemėje negali būti registruojami statiniai, todėl asfaltuotų ar kitomis kietomis dangomis dengtų ir dviračiams bei žmonėms su negalia pritaiktų takų įrengimui kyla teisinė problema – reikalingos miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis procedūros.

Įvertinant Miškų įstatymo 11 str. 3 sk., Neringos savivaldybės teritorijoje Bendruoju ir specialiaisiais planais suplanuotų takų ruožuose miško naudmenų keitimas galimas, tačiau tokiu atveju tikėtinas ženklus takų įrengimo kaštų augimas dėl poreikio kiekvienam takui atlikti miško naudmenų pavertimo kitomis procedūras.

Siekiant palengvinti rekreacinių pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimą miško teritorijoje, tikslinga inicijuoti LR miškų įstatymo bei susijusių teisės aktų pataisas, leidžiančias rekreacinėse ir pažintinėse teritorijose, nacionaliniuose bei regioniniuose parkuose įrengti šių teritorijų tvarkymo ar savivaldybių bendruosiuose bei specialiuosiuose planuose numatytus pėsčiųjų ir dviračių eismui skirtus takus, neatliekant miško naudmenų keitimo procedūrų. Įstatymo pataisose būtina suformuoti siaurą išimtį, galiojančią tik bemotoriui ir pėsčiųjų transportui skirtų rekreacinių, viešos prieigos takų įrengimui, suderinus su mišką ar rekreacinę teritoriją prižiūrinčia institucija ir nesukuriant įstatymo spragų, leidžiančių kitų statinių įteisinimą.

Siekiant šiuo metu miško žemėje esančius gruntinius pėsčiųjų ir dviračių takus jau dabar pritaikyti Neringos lankytojų naudojimui kol vykdomos miško naudmenų keitimo procedūros bei kiti paruošiamieji darbai, būtų tikslinga šių takų paviršių sustiprinti smulkios frakcijos skalda, tokius darbus suderinus su miško žemės naudotoju.

### 3.11 Rodikliai, prisidedantys prie NSPP tikslų ir uždavinių

Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programa (NSPP) yra vidutinės trukmės strateginio planavimo dokumentas, kuriame nustatyti Lietuvos transporto sektoriaus strateginiai tikslai ir uždaviniai šiems tikslams pasiekti bei rodikliai, kurių pagalba vertinamas programos įgyvendinimo lygis.

Neringos savivaldybei aktualūs penki NSPP bendrieji tikslai:

1. didinti krovinių ir keleivių judumą, vietinės reikšmės transporto tinklu bei plėtojant skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumą;
2. didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, gerinti transporto ir logistikos paslaugų kokybę;
3. skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą;
4. padidinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai;
5. didinti eismo saugą ir saugumą.

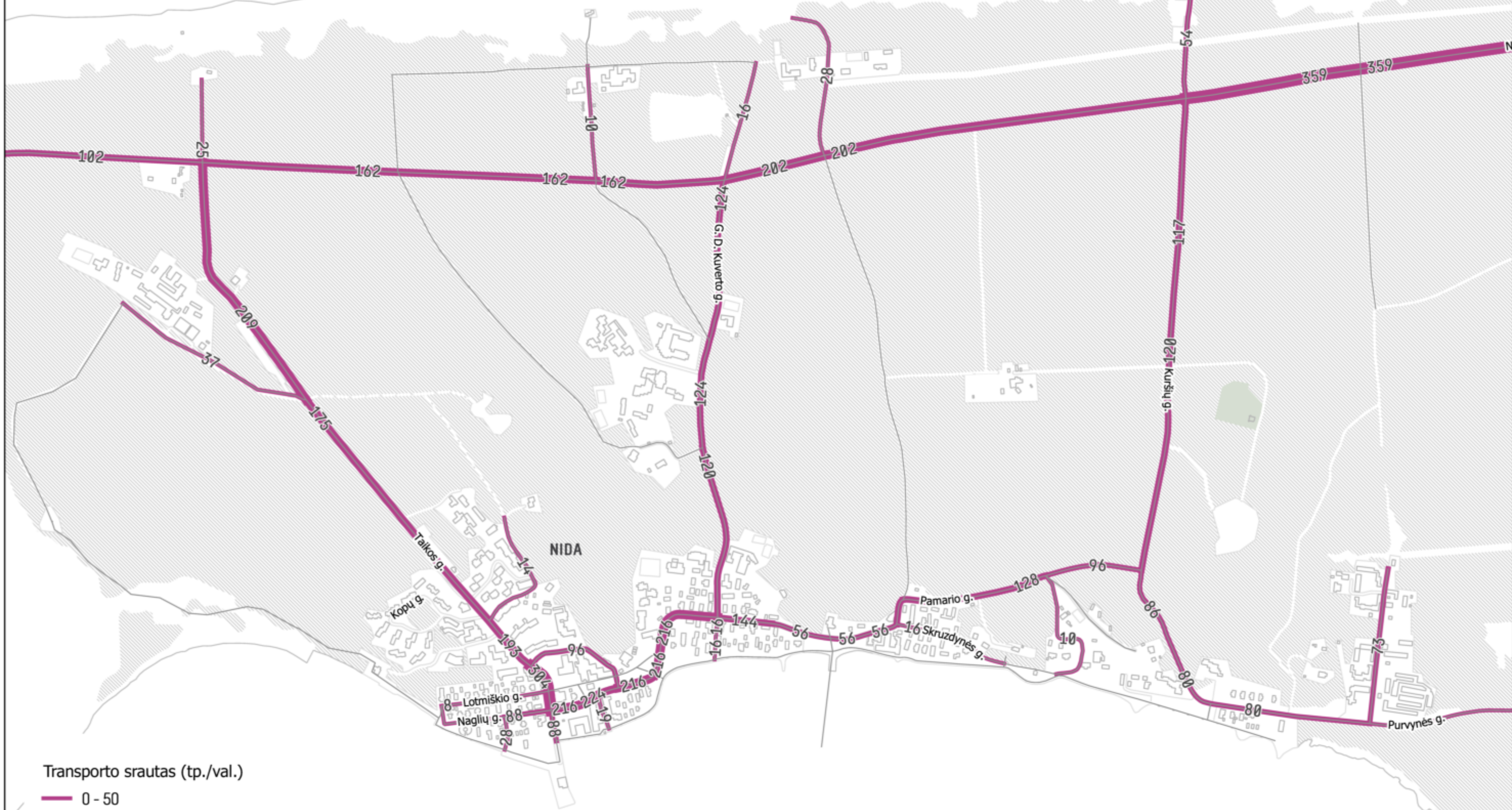
Siekiant prisidėti prie NSPP užsibrėžtų tikslų bei uždavinių realizavimo, 3.7 lentelėje pateikti rodikliai, kuriuos planuojama pasiekti įgyvendinant Neringos savivaldybės darnaus judumo plano sprendinius.

**3.7 lentelė. Rodikliai, prisidedantys prie NSPP tikslų ir uždavinių**

Eil. Nr.	Tikslas/uždavinys	Vertinimo kriterijus	Rodiklio vertė
<b>I</b>	<b>Didinti krovinių ir keleivių judumą, vietinės reikšmės transporto tinklu bei plėtojant skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumą</b>		
1.	Plėtoti Kuršių marių vidaus vandenų kelius, atnaujinti ir plėtoti keleiviams bei kroviniams vežti skirtą infrastruktūrą ir gerinti vidaus vandenų kelių ir kitų transporto rūšių sąveiką	pagerinto vidaus vandenų kelio ilgis, km	5
		pastatytos prieplaukos, vnt.	2
<b>II</b>	<b>Didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, gerinti transporto ir logistikos paslaugų kokybę</b>		
1.	Užtikrinti geresnį pašto paslaugų prieinamumą	įrengti siuntų atsiėmimo punktai, vnt.	2
<b>III</b>	<b>Skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą</b>		
1.	Skatinti miestus parengti ir įgyvendinti darnaus judumo mieste planus	parengtų darnaus judumo planų skaičius, vnt.	1
2.	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	rekonstruotų ir nutiestų dviračių takų ilgis, km	17
		įrengtų dviračių stovų/saugyklų skaičius	30

Eil. Nr.	Tikslas/uždavinys	Vertinimo kriterijus	Rodiklio vertė
3.	Skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu ir didinti viešojo transporto patrauklumą atnaujinant transporto priemones, gerinant viešojo transporto infrastruktūrą, diegiant universalus dizaino sprendimus, didinti prieinamumą	įvestų reguliarūs, visus metus veikiantys vietinio susisiekimo maršrutų skaičius	2
4.	Didinti viešojo transporto patrauklumą plačiau taikant ITS sprendimus	įrengtos kelių informacinės švieslentės su kelių išvykimo laiku	3
		įdiegta viešojo transporto informacinė sistema, pateikiama internetiniuose portaluose ir viešojo transporto stotelėse	1
<b>IV</b>	<b>Padidinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai</b>		
1.	Didinti energijos vartojimo efektyvumą – skatinti alternatyvių energijos šaltinių (degalų) naudojimą transporte, sukurti tam reikalingą infrastruktūrą ir atnaujinti viešojo transporto parką	Viešų elektromobilių įkrovimo priegų skaičius, vienetais	12
		Viešajame transporte naudojamų elektrinių transporto priemonių dalis, proc.	20 %
<b>V</b>	<b>Didinti eismo saugą ir saugumą</b>		
1	Didinti eismo saugą, diegti technines saugaus eismo priemones ir kitas inovacijas	Įrengtų eismo saugą užtikrinančių techninių priemonių skaičius	
2	Didinti motorizuoto transporto tinklo saugumą	Žuvusiųjų ir sunkiai sužalotųjų skaičius eismo įvykiuose	0
3	Ramaus eismo ir gyvenamųjų zonų plėtimas	Įrengta ramaus eismo ir gyvenamųjų zonų	4
4	Gerinti sąlygas žmonėms su specialiaisiais poreikiais, siekti, kad jie galėtų judėti be kitų žmonių pagalbos	Transporto objektų ir intensyviausiai lankomų turistinių objektų, pritaikytų ŽSP poreikiams dalis, proc.	50 %

MOTORIZUOTO TRANSPORTO SRAUTŲ KARTOGRAMA  
NIDA



Transporto srautas (tp./val.)

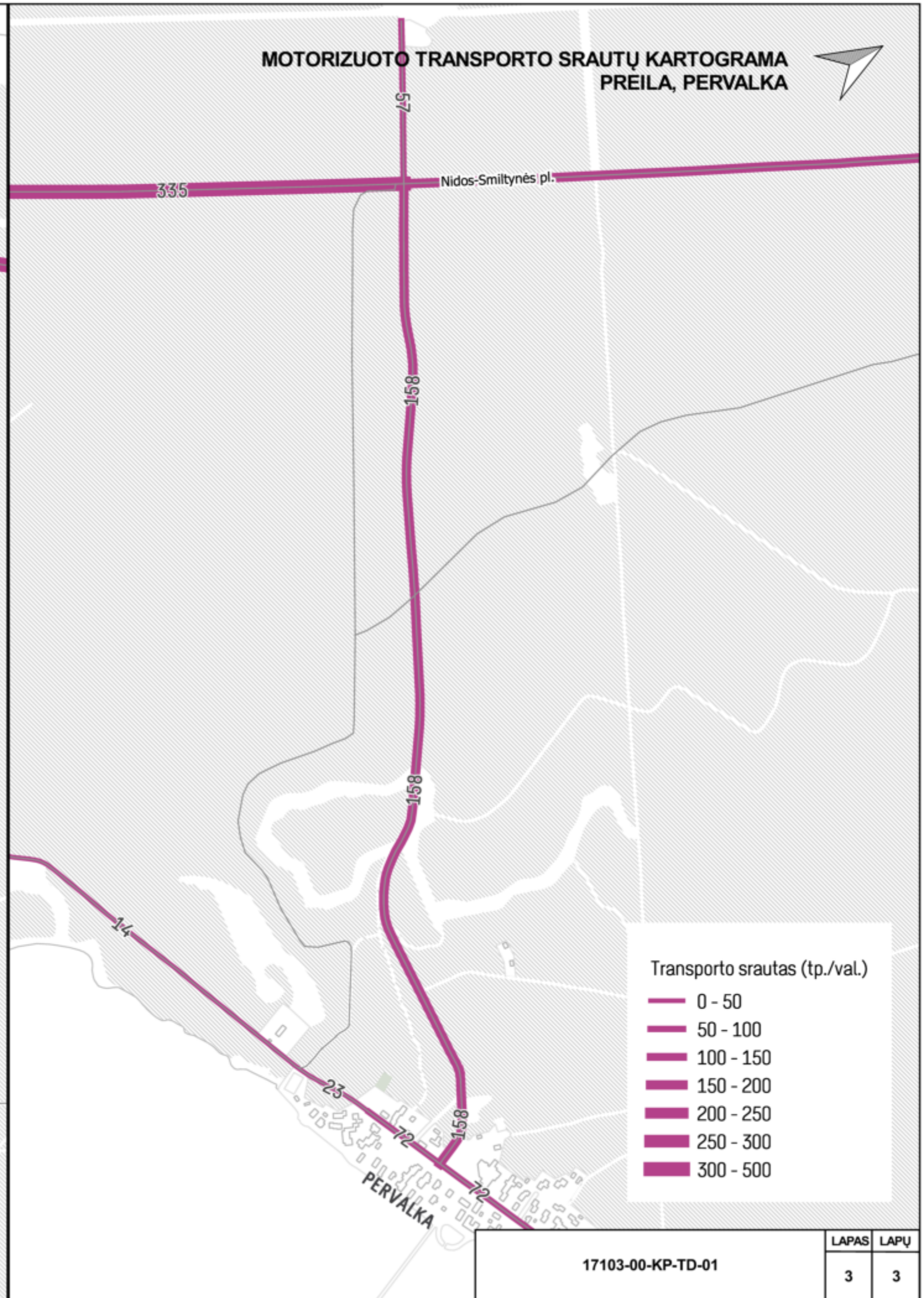
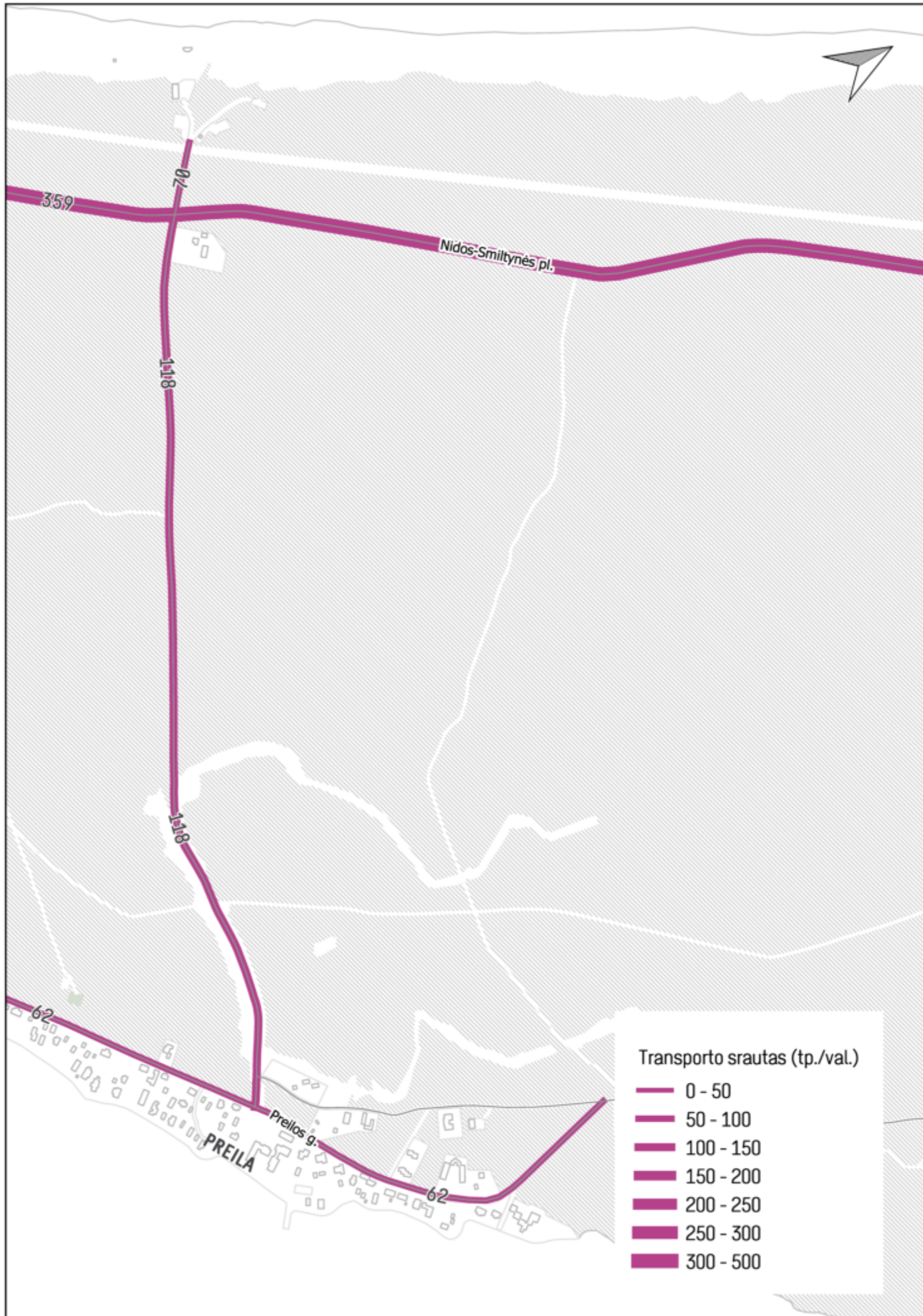
- 0 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- 200 - 250
- 250 - 300
- 300 - 500





Transporto srautas (tp./val.)

- 0 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- 200 - 250
- 250 - 300
- 300 - 500



DVIRAČIŲ EISMO SRAUTŲ KARTOGRAMA  
NIDA



Dviračių srautas (dv./val.)

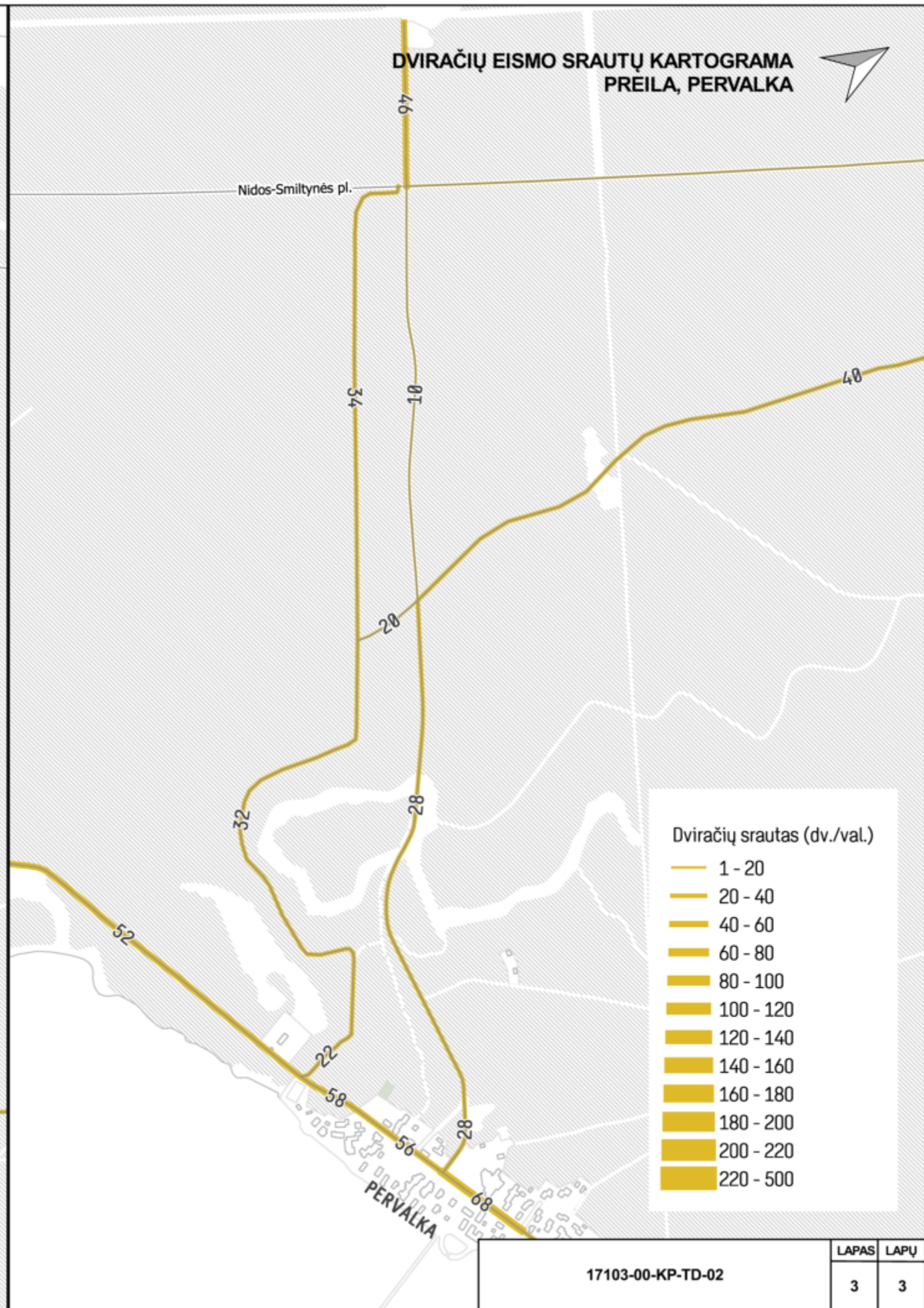
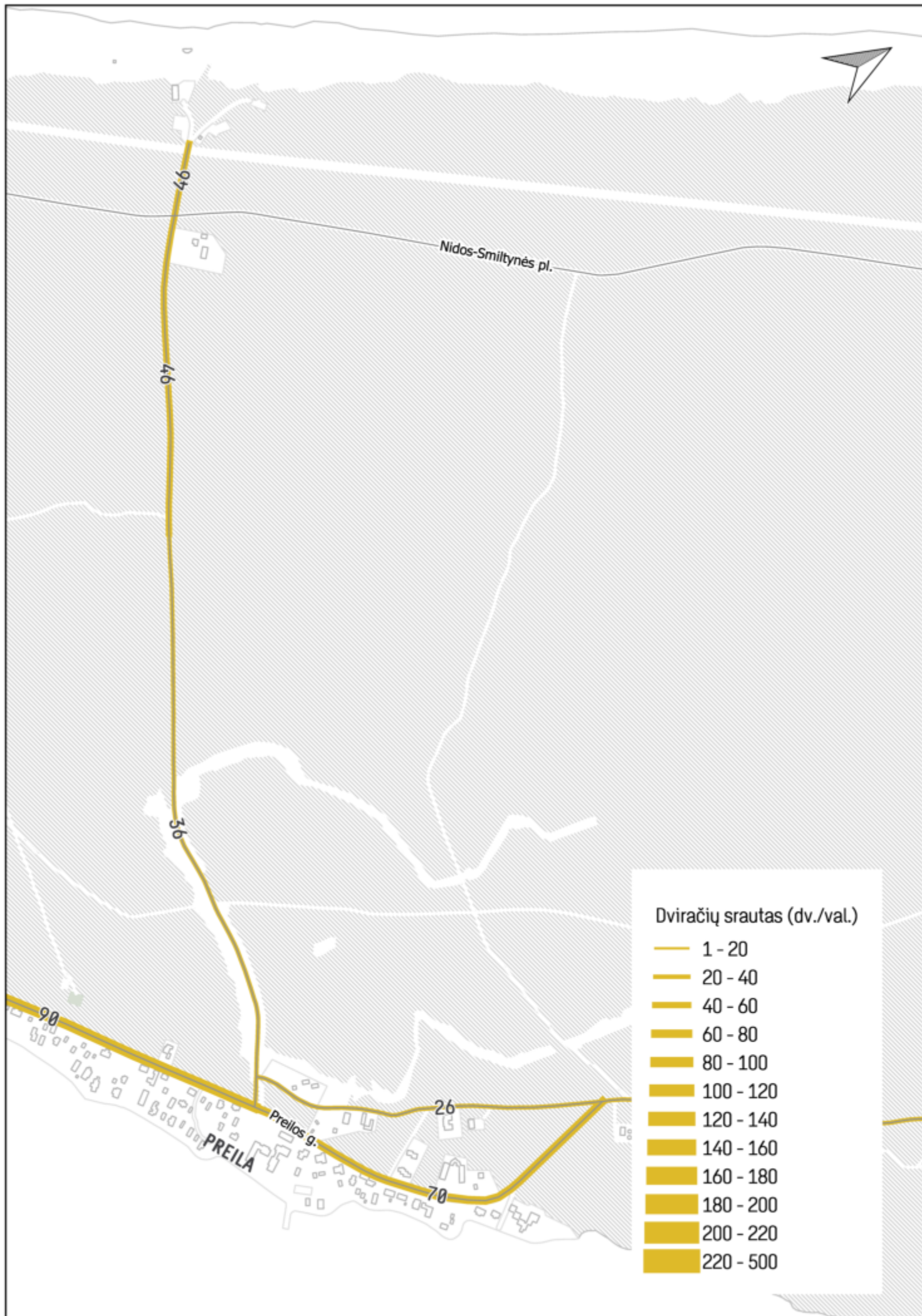
- 1 - 20
- 20 - 40
- 40 - 60
- 60 - 80
- 80 - 100
- 100 - 120
- 120 - 140
- 140 - 160
- 160 - 180
- 180 - 200
- 200 - 220
- 220 - 500

DVIRAČIŲ EISMO SRAUTŲ KARTOGRAMA  
JUODKRANTĖ

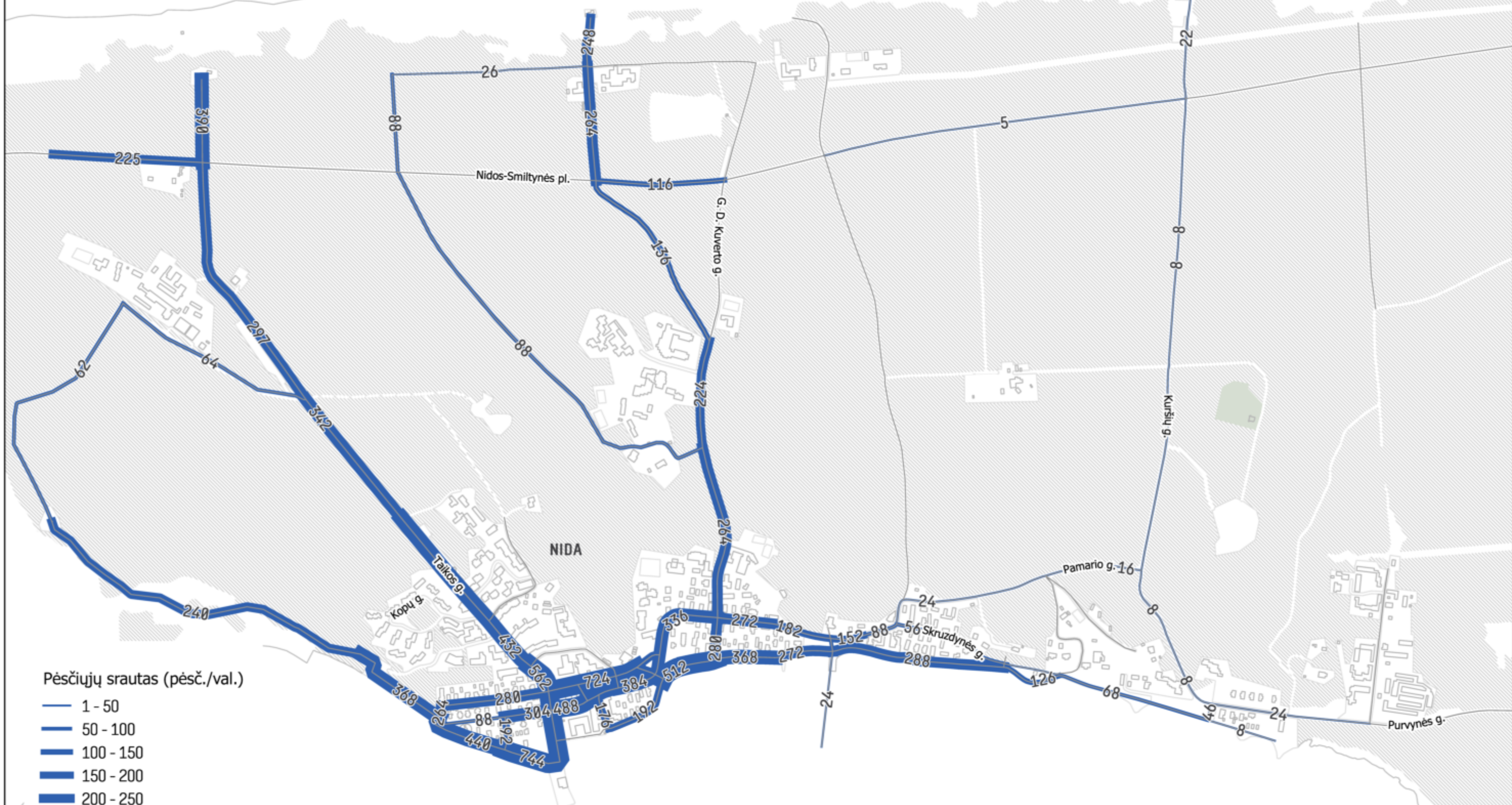


Dviračių srautas (dv./val.)

- 1 - 20
- 20 - 40
- 40 - 60
- 60 - 80
- 80 - 100
- 100 - 120
- 120 - 140
- 140 - 160
- 160 - 180
- 180 - 200
- 200 - 220
- 220 - 500



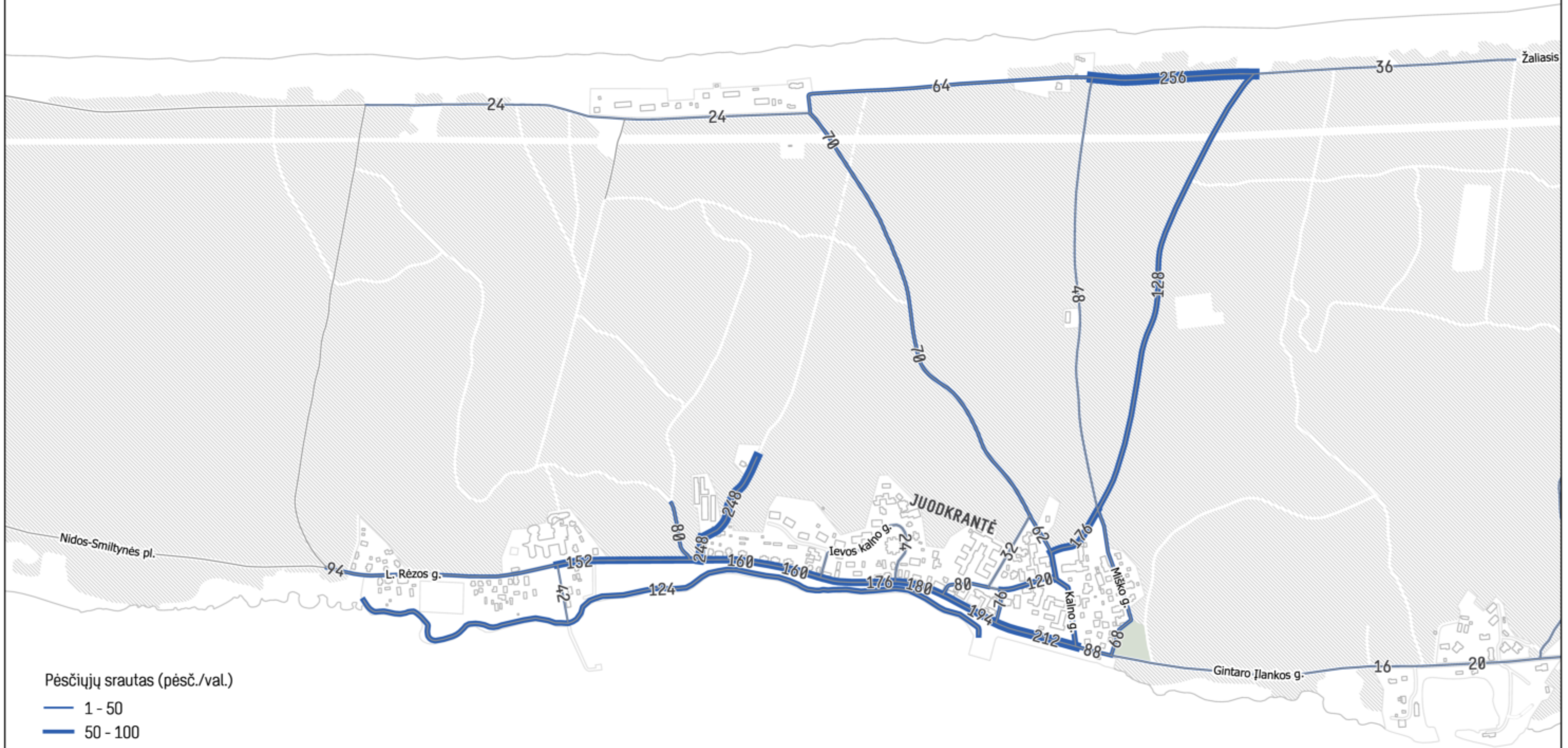
PĒSČIŪJŪ EISMO SRAUTŪ KARTOGRAMA  
NIDA



Pēsčijū srautas (pēsč./val.)

- 1 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- 200 - 250
- 250 - 300
- 300 - 350
- 350 - 400
- 400 - 450
- 450 - 500
- >500

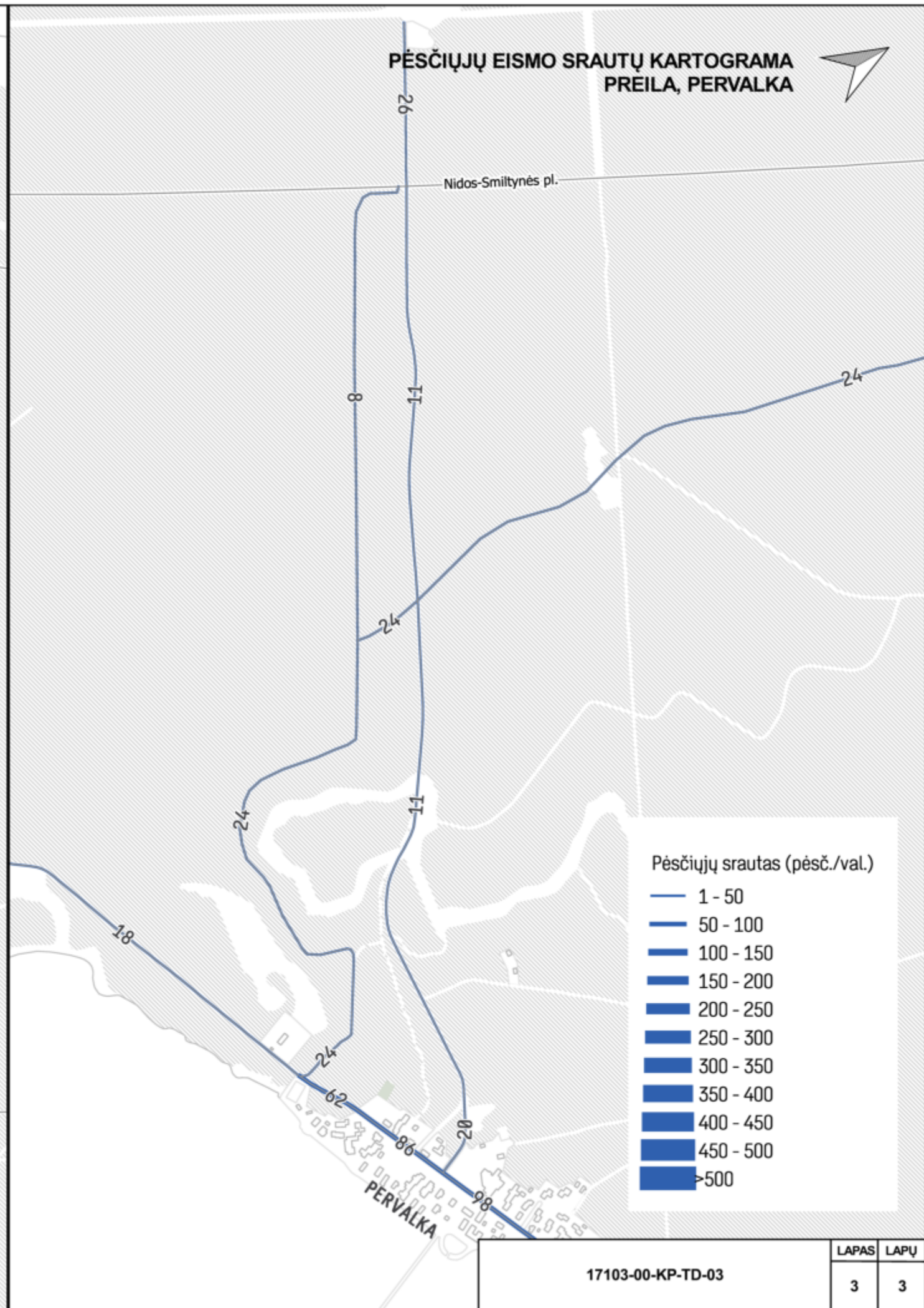
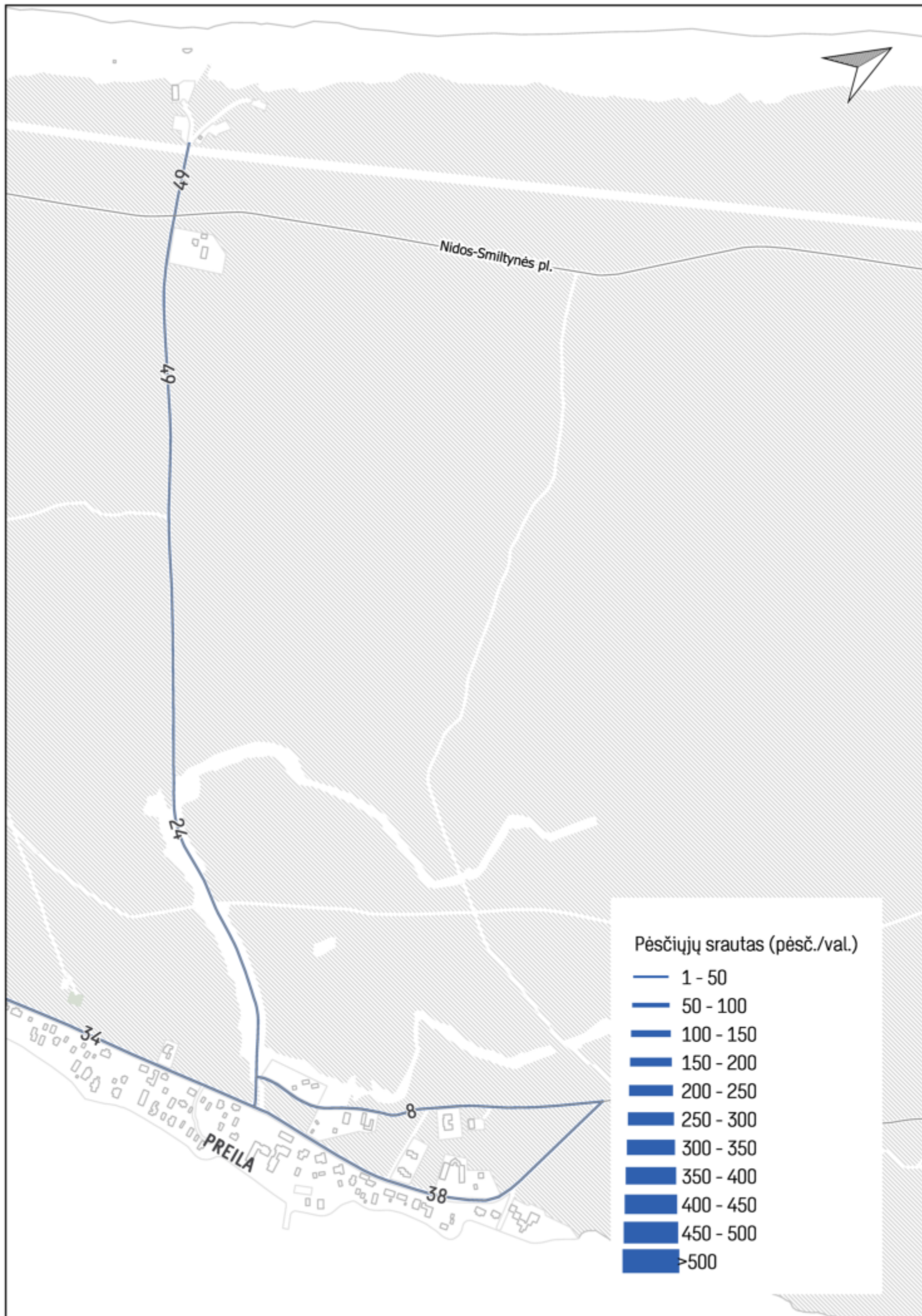
PĒSČIŪJŪ EISMO SRAUTŪ KARTOGRAMA  
JUODKRANTĒ



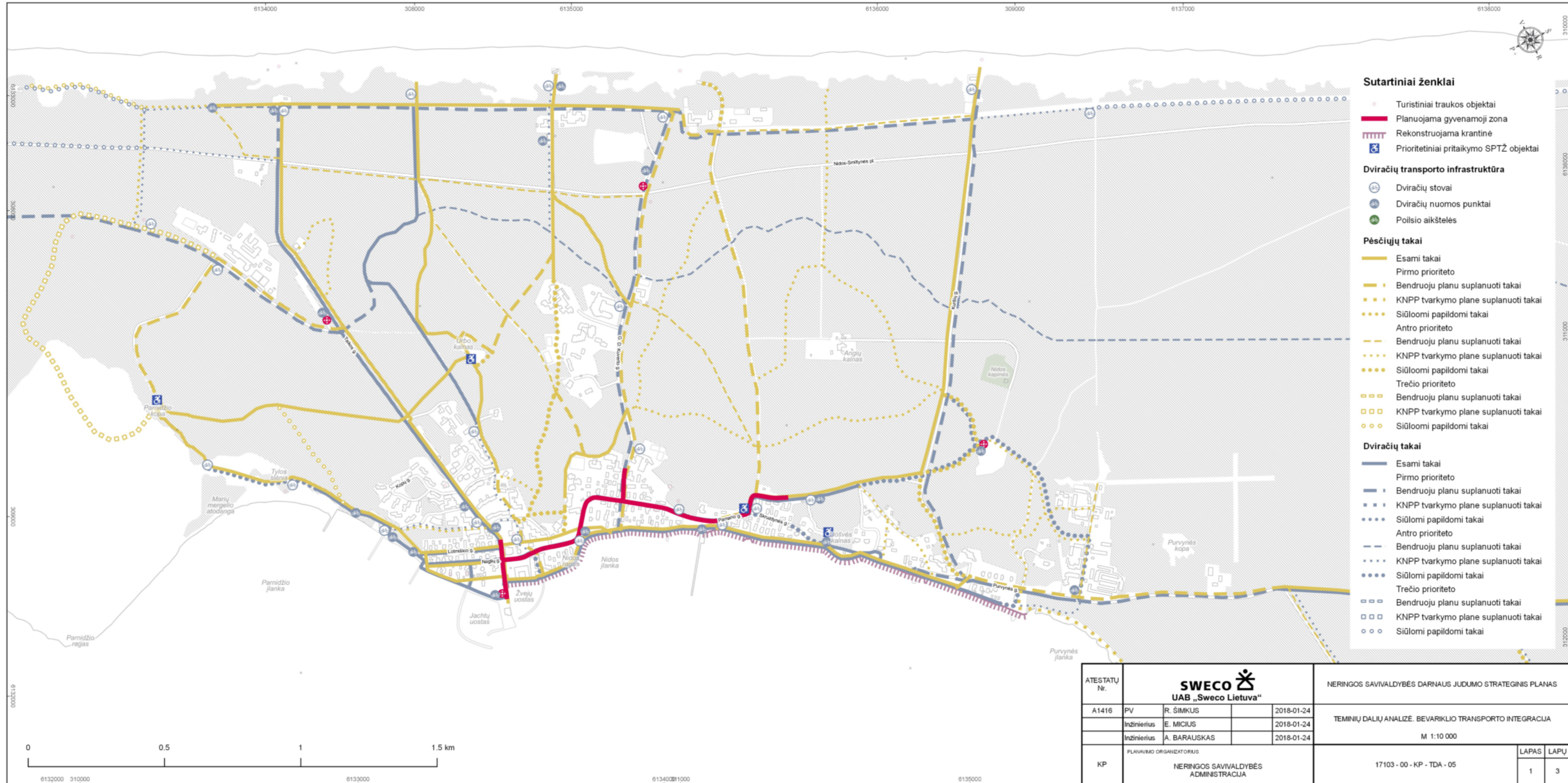
Pēsčijū srautas (pēsč./val.)

- 1 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- 200 - 250
- 250 - 300
- 300 - 350
- 350 - 400
- 400 - 450
- 450 - 500
- >500

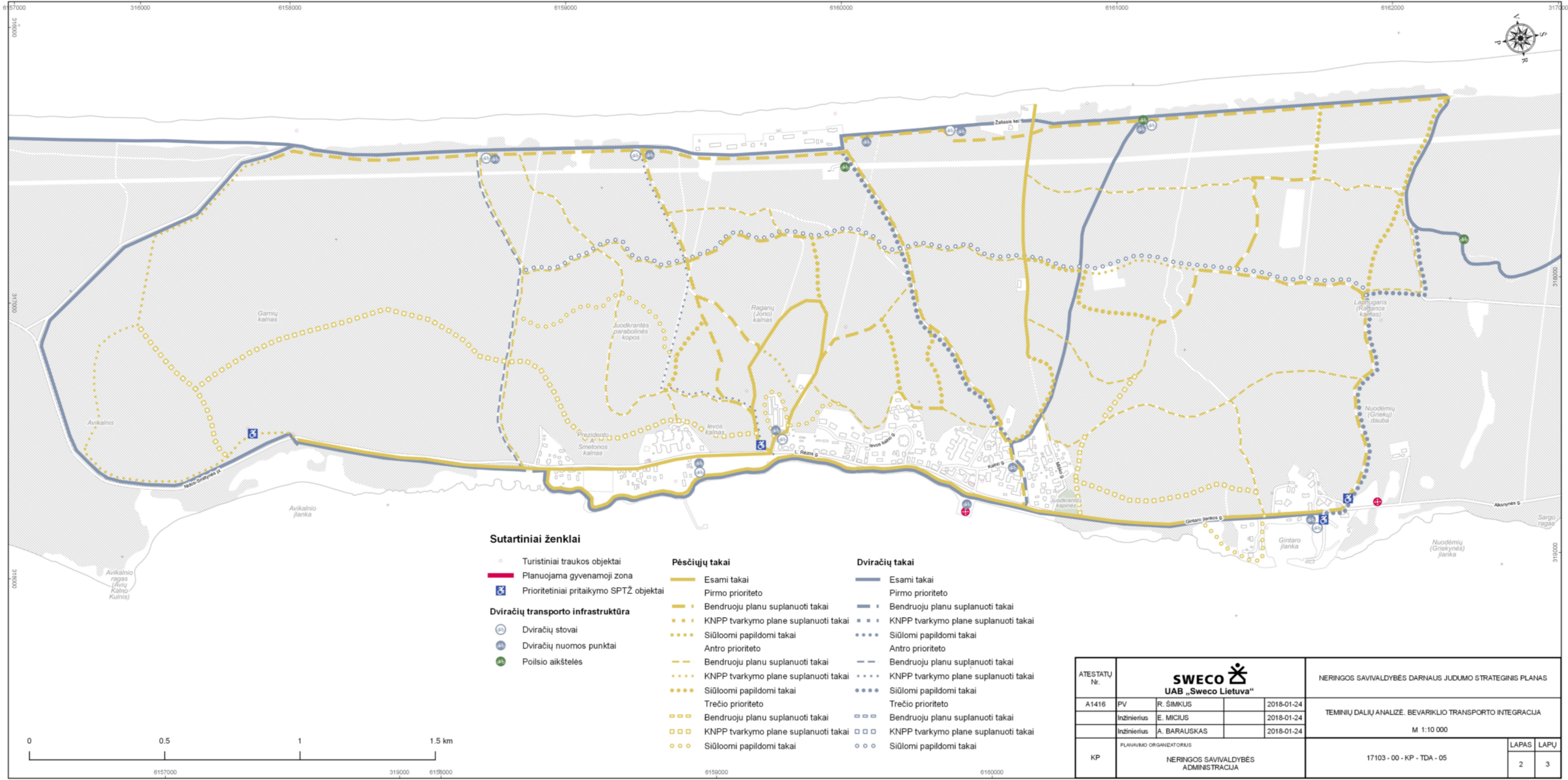
17103-00-KP-TD-03	LAPAS	LAPŪ
	2	3







ATESTATŲ Nr.	<b>SWECO</b> UAB „Sweco Lietuva“			NERINGOS SAVIVALDYBĖS DARNAUS JUDUMO STRATEGINIS PLANAS		
A1416	PV	R. ŠIMKUS	2018-01-24	TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ. BEVARIKLIO TRANSPORTO INTEGRACIJA M 1:10 000		
	Inžinierius	E. MICIUS	2018-01-24			
	Inžinierius	A. BARAUSKAS	2018-01-24			
KP	PLANAVIMO ORGANIZATORIUS NERINGOS SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			17103 - 00 - KP - TDA - 05	LAPAS	LAPŲ
					1	3



**Sutartiniai ženklai**

- Turistiniai traukos objektai
- Planuojama gyvenamoji zona
- 3 Prioritetiniai pritaikymo SPTŽ objektai

**Dviračių transporto infrastruktūra**

- B Dviračių stovai
- B Dviračių nuomos punktai
- B Poilsio aikštelės

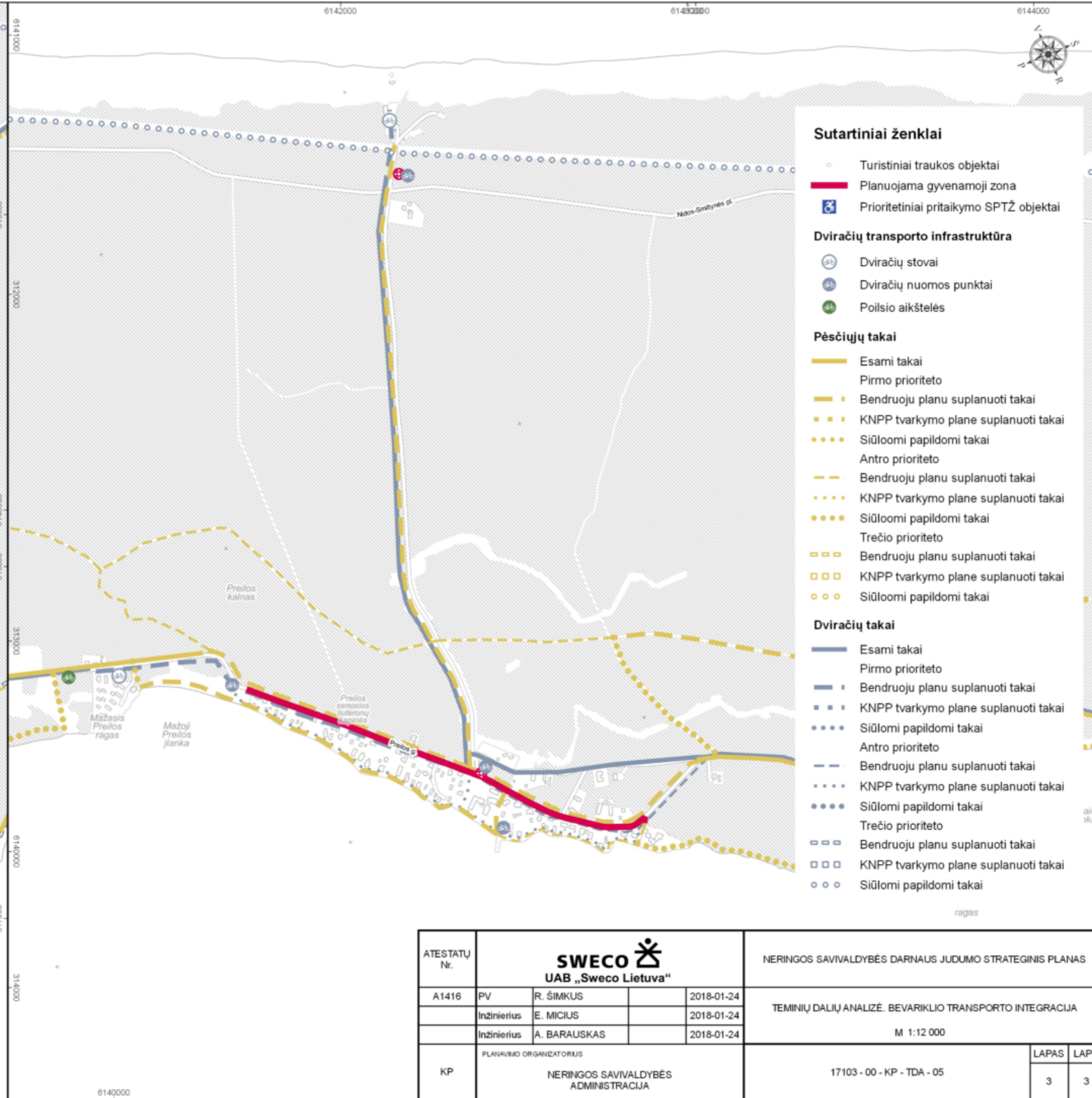
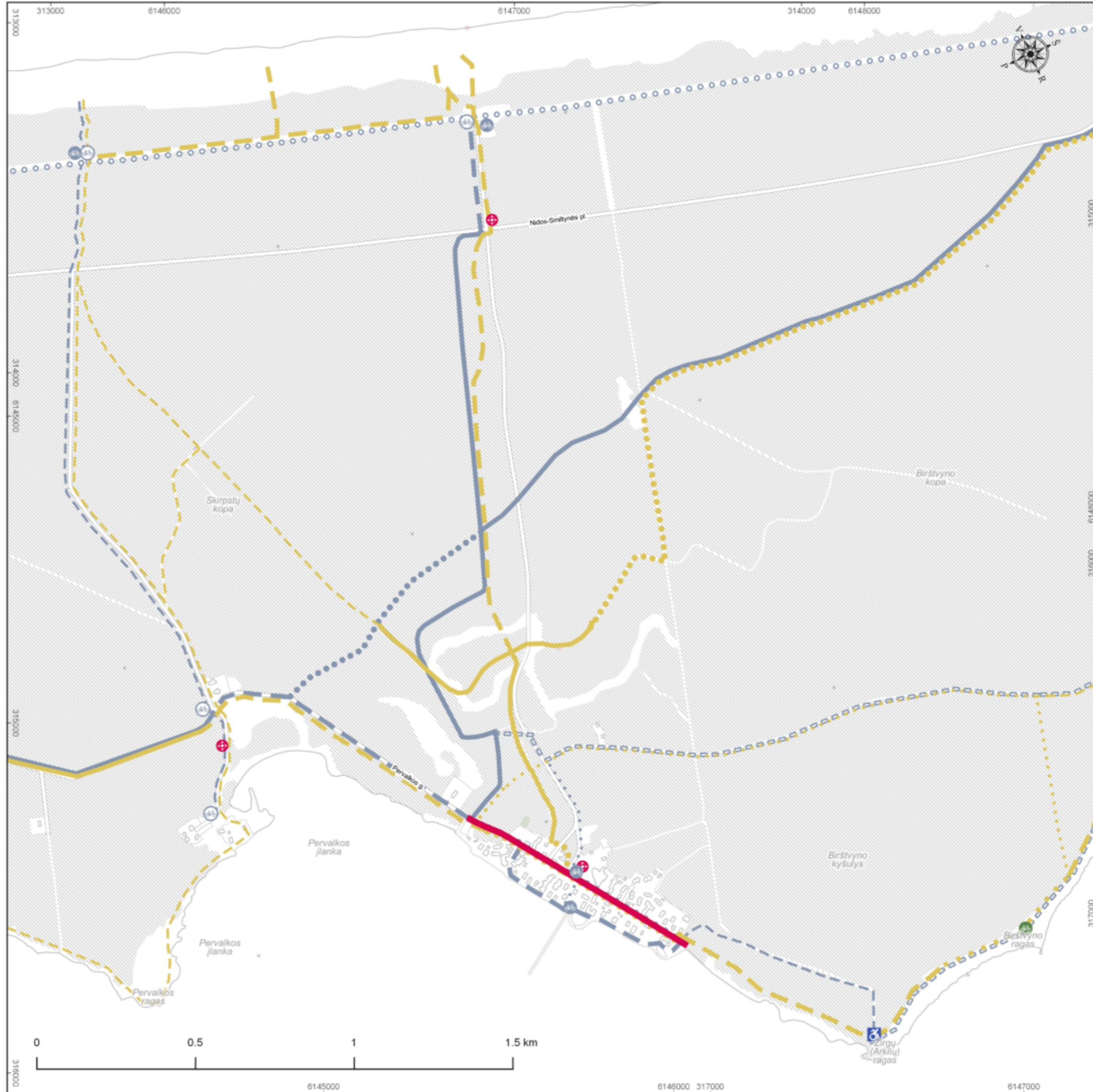
**Pėsčiųjų takai**

- Esami takai
- Pirmo prioriteto
- Bendruoju planu suplanuoti takai
- KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
- Siūloomi papildomi takai
- Antro prioriteto
- Bendruoju planu suplanuoti takai
- KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
- Siūloomi papildomi takai
- Trečio prioriteto
- Bendruoju planu suplanuoti takai
- KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
- Siūloomi papildomi takai

**Dviračių takai**

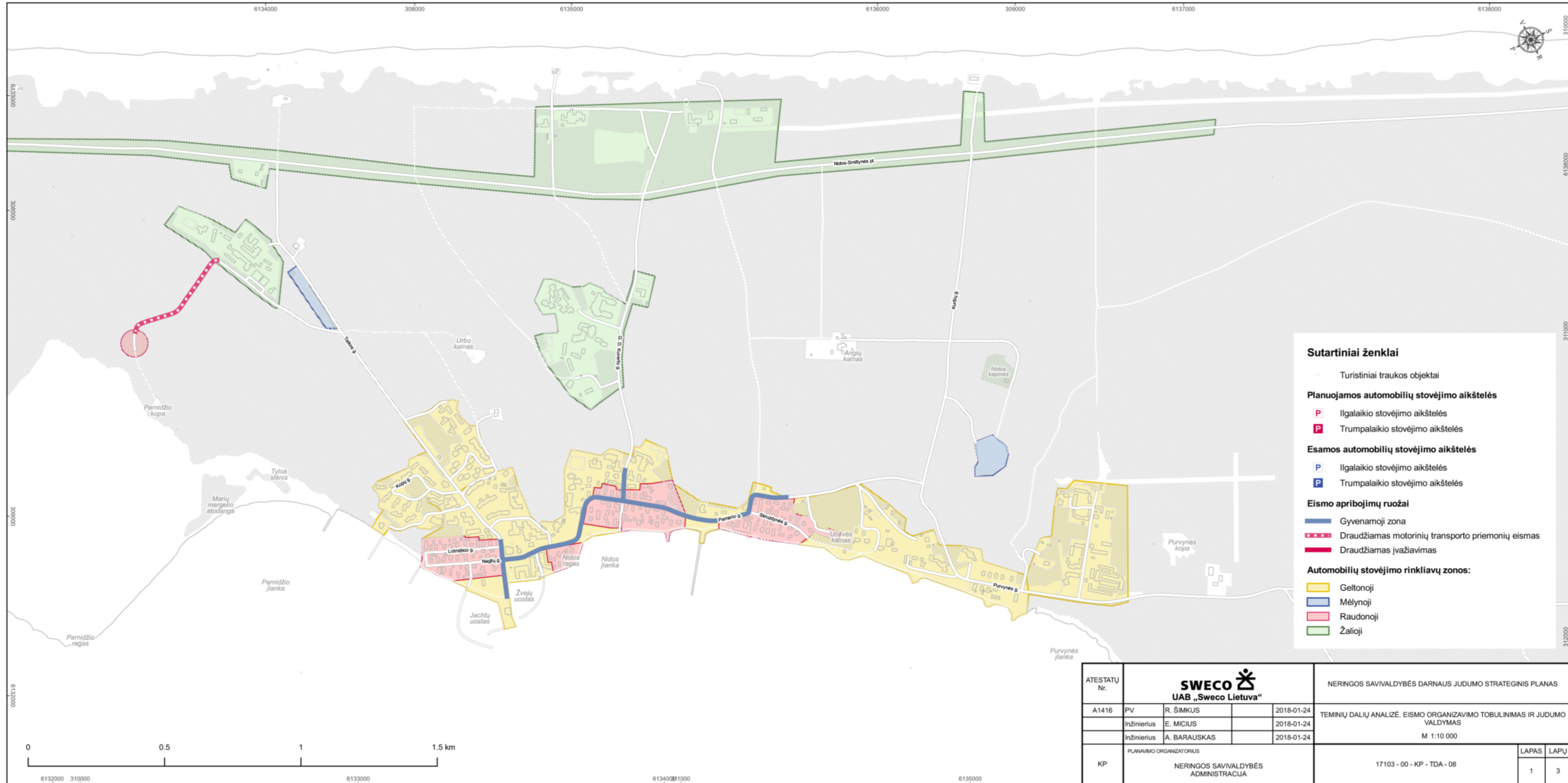
- Esami takai
- Pirmo prioriteto
- Bendruoju planu suplanuoti takai
- KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
- Siūloomi papildomi takai
- Antro prioriteto
- Bendruoju planu suplanuoti takai
- KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
- Siūloomi papildomi takai
- Trečio prioriteto
- Bendruoju planu suplanuoti takai
- KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
- Siūloomi papildomi takai

ATESTATŲ Nr.	<b>SWECO</b> UAB „Sweco Lietuva“			NERINGOS SAVIVALDYBĖS DARNAUS JUDUMO STRATEGINIS PLANAS		
	A1416	PV	R. ŠIMKUS	2018-01-24	TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ. BEVARIKLIO TRANSPORTO INTEGRACIJA	
		Inžinierius	E. MICIUS	2018-01-24		
		Inžinierius	A. BARAUSKAS	2018-01-24	M 1:10 000	
KP	PLANAVIMO ORGANIZATORIUS NERINGOS SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			17103 - 00 - KP - TDA - 05		LAPAS 2
						LAPŲ 3

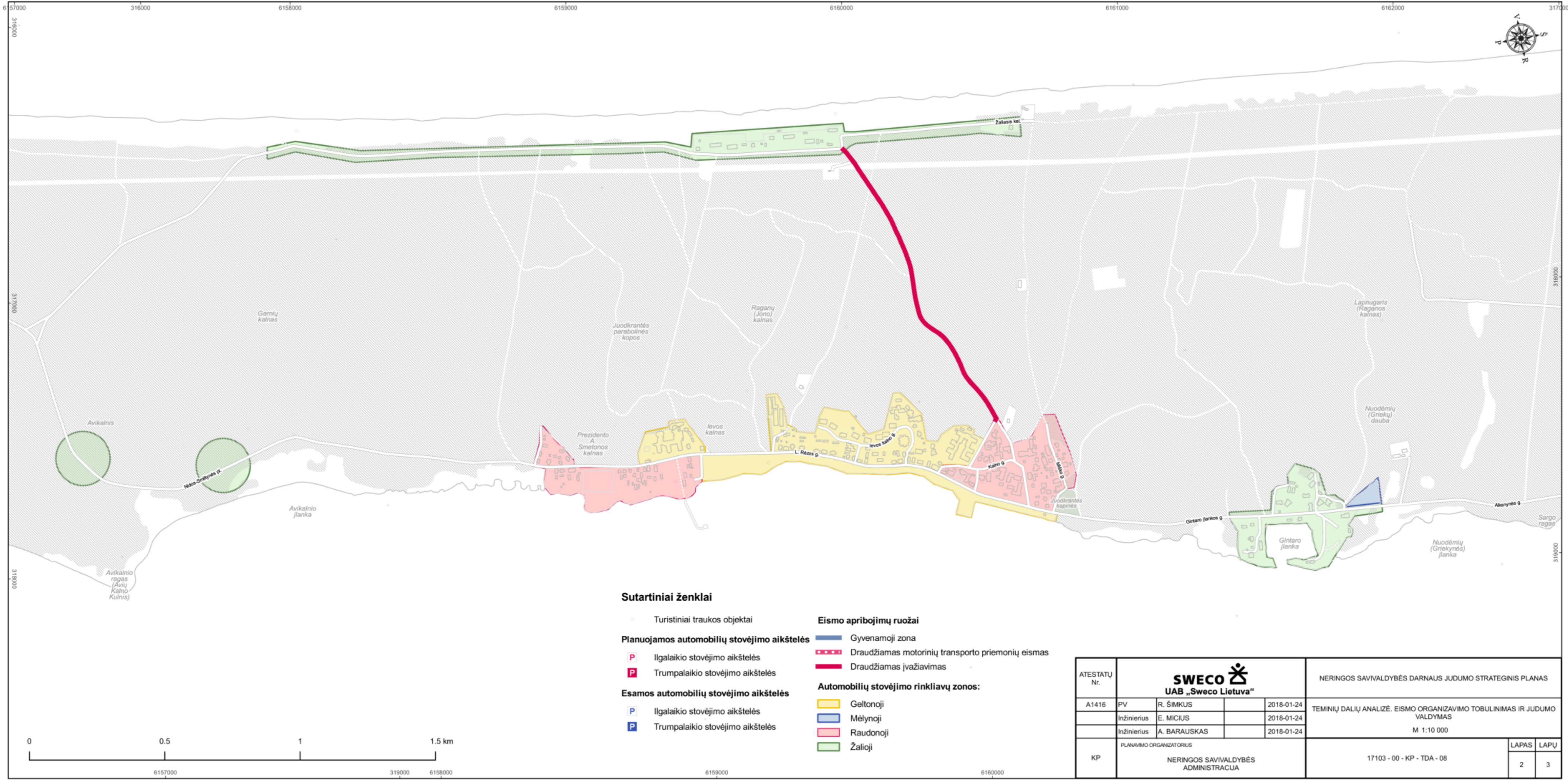


- Sutartiniai ženklai**
- Turistiniai traukos objektai
  - Planuojama gyvenamoji zona
  - Prioritetiniai pritaikymo SPTŽ objektai
- Dviračių transporto infrastruktūra**
- Dviračių stovai
  - Dviračių nuomos punktai
  - Poilsio aikštelės
- Pėsčiųjų takai**
- Esami takai
  - Pirmo prioriteto
  - Bendroju planu suplanuoti takai
  - KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
  - Siūloomi papildomi takai
  - Antro prioriteto
  - Bendroju planu suplanuoti takai
  - KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
  - Siūloomi papildomi takai
  - Trečio prioriteto
  - Bendroju planu suplanuoti takai
  - KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
  - Siūloomi papildomi takai
- Dviračių takai**
- Esami takai
  - Pirmo prioriteto
  - Bendroju planu suplanuoti takai
  - KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
  - Siūloomi papildomi takai
  - Antro prioriteto
  - Bendroju planu suplanuoti takai
  - KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
  - Siūloomi papildomi takai
  - Trečio prioriteto
  - Bendroju planu suplanuoti takai
  - KNPP tvarkymo plane suplanuoti takai
  - Siūloomi papildomi takai

ATESTATŲ Nr.	<b>SWECO</b> UAB „Sweco Lietuva“			NERINGOS SAVIVALDYBĖS DARNAUS JUDUMO STRATEGINIS PLANAS		
A1416	PV	R. ŠIMKUS	2018-01-24	TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ. BEVARIKLIO TRANSPORTO INTEGRACIJA M 1:12 000		
	Inžinierius	E. MICIUS	2018-01-24			
	Inžinierius	A. BARAUSKAS	2018-01-24			
KP	PLANAVIMO ORGANIZATORIUS NERINGOS SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			17103 - 00 - KP - TDA - 05		LAPAS 3
						LAPŲ 3



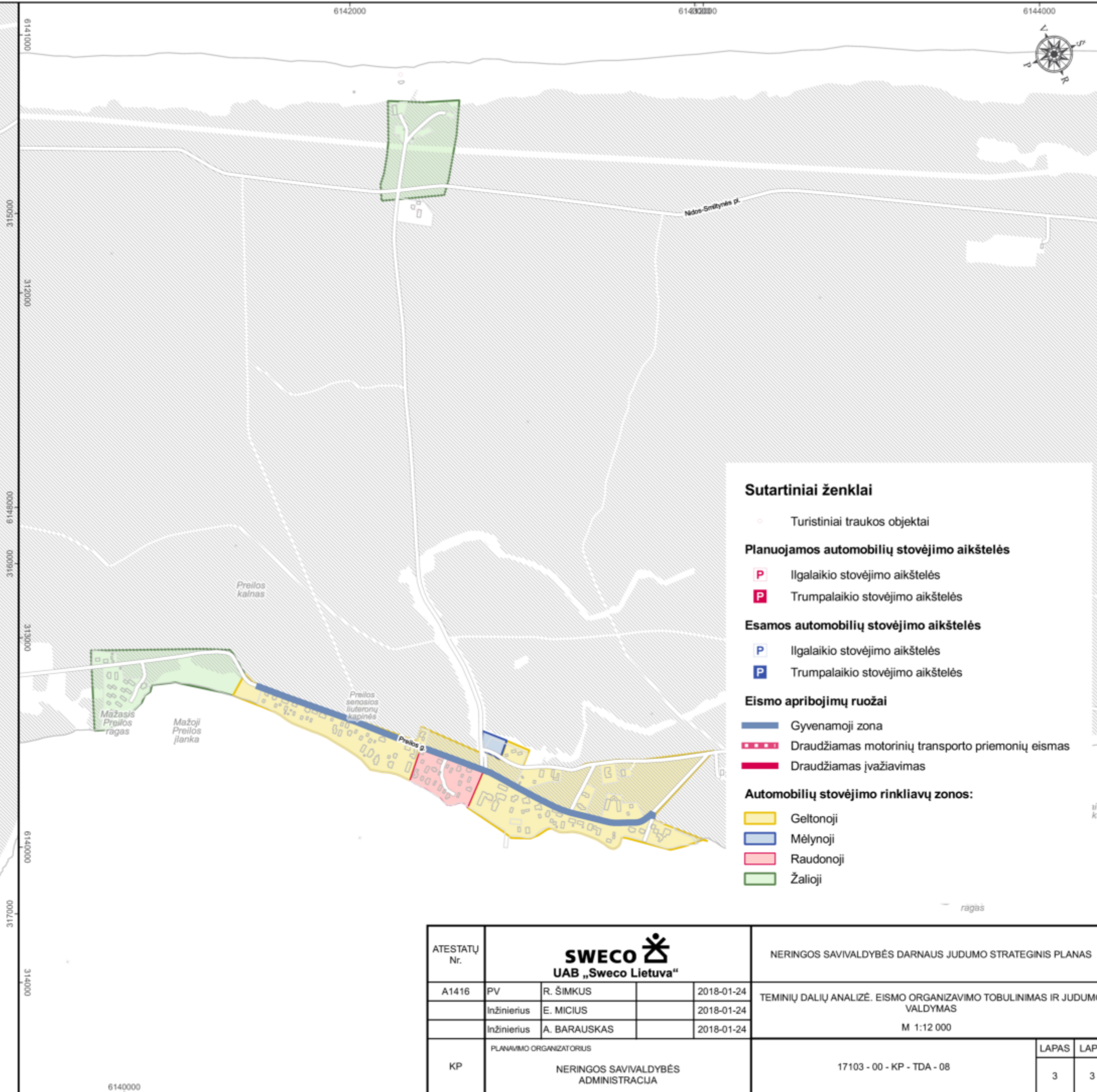
ATESTATŲ Nr.	<b>SWECO</b> UAB „Sweco Lietuva“			NERINGOS SAVIVALDYBĖS DARNAUS JUDUMO STRATEGINIS PLANAS			
A1416	PV	R. ŠIMKUS	2018-01-24	TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ. EISMO ORGANIZAVIMO TOBULINIMAS IR JUDUMO VALDYMAS M 1:10 000			
	Inžinierius	E. MICIUS	2018-01-24				
	Inžinierius	A. BARAUSKAS	2018-01-24				
KP	PLANAVIMO ORGANIZATORIUS NERINGOS SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			17103 - 00 - KP - TDA - 08		LAPAS 1	LAPŲ 3



**Sutartiniai ženklai**

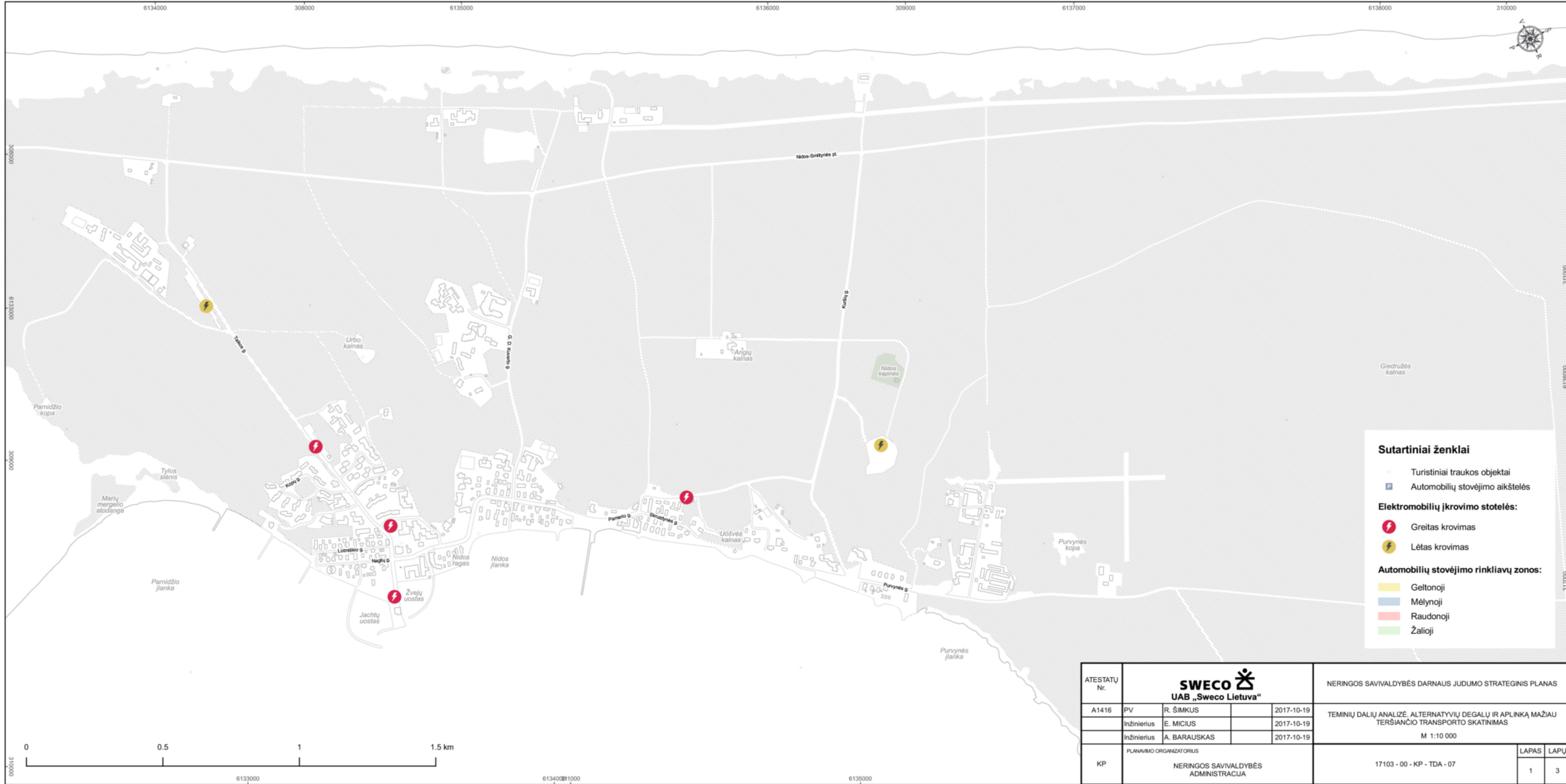
- Turistiniai traukos objektai
- Planuojamos automobilių stovėjimo aikštelės**
  - P Ilgalaikio stovėjimo aikštelės
  - P Trumpalaikio stovėjimo aikštelės
- Esamos automobilių stovėjimo aikštelės**
  - P Ilgalaikio stovėjimo aikštelės
  - P Trumpalaikio stovėjimo aikštelės
- Eismo apribojimų ruožai**
  - Gyvenamoji zona
  - Draudžiamas motorinių transporto priemonių eismas
  - Draudžiamas įvažiavimas
- Automobilių stovėjimo rinklių zonos:**
  - Geltonoji
  - Mėlynoji
  - Raudonoji
  - Žalioji

ATESTATŲ Nr.	<b>SWECO</b> UAB „Sweco Lietuva“			NERINGOS SAVIVALDYBĖS DARNUS JUDUMO STRATEGINIS PLANAS	
A1416	PV	R. ŠIMKUS	2018-01-24	TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ. EISMO ORGANIZAVIMO TOBULINIMAS IR JUDUMO VALDYMAS M 1:10 000	
	Inžinierius	E. MICIUS	2018-01-24		
	Inžinierius	A. BARAUSKAS	2018-01-24		
KP	PLANAVIMO ORGANIZATORIUS NERINGOS SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			17103 - 00 - KP - TDA - 08	LAPAS 2
					LAPŲ 3



- Sutartiniai ženklai**
- Turistiniai traukos objektai
- Planuojamos automobilių stovėjimo aikštelės**
- Ilgalaikio stovėjimo aikštelės
  - Trumpalaikio stovėjimo aikštelės
- Esamos automobilių stovėjimo aikštelės**
- Ilgalaikio stovėjimo aikštelės
  - Trumpalaikio stovėjimo aikštelės
- Eismo apribojimų ruožai**
- Gyvenamoji zona
  - Draudžiamas motorinių transporto priemonių eismas
  - Draudžiamas jvažiavimas
- Automobilių stovėjimo rinkliavų zonos:**
- Geltonoji
  - Mėlynoji
  - Raudonoji
  - Žalioji

ATESTATŲ Nr.	<b>SWECO</b> UAB „Sweco Lietuva“			NERINGOS SAVIVALDYBĖS DARNAUS JUDUMO STRATEGINIS PLANAS		
A1416	PV	R. ŠIMKUS	2018-01-24	TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ. EISMO ORGANIZAVIMO TOBULINIMAS IR JUDUMO VALDYMAS M 1:12 000		
	Inžinierius	E. MICIUS	2018-01-24			
	Inžinierius	A. BARAUSKAS	2018-01-24			
KP	PLANAVIMO ORGANIZATORIUS NERINGOS SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			17103 - 00 - KP - TDA - 08		LAPAS 3
						LAPŲ 3



**Sutartiniai ženklai**

- Turistiniai traukos objektai
- Automobilių stovėjimo aikštelės

**Elektromobilų įkrovimo stotelės:**

- Greitas krovimas
- Lėtas krovimas

**Automobilių stovėjimo rinkliavų zonos:**

- Geltonoji
- Mėlynoji
- Raudonoji
- Žalioji

ATESTATŲ Nr.	<b>SWECO</b> UAB „Sweco Lietuva“			NERINGOS SAVIVALDYBĖS DARNAUS JUDUMO STRATEGINIS PLANAS		
A1416	PV	R. ŠIMKUS	2017-10-19	TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ. ALTERNATYVIŲ DEGAJŲ IR APLINKĄ MAŽIAU TERŠIANČIO TRANSPORTO SKATINIMAS M 1:10 000		
	Inžinierius	E. MICIUS	2017-10-19			
	Inžinierius	A. BARAUSKAS	2017-10-19			
KP	PLANAVIMO ORGANIZATORIUS NERINGOS SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			17103 - 00 - KP - TDA - 07		LAPAS LAPŲ 1 3



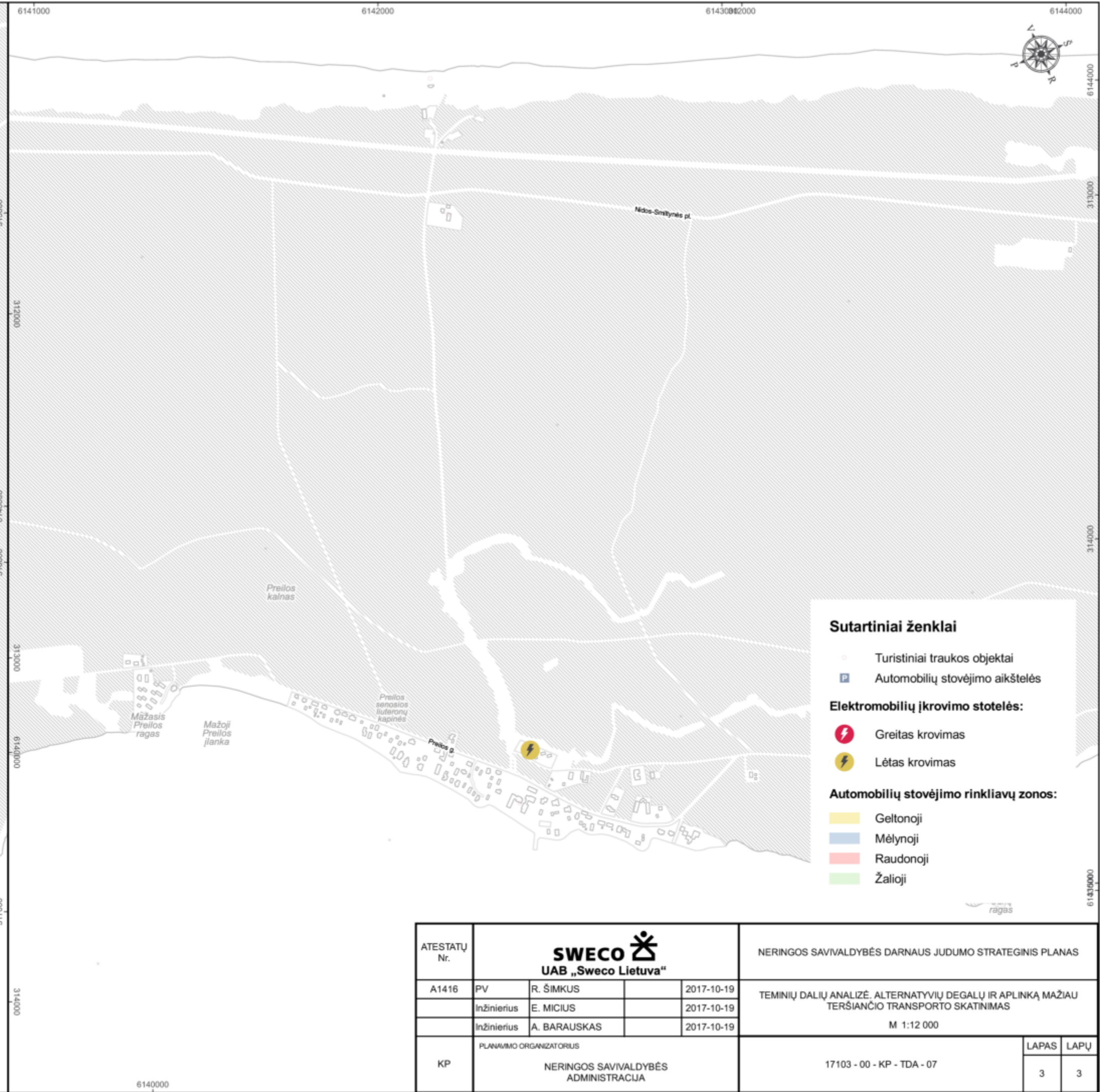
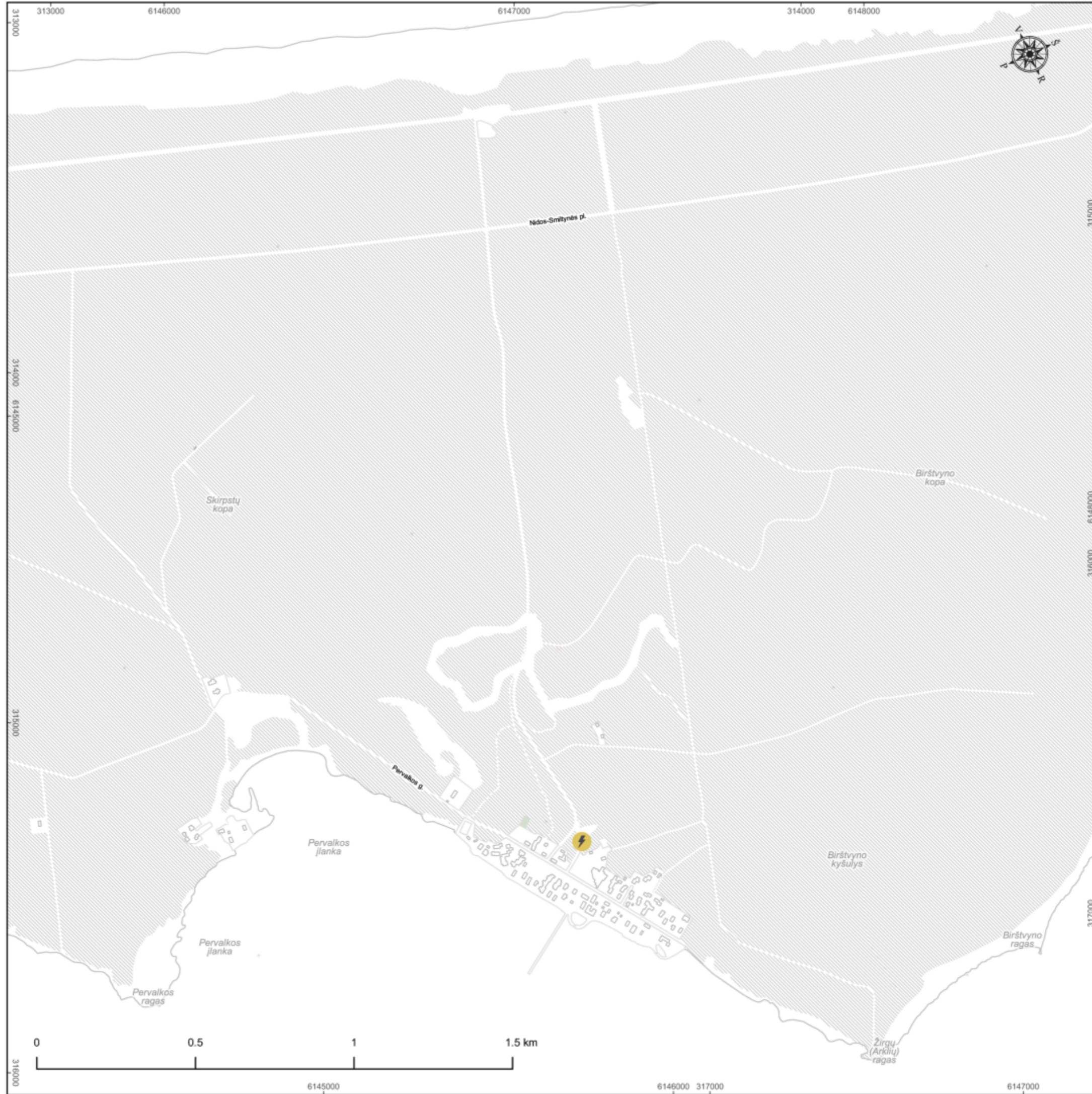
**Sutartiniai ženklai**

- Turistiniai traukos objektai
- Automobilų stovėjimo aikštelės
- Greitas krovimas
- Lėtas krovimas
- Automobilių stovėjimo rinklių zonos:**
- Geltonoji
- Mėlynoji
- Raudonoji
- Žalioji



ATESTATŲ Nr.	<b>SWECO</b> UAB „Sweco Lietuva“			NERINGOS SAVIVALDYBĖS DARNAUS JUDUMO STRATEGINIS PLANAS		
A1416	PV	R. ŠIMKUS	2017-10-19	TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ. ALTERNATYVIŲ DEGALŲ IR APLINKĄ MAŽIAU TERŠIANČIO TRANSPORTO SKATINIMAS M 1:10 000		
	Inžinierius	E. MICIUS	2017-10-19			
	Inžinierius	A. BARAUSKAS	2017-10-19			
KP	PLANAVIMO ORGANIZATORIUS NERINGOS SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			17103 - 00 - KP - TDA - 07		LAPAS 2
						LAPŲ 3





**Sutartiniai ženklai**

- Turistiniai traukos objektai
- Automobilių stovėjimo aikštelės

**Elektrromobilių įkrovimo stotelės:**

- Greitas krovimas
- Lėtas krovimas

**Automobilių stovėjimo rinkliavų zonos:**

- Geltonoji
- Mėlynoji
- Raudonoji
- Žalioji

ATESTATŲ Nr.	<b>SWECO</b> UAB „Sweco Lietuva“			NERINGOS SAVIVALDYBĖS DARNAUS JUDUMO STRATEGINIS PLANAS		
A1416	PV	R. ŠIMKUS	2017-10-19	TEMINIŲ DALIŲ ANALIZĖ. ALTERNATYVIŲ DEGALŲ IR APLINKĄ MAŽIAU TERŠIANČIO TRANSPORTO SKATINIMAS M 1:12 000		
	Inžinierius	E. MICIUS	2017-10-19			
	Inžinierius	A. BARAUSKAS	2017-10-19			
KP	PLANAVIMO ORGANIZATORIUS NERINGOS SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA			17103 - 00 - KP - TDA - 07		LAPAS 3
						LAPŲ 3