

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

Turinys

1	ĮVADAS.....	3
1.1	Pradiniai duomenys.....	3
1.2	Tekste naudojamos santrumpos ir sąvokos.....	4
1.3	Specialusis planas kitų teritorijos raidą reglamentuojančių dokumentų kontekste	5
1.3.1	Svarbiausi teritorijų planavimo dokumentai:	5
1.3.2	Nekilnojamo kultūros paveldo objektų apsaugos reikalavimai ir jų apsaugą reglamentuojantys dokumentai	6
1.3.3	Neringos savivaldybės strateginės plėtros planas 2014 – 2020 metams	6
1.3.4	Galimybių studija „Vakarų krantas“	7
2	SPRENDINIAI	7
2.1	Judumo strategija.....	7
2.2	Automobilių kelių, gatvių tinklas	9
2.2.1	Eismo saugumo priemonių diegimas automobilių keliuose	9
2.2.2	Eismo saugumo priemonių diegimas gyvenvietėse	9
2.2.3	Naujos transporto jungtys	9
2.2.4	Eismo ribojimo ruožai.....	12
2.2.5	Automobilių stovėjimo organizavimas	14
2.2.6	Infrastruktūros elektromobiliams sukūrimas.....	20
2.3	Dviračių transporto infrastruktūra	21
2.3.1	Dviračių takų įrengimo prioritetai.....	21
2.3.2	Kita dviračių transporto infrastruktūra	25
2.4	Pėsčiųjų takų tinklas.....	34
2.4.1	Pėsčiųjų takų įrengimo prioritetai	34
2.4.2	Informacinė sistema	38
2.5	Galimybių keisti transporto rūšį gerinimas	41
2.5.1	Įvairiarūšio transporto terminalai	41
2.5.2	Pakaitinis transportas.....	44
2.6	Viešasis sausumos transportas	46
2.6.1	Viešojo sausumos transporto maršrutų tinklas	46
2.6.2	Viešojo transporto pritaikymas rekreacijai	49
2.6.3	Transportas pagal paklausą.....	49
2.6.4	Elektrinių viešojo transporto priemonių diegimas	51
2.6.5	Naujų viešojo transporto rūšių diegimas	51
2.7	Vandens transportas	53
2.7.1	Vandens transporto maršrutai.....	53
2.7.2	Vandens transporto infrastruktūra.....	53
2.8	Vietos gyventojų judumas	55
2.9	Asmenų su negalia judumas	57

2.9.1	Universalus dizainas	57
2.9.2	Universalaus dizaino taikymo pavyzdžiai.....	59
2.10	Išoriniai ryšiai (Rekomendacijos už SPL ribų).....	60
3	SPECIALIOJO PLANO ĮGYVENDINIMO VEIKSMŲ PLANAS. PRELIMINARŪS SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO KAŠTAI.....	62
4	SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMAS	70
4.1	Status quo situacija	70
4.2	Sprendinių poveikis teritorijos vystymo darnai ir planuojamai veiklos sričiai	70
4.3	Sprendinių poveikis ekonominei aplinkai	70
4.4	Sprendinių poveikis socialinei aplinkai	71
4.5	Sprendinių poveikis gamtinei aplinkai ir kraštovaizdžiui	71
4.6	Sprendinių poveikis kultūros paveldo objektams	71
4.7	Sprendinių poveikis saugiam eismui	72
4.8	Sprendinių poveikis visuomenės sveikatai.....	72
5	SPECIALIOJO PLANO SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMO LENTELĖ.....	73
6	TEISINIS PAGRINDAS.....	75

1 ĮVADAS

1.1 Pradiniai duomenys

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo pakeitimo įstatymo (Žin., 2013, Nr. 76-3824), 3 straipsnio 1 dalimi, iki šio įstatymo įsigaliojimo pradėti rengti teritorijų planavimo dokumentai, dėl kurių rengimo kreiptasi planavimo sąlygų, gali būti baigiami rengti, derinami, tikrinami ir tvirtinami pagal iki šio įstatymo įsigaliojimo galiojusį teritorijų planavimo teisinį reguliavimą.

Specialiojo plano pavadinimas

Neringos savivaldybės teritorijos darnaus judumo specialusis planas

Specialiojo plano rengimo pagrindas

2012-10-26 Neringos savivaldybės tarybos sprendimas Nr. T1-207 „Dėl Neringos savivaldybės teritorijos darnaus judumo specialiojo plano rengimo“.

Planavimo lygmuo ir planavimo procesas

Rajono lygmens specialusis planas. Specialusis planas rengiamas, derinamas ir viešai svarstomas su visuomene bendrąja tvarka.

Planavimo tikslai ir uždaviniai:

Ištirti esamus judumo rodiklius, įvertinti poreikį ir priemones juos keisti/formuoti, sukurti darnaus judumo sistemą Neringos savivaldybėje.

Planuojama teritorija

Neringos savivaldybės teritorija, plotas – 8980 ha.

Planavimo organizatorius

Neringos savivaldybės administracijos direktorius

Taikos g. 2, Neringa

Tel. (8 469) 52248, faks. (8 469) 52572, el. paštas

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

Specialiojo plano rengėjas

UAB „Sweco Lietuva“,

V.Gerulaičio g. 1, 08200 Vilnius,

tel. (8 5) 262 2621, faksas (8 5) 261 7507, el. p: info@sweco.lt,

internetu svetainė: www.sweco.lt.

1.2 Tekste naudojamos santrumpos ir sąvokos

Specialusis planas	Neringos savivaldybės teritorijos darnaus judumo specialusis planas
AAA	Aplinkos apsaugos agentūra
B+R	„Bike & Ride“ – įvairiarūšio transporto sistema, suteikianti patogaus persėdimo iš bemotorio į viešąjį transportą galimybę.
KET	Kelių eismo taisyklės
KVJU	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas
LAKD	Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
LR	Lietuvos Respublika
Modalinis pasidalijimas	visų atliekamų kelionių pasiskirstymas pagal susisiekimo būdą (pėsčiomis, dviračiu, viešuoju transportu, automobiliu)
P+R	„Park & Ride“ – įvairiarūšio transporto sistema, suteikianti patogaus persėdimo iš asmeninio į viešąjį (ar bemotorį) transportą galimybę.
RAAD	Regiono aplinkos apsaugos departamentas prie Aplinkos ministerijos
SAZ	Sanitarinė apsaugos zona
VSC	Visuomenės sveikatos centras

1.3 Specialusis planas kitų teritorijos raidą reglamentuojančių dokumentų kontekste

Šis specialusis planas nekeičia ir nekoreguoja galiojančių teritorijų planavimo dokumentų sprendinių. Jeigu įgyvendinant šio plano rekomendacijas ir siūlymus reikalingi galiojančių teritorijų planavimo dokumentų pakeitimai ar korektūros, jos turi būti atliktos įstatymų nustatyta tvarka.

1.3.1 Svarbiausi teritorijų planavimo dokumentai:

Kuršių Nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas

Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. birželio 6 d. nutarimu Nr. 702, (Žin. 2012, Nr. 70-3592). Šio plano sprendiniais užtikrinama pasaulio kultūros ir gamtos paveldo vietovės apsauga, prioritetą teikiant gamtos ir kultūros paveldo išsaugojimui, užtikrinamas nacionalinio parko planavimo patirties tęstinumas, pažangių Kuršių nerijai priimtinių idėjų perimamumas ir plėtojimas. Plane nustatyti teritorijos tvarkomojo zonavimo reikalavimai, kultūros paveldo apsaugos kryptys ir priemonės, rekreacijos plėtros kryptys ir priemonės, miškų tvarkymo reikalavimai, krantotvarkos priemonės, nustatytos gyvenamųjų vietovių ir infrastruktūros plėtros kryptys. KNNP tvarkymo plano nuostatose numatoma, kad plėtojant nacionalinio parko rekreacinio naudojimo sistemą, prioritetas teikiamas kokybinei, o ne kiekybinei rekreacijos plėtrai.

Judumo plano sprendiniai ir siūlymai gali būti įgyvendinami tiek, kiek neprieštarauja galiojantiems Kuršių nerijos nacionalinio parko reikalavimams.

Neringos savivaldybės teritorijos ir jos dalių bendrasis planas

Neringos savivaldybės teritorijos ir jos dalių bendrasis planas, patvirtintas Neringos savivaldybės tarybos 2012 m. rugsėjo 21 d. sprendimu Nr. T1-164. Tai pagrindinis Neringos plėtrą, jos urbanistinių struktūrų ir funkcinių sistemų raidą reglamentuojantis dokumentas.

Neringos bendrasis planas nustato šias KNNP ir Neringos savivaldybės rekreacijos ir turizmo vystymo interesus derinančias nuostatas:

- prioritetinį lankymo pažintiniais tikslais skatinimą, propaguojant Kuršių nerijos gamtinės ir kultūrinės aplinkos savitumus bei vertę;
- ilginančios lankymo sezoną bei sudarančios sąlygas poilsiui ir turizmui plėtoti ištikus metus, turistinės bei kurortinės (gydomosios – pramoginės – sportinės) infrastruktūros formavimą;
- vaikų poilsio Neringoje atgaivinimą ir dėmesio jam didinimą, taip pat rekreacinės infrastruktūros pritaikymo neįgaliesiems programų sudarymą ir įgyvendinimą;
- dviračių ir pėsčiųjų takų tinklo, kaip ekologiškiausios pažintinio turizmo infrastruktūros, kūrimą ir vystymą;
- vandens turizmo gaivinimą ir stiprinimą bei tam reikiamos inžinerinės infrastruktūros bei investicijų užtikrinimą;
- turistinių ryšių su Kuršių marių rytiniu krantu bei Karaliaučiaus sritimi užtikrinimą ir intensyvinimą.

Neringos bendrajame plane susisiekimo infrastruktūros sprendiniuose numatoma, kad svarbų vaidmenį Neringoje atliekančios automobilių transporto sistemos organizavimas siejamas su būtinybe valdyti bei mažinti automobilių srautus, plačiau taikyti kitas susisiekimo rūšis. Automobilių transporto sistemos plėtra nelaikoma prioritetine.

Sekant šiuolaikiniais Europos ir kitų išsivysčiusių šalių pavyzdžiais, taikomos priemonės, mažinančios atvykstančių į Neringą lengvaisiais automobiliais žmonių skaičių bei mažinančios automobilių naudojimą Neringos savivaldybėje: skatinamas eismas dviračiais ir pėsčiomis, skatinamas atvykimas ir išvykimas vandens transportu; sezono metu organizuojami žiediniai maršrutai ekologišku transportu (elektriniais traukinukais, kt.) tarp Nidos ir plažų, linijinis maršrutas tarp Juodkrantės ir plažo, o ekonomiškai pagrindus ir maršrutai Preiloje bei Pervalkoje.

Judumo plano sprendiniai ir siūlymai gali būti įgyvendinami tiek, kiek neprieštaruja galiojantiems Neringos savivaldybės bendrojo plano reikalavimams.

1.3.2 Nekilnojamo kultūros paveldo objektų apsaugos reikalavimai ir jų apsaugą reglamentuojantys dokumentai

Realizuojami Specialiojo plano sprendiniai neturi pažeisti KVR registruotų kultūros vertybių vertingųjų savybių. Rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus ar techninius projektus, detalizuojančius Specialiojo plano sprendinius, planiniai ir techniniai sprendiniai Kultūros paveldo apsaugos zonose privalo būti suderinti su Kultūros paveldo departamento Klaipėdos skyriumi. Vadovaujantis PTR 2.13.01.2011 "Archeologinio paveldo tvarkyba", moksliniam pažinimui saugomų kultūros vertybių teritorijose, archeologinio paveldo vertingųjų savybių turinčių kultūros vertybių teritorijose ir ribose, kuriose yra archeologinio paveldo buvimo tikimybė prieš vykdant žemės judinimo darbus privalo būti atlikti archeologiniai tyrimai.

Judumo plano sprendiniai ir siūlymai gali būti įgyvendinami tiek, kiek neprieštaruja nekilnojamo kultūros paveldo objektų apsaugą reglamentuojančių dokumentų reikalavimams.

1.3.3 Neringos savivaldybės strateginės plėtros planas 2014 – 2020 metams

Neringos savivaldybės strateginės plėtros planas 2014 – 2020 m. (toliau – Neringos strateginis plėtros planas) nustato savivaldybės strateginius tikslus ir priemones, didinant Neringos savivaldybės patrauklumą turizmui bei kuriant kokybiškas gyvenimo ir poilsio sąlygas.

Neringos strateginiame plėtros plane analizuojamas svarbiausias savivaldybės verslo sektorius – turizmas. Neringoje gausu išskirtinių kurortologinių išteklių, tokių kaip geoterminis sūrymas, gydomasis purvas, jūrinis klimatas, pušynų bei kadagynų mikroklimatas bei kiti ištekliai, pritaikomi sveikatinimo turizmo ir ramaus poilsio poreikiams. Kol kas kurorte nėra pakankamos infrastruktūros šiems išskirtiniams ištekliais (geoterminis vanduo, gydomasis purvas, jūra) panaudoti. Neringos savivaldybės gamtinė aplinka ir gamtiniai ištekliai yra tinkami organizuoti pasyvų poilsį prie jūros arba vystyti aktyvų turizmą. Aktyvus turizmas Neringos kurorte gali būti skirstomas pagal šias veiklas:

1. Pėsčiųjų turizmas.

2. Dviračių turizmas.
3. Vandens turizmas..
4. Mėgėjiška žūklė.
5. Kitos pramogos. Neseniai pradėtas plėtoti šiaurietiškas ėjimas.

Neringos strateginiame plėtros plane akcentuojama, kad apie 70 proc. turistų ir lankytojų į Neringą atvyksta savo automobiliais. Tokia tendencija yra grėsminga aplinkos kokybei, nes didėja anglies monoksido, išmetamo į aplinkos orą kiekis. Siekiant mažinti automobilių skaičių ir jų keliamą žalą aplinkai, būtina užtikrinti patogų ir nuolatinį viešąjį transportą, kad lankytojai ir turistai vietoj individualių automobilių imtų naudotis viešojo transporto paslaugomis.

1.3.4 Galimybių studija „Vakarų krantas“

2014 m. Šilutės rajono savivaldybės administracijos kartu su partneriais – Klaipėdos ir Palangos miestų, Klaipėdos, Kretingos ir Skuodo rajonų bei Neringos savivaldybėmis – užsakyta parengta regioninė galimybių studija „Vakarų krantas“. Projekto tikslas – parengti tikslingą ir ekonomiškai pagrįstą Klaipėdos regiono bėmatorio, lengvojo, viešojo ir vandens transporto sistemos optimizavimo ir plėtros koncepciją, kurios sprendiniai bus perkelti Klaipėdos regiono plėtros planą. Galimybių studija siekiama sudaryti teorinį pagrindą sprendžiant Klaipėdos regiono susisiekimo su pamario ir pajūrio rekreacinėmis zonomis (Vente, Kintais, Dreverna, Svencele, Giruliais, Karkle, Palanga, Šventaja) problemas, apjungiant įvairias transporto rūšis (oro-vandens-sausumos) į vieningą transporto sistemą, taip pagerinant viso regiono pasiekiamumą iš išorės ir susisiekimo galimybes regiono viduje.

Darnaus judumo specialiojo plano sprendiniai remiasi šios galimybių studijos išvadomis ir sprendiniais bei sukuria prielaidas Neringos savivaldybės įvairiarūšę transporto sistemą sujungti į bendrą regioninę sistemą. Kadangi Neringos savivaldybė betarpiškai ribojasi su Klaipėdos miesto ir rajono bei Šilutės rajono savivaldybėmis, pagrindiniai judumo specialiajame plane numatyti regioniniai susisiekimo sprendiniai gali būti įgyvendinti tik išvysčius susijusią transporto infrastruktūrą šių savivaldybių teritorijoje. Susijusios infrastruktūros ne Neringos savivaldybės teritorijoje sprendiniai bus konkretizuojami rengiant kaimyninių savivaldybių darnaus judumo planus ir susisiekimo komunikacijų teritorijų planavimo dokumentus.

2 SPRENDINIAI

2.1 Judumo strategija

Siekiama riboti individualiais automobiliais trumpam laikui (vienai ar keletui dienų) atvykstančių ir pažintiniais bei rekreaciniais tikslais po Kuršių Neriją autotransportu keliaujančių žmonių srautą suteikiant patrauklias kainas bei rekreacinio atraktyvumo požiūriu alternatyvas – vandens, viešąjį, ekologinį transportą, kurti vietos gyventojų kasdieniniams poreikiams ir poilsiautojų rekreaciniais poreikiams reikalingą pėsčiųjų ir dviračių takų infrastruktūrą.

Skatinama:

1. Skirtingų transporto sistemų integruotumas (patrauklios galimybės keisti transporto rūšį);

2. Trumpalaikis atvykimas (1-3 dienos, savaitgalis) į Kuršių Neriją be automobilio (vandens, viešuoju transportu);
3. Atvykti ilgalaikiam poilsiui į Kuršių Neriją visuomeniniu transportu;
4. Palikti automobilį žemyninėje regiono dalyje (ypač ilgalaikiam stovėjimui);
5. Judumas ekologiškais transporto priemonėmis (pėsčiomis, dviračiais, visuomeniniu ir vandens transportu) Neringos viduje pažintiniais ir rekreaciniais tikslais;
6. Vandens transporto plėtra
7. Individualių ekologiškų transporto priemonių nuoma – dviračiai, elektrodviračiai, elektromopedai, riedžiai ir panašiai
8. Dalijimosi automobiliu ir dviračiu sistemos („car sharing“ ir „bike sharing“)
9. Gyventojų mobilumas ekologiškais transporto priemonėmis
10. Vienos dienos turistų (iš kruizinių laivų) mobilumas vandens transportu

Toleruojama:

1. Atvykimas ilgalaikiam poilsiui į Neringą individualiu automobiliu;
2. Ilgalaikis (daugiau nei 3 dienos stovėjimas) Neringos teritorijoje specialiose automobilių stovėjimo aikštelėse
3. Kelionės automobiliu Neringos viduje rekreaciniais tikslais;
4. Vidaus degimo varikliais varomi aptarnavimo, viešojo transporto, nuomos tradicinis (vidaus degimo varikliais varomas) viešasis transportas;
5. Vidaus degimo variklių naudojimas dalinimosi automobiliu sistemos „car sharing“ automobiliuose.

Ribojama:

1. Automobilių tranzitas per Neringą;
2. Trumpalaikis atvykimas į Kuršių Neriją automobiliu;
3. Kelionės automobiliu Neringos viduje pažintiniais tikslais;
4. Pažintinės kelionės po Neringą turistiniais autobusais

2.2 Automobilių kelių, gatvių tinklas

Kaip numato Neringos savivaldybės teritorijos ir jos dalių bendrasis planas bei Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas, autotransporto infrastruktūros vystymas nėra prioritetinga sritis.

Neringos savivaldybės teritorijoje nenumatoma automobilių kelių ir gatvių tinklo plėtra, keičianti transporto tinklo struktūrą. Rekomenduojama kokybinė transporto tinklo plėtra, gerinanti kelių ir gatvių dangos būklę ir eismo saugumą. Gerinant atskirų esamų bei planuojamų objektų pasiekiamumą galima žemiausios (D) kategorijos gatvių ir privažiavimų plėtra, jų rišlumo padidinimas (pavyzdžiui - žr. 2.2.3 skyrių)). Taip pat numatoma ekologiniam ar įvairiarūšiam transportui būtinos infrastruktūros statyba.

Savivaldybės transporto politiką tikslinga orientuoti į bėmatorio įvairiarūšio transporto prioriteto įtvirtinimą, motorizuoto transporto infrastruktūrą orientuojant tik į Neringos savivaldybės gyventojų poreikius, t.y. nekuriant perteklinės motorizuoto transporto infrastruktūros, orientuotos tik kurorto sezono metu išsaugantį transporto srautą.

2.2.1 Eismo saugumo priemonių diegimas automobilių keliuose

Didinant eismo saugumą esamame automobilių kelyje Klaipėda – Nida numatoma užbaigti šio kelio rekonstrukciją diegiant eismo saugumo didinimo priemones – kelio ženklus, dangos ženklinimą, atitvarus, eismo saugumo saleles, greičio mažinimo kalnelius ir kt. Pirmoje eilėje eismo saugumo priemonės įdiegtinos ties šio kelio sankirtomis su pėsčiųjų ir dviračių takais.

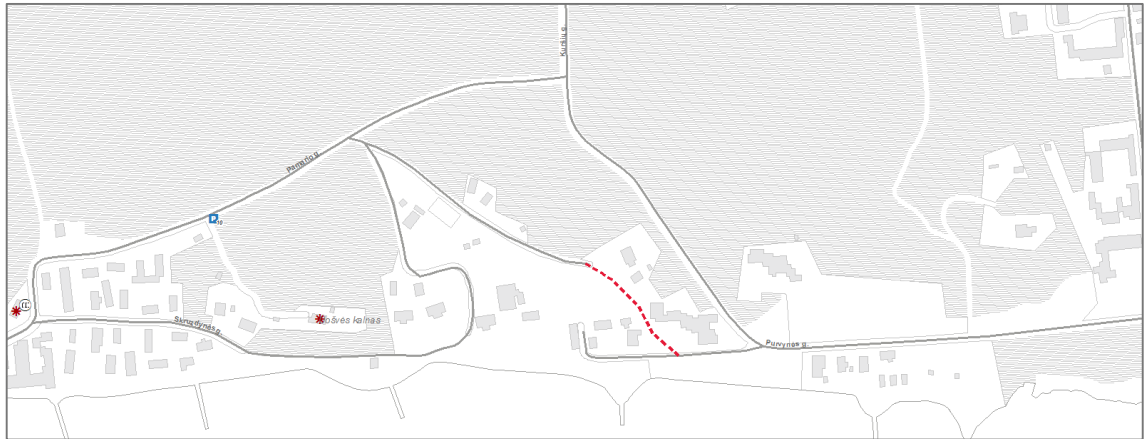
2.2.2 Eismo saugumo priemonių diegimas gyvenvietėse

Siekiant pagerinti eismo saugumą Kuršių nerijos gyvenvietėse numatoma diegti eismo saugumo priemones - kelio ženklus, dangos ženklinimą, atitvarus, eismo saugumo saleles, greičio mažinimo kalnelius ir kt. Pirmoje eilėje eismo saugumo priemonės įdiegtinos ties perėjomis, gatvių sankirtomis su dviračių takais. Būtina reguliariai, pagal susidėvėjimą atnaujinti gatvių dangas, ženklinimą

Taip pat specialiajame plane numatoma plėsti „gyvenamąsias zonas“ (kelio ženklais Nr. 552) Neringos gyvenviečių centrinių dalių gatvėse.

2.2.3 Naujos transporto jungtys

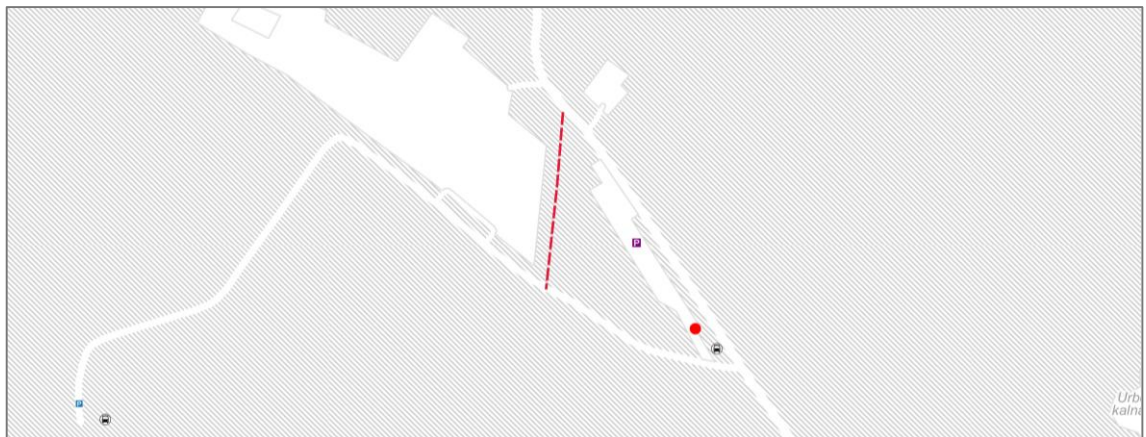
Specialiajame plane siūloma atkurti apie 150 m ilgio istorinę gatvę – Purvynės g. tęsinį (žr. 14077 - 00 - STP - S.B. – 02 brėžinio 1 lapą ir 1 pav.). Šios gatvės atkūrimas numatytas ir kultūros paveldo apsaugą Kuršių nerijoje reglamentuojančiuose dokumentuose.



1 pav. Atkuriamą gatvės dalis tarp Purvynės ir Pamario gatvių Nidoje

Siūlomos atkurti gatvės kategorija - D3: viena eismo juosta, plotis tarp raudonųjų linijų – 5m, numatomas greičio ribojimas iki 20 km/h.

Nidoje rengiamais teritorijų planavimo dokumentais numatoma sujungti Taikos g. ir privažiavimą prie Parnidžio kopos jungtimi tarp esamos automobilių stovėjimo aikštelės ir Nidos kempingo (2 pav.).



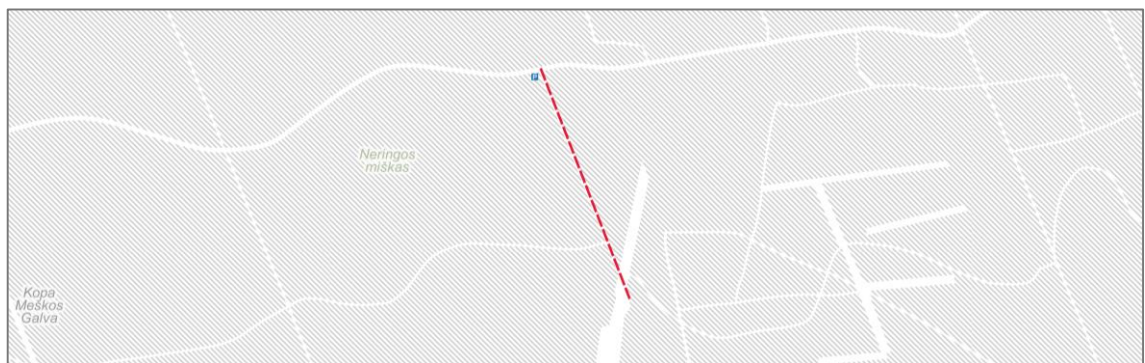
2 pav. Numatoma Taikos g. ir privažiavimo link Parnidžio kopos jungtis

Planuojamos prieplaukos Alksnynėje funkcionavimui būtina sukurti susisiekimo jungtį su Neringos susisiekimo tinklu. Siūloma atnaujinti šioje vietoje anksčiau buvusį, tačiau sunykusį privažiavimą prie Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plane numatytos prieplaukos, jam priskiriant D2 gatvės kategoriją (3 pav.).

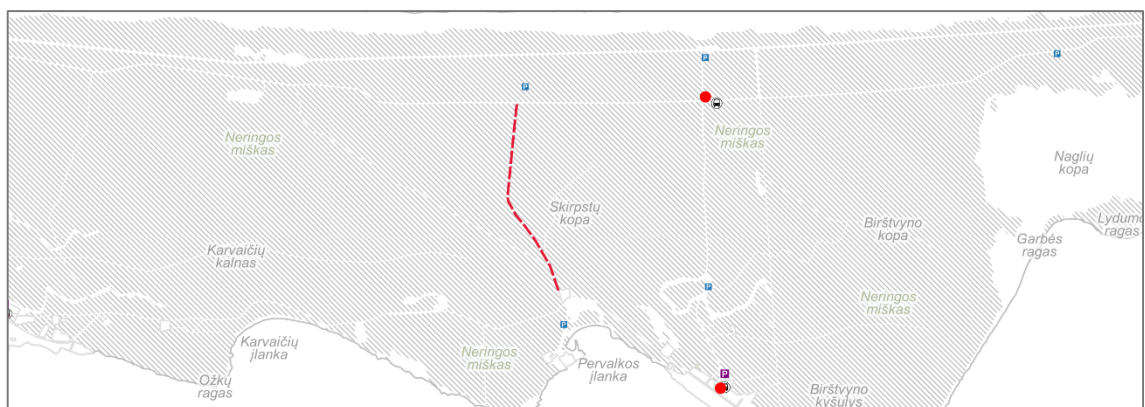


3 pav. Numatoma jungtis su suplanuota prieplauka

Siekiant efektyviai prižiūrėti ir tobulinti esamą susisiekimo infrastruktūrą, būtina sutvarkyti esamų faktinių gatvių atkarpų teisinę registraciją. Neringos savivaldybėje yra trys neįregistruotos gatvės (privažiavimo keliai), kurių teisinį statusą būtina įteisinti prieš atliekant rekonstrukciją ar tvarkymą. Tai – kelias link Alksnynės gynybinių įtvirtinimų (4 pav.), Pervalkos gatvės tęsinys palei Skirpstų kopą, susijungiantis su Nidos – Smiltynės plentu (5 pav.) ir Žaliojo kelio tęsinys Juodkrantėje, įsijungiantis į Nidos – Smiltynės plentą (6 pav.).



4 pav. Įregistruojama gatvės atkarpa link Alksnynės gynybinių įtvirtinimų



5 pav. Įregistruojama gatvės atkarpa Pervalkoje

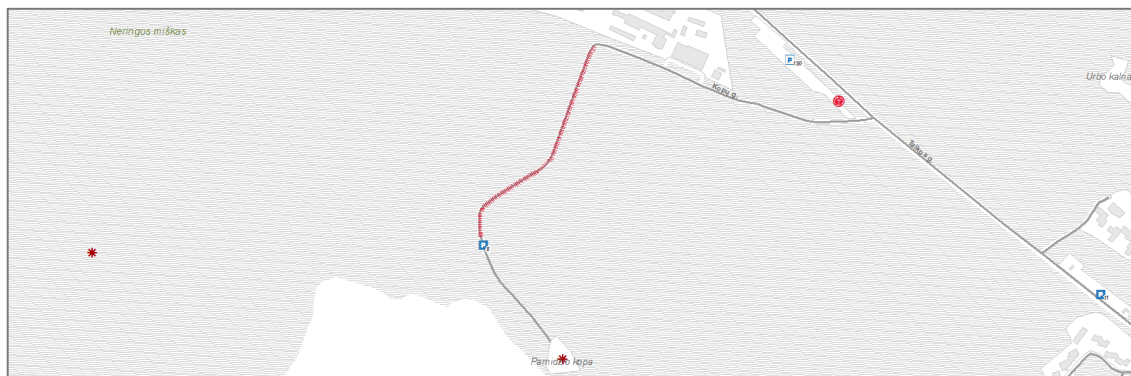


6 pav. Įregistruojama gatvės atkarpa Juodkrantėje

2.2.4 Eismo ribojimo ruožai

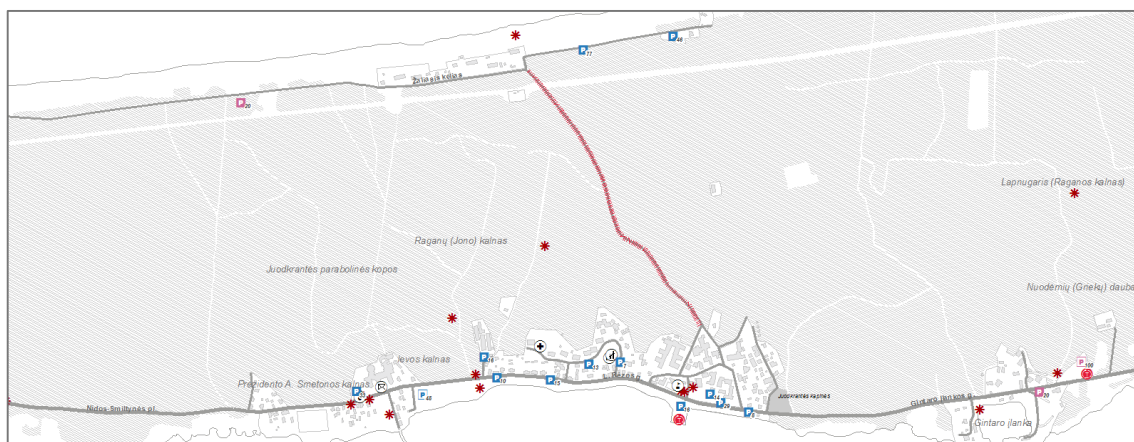
Specialiajame plane siūlomos dvi Neringos kelių tinklo atkarpos, kuriose rekomenduojama įvesti eismo apribojimus, uždraudžiant dalį motorizuoto transporto eismo.

Nidoje, Kopų g. atkarpoje nuo kempingo link Parnidžio kopos rekomenduojama riboti asmeninio motorizuoto transporto eismą, sudarant galimybę lankytiną objektą pasiekti tik viešojo, bemotorio ar ekologiško transporto priemonėmis (7 pav.). Siūloma analizuoti galimybę į Parnidžio kopoje esančią apžvalgos aikštelę ateityje įrengti naują ekologiško transporto rūšį. Tai leistų uždrausti turistinių autobusų eismą į Parnidžio kopą.



7 pav. Riboto eismo atkarpa nuo kempingo iki Parnidžio kopos

Juodkrantėje, įrengus alternatyvų privažiavimą rekonstruojamu Žalioju keliu, siūloma uždrausti motorizuoto transporto eismą (išskyrus viešąjį transportą) Kalno g. tęsinyje, jungiančiame gyvenvietę su pajūriu (8 pav.).



8 pav. Riboto eismo atkarpa nuo Kalno g. iki Žaliojo kelio

Visuose riboto eismo ruožuose pirmenybė suteikiama pėstiesiems ir bemotorio transporto eismui.

2.2.5 Automobilių stovėjimo organizavimas

2.2.5.1 Bendrosios nuostatos

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.

2.2.5.2 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 2.1 lentelėje.

2.1 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	-

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

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, elektromobilių vairuotojams taikytinos stovėjimo lengvatos, vasaros sezonu taikant 50-70% mažesnę tarifo dydį, žiemos sezonu – netaikant apmokestinimo. Žmonėms su negalia automobilių stovėjimas visus metus turėtų būti nemokamas.

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

2.2.5.3 Ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštelės

Siekiant sumažinti asmeninio transporto naudojimą, skatinamas ilgalaikis asmeninio transporto priemonių stovėjimas tam skirtose aikštelėse, taikant ženkliai žemesnį tarifą (žr. 2.1 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 2.2 lentelėje ir 14077-00-STP-S.B.-02 brėžinyje.

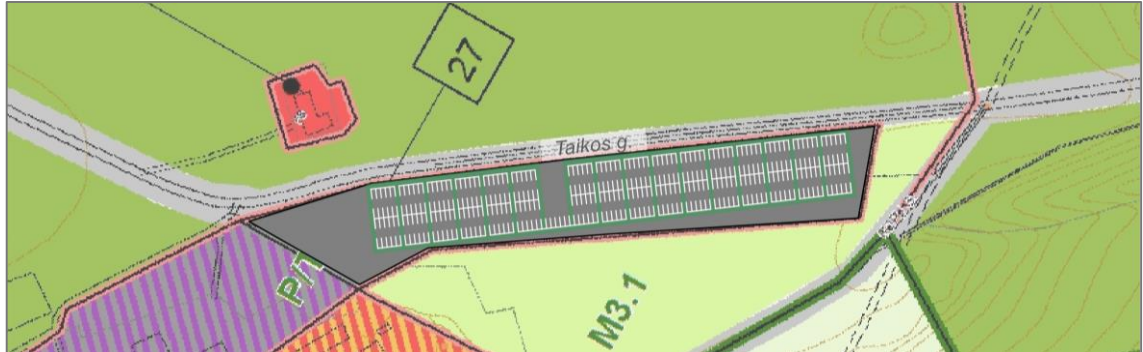
2.2 lentelė. Ilgalaikio stovėjimo aikštelės Neringoje

Aikštelės vieta	Preliminarus vietų skaičius	Pastaba
Taikos g. 45, Nida	150	Toliau eksploatuojama esama aikštelė, įrengiamas įvairiarūšio transporto terminalas, galimas stovėjimo vietų informacinės sistemos diegimas.
Kuršių g. 2, Nida	100	Rekonstruojama esama aikštelė, įrengiamas įvairiarūšio transporto terminalas, galimas stovėjimo vietų informacinės sistemos diegimas.
Preilos g. 8B, Preila	50	Rekonstruojama esama aikštelė, įrengiamas įvairiarūšio transporto terminalas, galimas stovėjimo vietų informacinės sistemos diegimas.
Pervalkos g. 40A, Pervalka	50	Rekonstruojama esama aikštelė, įrengiamas įvairiarūšio transporto terminalas, galimas stovėjimo vietų informacinės sistemos diegimas.
Gintaro Jlankos g. 2, Juodkrantė	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 400m² 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 (9 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.



9 pav. Galima ilgalaikės automobilių stovėjimo aikštelės Taikos g. 45 plėtra

2.2.5.4 Automobilių stovėjimo organizavimas Neringos gyvenvietėse

Specialiajame plane siūloma taikyti skirtingus automobilių stovėjimo tarifus atskirose gyvenviečių dalyse, atsižvelgiant į teritorijoje esančių paveldo objektų ar kraštovaizdžio elementų vertę, teritorijų paskirtį, traukos potencialą, bendros judumo sistemos poreikius.

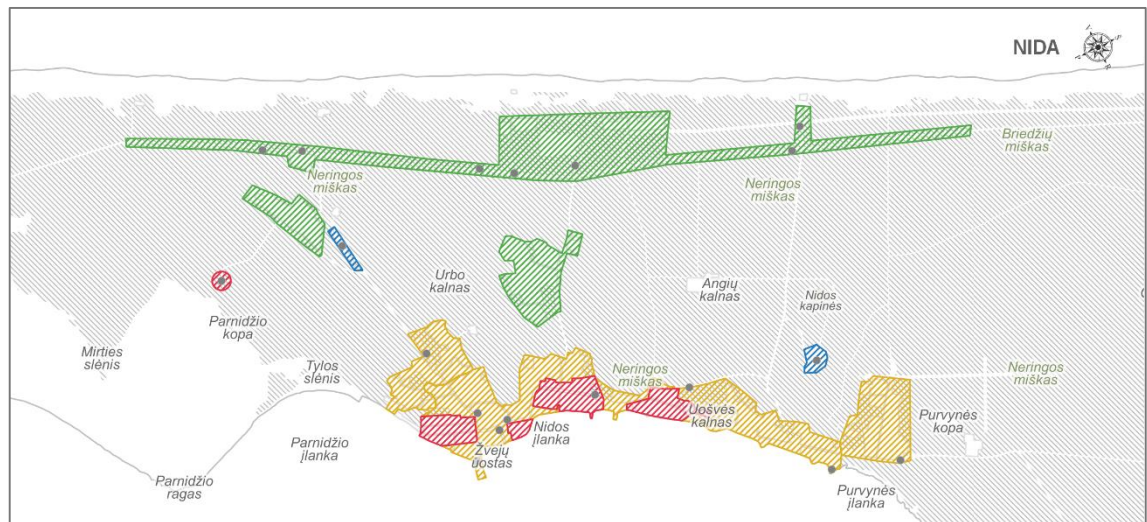
Nidos gyvenvietė

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. (10 pav.).

Mažiau vertinga centrinės Nidos teritorijos dalis priskirtina geltonajai zonai.

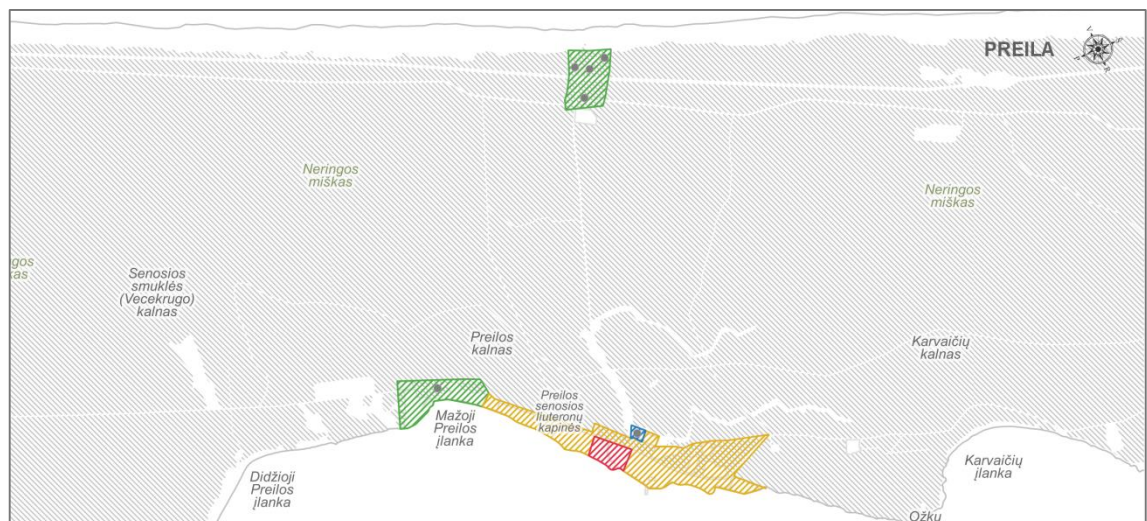


10 pav. Automobilių stovėjimo zonos Nidos gyvenvietėje

Preilos gyvenvietė

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

Žaliąsias zonas siūloma nustatyti dvejose 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 (11 pav.).

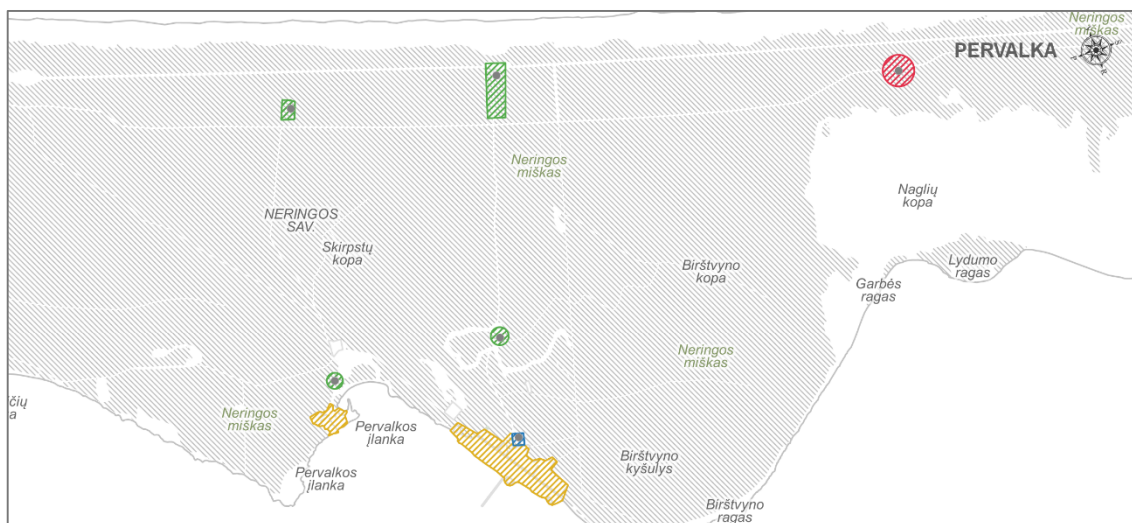


11 pav. Automobilių stovėjimo zonos Preilos gyvenvietėje

Pervalkos gyvenvietė

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 (12 pav.).

Prie Naglių kopos esanti aikštelė priskirtina raudonajai zonai.



12 pav. Automobilių stovėjimo zonos Pervalkos gyvenvietėje

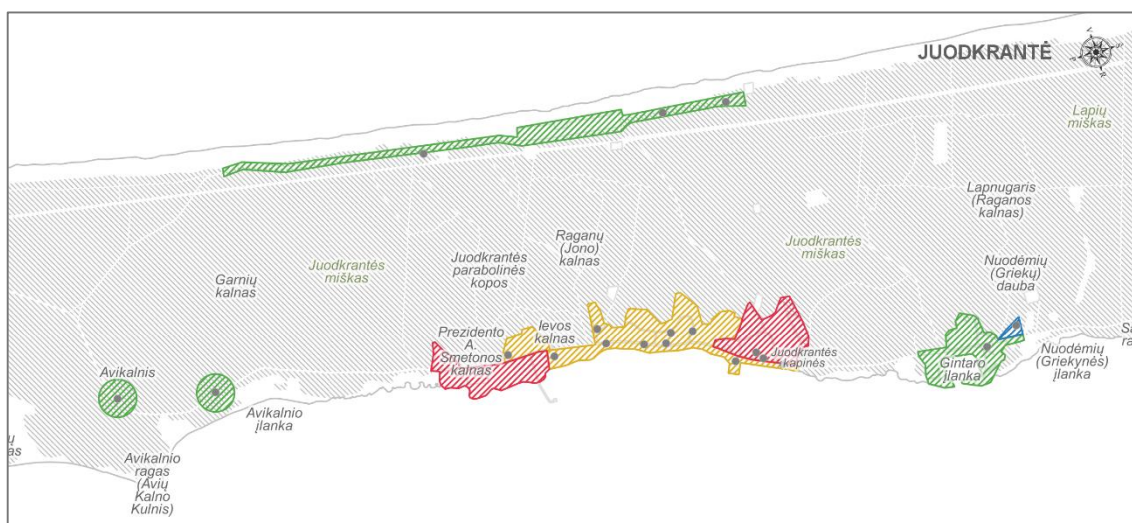
Juodkrantės gyvenvietė

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 (13 pav.).



13 pav. Automobilių stovėjimo zonos Juodkrantės gyvenvietėje

Alksnynės gyvenvietė

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) (14 pav.).



14 pav. Automobilių stovėjimo zonos Alksnynės gyvenvietėje

2.2.5.5 Automobilių stovėjimo aikštelėms taikytini reglamentai

Įrengiant naujas ar rekonstruojant esamas automobilių stovėjimo aikšteles privaloma vadovautis specialiujų 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 2.3 lentelėje.

2.3 lentelė. Minimalūs atstumai iki atvirų automobilių stovėjimo aikštelių (nurodyti pagal galiojančius teisės aktų reikalavimus. Pasikeitus teisės aktų nuostatoms, 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.

2.3 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.

2.2.5.6 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 Specialiajame plane siūlomas priemonės, leidžiančias lankytinus objektus patogiai pasiekti alternatyviais susisiekimo būdais – pėsčiomis, dviračiais ar viešuoju transportu.

2.2.5.7 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 bilieto 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.

2.2.6 Infrastruktūros elektromobiliams sukūrimas

Mažinant triukšmą ir taršą kuršių Nerijoje rekomenduojama skatinti elektromobilių naudojimą. Tuo tikslu specialiajame plane numatoma kurti elektromobiliams reikalingą infrastruktūrą – automatinio pakrovimo stoteles. Pirmojoje eilėje jas siūloma įrengti Nidoje (automobilių stovėjimo aikštelė prie savivaldybės) ir Juodkrantės centrinėje dalyje. Vėliau šis tinklas plėstinas įrengiant pakrovimo stoteles Preiloje, Pervalkoje, Alksnynėje, papildomas stoteles Nidoje ir Juodkrantėje.

2.3 Dviračių transporto 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 (išskili juosta, skirtingos tekstūros ar medžiagos danga), atskiriančius pėsčiųjų eismui skirtą taką nuo dviračių eismo juostos.

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

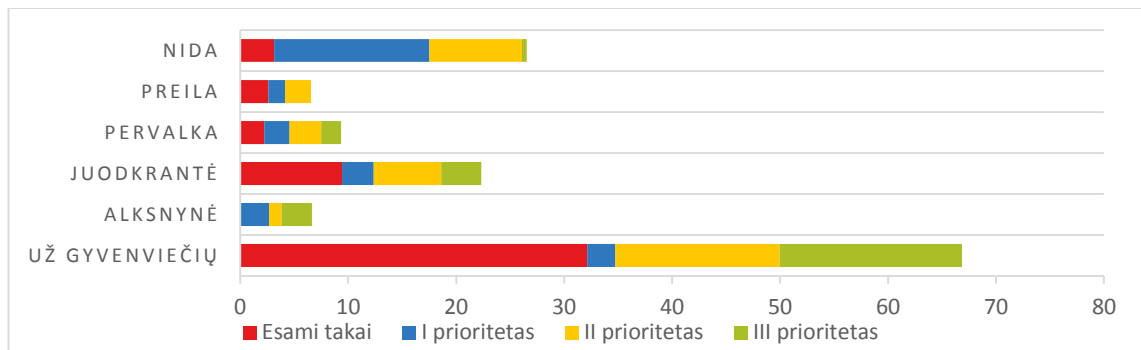
2.3.1 Dviračių takų įrengimo prioritetai

Suplanuotiems dviračių takams siūlomi šie įrengimo prioritetai:

- Svarbiausios dviračių takų jungtys – „Eurovelo“ tarptautinės dviračių trasos atkarpos, sujungiančios jau įrengtas trasas 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. Specialiajame plane lygiagrečiai šioms takams numatomi dviračių takai, leidžiantys pagrindiniam pėsčiųjų eismui analogišką susisiekimą. Atkarpose, kuriose galioja minėtas draudimas važiuoti dviračiais, iki Specialiojo planu numatytų dviračių takų įrengimo, rekomenduojama, esant galimybei, pėsčiųjų takuose ar jiems lygiagrečiose gatvėse nužymėti laikinas dviračių juostas.

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 15 pav.



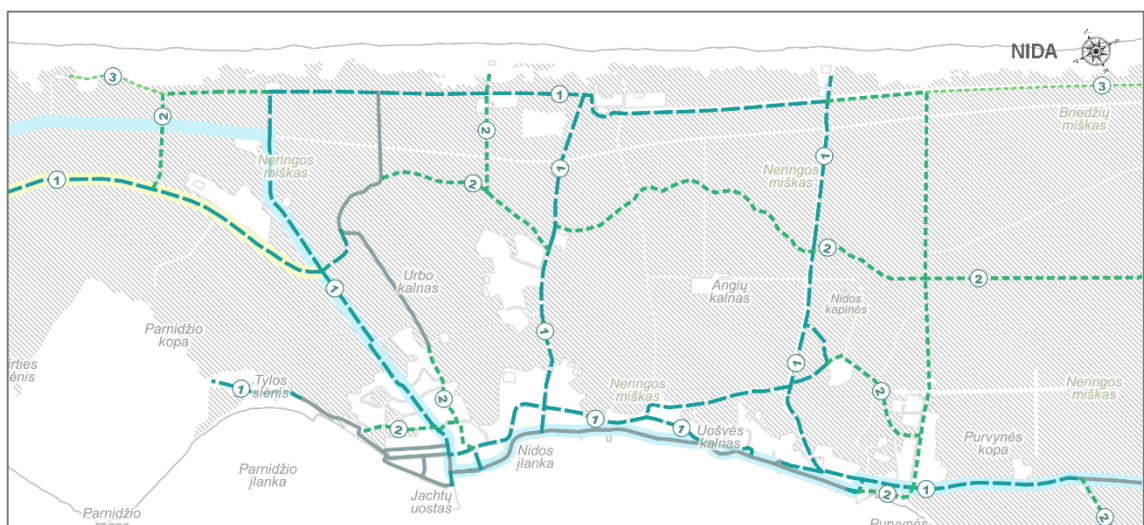
15 pav. Dviračių takų įrengimo prioritetai Neringos gyvenvietėse

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

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 16 pav.



16 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 (16 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, sukurančios žiedinius dviračių maršrutus Nidos gyvenvietės apylinkėse. Trečiam prioritetui priskiriami 0,45 km ilgio ryšiai su naujais ilgos distancijos takais, jungiančiais Neringos gyvenvietes.

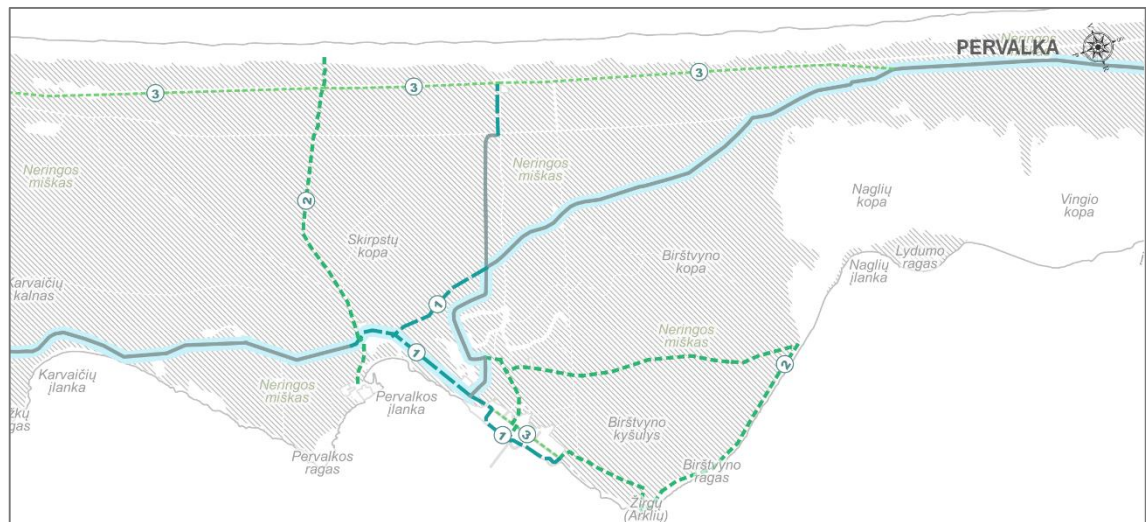
Preiloje esami dviračių takai sudaro apie 2,61 km. Jie jungia gyvenvietę su pajūriu ir su „Eurovelo“ dviračių trasa (17 pav.).



17 pav. Preilos dviračių takų tinklas

Pirmam prioritetui priskiriami dviračių takai, užpildantys trūkstamą „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 (18 pav.).

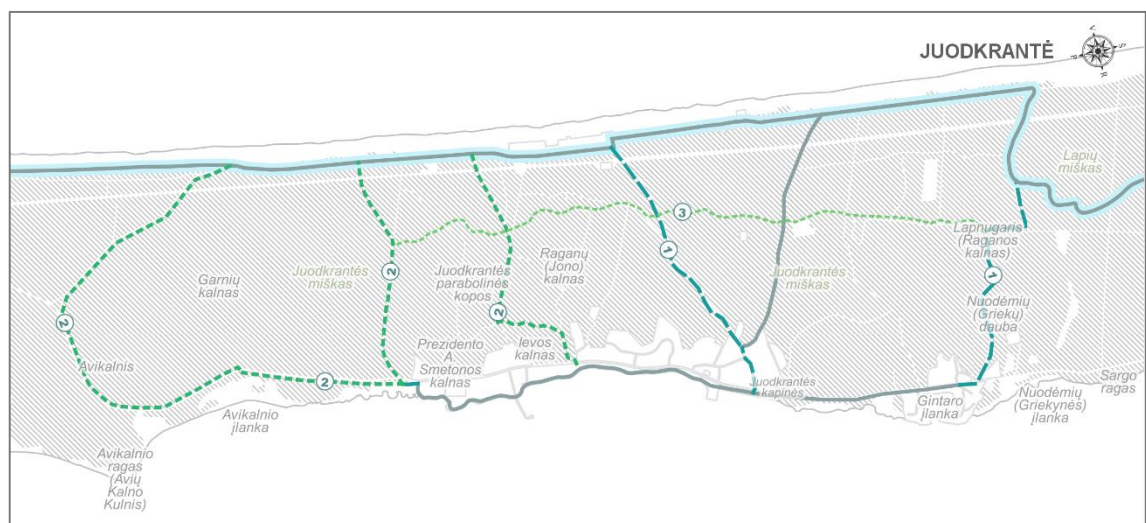


18 pav. Pervalkos dviračių takų tinklas

Planuojami pirmo prioriteto takai (apie 2,33 km) – trūkstama „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.

18 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 (19 pav.).



19 pav. Juodkrantės dviračių takų tinklas

Specialiojo 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 (20 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.



20 pav. Alksnynės dviračių takų tinklas

Pirmajam plėtros etapui priskiriamos gyvenvietės 2,67 km ilgio jungtis 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 aikštele, paminklu kariams ir susijungiantis su „Eurovelo“ trasa. Bendras numatomo dviračių takų tinklo ilgis gyvenvietėje – 9,67 km.

2.3.2 Kita dviračių transporto infrastruktūra

Dviračių transporto sistemą sudaro takai, dviračių stovai, dviračių saugyklos, poilsio aikštelės, nuomos punktai (žr. 2.5.2.1 skyrių) 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

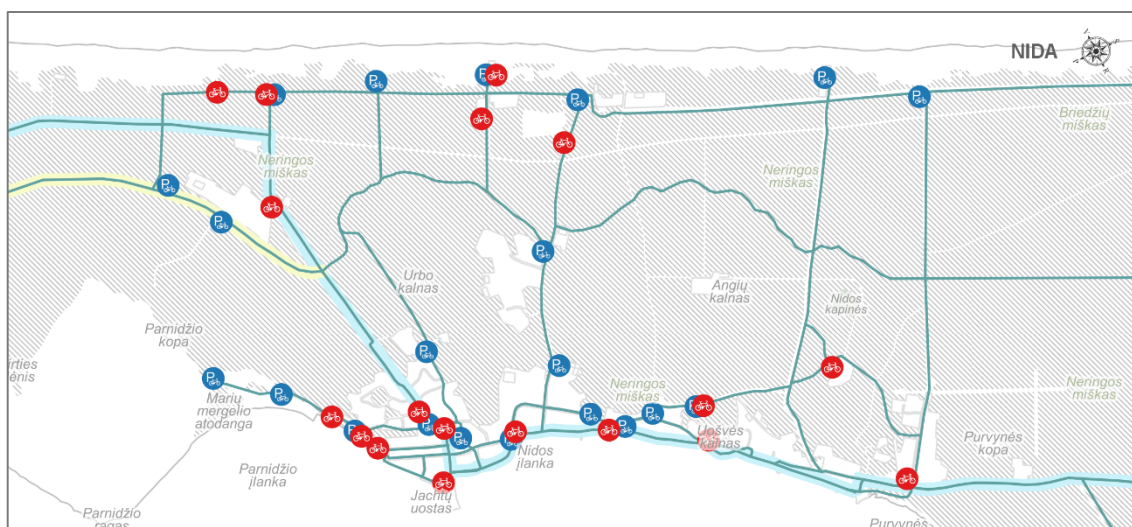
įrengiamos kultūros paveldo objektų teritorijose, parenkant konkrečią vietą, būtina išvengti vizualinės taršos.

Specialiajame 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 2.3.1 skyriuje numatytais dviračių takų tinklo plėtros prioritetais.

Nidos gyvenvietėje siūloma įrengti 20 vietų su dviračių stovais ar saugyklomis (21 pav.). Tylos slėnyje ir prie Parnidžio kopos nurodytose vietose galima įrengti tik minimalios apimties dviračių stovus, pageidautina medinės konstrukcijos, derinantys prie esamų informacinių standų.



21 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.

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

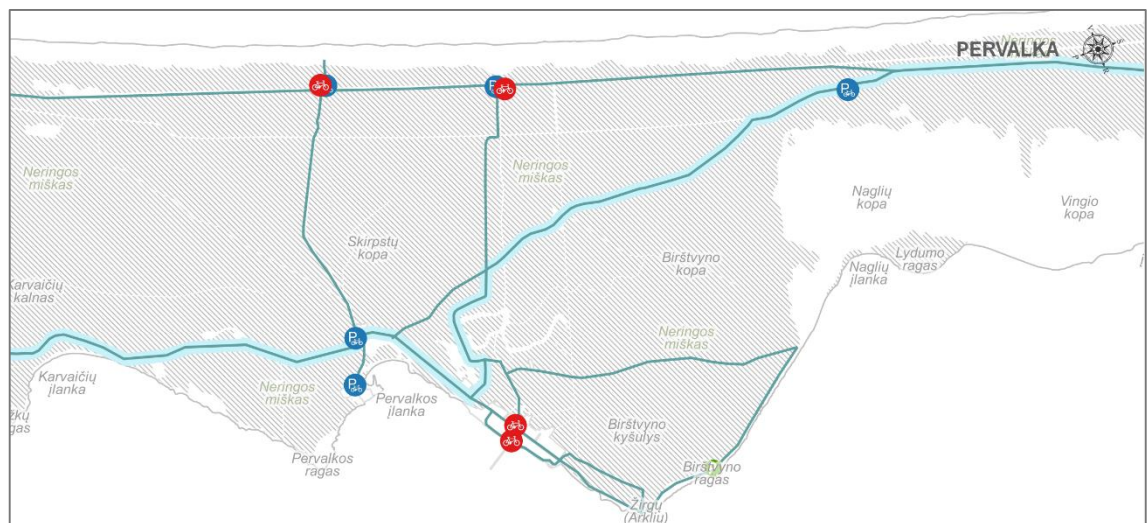
Preiloje ir jos apylinkėse siūloma įrengti 2 papildomas stovėjimo ar saugojimo vietas, 3 poilsio aikšteles. Taip pat numatomi 2 galimi viešųjų dviračių nuomos punktai (22 pav.).



22 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 (23 pav.).



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

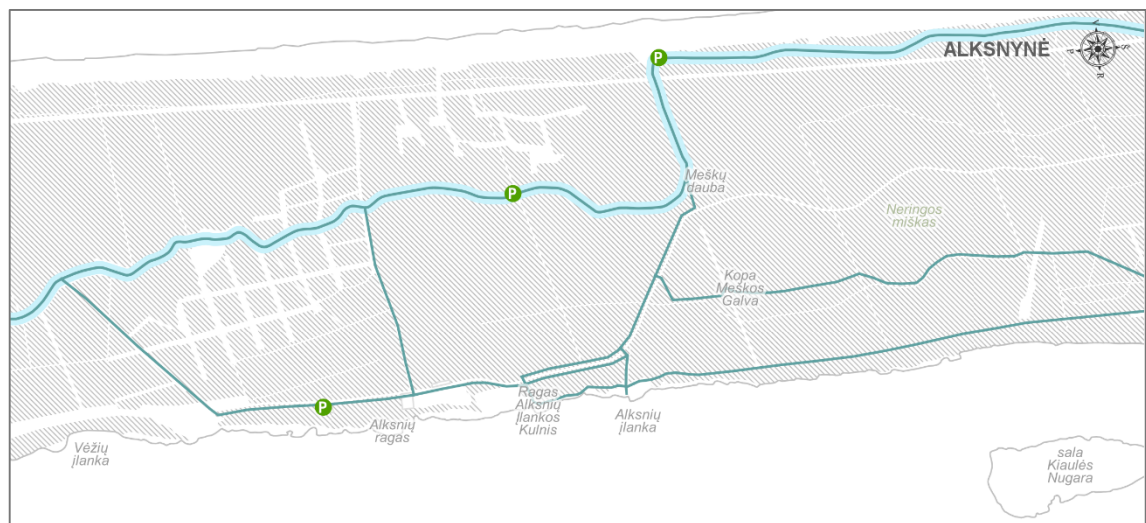
Juodkrantėje numatomos 4 dviračių saugyklos prie išėjimų į plažus – dviračių takų sankirtose bei dvi saugyklos gyvenvietės centre (24 pav.).



24 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, šiukšliadėžes (25 pav.).



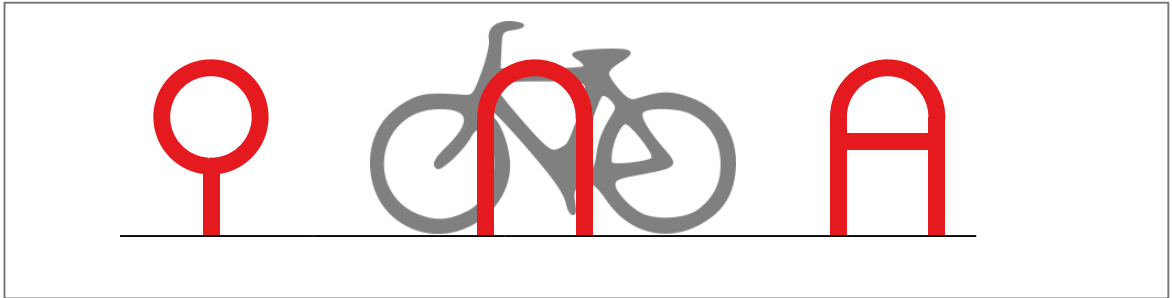
25 pav. Dviračių infrastruktūra Alksnynėje (● – poilsio aikštelės)

2.3.2.1 Dviračių stovai

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

Įrengiant dviračių stovus būtina vadovautis Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis R PDTP 12, patvirtintomis Lietuvos kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2012 m. spalio 10 d. įsakymu Nr. V-294.

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. 26 pav.)



26 pav. Galimos dviračių stovų formos

Esant galimybei, pageidautina, kad dviračių stovai būtų įrengiami paviljonuose, leidžiančiuose apsaugoti dviračius nuo atmosferinių reiškinių poveikio (27 pav.).



27 pav. Dviračių stovas su paviljonu ir daugiaaukščiai dviračių stovai.

Esant dideliame dviračių statymo poreikiui galimas kelių aukštų stovų įrengimas (27 pav.), leidžiantis sutaupyti erdvės. Kita vertus, uždaro saugyklos bei keliais aukštais prirakinti dviračiai išsiskiria iš aplinkos, todėl šių stovų įrengimas rekomenduojamas naujiems elementams neįautriose zonose.

2.3.2.2 Dviračių saugyklos

Galimi keli alternatyvūs dviračių saugyklų įrengimo būdai – pastatant rakinamus dviračių konteinerius (28 pav.) arba įrengiant uždaras dviračių saugyklos, kurių viduje dviračiai rakinami prie stovų savininko ar saugyklos teikiama užraktais (29 pav.).

Dviračių saugyklų įrengimas tikslingas prie pagrindinių plažų, taip pat stambesniuose transporto mazguose – autobusų stotyje, uostuose, ilga laikio 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.



28 pav. Konteinerinė dviračių saugykla

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



29 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.

2.3.2.3 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 įrengimo rekomendacijose R PDTP 12.

Dviračių takų atkarpos, patenkančios į tarptautinę „EuroVelo“ turistinę trasą (žr. brėžinį 14077-STP-00-SB-01) būtina papildomai ženklinti (30 pav.) pagal Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos patvirtintas rekomendacijas (*Consolidated Resolution on Road Signs and Signals (R.E.2) 31 July 2009*).



30 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 ženklu pažymėtos rodyklės, nurodančios atstumą iki artimiausių traukos objektų ar kitų dviračių trasų, taip pat ženklai, identifikuojantys trasą, kuria važiuojama (31 pav., 32 pav.).



31 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 (32 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.



32 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 ženklinimą dažais (33 pav.).



33 pav. Dviračių trasų ženklimas dažais

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

Prieš diegiant bet kokią dviračių trasų ženklavimo sistemą, būtina parinkti ženklinamas 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.

2.4 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.

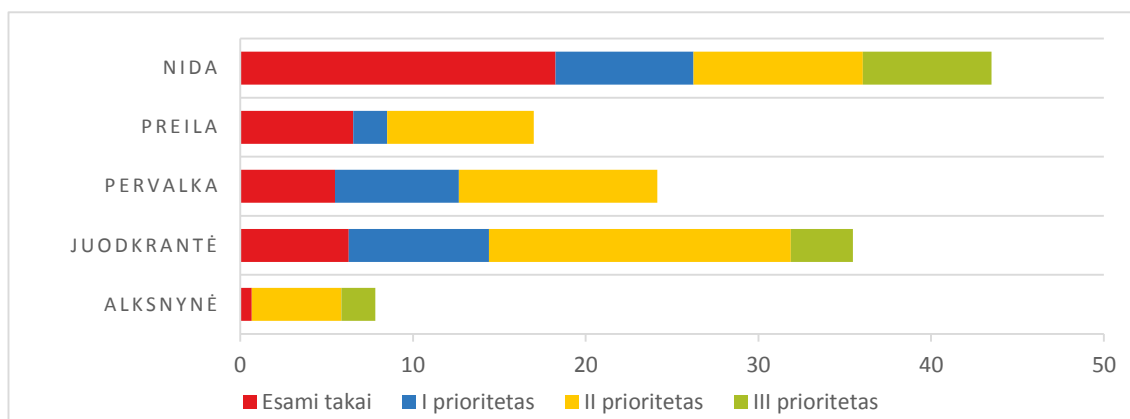
Pėsčiųjų takai jungiami į vientisą sistemą, sudarant galimybę formuoti žiedines pasivaikščiojimo trasas, pasirinktinai pagal atstumą ir sudėtingumą.

2.4.1 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 plėtos 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 34 pav.

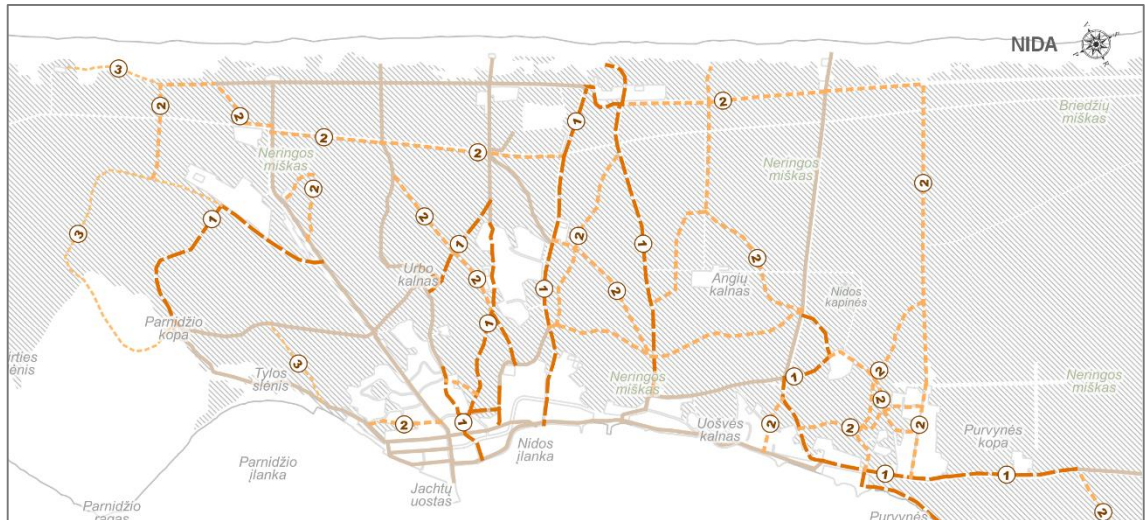


34 pav. Pėsčiųjų takų įrengimo prioritetai Neringos gyvenvietėse

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 dviračių takų įrengimo prioritetai nurodyti 14077-00-STP-S.B.-01 brėžinyje ir 35 pav.

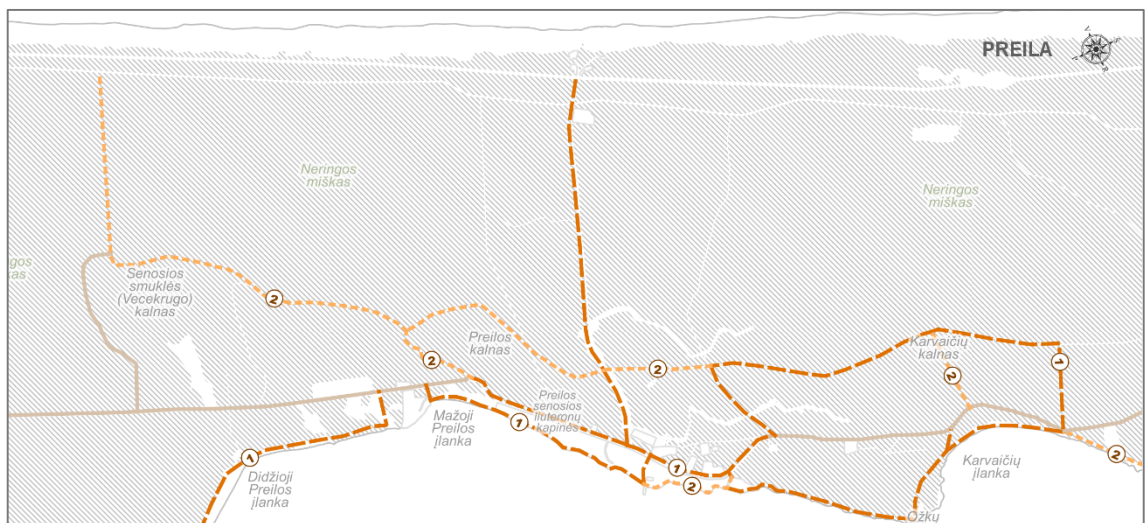


35 pav. Nidos gyvenvietės pėsčiųjų takų tinklas

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 dviračių takų tinklo ilgis – 6,54 km (36 pav.).



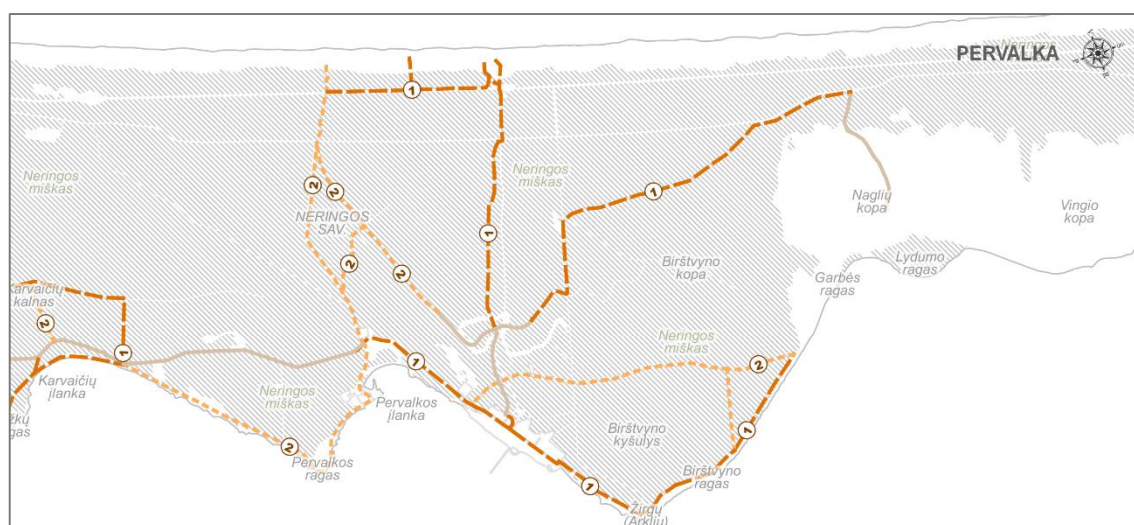
36 pav. Preilos gyvenvietės pėsčiųjų takų tinklas

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 (37 pav.).



37 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 (38 pav.).



38 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.

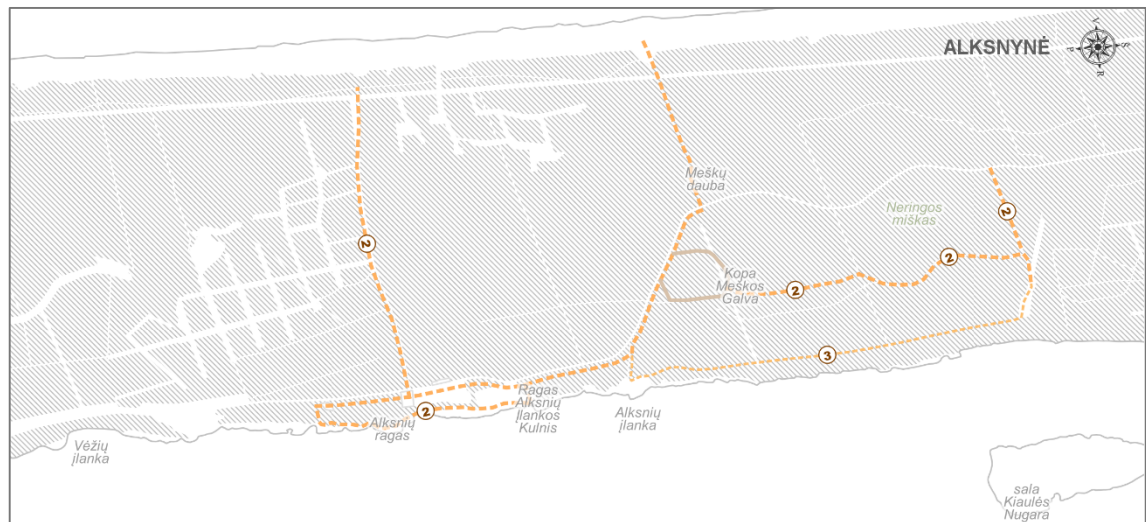
Pirmam prioriteto takai – pagrindinės gyvenvietės jungtys su pajūriu, pėsčiųjų takas palei Žaliąjį taką ir takas lik kormoranų kolonijos. Pirmo prioriteto takų ilgis – 8,12 km.

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. 2.3.2.3 skyrių ir 33 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 (39 pav.).



39 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 prioritetai 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.

2.4.2 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 (32 pav.), rodyklės (40 pav.) ar spalvinės nuorodos (33 pav.) pėstiesiems leidžia iš anksto suplanuoti kelionę, leidžia įvertinti atstumą iki artimiausių dominančių objektų, suteikia saugumo pojūtį.



40 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 orientuotis aplinkoje, bet ir suteikia galimybę atrasti mažiau žinomus lankytinus objektus, muziejus ar kitas paslaugas (41 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.



41 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.



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

2.5 Galimybių keisti transporto rūšį gerinimas

2.5.1 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.

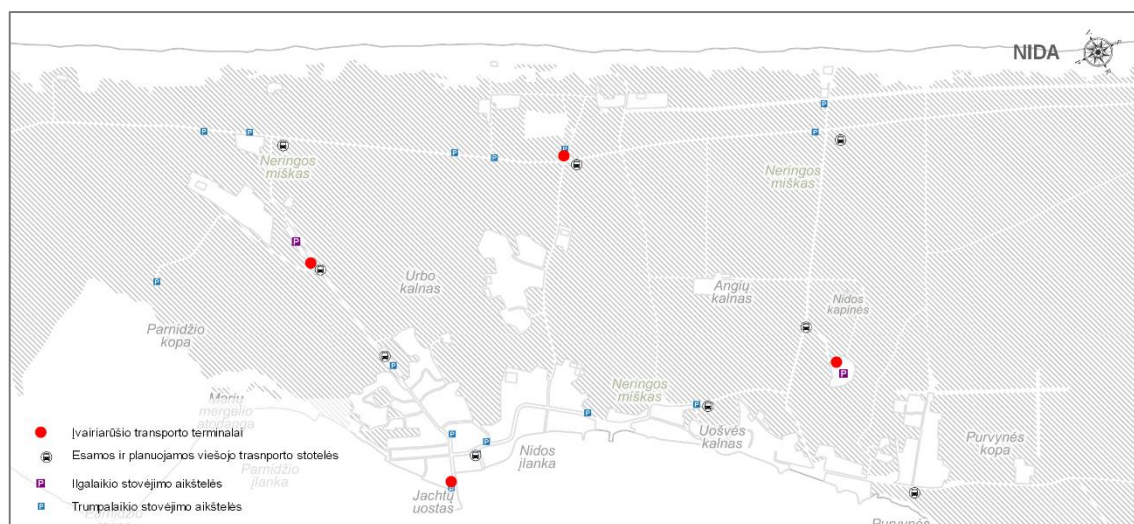
Įvairiarūšio transporto terminalai numatomi kiek galima arčiau svarbiausių transporto ir traukos objektų – stočių, viešojo transporto stotelių, uostų, prielaukų, automobilių stovėjimo aikštelių.

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.

2.5.1.1 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, (43 pav.).



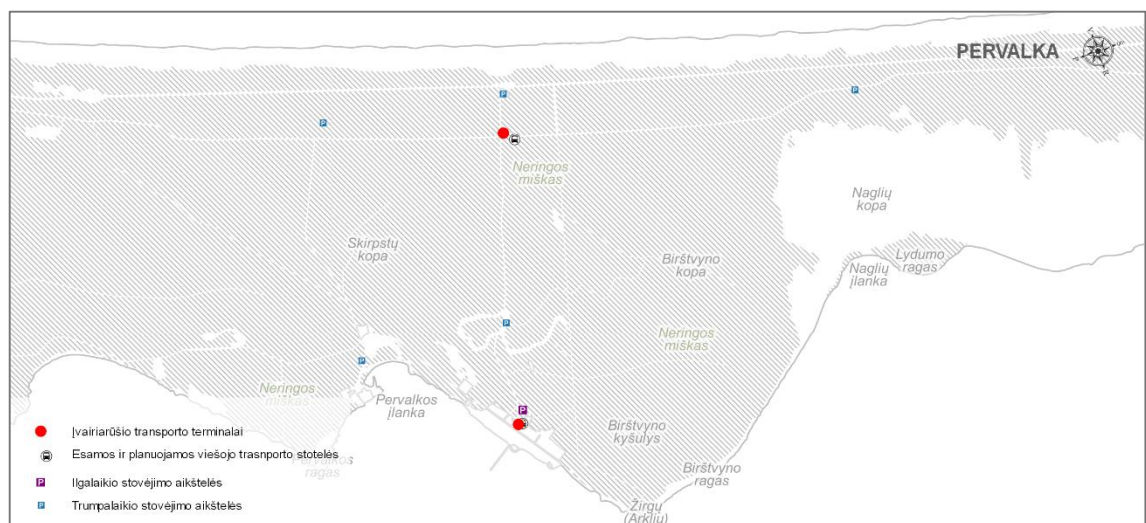
43 pav. Įvairiarūšio transporto terminalai Nidoje

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 (44 pav.).



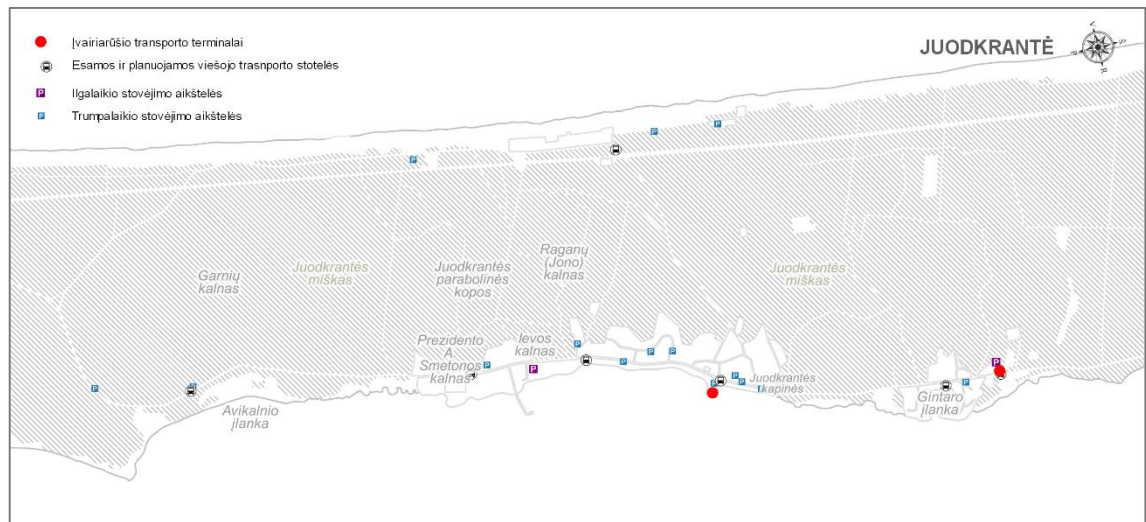
44 pav. Įvairiarūšio transporto terminalai Preiloje

Pervalkoje, analogiškai Preilos gyvenvietai, numatomi du terminalai pajūryje ir urbanizuotoje gyvenvietės dalyje, netoli Viešojo transporto stotelės ir automobilių stovėjimo aikštelės (45 pav.).



45 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) (46 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.



46 pav. Įvairiarūšio transporto terminalai Juodkrantėje

2.5.1.2 Įvairiarūšio transporto terminalų projektavimo apribojimai

Projektuojant įvairiarūšio transporto terminalus būtina atsižvelgti į galimą triukšmo lygio ir oro taršos augimą aplinkinių gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų patalpose.

Įvairiarūšio transporto terminalams taikytini automobilio stovėjimo aikštelėms numatomi atstumų iki gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų langų apribojimai dėl oro ir triukšmo taršos, nurodyti 2.2.5.5 skyriuje.

Naujai įrengiami įvairiarūšio transporto terminalai privalo neviršyti ribinių triukšmo dydžių, numatomų Lietuvos higienos normose HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“, patvirtintose 2011 m. birželio 13 d. LR sveikatos apsaugos ministro įsakymu Nr. V-604 (Žin. 2011-06-21, Nr. 75-3638).

2.5.2 Pakaitinis transportas

2.5.2.1 Dviračių nuoma

Dviračių nuomos privalumas, lyginant su asmeniniu dviračiu – saugus dviračio statymas, galimybė įgyvendinti kelionę keliomis skirtingomis transporto rūšimis, optimaliai tinkančiomis keliaujamai atkarpai (pvz. viešuoju transportu iki gyvenvietės centro, toliau – dviračiu ir atvirkščiai). Nuomos sistema orientuota į trumpalaikes, iki 30 minučių trunkančias keliones gyvenvietėje ir jos apylinkėse (pvz. susisiekimui su plažais).

Dviračių nuoma Neringos savivaldybėje gali būti organizuojama dviem būdais:

- suformuojant privačių nuomotojų bendradarbiavimo platformą;
- įdiegiant viešųjų dviračių sistemą („bike-share“).

Pirmuoju atveju dviračių nuoma užsiima atskiri privatūs subjektai, tačiau būtinas jų bendradarbiavimas ar palaikymas (pasiekiamas savivaldybei taikant subsidijas ar kitas skatinimo priemones). Dviračių nuomos punktai privalėtų užtikrinti galimybę išsinuotą dviratį palikti bet kuriame kitame nuomos punkte, taip pat suteikti dviračio parvežimo ar remonto paslaugas.

Antroji alternatyva – viešųjų dviračių sistema, kai specialūs unikalios dizaino dviračiai nuomojami terminaluose su dviračių prirakinimo ir atsiskaitymo už nuomą įranga, informaciniais stendais su miesto trasų žemėlapiu ar šalmų nuomos automatais (47 pav.). Nuomos sistema orientuota į trumpalaikes, iki 30 minučių trunkančias keliones miesto centre ir jo apylinkėse.



47 pav. Savitarnos dviračių nuomos terminalas

Viešųjų dviračių nuomos sistemos diegimui būtina atlikti dviračių nuomos sistemos kaštų ir naudos analizę, įvertinant tikėtiną kelionių skaičių ir sistemos eksploatacijos kaštus.

Viešųjų dviračių nuomos sistemos diegimas galimas tik įgyvendinus dviračių infrastruktūros plėtrą – suformavus pagrindinį takų tinklą.

2.5.2.2 Automobilių nuoma

Automobilių savitarnos nuomos operatoriai Lietuvoje ir užsienyje siūlo kompaktiškų elektromobilių nuomos paslaugą (48 pav.).



48 pav. Elektromobilių nuomos paslauga (Toyota)

Elektra varomi automobiliai vienu pakrovimu gali nuvažiuoti iki 150 km – tai atitinka 5 keliones iš Juodkrantės į Nidą arba 3 keliones iš Alksnynės į Nidą. Greitojo krovimo stotelėse elektromobiliai gali būti įkraunami per 30 min., įprastas krovimo režimas trunka iki 6-8 val.

Elektromobilių nuomai reikalingą infrastruktūrą – krovimo stoteles, stovėjimo aikšteles tikslinga įrengti įvairiarūšio transporto terminaluose ir esamose automobilių stovėjimo aikštelėse.

Siekiant paskatinti pakaitinio transporto naudojimą, tikslinga kiekvienoje automobilių stovėjimo aikštelėje rezervuoti 2-3 stovėjimo vietas pakaitiniam transportui, naudojant kelio ženklą Nr. 531 „Rezervuota stovėjimo vieta“.

2.6 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.

Specialiajame 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.

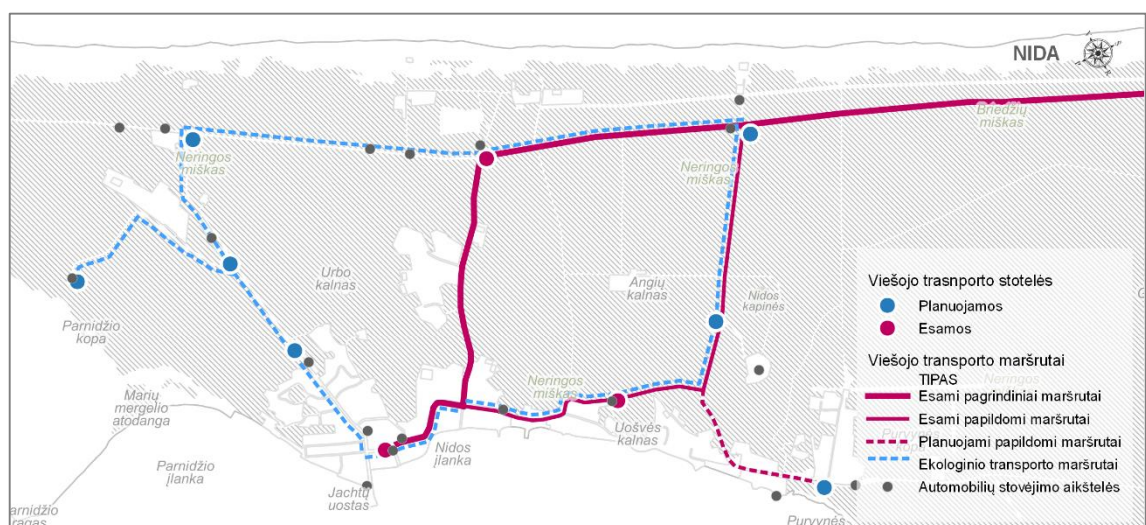
Žiemos laikotarpiu, kai nėra reikšmingo turistų srauto, tikslinga mažinti dažnį iki 1 val. intervalų (galimas didesnis dažnis ryte ir vakare, siekiant patenkinti į darbą ir iš jo vykstančius gyventojus).

Alternatyvi žiemos sezono galimybė – viešasis transportas pagal paklausą (plačiau – 2.6.3 sk.).

2.6.1 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.

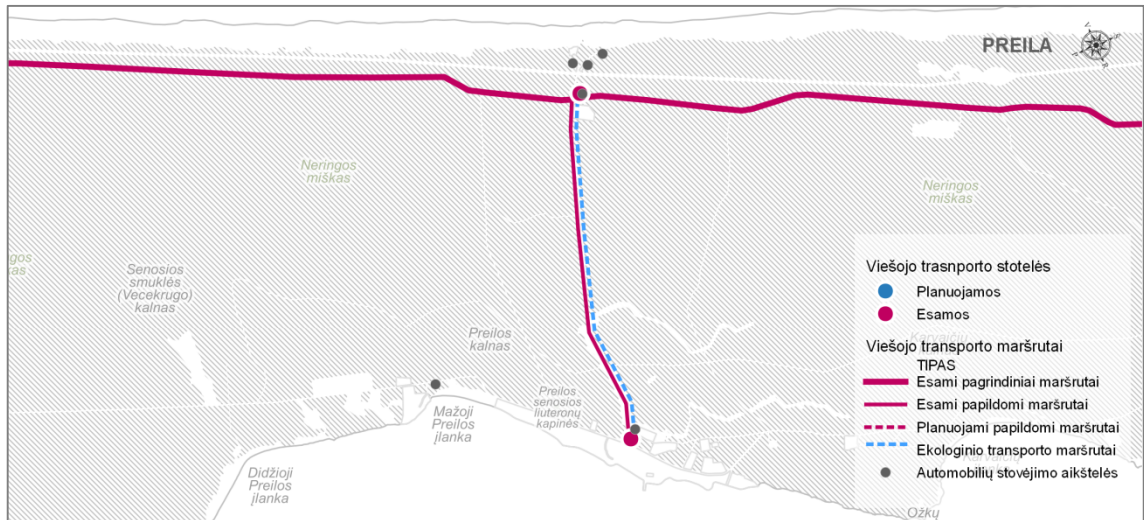
Esami viešojo transporto maršrutai nukreipti į Nidos stotį. Pagrindinis maršrutas veda G. D. Kuverto ir Naglių gatvėmis. Šalutinis (šiuo metu išvykstantis retesniais laiko intervalais) – Pamario ir Kuršių gatvėmis (49 pav.).



49 pav. Nidos gyvenvietės viešojo transporto tinklas

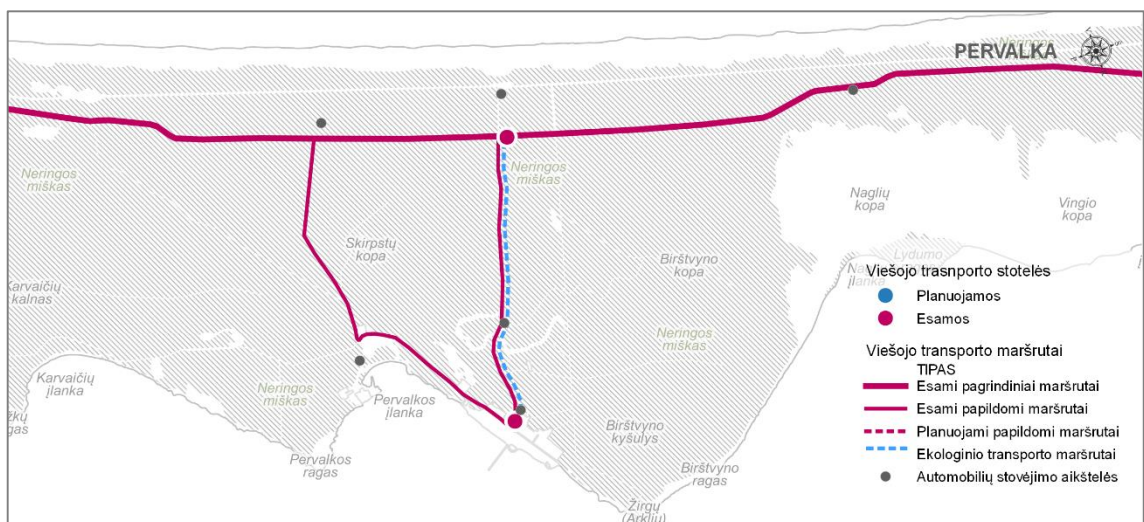
Siūlomi maršrutinio tinklo pakeitimai – papildoma jungtis link naujai planuojamo gyvenamojo kvartalo Purvynėje bei reguliarūs žiediniai ekologiško transporto maršrutai, skirti judėjimui gyvenvietėje ir jos apylinkėse vasaros sezono metu. Siūloma įrengti papildomas 6 viešojo transporto stoteles, jose 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 (50 pav. ir 51 pav.).



50 pav. Preilos gyvenvietės viešojo transporto tinklas

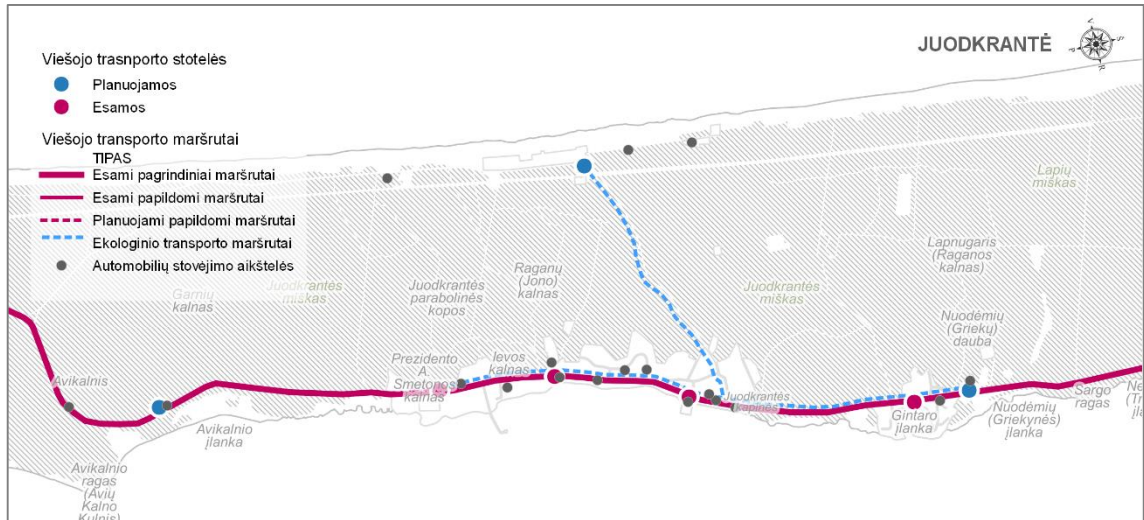
Vasaros sezono metu Preilos ir Pervalkos gyvenviečių jungtimis su pajūriu rekomenduojama paleisti kursuoti ekologinį viešąjį transportą (plačiau 2.6.5 sk.).



51 pav. Pervalkos gyvenvietės viešojo transporto tinklas

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

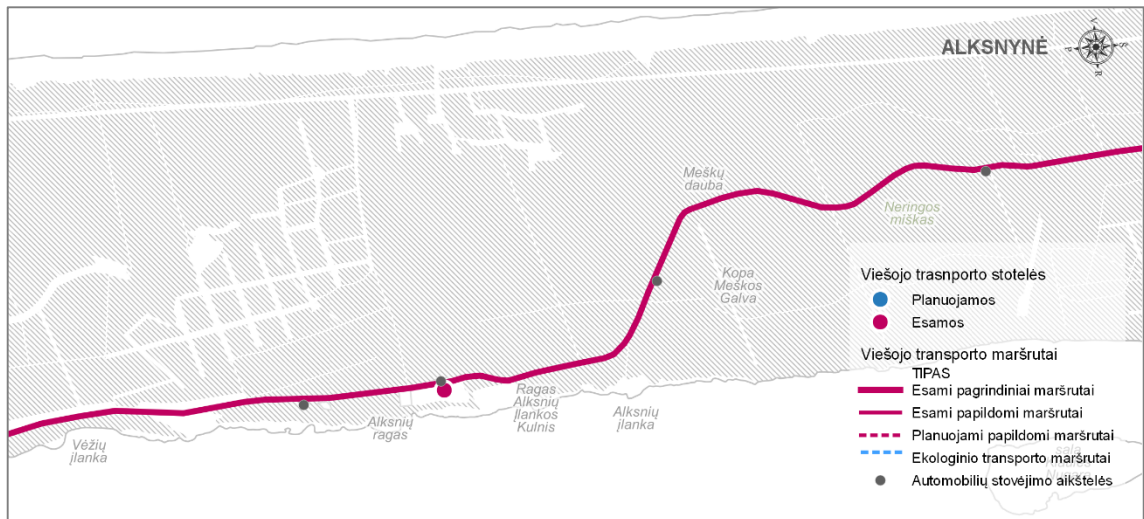
Juodkrantėje esama viešojo transporto trasa yra pakankama gyvenvietės aptarnavimui. Ją tikslinga papildyti dviem stotelėmis (prie žuvėdrų kalno ir prie numatomos automobilių stovėjimo aikštelės netoli gintaro įlankos) (52 pav.).



52 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 (53 pav.).



53 pav. Alksnynės gyvenvietės viešojo transporto tinklas

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

2.6.2 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 (54 pav.).



54 pav. Viešasis transportas su dviračių laikikliais

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

2.6.3 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 žymiai 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:

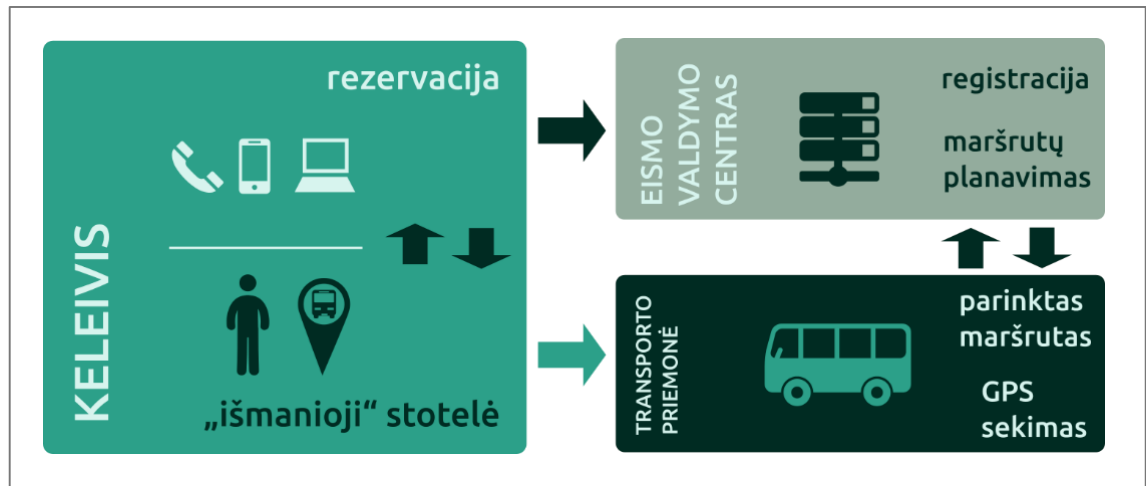
- „nuo durų iki durų“ pervežimas žmonėms su negalia, besilaukiančioms moterims, tėvams su mažais vaikais, senjorams ar kitoms iš anksto nustatytoms, didesnio dėmesio reikalaujančioms socialinėms grupėms;
- numatytoje aptarnavimo zonoje esantis sustojimo vietų tinklas, kuriose transporto priemonės stoja 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 (55 pav.).



55 pav. Transporto pagal paklausą eismo valdymo principas

2.6.4 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 maršrutas Klaipėda – Nida pobūdis taip pat tam labai tinkamas.

2.6.5 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.

2.6.5.1 Ekologinio viešojo transporto maršrutai

Visų gyvenviečių (išskyrus Alksnynę) susisiekimui su pajūrio ruožu pagerinti rekomenduojama įvesti ekologinio viešojo transporto maršrutus (žr. 2.6.1).

Nidoje ir Juodkrantėje rekomenduojamas ilgesnis ekologinio transporto maršrutų tinklas. Juodkrantėje siūloma įvesti papildomą maršrutą L. Rėzos gatvėje, skirtą susisiekimo gyvenvietės viduje gerinimui – ypač vasaros sezono metu. Nidoje siūloma įvesti linijinį maršrutą

Taikos g. ir žiedinį maršrutą, apimantį Taikos g., Naglių g., Pamario g., Kuršių g., Nidos – Smiltynės pl. (49 pav.). Linijinio maršruto trukmė – apie 10 min., žiedinio – apie 25 min.

Šiuose maršrutuose rekomenduojama naudoti nedidelės talpos, kompaktiškas elektrines ar hibridines transporto priemones (56 pav.).



56 pav. Elektrinių autobusų pavyzdžiai

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

2.6.5.2 Alternatyvios transporto priemonės

Siekiant sudėtingo reljefo sąlygomis padidinti lankomiausių Neringos objektų, paplūdimių pasiekiamumą įvairioms, ypač judėjimo problemų turinčioms, lankytojų grupėms (senyvo amžiaus žmonės, vaikai ir pan.), padidinti Neringoje poilsiaujantiems žmonėms teikiamų paslaugų ir pramogų apimtį, siūloma ateityje nagrinėti ir kitokias alternatyvių transporto priemonių įrengimo galimybes. Tokiu transportu siūloma pagerinti susisiekimą tarp Nidos centro, Parnidžio kopos saulės laikrodžio aikštelės ir Nidos plažo zonos. Analizuotina šios naujos transporto rūšies įrengimo galimybė esamose miško kvartalinėse linijose. Taip būtų sudarytos sąlygos uždrausti autobusų ir automobilių eismą į Parnidžio kopą, padidėtų atraktyviausių gamtos objektų lankomumas ir pažinimo galimybės, o Neringos lankytojai turėtų papildomą galimybę pamatyti kraštovaizdžio grožį.

Antroje eilėje siūloma įrengti analogišką transporto sistemą tarp Juodkrantės centro ir plažo zonos.

Alternatyvaus transporto įrengimas yra tik conceptualus pasiūlymas. Tokią galimybę tikslinga išnagrinėti rengiamuose Kuršių Nerijos teritorijų planavimo dokumentų pakeitimuose, įvertinti tokios transporto rūšies teikiamą naudą Kuršių nerijos lankytojų objektų pažinimui bei reikalingos infrastruktūros įrengimo pasekmes kraštovaizdžiui.

2.7 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.

2.7.1 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. Siūlomi reguliarūs maršrutai:

- Nida – Preila – Pervalka – Juodkrantė – Klaipėda
- Nida – Ventė – Minija – Šilutė,
- Dreverna - Juodkrantė;
- Nida – Rusija

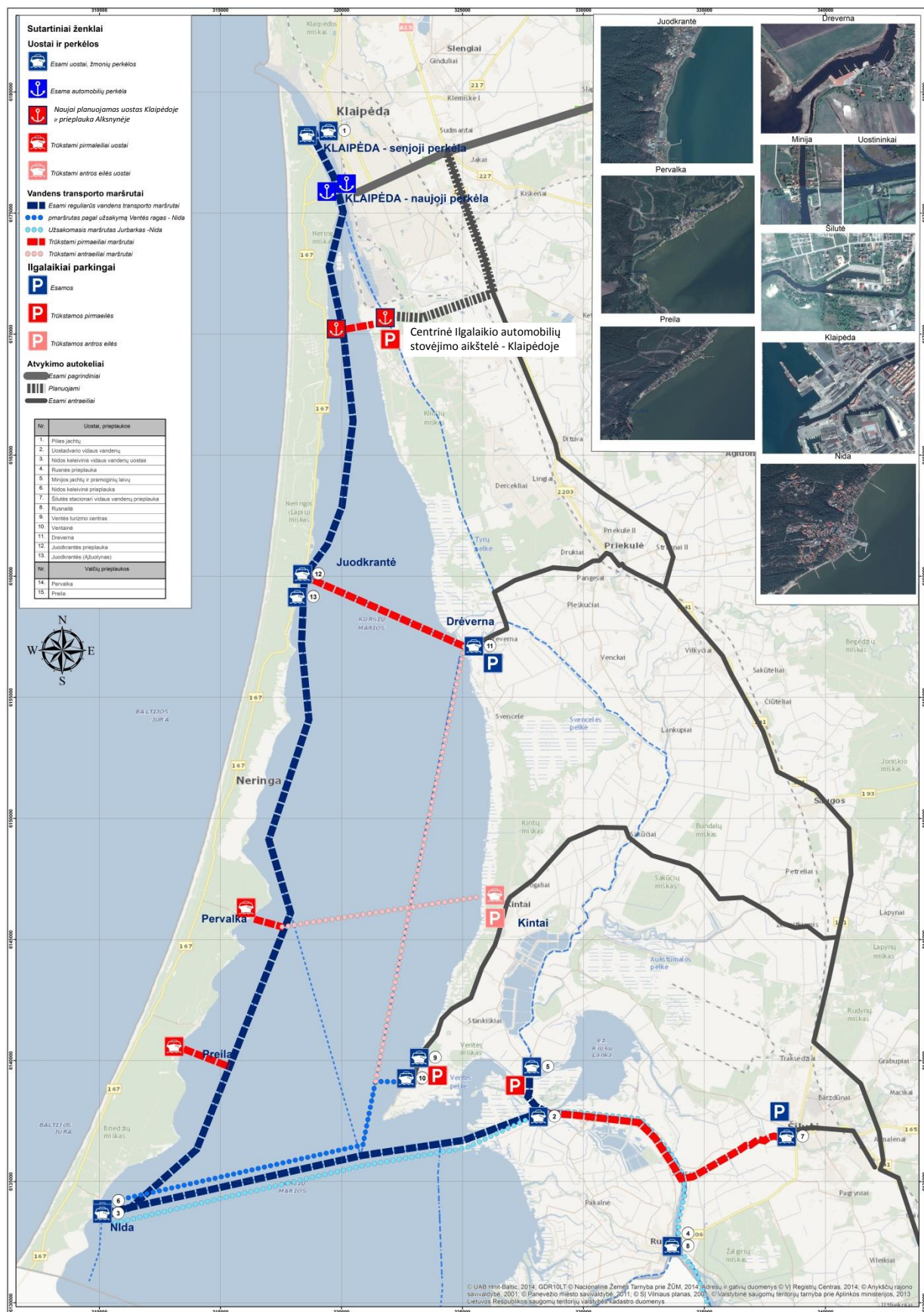
Visų maršrutų įrengimui reikalingas prieplaukų Preiloje ir Pervalkoje pritaikymas keleiviniam transportui bei Drevernos ir Šilutės uostų farvaterių rekonstrukcija.

2.7.2 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 prieplaukas Preiloje, Pervalkoje, Alksnynėje. Specialiajame plane numatoma šiuos uostus ir prieplaukas sujungti reguliariu vandens viešojo transporto maršrutu, į jį įtraukiant ir platesniame regione esančius uostus ir prieplaukas – 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.



Pav. 57 Vandens transporto maršrutai

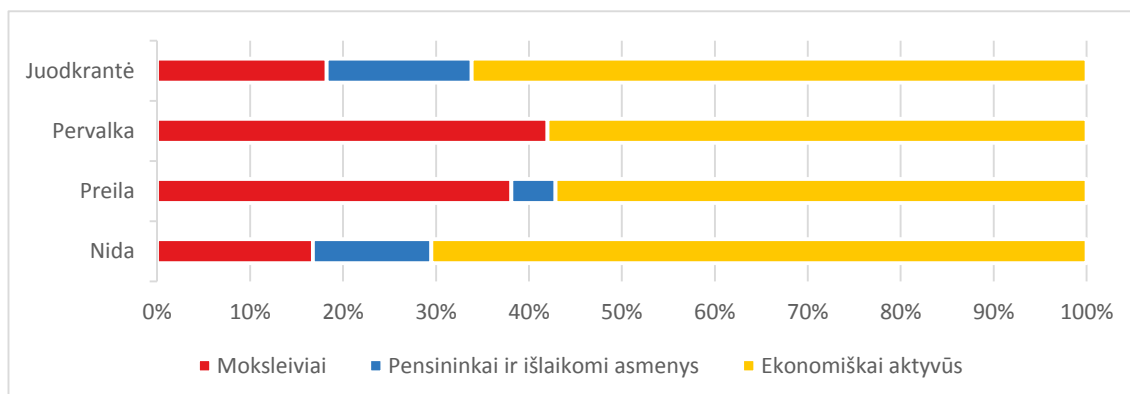
2.8 Vietos gyventojų judumas

Dėl Neringos gyvenviečių geografinės padėties ir transporto srautų sezoniškumo vietos gyventojai susiduria su keletu esminių judumo problemų:

1. Didelis atstumas iki būtinausių socialinės infrastruktūros objektų ir parduotuvių;
2. Efektyviai tradicinio viešojo transporto veiklai žiemos sezono metu nepakankamas gyventojų susisiekimo poreikis;
3. Apsunkintas judumas vasaros sezonu dėl ženkliai padidėjusio srauto.

Didelis atstumas nuo Neringos gyvenviečių iki Savivaldybės centro – Nidos – didžiausias problemas sukelia asmeninio transporto neturintiems arba negalintiems vairuoti gyventojams (vaikams, žmonėms su vairavimo gebėjimus apribojančia negalia). Šios žmonių grupės judėjimo laisvė tiesiogiai priklauso nuo viešojo transporto, jų pačių fizinių gebėjimų ar kitų žmonių pagalbos.

Į šią grupę patenkančių gyventojų kiekį galima apytiksliai nustatyti įvertinant gyventojų ekonominį aktyvumą – visi Neringos moksleiviai bei ekonomiškai neaktyvūs gyventojai yra tikėtini viešojo ar bemotorio transporto naudotojai (58 pav.), sudarantys apie 800 gyventojų – nepakankamą skaičių efektyviai viešojo transporto veiklai.



58 pav. Gyventojų pasiskirstymas pagal ekonominį aktyvumą

Susijusi problema – mažas viešojo transporto keleivių srautas žiemos sezono metu, lemiantis prastą viešojo transporto paslaugos rentabilumą ir savivaldybės dotacijų poreikį.

Šioms problemoms spręsti numatoma didinti ir gerinti dviračių takų tinklą, leidžiantį pasiekti būtinausius socialinės infrastruktūros objektus bemotoriu transportu (žr. 2.3 sk.) bei siūloma diegti viešojo transporto pagal poreikį sistemą, galinčią patenkinti nedidelio keleivių srauto ar specifinių kelionių poreikius (2.6.3).

Asmeninį transportą naudojančiams gyventojams būtina sudaryti sąlygas laisvai judėti vasaros sezono metu, kai susisiekimo srautai ženkliai išauga. Neringos savivaldybės gyventojams tikslinga taikyti automobilių statymo lengvatas, vasaros sezonu ženkliai (50-70%) sumažinant

rinkliavą už trumpalaikį stovėjimą, o žiemos sezonu netaikant jokio mokesčio (žr. 2.2.5 sk.). Taip pat prie svarbiausių objektų tikslinga numatyti 1-2 gyventojų transportui rezervuotas vietas.

Automobilių statymas gyventojams gali būti reguliuojamas savivaldybėje išduodant specialius leidimus, kurie garantuotų lengvatą ir leistų automobilių statymą gyvenamųjų namų kiemuose (jei tokia išimtis numatoma nustatant gyvenamosios vietos transporto statymo režimą).

2.9 Asmenų su negalia judumas

Asmenų su negalia judėjimui pritaikytą infrastruktūrą reglamentuoja STR 2.03.01:2001 „Statiniai ir teritorijos. Reikalavimai žmonių su negalia reikmėms“. Reglamente numatomos būtinosios priemonės, leidžiančios žmonėms su negalia laisvai judėti aplinkoje – privalomas pandusų, bortelių nuolydžių, neįgaliųjų vežimėlių liftų ar kitos tinkamų parametrų infrastruktūros įrengimas viešosiose erdvėse.

Realizuojant visus Specialiojo plano sprendinius (įrengiant, rekonstruojant takus, automobilių stovėjimo aikštes, stoteles, parenkant viešojo transporto priemones ir kt.) privaloma vadovautis šiais reglamentais ir kuriamą ar rekonstruojamą infrastruktūrą pritaikyti žmonėms su negalia.

Prioritetas teiktinas gyvenviečių infrastruktūrai (borteliai, pandusai, nuolydžiai ties įėjimais) ir prioritetiniai pėsčiųjų takai (pagal Specialiojo plano Sprendinius, žr. 2.4 skyrių)

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.

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. Šiam tikslui pasiekti taikytini Universalus dizaino principai.

2.9.1 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 neįgaliųjų grupėms, kai tai yra būtina.

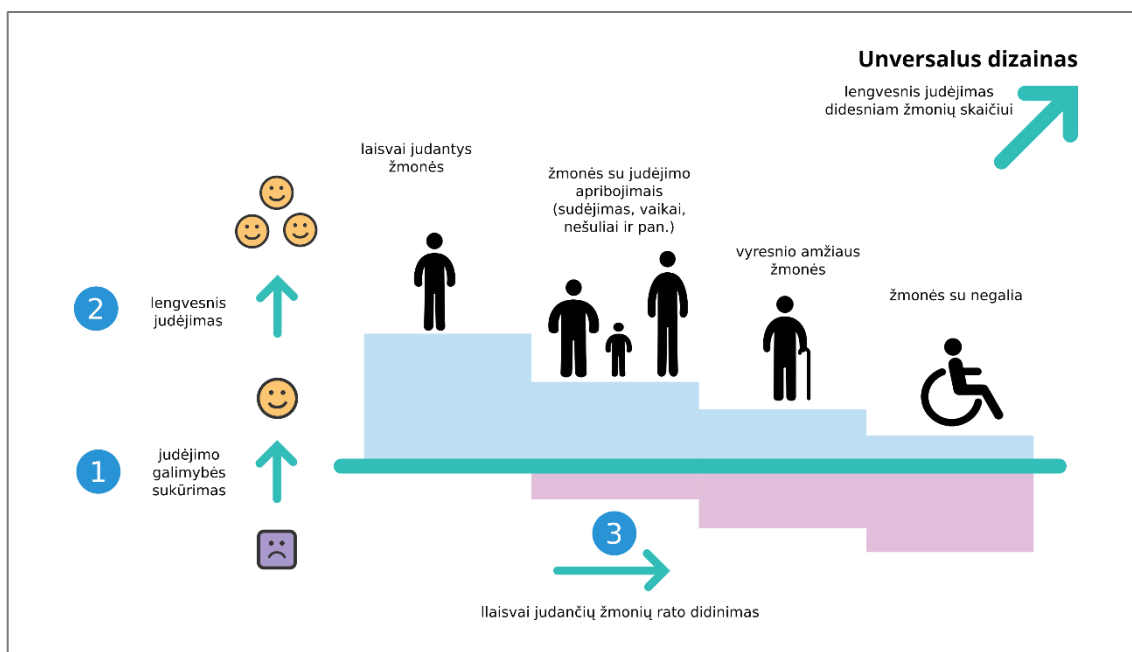
Universalus dizaino esmė – neišskirti konkrečių žmonių grupių (pvz. su judėjimo negalia) ir ne kurti specialiai jiems skirtų ar pritaikytų įėjimų į patalpas, takelių, prietaisų, o projektuoti taip, kad ta pačia infrastruktūra būtų patogiu naudotis visiems, įskaitant ir sunkiai judančius žmones.

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

Universalaus dizaino tikslai – sukurti judėjimo galimybę, maksimaliai palengvinti judėjimą ir maksimaliai išplėsti galinčių laisvai judėti žmonių ratą (59 pav.).



59 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, t.y:

- 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.

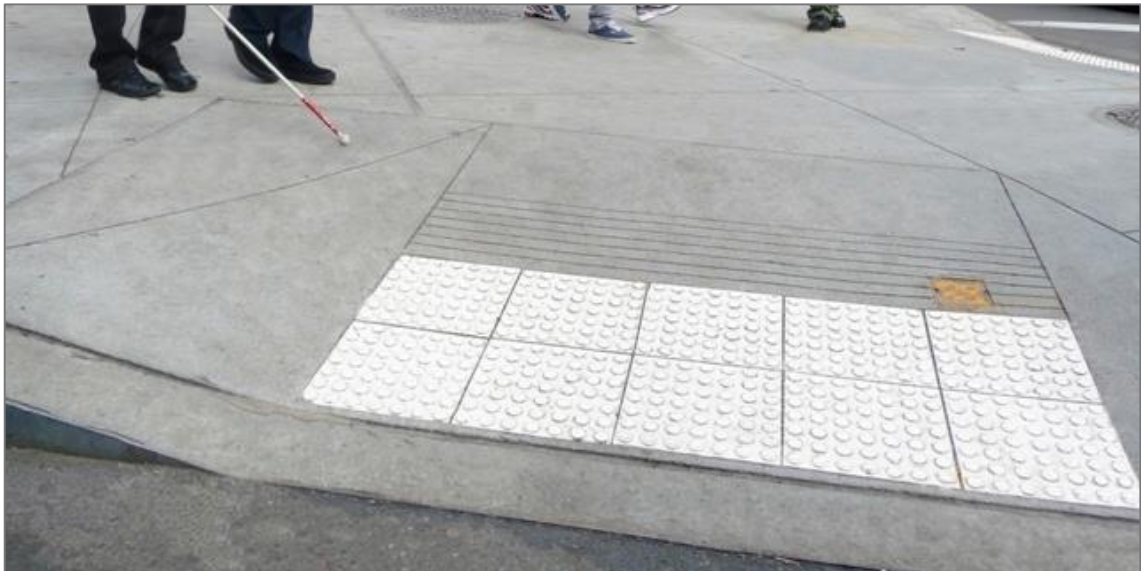
2.9.2 Universalaus dizaino taikymo pavyzdžiai

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 (60 pav.).



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

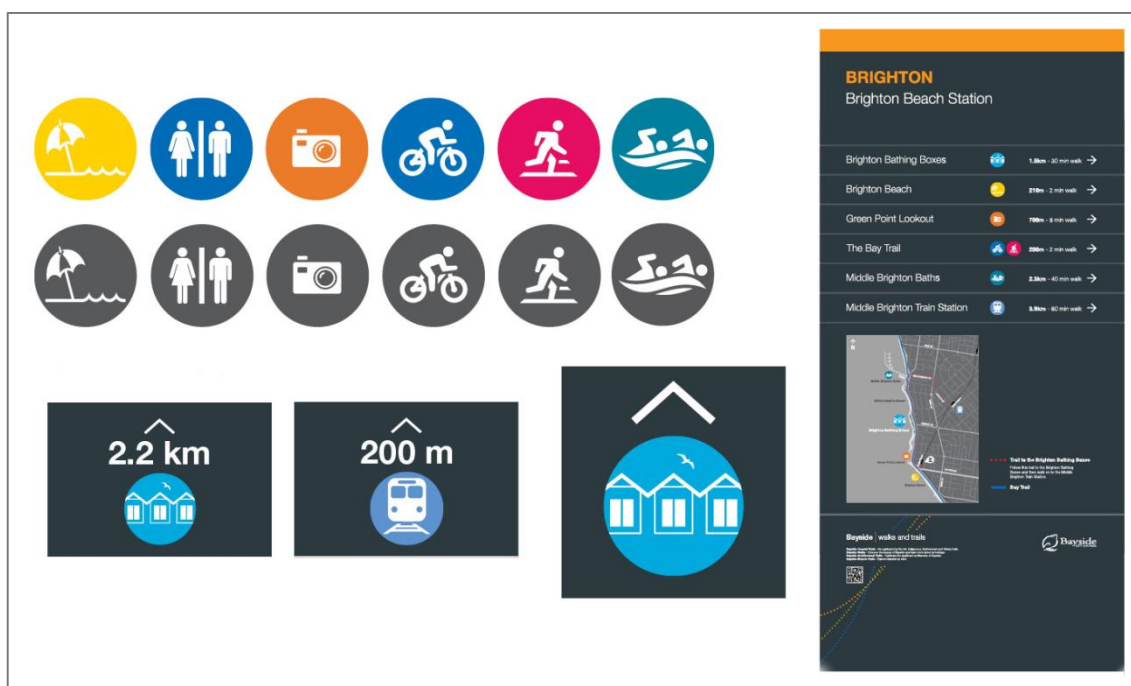
Pėsčiųjų takų saugumui padidinti, takui priartėjus prie potencialiai pavojingos vietos (sankryžos, dviračių tako, krantinės ar pan.), tikslinga naudoti kontrastingos spalvos, specialios faktūros dangą, įspėjančią neregius ar neatidžius pėsčiuosius apie padidėjusį aplinkos pavojų (61 pav.).



61 pav. Kontrastingos spalvos tako dangą ties perėja su specifine tekstūra.

Įrengiant miesto informacinę sistemą (taip pat žymint pėsčiųjų ar dviračių takus už gyvenviečių ribų ar informaciniuose stenduose) svarbu naudoti aiškius, lengvai skaitomo šrifto užrašus, padedančius orientuotis tiek vietiniams gyventojams, tiek lankytojams iš užsienio. Tikslinga taikyti universaliai suprantamus simbolius, intuityviai suvokiamus, lengvai įsimenamus ženklus,

spalvinius kodus (62 pav.). Įrengiant interaktyvius terminalus, tikslinga vengti lietimui jautrių ekranų naudojimo.



62 pav. Informacinės sistemos vizualinės priemonės

Dalis universalaus dizaino principų detalizuoti Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijose R PDTP 12, patvirtintose Lietuvos kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2012 m. spalio 10 d. įsakymu Nr. V-294. Detalizuojant ir realizuojant specialiojo plano sprendinius, tikslinga vadovautis šių rekomendacijų reikalavimais.

2.10 Išoriniai ryšiai (Rekomendacijos už SPL ribų)

Siekiant sukurti funkcionuojančią įvairiarūšio susisiekimo sistemą, skatinančią poilsiautojus palikti asmeninius automobilius žemyninėje dalyje, būtina įrengti tam reikalingą infrastruktūrą prie rytinėje Kuršių marių pakrantėje ir Nemuno deltoje esančių prieplaukų ir uostų, apimančią patogius privažiavimo kelius nuo magistralinių bei krašto kelių, kuriais vyksta pagrindinis judėjimas į Lietuvos pajūrį, taip pat patogias bei tarpas automobilių saugojimo aikštes. Kadangi ši infrastruktūra turėtų būti įrengiama ne Neringos savivaldybės teritorijoje, tokios sistemos sukūrimas yra neįmanomas be atitinkamų sprendimų priėmimo ir įgyvendinimo kaimyninėse Klaipėdos miesto, Klaipėdos rajono ir Šilutės rajono savivaldybėse.

Įgyvendinant šiuos tikslus reikalinga pritaikyti reisinei laivybai esamus uostus rytinėje Kuršių marių pusėje - Drevernoje, Minijos kaime, Ventėje, Šilutėje. Taip pat siūloma įrengti naują uostą/prieplauką Kintuose.

Prie šių uostų būtina taip pat įrengti ilgalaikio stovėjimo automobilių saugojimo aikštes ir teikti jose automobilių pasaugojimo paslaugas.

Pagrindinė Kuršių nerijos poreikiams reikalinga priplauka reisiniams laivams ir ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštelė siūloma Klaipėdos miesto pietinėje dalyje, kartu su ten numatytu rekreacinių laisvų uostu.

3 SPECIALIOJO PLANO ĮGYVENDINIMO VEIKSMŲ PLANAS. PRELIMINARŪS SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO KAŠTAI.

Įgyvendinant specialiojo plano sprendinius numatomi šie pagrindiniai veiksmai:

Įgyvendinimo sritys	Uždaviniai	Priemonės	Veiksmai	Lėšų poreikis (tūkst. Eur)	Lėšų šaltiniai	Įgyvendinimo rodiklis	Vykdyto terminai
1. Automobilių kelių, gatvių tinklas	1.1. Kokybinė kelių tinklo plėtra, gerinant dangos būklę ir eismo saugumą:	1.1.1. Įdiegti eismo saugumo priemones kelyje Klaipėda – Nida ties sankirtomis su pėsčiųjų ir dviračių takais:	1.1.1.1. Parengti techninius projektus 1.1.1.2. Įrengti saugumo priemones perėjose: <ul style="list-style-type: none"> Nidoje 9 Preiloje 1 Pervalkoje 2 Ties negyvosiomis kopomis 1 Juodkrantėje 6 Alksnynėje 3. 	6 45 5 10 5 30 15	ES, KD, SB	Parengti techniniai projektai kiekvienos perėjos ar perėjų grupių rekonstrukcijai (iki 22 vnt.) Rekonstruotos perėjos (22 vnt.),	2016-2018
		1.1.2. Užbaigti kelio Klaipėda – Nida rekonstrukciją diegiant eismo saugumo didinimo priemones - kelio ženklus, dangos ženklimą, atitvarus, eismo saugumo saules, greičio mažinimo kalnelius ir kt.	1.1.2.1. Parengti techninius projektus 1.1.2.2. Rekonstruoti kelio atkarpas: <ul style="list-style-type: none"> Nuo Pervalkos iki Juodkrantės 13 km Nuo Juodkrantės iki Alksnynės 9 km Nuo Alksnynės iki Smiltynės 5 km 	680 9 100 6 300 3 500	KD	Parengti techniniai projektai kiekvienos perėjos ar perėjų grupių rekonstrukcijai. (iki 22 vnt.) Rekonstruotų atkarpų ilgis – 27 km	2016-2024
		1.1.3. Įrengti trūkstamas jungtis	1.1.3.1. Koreguoti teritorijų planavimo dokumentus (Kuršių Nerijos nacionalinio parko tvarkymo planą ir Neringos savivaldybės bendrąjį planą) 1.1.3.2. Parengti techninį projektą 1.1.3.3. Įrengti privažiavimą prie priekplaukos ir gynybinių įtvirtinimų Alksnynėje 1.1.3.4. Įregistruoti esamas gatvių atkarpas gyvenvietėse	11 200	KD, SB	Patvirtinti koreguotini teritorijų planavimo dokumentai (BP ¹ , KNNPTP ²) Įrengti privažiavimai (2 vnt.) Sutvarkyta esamų gatvių teisinė registracija (2 vnt.)	2018-2024
	1.2. Kokybinė gatvių tinklo gyvenvietėse plėtra, gerinant dangos būklę ir eismo saugumą	1.2.1. Įdiegti eismo saugumo priemones Neringos gyvenvietėse ties pėsčiųjų perėjomis ir sankirtomis su dviračių takais	1.2.1.1. Parengti techninius projektus 1.2.1.2. Įrengti saugumo priemones perėjose: <ul style="list-style-type: none"> Nidoje 9 Juodkrantėje 4 	5 45 20	ES, KD, SB	Parengti techniniai projektai kiekvienos perėjos ar perėjų grupių rekonstrukcijai (iki 13 vnt.) Rekonstruotos perėjos (13 vnt.)	2016-2018
		1.2.2. Atnaujinti gatvių dangas, ženklimą	1.2.2.1. Einamosios kasmetinės priežiūros metu atnaujinti gatvių dangas, ženklimą	—	SB, KD	Kasmet atnaujintų gatvių atkarpų ilgis (1 km)	Nuo 2016
		1.2.3. Plėsti „gyvenamąsias zonas“ (kelio ženklais Nr. 552) Neringos gyvenviečių centrinių dalių gatvėse	1.2.3.1. Įrengti (perkelti esamus, padidinant galiojimo zoną) kelio ženklus „gyvenamoji zona“ gyvenviečių centriniuose dalyse	5	SB	Zonos ilgis gyvenvietėse: Nida – 800 m, Preila – 1 km, Pervalka 1 km.	Nuo 2016

¹ BP – Neringos savivaldybės bendrasis planas

² KNNPTP – Kuršių Nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas

Igyvendinimo sritys	Uždaviniai	Priemonės	Veiksmai	Lėšų poreikis (tūkst. Eur)	Lėšų šaltiniai	Igyvendinimo rodiklis	Vykdomo terminai
		1.2.4. Plėsti (D) kategorijos gatves ir privažiavimus, didinti jų rišlumą padidinimas	1.2.4.1. Koreguoti teritorijų planavimo dokumentus (esant poreikiui) 1.2.4.2. Parengti techninį projektą 1.2.4.3. Įrengti Pamaro g. tęsinį iki Purvynės g. Nidoje 1.2.4.4. Įrengti Taikos g. jungtį su keliu link Parnidžio kopos	3,9 11 72 70	SB	Parengti techniniai projektai (2 vnt.) Įrengtos jungtys (2 vnt.)	2018-2020
	1.3. Nustatyti eismo ribojimo ruožus	1.3.1. Jungtyse, vedančiose link svarbiausių pažintinių ir rekreacinių objektų uždrausti dalies motorizuoto transporto eismą.	1.3.1.1. Privažiavime nuo kempingo iki Parnidžio kopos. Nidoje – įrengus naują viešojo transporto rūšį susisiekimui su kopa; 1.3.1.2. Kalno gatvės atkarpoje, jungiančioje Juodkrantę su pajūriu – įrengus alternatyvų privažiavimą	_____	SB	Uždraustas eismas atkarpose (2 vnt.)	2020
	1.4. Reorganizuoti automobilių stovėjimą Neringoje	1.4.1. Apmokestinti automobilių stovėjimą visoje Neringos savivaldybės teritorijoje	1.4.1.1. Identifikuoti automobilių stovėjimo zonų ribas Nustatyti automobilių stovėjimo reikalavimus ir tarifus atskirose zonose 1.4.1.2. Nustatyti lengvatas vietiniams gyventojams ir neįgaliesiems 1.4.1.3. Pritraukti privatų operatorių automobilių stovėjimo apmokestinimo infrastruktūrai įrengti ir eksploatuoti 1.4.1.4. Patvirtinti automobilių stovėjimo zonas, stovėjimo tarifus ir reikalavimus teisės aktų nustatyta tvarka: • Nidoje • Preiloje • Pervalkoje • Juodkrantėje	_____	SB,	Įteisintų automobilių stovėjimo zonos visose gyvenvietėse. Apmokestintų stovėjimo vietų skaičius (nuo 1500 vnt.),	2016-2020
		1.4.2. Įteisinti draudimą statyti automobilius centrinių Neringos gyvenviečių dalių raudonųjų zonų kiemuose kurortinio sezono metu	1.4.2.1. Nustatyti teisinės galimybes, esant reikalui – inicijuoti teisės aktų korektūrą 1.4.2.2. Uždrausti automobilių stovėjimą gyvenviečių centrinių dalių kiemuose: • Nidoje • Juodkrantėje	_____		Gyvenamųjų vietovių skaičius (2 vnt.)	2017-2019
		1.4.3. Įrengti ilgalaikio stovėjimo aikštes:	1.4.3.1. Parengti reikalavimus stovėjimo aikštelių įrengimui 1.4.3.2. Pritraukti privatų operatorių ilgalaikio stovėjimo aikštelių veiklos organizavimui, 1.4.3.3. Įrengti ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštes : • Taikos g. 45, Nida • Kuršių g.2B, Nida • Preilos g. 8B, Preila	_____		Įrengtų ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštelių skaičius (5 vnt.)	2016-2024

Igyvendinimo sritys	Uždaviniai	Priemonės	Veiksmai	Lėšų poreikis (tūkst. Eur)	Lėšų šaltiniai	Igyvendinimo rodiklis	Vykdyto terminai
			<ul style="list-style-type: none"> Pervalkos g. 40A, Pervalka Gintaro įlankos g. 2, Juodkrantė 				
		1.4.4. Įteisinti galimybę įrengti požemines automobilių statymo aikšteles	1.4.4.1. Inicijuoti Kuršių nerijos nacionalinio parko apsaugos reglamento nuostatos, draudžiančios daugiaaukščių ir požeminių automobilių saugyklų statybą, pakeitimą	–		Pakeistas Kuršių nerijos nacionalinio parko apsaugos reglamentas	2016
	1.5. Skatinti elektrinio transporto plėtrą	1.5.1. Sukurti elektromobiliams skirtą infrastruktūrą	1.5.1.1. Parengti techninius projektus 1.5.1.2. Įrengti greitaeigio pakrovimo stoteles: <ul style="list-style-type: none"> Nidoje Juodkrantėje 	3,25 30 30	ES, SB	Parengti techniniai projektai kiekvienai krovimo stotelei ar jų grupėms (iki 12 vnt.) Įrengtų pakrovimo taškų skaičius (12 vnt.)	2016-2018
		1.5.2. Plėsti elektromobiliams skirtą infrastruktūrą	1.5.2.1. Parengti techninius projektus 1.5.2.2. Įrengti greitaeigio pakrovimo stoteles: <ul style="list-style-type: none"> Nidoje Juodkrantėje Preiloje Pervalkoje 	6,5 30 30 30 30	ES, SB	Parengti techniniai projektai kiekvienai krovimo stotelei ar jų grupėms (iki 24 vnt.) Įrengtų pakrovimo taškų skaičius (24 vnt.)	2018-2024
2. Bėmatoris transportas	2.1. Efektyviau naudoti esamą dviračių infrastruktūrą	2.1.1. Suteikti pavadinimus (spalvinius kodus) esamiems dviračių takams, pažymėti takus nuorodomis, paruošti bei platinti specialius žemėlapius ir schemas Kuršių nerijos gyventojams ir lankytojams, talpinti šią informaciją internete	2.1.1.1. Parengti takų schemą 2.1.1.2. Nužymėti takus, įrengti nuorodas 2.1.1.3. Organizuoti informacijos sklaidą žiniasklaidoje ir internete	5 40 5	ES, SB	Parengta reguliariai atnaujinama takų schema (1 vnt.) Nužymėti esami takai (50 km)	2016 -2020
	2.2. Mažinti konfliktą tarp bėmatorio transporto ir motorizuoto transporto	2.2.1. Nužymėti dviračių juostas gyvenamųjų zonų gatvių važiuojamosiose dalyse (pagal SP sprendiniuose nurodytą principą)	2.2.1.1. Einamosios priežiūros metu nužymėti dviračių juostas: <ul style="list-style-type: none"> Nidoje - apie 1,2 km Preiloje – apie 1,3 km Pervalkoje – apie 0,7 km 	2,5 2,6 1,5	SB	Nužymėtų takų ilgis (3,2 km)	2016
	2.3. Mažinti konfliktą tarp bėmatorio transporto ir pėsčiųjų	2.3.1. Rekonstruoti krantines Neringos gyvenvietėse išplečiant kranto dalį ir įrengiant atskirtus pėsčiųjų ir dviračių takus	2.3.1.1. Parengti techninius projektus 2.3.1.2. Rekonstruoti krantines: <ul style="list-style-type: none"> Nidoje 1950m Preiloje 1370m Pervalkoje 860m 	657 8 500 6 000 3 750	ES	Parengtų techninių projektų skaičius (3 vnt.) Įrengtų krantinių ilgis, 2230m	2017-2020 2021-2025
		2.3.2. Rekonstruoti esamus bendrus pėsčiųjų – dviratininkų takus: dviratininkams skirtas juostas atskirti į atskirus takus, esant tokiai galimybei. Arba suformuoti fizinius barjerus (išskili juosta, skirtinga medžiaga ar tekstūra) nesant teritorinių galimybių atskirti takus.	2.3.2.1. Kasmet einamosios rekonstrukcijos metu pertvarkyti esamus pėsčiųjų - dviračių takus	65	SB	Rekonstruotų takų ilgis kasmet (500 m)	Nuo 2016

Igyvendinimo sritys	Uždaviniai	Priemonės	Veiksmai	Lėšų poreikis (tūkst. Eur)	Lėšų šaltiniai	Igyvendinimo rodiklis	Vykdyto terminai
	2.4. Plėsti dviračių takų tinklą (pagal SP brėžiniuose nurodytus prioritetus)	2.4.1. Įrengti pirmojo prioriteto takus 26,46 km:	2.4.1.1. Parengti techninius projektus 2.4.1.2. Įrengti pirmojo prioriteto dviračių takus: <ul style="list-style-type: none"> Alksnynėje 2,67 km Juodkrantėje 2,94 km Pervalkoje 2,33 km Preiloje 1,55 km Nidoje 4,36 km Už gyvenviečių ribų 2,61 km 	139 3 850	ES, SB	Parengtų techninių projektų skaičius (7 vnt.) Įrengtų dviračių takų ilgis (16,46) km	2016-2018
		2.4.2. Įrengti antrojo prioriteto takus 36,5 km:	2.4.2.1. Parengti techninius projektus 2.4.2.2. Įrengti antrojo prioriteto dviračių takus: <ul style="list-style-type: none"> Alksnynėje 1,14 km Juodkrantėje 6,24 km Pervalkoje 2,94 km Preiloje 2,4 km Nidoje 8,58 km Už gyvenviečių ribų 15,2 km 	191 5 300	ES, SB	Parengtų techninių projektų skaičius (11 vnt.) Įrengtų dviračių takų ilgis (36,5) km	2018-2020
		2.4.3. Įrengti trečiojo prioriteto takus 25,72 km:	2.4.3.1. Parengti techninius projektus 2.4.3.2. Įrengti trečiojo prioriteto dviračių takus: <ul style="list-style-type: none"> Alksnynėje 2,82 km Juodkrantėje 3,72 km Pervalkoje 1,84 km Preiloje 0 km Nidoje 0,45 km Už gyvenviečių ribų 16,89 km 	135 3 750	ES, SB	Parengtų techninių projektų skaičius (11 vnt.) Įrengtų dviračių takų ilgis (25,72) km	2020-2022
2.5. Įrengti dviračių infrastruktūrą	2.5.1. Įrengti dviračių saugyklas : <ul style="list-style-type: none"> prie pagrindinių plažų, stambesniuose transporto mazguose – autobusų stotyje, uostuose, ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštelėse (B+R sistema); prie mokyklų, kitų savivaldybės įstaigų 	2.5.1.1. Parengti techninius projektus 2.5.1.2. Įrengti dviračių saugyklas SP numatytose vietose	7 120	ES, SB	Parengti techniniai projektai kiekvienai saugyklai ar jų grupėms (iki 35 vnt.) Įrengtų dviračių saugyklų skaičius (35 vnt.)	2017-2019	
		2.5.2. Plėsti dviračių nuomos tinklą	2.5.2.1. Parengti dviračių nuomos punktų išdėstymo schemą 2.5.2.2. Parengti reikalavimus ir konkurso sąlygas operatoriaus parinkimui 2.5.2.3. Parinkti operatorių	5		Dviračių nuomos punktų skaičius (36 vnt.)	Nuo 2018
		2.5.3. Įdiegti naujas ekologiško bemotorio transporto rūšis (elektrodviračiai, riedžiai, ir panašiai)	2.5.3.1. Parengti reikiamos infrastruktūros techninius projektus 2.5.3.2. Įrengti reikiamą infrastruktūrą 2.5.3.3. Parengti reikalavimus operatoriaus parinkimui	2 30		Punktų, nuomojančių naujas, ekologiškas transporto priemonės skaičius (8 vnt.)	Nuo 2020

Igyvendinimo sritys	Uždaviniai	Priemonės	Veiksmai	Lėšų poreikis (tūkst. Eur)	Lėšų šaltiniai	Igyvendinimo rodiklis	Vykdyto terminai
3. Pėsčiųjų takų tinklas	3.1. Efektyviau naudoti esamą pėsčiųjų takų infrastruktūrą	3.1.1. Suteikti pavadinimus (spalvinius kodus) esamiems pėsčiųjų takams, pažymėti takus nuorodomis, paruošti bei platinti specialius žemėlapius ir schemas Kuršių nerijos gyventojams ir lankytojams, talpinti šią informaciją internete	3.1.1.1. Parengti pėsčiųjų takų schemą 3.1.1.2. Nužymėti takus, įrengti nuorodas 3.1.1.3. Organizuoti informacijos sklaidą žiniasklaidoje ir internete	5 40	ES, SB	Parengta reguliariai atnaujinama takų schema (1 vnt.) Nužymėti esami takai (36 km) Informacija paskelbta žiniasklaidos priemonėse (10 vnt.)	2017
	3.2. Plėsti pėsčiųjų takų tinklą (pagal SP brėžiniuose nurodytus prioritetus)	3.2.1. Pirmojo prioriteto takai 25,245 km:	3.2.1.1. Parengti techninius projektus 3.2.1.2. Įrengti pirmojo prioriteto pėsčiųjų takus: • Alksnynė 0 • Juodkrantė 8,116 • Pervalka 7,171 • Preila 1,965 • Nida 7,993	100 2 800	ES, SB	Parengtų techninių projektų skaičius (7 vnt.) Įrengtų pėsčiųjų takų ilgis (25,24) km	2017-2020
		3.2.2. Antrojo prioriteto takai 52,469 km:	3.2.2.1. Parengti techninius projektus 3.2.2.2. Įrengti antrojo prioriteto pėsčiųjų takus: • Alksnynė 5,201 • Juodkrantė 17,489 • Pervalka 11,489 • Preila 8,48 • Nida 9,81	212 5 900	ES, SB	Parengtų techninių projektų skaičius (8 vnt.) Įrengtų pėsčiųjų takų ilgis (52,47) km	2021-2024
		3.2.3. Trečio prioriteto takai 12,977 km	3.2.3.1. Parengti techninius projektus 3.2.3.2. Įrengti antrojo prioriteto pėsčiųjų takus: • Alksnynė 1,954 • Juodkrantė 3,586 • Pervalka 0 • Preila 0 • Nida 7,437	54 1 500	ES, SB	Parengtų techninių projektų skaičius (4 vnt.) Įrengtų pėsčiųjų takų ilgis (12,98) km	2024-2030
4. Galimybės keisti transporto rūšį	4.1. Kurti įvairiarūšio transporto terminalus	4.1.1. Įrengti įvairiarūšio transporto terminalus	4.1.1.1. Užtikrinti galimybes keisti transporto rūšį SP sprendiniuose numatytuose taškuose	_____		Veikiančių terminalų skaičius (10 vnt)	Nuo 2016
	4.2. Diegti elektronines įvairias transporto rūšis apjungiančias priemones	4.2.1. Įdiegti vieno bilieto sistemą	4.2.1.1. Parengti galimybių studiją su kaštų naudos analize 4.2.1.2. Parengti konkurso sąlygas operatoriaus parinkimui 4.2.1.3. Parinkti operatorių	Kaštai bus	SB	Parengta galimybių studija Įdiegta vieno bilieto sistema	2020
		4.2.2. Sukurti galimybę rezervuoti bilietus, automobilių stovėjimo vietas elektroninėmis priemonėmis	4.2.2.1. Parengti galimybių studiją su kaštų naudos analize 4.2.2.2. Parengti konkurso sąlygas operatoriaus parinkimui 4.2.2.3. Parinkti operatorių	Kaštai bus	SB	Parengta galimybių studija Veikianti internetinė rezervacijos sistema	2020

Igyvendinimo sritys	Uždaviniai	Priemonės	Veiksmai	Lėšų poreikis (tūkst. Eur)	Lėšų šaltiniai	Igyvendinimo rodiklis	Vykdyto terminai
	4.3. Diegti pakaitinio transporto priemones	4.3.1. Įdiegti pakaitinį dviračių transportą	4.3.1.1. Parengti galimybių studiją su kaštų naudos analize 4.3.1.2. Parengti konkurso sąlygas operatoriaus parinkimui 4.3.1.3. Parinkti operatorių	Kaštai bus nustatyti parengus galimybių studiją	SB	Parengta galimybių studija Pakaitinio dviračių transporto nuomos punktai, (20 vnt.)	Po 2020
		4.3.2. Įdiegti pakaitinį automobilių transportą	4.3.2.1. Parengti galimybių studiją su kaštų naudos analize 4.3.2.2. Parengti konkurso sąlygas operatoriaus parinkimui 4.3.2.3. Parinkti operatorių	Kaštai bus nustatyti parengus galimybių studiją	SB	Parengta galimybių studija Pakaitinio automobilių transporto nuomos punktai, (8 vnt.)	Po 2020
	4.4. Didinti viešojo transporto integruotumą su kitomis transporto rūšimis	4.4.1. Sudaryti galimybes dviračių transportavimui viešuoju (sausumos ir vandens) transportu	4.4.1.1. Numatyti reikalavimus viešojo transporto (sausumos ir vandens) operatoriui			Neringoje eksploatuojamų viešojo transporto priemonių, pritaikytų dviračių transportavimui, procentas (100%)	2017
5. Viešasis transportas	5.1. Plėsti viešąjį sausumos transportą	5.1.1. Plėsti viešojo transporto tinklą	5.1.1.1. Parengti galimybių studiją efektyviausiam viešojo transporto linijų plėtros būdui parinkti. Įvertinti viešojo transporto pagal paklausą įdiegimo poreikį ir galimybes. 5.1.1.2. Parengti konkurso sąlygas operatoriaus parinkimui 5.1.1.3. Parinkti operatorių			Parengta galimybių studija Bendras Neringos viešojo transporto linijų ilgis (70 km)	2016-2018
		5.1.2. Diegti elektrines viešojo transporto priemones	5.1.2.1. Numatyti reikalavimus viešojo transporto operatoriui ALTERNATYVA 5.1.2.2. Savivaldybei steigti keleivių pervežimus vykdančią įmonę ir naudojant ES paramą įsigyti transporto priemones		ES	Elektrinių transporto priemonių dalis bendrame skaičiuje, proc.	2018-2020
		5.1.3. Įrengti infrastruktūrą reikalingą elektrinėms viešojo transporto priemonėms	5.1.3.1. Parengti techninius projektus 5.1.3.2. Įrengti greitaeigio pakrovimo stoteles: <ul style="list-style-type: none"> Nidoje Alksnynėje 	4 90 90		Parengti techniniai projektai (2 vnt.) Įrengtos viešojo transporto pakrovimo stotelės (2 vnt.)	2018
	5.2. Plėsti vandens transportą	5.2.1. Įrengti Juodkrantės uostą	5.2.1.1. Parengti techninį projektą 5.2.1.2. Parinkti uosto operatorių 5.2.1.3. Įrengti uostą Juodkrantėje	324 9 000	SB	Parengtas techninis projektas Įrengtas uostas	2018-2020
		5.2.2. Įrengti prieplauką/uostą Preiloje	5.2.2.1. Parengti techninį projektą 5.2.2.2. Įrengti prieplauką Preiloje	72 2 000	SB	Įrengta prieplauka/uostas	2018-2020

Igyvendinimo sritys	Uždaviniai	Priemonės	Veiksmai	Lėšų poreikis (tūkst. Eur)	Lėšų šaltiniai	Igyvendinimo rodiklis	Vykdymo terminai
		5.2.3. Įrengti prielauką/uostą Pervalkoje	5.2.3.1. Parengti techninį projektą 5.2.3.2. Įrengti prielauką Pervalkoje	72 2 000	SB	Įrengta prielauka/uostas	2018-2020
		5.2.4. Įrengti prielauką/uostą Alksnynėje	5.2.4.1. Parengti techninį projektą 5.2.4.2. Įrengti prielauką Alksnynėje	72 2 000	SB	Įrengta prielauka/uostas	2018-2020
		5.2.5. Įrengti farvaterius, juos nužymėti ir eksploatuoti			VĮ Vidaus vanden s kelių direkcija	Veikiantys farvateriai, km	2018-2020
	5.3. Įdiegti naują transporto rūšį	5.3.1. Įdiegti naują rekreacinę transporto rūšį (siūloma)	5.3.1.1. Parengti galimybių studiją su kaštu – naudoti analizę, išanalizuojant galimas alternatyvas: <ul style="list-style-type: none"> 1 ALTERNATYVA. Įdiegti žiedinius ekologiško transporto maršrutus tarp Neringos gyvenviečių ir pajūrio, kurortinio sezono metu 2 ALTERNATYVA. Įrengti naują transporto rūšį tarp Nidos centro, Parnidžio kopos ir pajūrio ir Juodkrantės centro ir pajūrio 5.3.1.2. Atlikti reikiamas SPAV, PAV procedūras (esant poreikiui) 5.3.1.3. Parengti naujus ar koreguoti galiojančius teritorijų planavimo dokumentus (esant poreikiui) 5.3.1.4. Parengti techninius projektus (esant poreikiui) 5.3.1.5. Parinkti naujos transporto rūšies operatorių	1. ALTERNATYVA 3 autobusėliai – 3x11 2 ALTERNATYVA Nidoje 3 500 Juodkrantėje 1 500		Parengta galimybių studija Parengta SPAV ataskaita Parengti TP dokumentai Lankytinų objektų, pasiekiamų alternatyvia transporto priemone, skaičius, vnt.	2018-2020
6. Vietos gyventojų judumas	6.1. Užtikrinti socialinės infrastruktūros ir paslaugų objektų pasiekiamumą bemotoriu transportu	6.1.1. Įrengti dviračių takus ir dviračių infrastruktūrą prie socialinės infrastruktūros ir paslaugų objektų –pagal veiksmų plano p.2.4, p.2.5.1 6.1.2. Nustatyti nuolaidas ir išimtis vietiniams gyventojams, reglamentuojant automobilių eismo ir stovėjimo politiką				Socialinės infrastruktūros ir paslaugų objektų dalis mieste, pasiekiami dviračių takais (100%)	2016-2018
7. Asmenų su negalia judumas	7.1. Užtikrinti paslaugų ir rekreacinių objektų prieinamumą asmenims su negalia	7.1.1. Pritaikyti pėsčiųjų ir dviračių takus asmenų su negalia judėjimui	7.1.1.1. Einamojo remonto (rekonstrukcijos) metu pritaikyti pėsčiųjų ir dviračių takus asmenų su negalia judėjimui 7.1.1.2. Įtraukti reikalavimą pėsčiųjų ir dviračių takų pritaikyti asmenų su negalia judėjimui į architektūrinių reikalavimų naujai projektuojamiems pėsčiųjų ir dviračių takams turinį	Einamojo remonto lėšos	SB KD	Asmenų su negalia judėjimui pritaikytų pėsčiųjų takų dalis (100%)	2016-2018

Įgyvendinimo sritys	Uždaviniai	Priemonės	Veiksmai	Lėšų poreikis (tūkst. Eur)	Lėšų šaltiniai	Įgyvendinimo rodiklis	Vykdymo terminai
		7.1.2. Taikyti universalus dizaino principus	7.1.2.1. Įtraukti universalus dizaino principus į architektūrinių reikalavimų turinį visiems savivaldybės teritorijoje projektuojamiems objektams			Administracinis sprendimas apie universalus dizaino principų taikymo privalomumą	2016
8. Išoriniai ryšiai	8.1. Sukurti naujas galimybes patekti į Neringą vandens transportu	8.1.1. Pritaikyti reisinei laivybai uostus rytinėje Kuršių marių pusėje <ul style="list-style-type: none"> • Dreverna • Minija • Ventė • Šilutė 8.1.2. Įrengti uostus, pritaikytus reisinei laivybai rytinėje Kuršių marių pusėje <ul style="list-style-type: none"> • Kintai 8.1.3. Įrengti ilgalaikio stovėjimo automobilių saugojimo aikšteles prie uostų rytinėje Kuršių marių pusėje	8.1.5.1. Inicijuoti bendrus projektus su kaimyninėmis savivaldybėmis 8.1.5.2. Rengti bendras paraiškas infrastruktūros finansavimui 8.1.5.3. Parengti techniniu sprojektus 8.1.5.4. Įrengti uostus su automobilių stovėjimo aikštelėmis			Įrengtų uostų su automobilių stovėjimo aikštelėmis rytinėje marių pakrantėje skaičius, vnt.	2020-2030
		8.1.4. Įrengti uostą su prieplauka reisiniams laivams ir ilgalaikio automobilių stovėjimo aikštele Klaipėdos miesto pietinėje dalyje					
		8.1.5. Organizuoti reisinę laivybą tarp uostų Neringoje ir rytinėje Kuršių marių pusėje					

4 SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMAS

4.1 Status quo situacija

Neringos savivaldybės strateginiame veiklos plane skiriama nepakankamai dėmesio transporto problemoms spręsti, ypač taikant darnaus judumo principus.

Pagrindiniai Neringoje galiojantys teritorijų planavimo dokumentai – Neringos savivaldybės teritorijos ir jos dalių bendrasis planas bei Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas, susisiekimo sistemos plėtros požiūriu nėra visiškai suderinti tarpusavyje, juose nėra numatytos darnaus judumo principų realizavimo priemonės.

Neringos savivaldybėje įrengta transporto infrastruktūra neatitinka šiuolaikinėms transporto sistemoms keltinų saugumo, prieinamumo, patogumo reikalavimų – esama pėsčiųjų ir bemotorio transporto infrastruktūra nepatraukli, skatinanti naudoti motorizuotas asmeninio transporto priemones, sukeliančias neigiamas pasekmes aplinkai – oro, triukšmo ir vizualinę taršą.

Esama miesto infrastruktūros būklė nesuteikia galimybės miesto gyventojams naudoti ekologinio transporto (dviračių ir kt.) kaip lygiavertės alternatyvos asmeniniam transportui dėl prastos takų būklės, nerišlaus ir nesisteminio dviračių takų tinklo bei nepatikimo laikino dviračių saugojimo pasiekus kelionės tikslą. Esama infrastruktūra neatitinka universalaus dizaino principų – ji nėra tinkamai pritaikyta ne tik žmonių su negalia bet ir asmenų su ribotomis judėjimo galimybėmis (vaikai, tėvai su vaikais, nėsščiosios, senjorai) poreikiams.

Nenumatant kompleksiskai veikiančių darnaus judumo skatinimo priemonių, savivaldybės transporto sistema išlaikytų esamą motorizuoto transporto prioritetą, lemiantį mažėjančią kurorto rekreacinį potencialą, neigiamą poveikį unikaliam Kuršių nerijos kraštovaizdžiui ir gamtai.

4.2 Sprendinių poveikis teritorijos vystymo darnai ir planuojamai veiklos sričiai

Darnaus judumo planavimas yra vienas iš teritorijos vystymo darnos užtikrinimo priemonių. Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimas Neringoje sudarys sąlygas darniam ir efektyviam planuojamos teritorijos vystymui, numatomas sprendinių poveikis teigiamas ir ilgalaikis.

Specialusis planas suteiks galimybę sistemiškai ir kompleksiskai įgyvendinti transporto infrastruktūros plėtrą, atskirais etapais sukuriant efektyvią, gyventojų ir turistų poreikius atitinkančią susisiekimo sistemą.

Specialiojo plano sprendiniai turės tiesioginį teigiamą ilgalaikį poveikį miesto susisiekimo infrastruktūrai bei politikai, rekreaciniam potencialui ir darniai miesto plėtrai.

4.3 Sprendinių poveikis ekonominei aplinkai

Specialiojo plano sprendiniai turi teigiamą ilgalaikį netiesioginį poveikį ekonominei aplinkai.

Padidėjęs miesto urbanizuotų ir rekreacinių teritorijų pasiekiamumas bemotoriu transportu sukurs patrauklesnes erdves smulkiam verslui, padidins žemės vertę teritorijose, kurios lengvai pasiekiamos dviračių takais.

Igyvendinus sprendinius bus paskatintas gyventojų judėjimas dviračiais, todėl tikėtina, kad didės dviračių pirkimo ir aptarnavimo paslaugų paklausa, taip pat formosis naujos verslo nišos susijusios su dviračių transportu – dviračių nuoma, dviračių informacinės aplikacijos, dviračių remonto paslaugos ir kt.

Kaip ir kiekviename infrastruktūros plėtros projekte, Specialiojo plano sprendiniai turės trumpalaikį neigiamą poveikį savivaldybės biudžetui dėl dviračių infrastruktūros plėtros kaštų, patiriamų vykdant projektavimo ir statybos darbus.

4.4 Sprendinių poveikis socialinei aplinkai

Tikėtinas teigiamas socialinis – ekonominis poveikis dėl susisiekimo sąlygų pagerėjimo, laikinų ir pastovių darbo vietų sukūrimo, galimų papildomų aptarnavimo paslaugų sektoriaus pajamų, autotransporto rinkliavos pajamų išaugimo ir pan. Tiek socialiniu, tiek ir ekonominiu aspektu neigiamos pasekmės nenumatomos.

Igyvendinus Specialiojo plano sprendinius, didžiausią tiesioginę naudą gaus Neringos miesto gyventojai: suformavus darnią susisiekimo sistemą bus paskatintas gyventojų judėjimas, alternatyvių bemotorių transporto priemonių naudojimas, formuojamas socialinis atsakingumas paskatinus rinktis tvarų susisiekimo būdą.

Skatinant bemotorio ir ekologinio transporto naudojimą tvirtės miesto bendruomenių kultūrinis tapatumas, padidės gyvenamosios aplinkos vertė.

4.5 Sprendinių poveikis gamtinei aplinkai ir kraštovaizdžiui

Realizavus specialiojo plano sprendinius, mažai tikėtina, kad aplinkos oro tarša viršytų viršnorminį taršos lygį, atsižvelgiant į tai, kad skatinamas judumas ekologiškais transporto priemonėmis. Pilnavertiškam vandens transporto funkcionavimui būtina nauja infrastruktūra – prieplaukos Preiloje ir Pervalkoje, nauji uostai Pamario regione, nauji farvateriai Kuršių mariose. Tikėtina, kad uostų ir prieplaukų rekonstrukcijos metu galimas trumpalaikis neigiamas poveikis Kuršių marioms (drumstumo padidėjimo ir pan.). Galimos trumpalaikės neigiamos pasekmės perkėlos Alksnynėje statybos metu.

Planuojama transporto infrastruktūra nėra didelio masto (ilgalaikės automobilių stovėjimo aikštelės, įvairiarūšio transporto terminalai, naujos alternatyvios transporto rūšys ir pan.), todėl neigiamos pasekmės kraštovaizdžiui mažai tikėtinos.

4.6 Sprendinių poveikis kultūros paveldo objektams

Specialiojo plano sprendiniuose kelių infrastruktūrą planuojama gerinti neplečiant tinklo, transporto srauto augimo prognozės eismo intensyvumas piko metu liepos mėnesį galimai didėtu tik apie 3% kasmet, kultūros vertybių būklei ir vertingosioms savybėms (pvz., L. Rėzos g. esantys istoriniai pastatai Juodkrantėje) neigiamos pasekmės mažai tikėtinos.

Realizavus dviračių ir pėsčiųjų takus, įrengus nuorodų sistemą, pagerėtų galimybės pažinti vertingus Kuršių nerijos teritorijoje esančius kultūros paveldo objektus, kraštovaizdį. Įgyvendinus kitus transporto infrastruktūros sprendinius neigiamos pasekmės kultūros paveldo vertybėms mažai tikėtinos.

4.7 Sprendinių poveikis saugiam eismui

Specialiojo plano sprendiniai turi tiesioginį teigiamą poveikį eismo saugumui dėl numatomo eismo saugumo priemonių įrengimo esamose ir planuojamose pėsčiųjų ir dviračių takų sankirtose su keliais ir gatvėmis. Specialiajame plane numatomi motorizuoto transporto apribojimai gyvenviečių centrinėse dalyse ar gausiai lankomose vietose turės teigiamą poveikį eismo saugumui

Vadovaujantis Specialiojo plano pateikiamomis nuorodomis į dviračių takų projektavimo rekomendacijas ir gerosios užsienio praktikos pavyzdžius, įrengiant bemotorio transporto infrastruktūrą galima ženkliai padidinti dviratininkų, pėsčiųjų ir kitų eismo dalyvių saugumą.

4.8 Sprendinių poveikis visuomenės sveikatai

Neigiamos pasekmės visuomenės sveikatai bus mažai tikėtinos ir mažai reikšmingos.

Sukurtas ekologinio transporto, pėsčiųjų ir dviračių takų tinklas sudarytų aktyvios rekreacijos galimybes, skatintų žmonių judumą pėsčiomis, dviračiais, didintų jų buvimo sveikoje ir švarioje, vaizdingoje aplinkoje trukmę ir taip gerintų visuomenės sveikatos būklę.

5 SPECIALIOJO PLANO SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMO LENTELE

1.	<p>Teritorijų planavimo dokumento organizatorius</p> <p>Neringos savivaldybės administracijos direktorius</p>
2.	<p>Teritorijų planavimo dokumento rengėjas</p> <p>UAB „Sweco Lietuva“</p>
3.	<p>Teritorijų planavimo dokumento pavadinimas</p> <p>Neringos savivaldybės teritorijos darnaus judumo specialusis planas</p>
4.	<p>Ryšys su planuojamai teritorijai galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais</p> <p><i>Bendrieji planai:</i></p> <p>Lietuvos Respublikos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. spalio 29 d. nutarimu Nr. IX-1154; Neringos savivaldybės teritorijos ir jos dalių bendrasis planas, patvirtintas Neringos savivaldybės tarybos 2012 m. rugsėjo 21 d. sprendimu Nr. T1-164; Klaipėdos miesto bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007 m. balandžio 5 d. sprendimu Nr. T2-110; Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011 m. vasario 24 d. sprendimu Nr. T11-111; Šilutės rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Šilutės rajono savivaldybės tarybos 2010 m. lapkričio 25 d. sprendimu Nr. T1-1586.</p> <p><i>Specialieji planai:</i></p> <p>Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. birželio 6 d. nutarimu Nr. 702 (Žin., 2012; Nr. 70-3592); Kuršių nerijos nacionalinio parko ir jo zonų ribų planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. gruodžio 22 d. nutarimu Nr. XI-1248 (Žin., 2010, Nr. 153-7802); Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schema, patvirtinta 2000 m. kovo 30 d. sprendimu Nr. 55</p>
5.	<p>Ryšys su patvirtintais ilgalaikiais ar vidutinės trukmės strateginio planavimo dokumentais</p> <p>Neringos savivaldybės strateginės plėtros planas 2014-2020 m.; Klaipėdos miesto savivaldybės 2013 – 2020 metų strateginis plėtros planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2013 m. balandžio 25 d. sprendimu Nr. T2-79; Klaipėdos regiono 2007-2013 metų plėtros planas, patvirtintas Klaipėdos regiono plėtros tarybos 2008 m. rugsėjo 25 d. sprendimu Nr. 6.1-6-(18.4); Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1253.</p>
6.	<p>Status quo situacija</p> <p>Neringos savivaldybės strateginiame veiklos plane skiriama nepakankamai dėmesio transporto problemoms spręsti, ypač taikant darnaus judumo principus. Pagrindiniai Neringoje galiojantys teritorijų planavimo dokumentai – Neringos savivaldybės teritorijos ir jos dalių bendrasis planas bei Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas, susisiekimo sistemos plėtros požiūriu nėra visiškai suderinti tarpusavyje, juose nėra numatytos darnaus judumo principų realizavimo priemonės. Neringos savivaldybėje įrengta transporto infrastruktūra neatitinka šiuolaikinėms transporto sistemoms keltinų saugumo, prieinamumo, patogumo reikalavimų – esama pėsčiųjų ir bemotorio transporto infrastruktūra nepatraukli, skatinanti naudoti motorizuotas asmeninio transporto priemones, sukeliančias neigiamas pasekmes aplinkai – oro, triukšmo ir vizualinę taršą. Nenumatant kompleksiskai veikiančių darnaus judumo skatinimo priemonių, savivaldybės transporto sistema išlaikytų esamą motorizuoto transporto prioritetą, lemiantį mažėjantį kurorto rekreacinį potencialą, neigiamą poveikį unikaliam Kuršių nerijos kraštovaizdžiui ir gamtai.</p>

7.	Tikslas, kurio siekiama įgyvendinant teritorijų planavimo sprendinius		
Sukurti darnaus judumo sistemą Neringos savivaldybėje, gerinant sąlygas socialinei – ekonominei ir rekreacinei veiklai, tenkinant žmonių judumo reikmes, užtikrinant geresnę gyvenimo kokybę Neringoje. Pasiūlyti susisiekimo sistemos tobulinimo ir plėtros priemonės, galimybes ir kryptis skatinti žmonių fizinį aktyvumą keliaujant pėsčiomis ir/ar dviračiais bei nustatyti priemones eismo saugumui gerinti. Tikslinė grupė – Neringos savivaldybė, Neringos gyventojai, Lietuvos ir užsienio turistai.			
8.	Galimo sprendinių poveikio vertinimas		
Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimas turės teigiamos įtakos Neringos savivaldybės teritorijos vystymosi darnai, ekonominei, socialinei aplinkai, eismo saugumui. Neigiamas trumpalaikis poveikis gali būti tik naujos infrastruktūros statybos ar rekonstrukcijos darbų procesų metu.			
9.	Sprendinių poveikis		
Vertinimo aspektai		Teigiamas (trumpalaikis, ilgalaikis) poveikis	Neigiamas (trumpalaikis, ilgalaikis) poveikis
Teritorijos vystymo darnai		Teigiamas ilgalaikis	–
Ekonominei aplinkai		Teigiamas ilgalaikis	–
Socialinei aplinkai		Teigiamas ilgalaikis	–
Gamtinei aplinkai ir kraštovaizdžiui		–	Galimi trumpalaikiai neigiami aplinkos fiziniai pokyčiai dėl statybos darbų.
Kultūros paveldo objektams		–	–
Saugiam eismui		Teigiamas ilgalaikis	–
Visuomenės sveikatai		Teigiamas ilgalaikis	–
Krašto apsaugai ir kitoms sritims, susijusioms su nacionaliniu saugumu		–	–

6 TEISINIS PAGRINDAS

Rengiant Specialiojo plano sprendinius buvo vadovaujamosi ūkio šakų plėtros programų ir strateginių dokumentų, teisės aktų ir kitų dokumentų nuostatomis:

Ūkio šakų plėtros programos ir strateginiai dokumentai:

- Nacionalinė darnaus vystymosi strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimu Nr. 1160 (Žin., 2003, Nr. 89-4029).

Lietuvos Respublikos įstatymai:

- Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo pakeitimo įstatymas (Žin., 2013, Nr. 76-3824)
- Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas (Žin., 1995, Nr. 107-2391; 2004, Nr. 21-617).

Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtinti dokumentai:


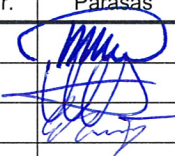
- Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 343 (Žin., 1992, Nr. 22-652; 1996, Nr. 2-43).
- Statybos techninių reikalavimų reglamentas STR 2.06.04:2014 Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 birželio 17 d. įsakymu Nr. D1-533 su vėlesnėmis redakcijomis (TAR, 2014-06-17, TAR, 2014-12-23, Nr. 20578)

Valstybinių institucijų dokumentai:

- Kelių techninis reglamentas KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9 d. įsakymu Nr. D1-11/3-3 (Žin., 2008, Nr. 9-322).
- Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos R PDTP 12, patvirtintos Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie susisiekimo ministerijos 2012 m. spalio 10 d. direktoriaus įsakymu Nr. V-294 „Dėl pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijų R PDTP 12 patvirtinimo“ (Žin., 2012, Nr. 120-6057).

Kiti dokumentai:

- Saugomų teritorijų valstybės kadastro duomenys (<http://stk.vstt.lt/stk/>).

0						
Laida	Data	Keitimų pavadinimas (priežastis)				
Įmonė	Pareigos	Vardas, pavardė	Atestato Nr.	Parašas	Išleidimo data	
 UAB „Sweco Lietuva“	TSPS	Remigijus Šimkus	A1416		2015-08-18	
	Vyr. arch.	Mindaugas Pakalnis	A830			
	Specialistas	Evaldas Micius				