

Atestato Nr. 0428	OBJEKTO NR.	2 ETAPAS/1 STADIJA	TOMAS	METAI
	U-0993	Esama būklė	I	2009



PLUNGĖS RAJONO
SAVIVALDYBĖS
ADMINISTRACIJA

PLUNGĖS MIESTO IR JO PRIEIGŲ TRANSPORTO SRAUTŲ IR INFRASTRUKTŪROS SPECIALUSIS PLANAS

ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖ

PLANAVIMO ORGANIZATORIUS:
PLUNGĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS

PAREIGOS	PAVARDĖS	PARAŠAI
PROJEKTO VADOVĖ (Atest. Nr.13585)	G. MINEIKIENĖ	
PDV (Atest. Nr.17681)	M. NOREIKA	

PLUNGĖS MIESTO IR JO PRIEIGŲ TRANSPORTO SRAUTŲ IR INFRASTRUKTŪROS SPECIALUSIS PLANAS

SUDĖTIS

1 tomas.	Esamos būklės analizė
2 tomas.	Koncepcija
3 tomas.	Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo (SPAV) atrankos dokumentas. Planų ar programų ir planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimo poveikio įsteigtoms ar potencialioms „Natura 2000“ teritorijoms (Gandingos apylinkei) reikšmingumo nustatymo tvarkos aprašas
4 tomas.	Sprendinių konkretizavimas
5 tomas.	Sprendinių poveikio vertinimo ataskaita
6 tomas.	Visuomenės dalyvavimo ataskaita

TURINYS

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

IVADAS	3
1. BENDROJI DALIS	4
1.1. Specialiojo plano rengimo pagrindas ir tikslai	4
1.2. Teisinė aplinka	5
2. ESAMA BŪKLĖ	7
2.1. Plungės miesto padėtis ir reikšmė Lietuvos urbanistiniame karkase	8
2.2. Tarpmiestiniai transporto ryšiai	10
2.3. Gatvių tinklas	14
2.4. Eismo intensyvumo analizė	22
2.5. Automobilizacijos lygis	26
2.6. Avaringumo analizė	28
2.7. Parkavimo analizė	32
2.8. Pėsčiųjų ir dviračių takų tinklas	34
IŠVADOS.....	35
Informacijos šaltiniai	36
PRIEDAI	37
Priedas Nr.1 Transporto srautų tyrimai	

GRAFINĖ DALIS

BRĖŽINIAI -Esamos būklės brėžinys M 1:10 000

SCHEMOS - Eismo intensyvumo schema M 1:20 000

IVADAS

Susisiekimo poreikis yra vienas iš svarbesnių poreikių žmogaus gyvenime. Jis apibūdinamas kaip noras turėti tokias susisiekimo galimybes, kurios nevaržytų gyvenimo būdo, socialinės ir ekonominės veiklos. Mes nuolatos keliaujame į darbo, švietimo, socialines, prekybines ir kitas įstaigas, grįžtame namo, lankome draugus ir šiems poreikiams patenkinti skiriame nemažai savo laiko. Transporto paslaugų vartotojai iš esmės yra visi žmonės ir bet kokios rūšies verslas ar valdiška įstaiga, todėl mūsų gerovė ar veiklos efektyvumas yra stipriai įtakojamas susisiekimo sistemos efektyvumo. Idealiu atveju susisiekimo poreikis neturi viršyti susisiekimo galimybių.

Bet kokia sistema turi savo veiklos nuostolius ir poveikį aplinkai. Kalbant apie susisiekimo sistemą - tai yra ekonominės sąnaudos, žmonių laiko nuostoliai, triukšmas, tarša, eismo nelaimės ir pan. Kuomet susisiekimo poreikis viršija susisiekimo galimybes (transporto spūstys, parkavimo vietų stoka ir pan.) bei atsiradusi disproporcija yra esminė arba ilgalaikė, ženkliai padidėja jos neigiamas poveikis žmonių gerovei ir aplinkai, atsiranda esminės kliūtys teritorinei, socialinei ir ekonominei miesto plėtrai.

Plungės mieste šiuo metu jau yra identifikuojama situacija, kuomet susisiekimo poreikis viršija susisiekimo galimybes: transporto grūstys rytinio ir vakarinio piko metu, parkavimo vietų stoka centrinėje miesto dalyje dienos metu bei daugiabučiuose rajonuose nakties metu. Taip pat identifikuojama, kad susisiekimo sistema dirba neefektyviai.

2007 metais parengtame Plungės miesto teritorijos bendrajame plane pasiūlyti struktūriniai sprendiniai susisiekimo sistemos problemoms spręsti. Tačiau šių sprendinių tiesioginis įgyvendinimas negalimas. Rengiamo Plungės miesto transporto srautų ir infrastruktūros specialiojo plano pagrindinis tikslas yra patikslinti ir detalizuoti bendrojo plano sprendinius pagal pateiktus planavimo tikslus ir uždavinius.

1. BENDROJI DALIS

1.1. SPECIALIOJO PLANO RENGIMO PAGRINDAS IR TIKSLAI

Planavimo pagrindas: Plungės rajono savivaldybės tarybos 2009 06 25 sprendimas Nr.T1-187; „Dėl Plungės miesto ir jo prieigų transporto srautų ir infrastruktūros specialiojo plano rengimo“, planavimo sąlygų sąvadas specialiojo planavimo dokumentams rengti Nr.62, 2009 08 03 (perrašyta 2009 11 02).

Specialusis planas rengiamas vadovaujantis planavimo sąlygomis ir LR įstatymais, Vyriausybės nutarimais, taisyklėmis ir kitais norminiais dokumentais, reglamentuojančiais planavimą, o taip pat 2009 m. spalio mėn. 23 d. specialiojo plano rengimo sutartimi Nr.081/2009 11 02 Nr.B56-03-547.

Planavimo organizatorius: Plungės rajono savivaldybės administracijos direktorius.

Planavimo rūšis: specialusis teritorijų planavimas.

Planavimo lygmuo:

- pagal planavimo dokumentą tvirtinančią instituciją – savivaldybės;
- pagal planuojamos teritorijos dydį ir sprendinių konkretizavimo lygį – rajono.

Planavimo procesas: specialiojo plano rengimo, svarstymo, derinimo ir tvirtinimo tvarka – bendra.

Etapai: parengiamasis, teritorijų planavimo dokumentų rengimo, sprendinių pasekmių vertinimo, baigiamasis.

Planavimo tikslas: užtikrinti darnią susisiekimo komunikacijų ir jų infrastruktūros plėtrą Plungės mieste ir jo prieigose, rezervuoti teritorijas šiai plėtrai, nustatant ir pakeičiant planuojamos teritorijos naudojimo ir tvarkymo režimą, apsaugos priemones ir kitus reikalavimus statinių statybos projektams rengti ir žemės sklypams naudoti.

Pagrindiniai planavimo tikslai bei uždaviniai:

- subalansuoti transporto srautus Plungės mieste ir priemiesčio zonose;
- numatyti parkavimo aikštelių vietas;
- numatyti teritorijų gyvenimo ir aplinkos kokybę gerinančias priemones;
- nustatyti teritorijas, kurioms reikia rengti detaliuosius planus, šių teritorijų naudojimo, tvarkymo, apsaugos prioritetus ir veiklos juose apribojimus;
- numatyti priemones, užtikrinančias gamtos išteklių racionalų naudojimą, kraštovaizdžio tvarkymą, ekologinę pusiausvyrą, gamtinio karkaso formavimą, gamtos ir paveldo objektų išsaugojimą;
- rezervuoti teritorijas komunikacijų trasų statybai.

Planavimo sąlygų sąvadas SP dokumentui rengti 2009 08 03 Nr.62 (perrašyta 2009 11 02):

Planavimo sąlygos:

1. Visuomenės sveikatos centro planavimo sąlygos Nr.IS-2-413(52);
2. AB „VST“ planavimo sąlygos Nr.TS-09-22-1018;
3. TEO LT, AB planavimo sąlygos Nr.03-2-05-3402;
4. Šiaulių regiono AAD planavimo sąlygos Nr.762;
5. AB „Lietuvos dujos“ raštas dėl planavimo sąlygų Nr.(s25)15-05-2100, Nr.7-215-1071;
6. UAB „Plungės vandenys“ planavimo sąlygos Nr.109/09SP;
7. UAB „Plungės šilumos tinklai“ planavimo sąlygos Nr.T-16;
8. LR automobilių kelių direkcijos planavimo sąlygos Nr.PS-273;
9. Telšių apskrities viršininko administracijos planavimo sąlygos Nr.31;
10. AB „Lietuvos geležinkeliai“ raštas dėl planavimo sąlygų Nr.2-4730;
11. KPD prie KM Telšių teritorinio padalinio planavimo sąlygos Nr.12.14Te-05.

1.2. TEISINĖ APLINKA

Plungės miesto ir jo prieigų transporto srautų ir infrastruktūros specialusis planas rengiamas vadovaujantis parengtais bei galiojančiais planavimo dokumentais ir programomis:

1) bendrųjų planų:

- Lietuvos Respublikos bendrasis planas. UAB „Urbanistika“. Planas patvirtintas Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. spalio 29 d. Nr. IX-1154 nutarimu „Dėl Lietuvos Respublikos bendrojo plano“;
- Telšių apskrities teritorijos bendrasis (generalinis) planas, pradėtas rengti Telšių apskrities viršininko 2005 08 26 įsakymu Nr. 1626, Telšių apskrities teritorijos vystymo koncepcija, patvirtinta regiono plėtros tarybos posėdyje 2008 03 28 sprendimu Nr.P.25-6;
- Plungės rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Plungės rajono savivaldybės tarybos 2008 07 24 sprendimu Nr.T1-139.
- Plungės miesto teritorijos bendrasis planas, Plungės rajono savivaldybės tarybos 2008 07 24 sprendimu Nr.T1-139.

2) specialiųjų planų:

- LR ūkio ministro 2009 02 23 įsakymu Nr.4-68 patvirtintas nacionalinio lygmens autoturizmo specialusis planas;
- Telšių apskrities teritorijos Plungės rajono savivaldybėje parengti žemės reformos žemėtvarkos projektai bei jų papildymai;
- Plungės savivaldybės specialusis planas – kultūros paveldo tinklų schema;
- VĮ Telšių miškų urėdijos miškotvarkos projektai;
- Plungės rajono savivaldybės valstybinės reikšmės miškų plotų schema, patvirtinta LR Vyriausybės 2007 07 11 nutarimu nr.713 ir LR Aplinkos ministro 2009 04 14 įsakymu Nr.D1-167 „Dėl valstybinės reikšmės miškų plotų schemų tikslinimo“.

3) ūkio šakų plėtros programų ir strateginių dokumentų:

- Nacionalinė darnaus vystimosi strategija, patvirtinta LR Vyriausybės 2003 09 11 nutarimu Nr.1160;
- Telšių regiono 2006-2013m. plėtros planas;
- Plungės rajono 2002-2010 m. strateginis plėtros planas, patvirtintas Plungės rajono savivaldybės tarybos 2003 03 20 sprendimu Nr.T1-40;
- LR Vyriausybės 2005 08 22 nutarimas Nr.909 „Dėl LR kraštovaizdžio politikos įgyvendinimo priemonių patvirtinimo“;
- Lietuvos aplinkos apsaugos strategija. LR aplinkos ministerija, V.,1996;
- Lietuvos strateginis nacionalinis geležinkelių plėtros planas 2005-2015 metams;
- 2002-2015 metų Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa;
- Bevariklio transporto plėtros programa 2004-2018 metams. TKTI, 2003;
- Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija, Lietuvos Respublikos Vyriausybė, 2005;
- Nacionalinių dviračių trasų specialusis planas. Nacionalinių dviračių trasų sistema L.Janulienės firma „Atkulos projektai“, PHARE 2002;
- Kultūrinio turizmo plėtros programa;
- Planuojami 2007-2013m. rekonstruoti vietinės reikšmės transporto infrastruktūros objektai. (UAB „Strateginiai transporto sprendimai“, galimybių studija).

4) teisės aktai taikomi planuojamai teritorijai bei jos tvarkymo ir naudojimo režimui nustatyti:

- LR teritorijų planavimo įstatymas (ir jo redakcija), Nr. I-1120, 1995m., 2004m;
- LR Kelių įstatymas, Nr I-891, 1995m. (Žin., Nr. 44-1076), 1997m. (Žin. Nr. 96-2424), 2002m. (Žin. Nr. 101-4492), 2008m. (Žin. Nr. 135-5529);
- LR Sveikatos apsaugos ministro, LR aplinkos ministro, LR Susisiekimo ministro 2005 07 11 Nr.V-564/D1-339/3-312 įsakymas „Dėl pasaulio sveikatos organizacijos chartijos „Transportas, aplinka ir sveikata įgyvendinimas Lietuvoje“;
- LR Vyriausybės 2005 06 23 Nr.692 nutarimas „Dėl ilgalaikės (iki 2025m) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“;
- LR Žemės įstatymas (ir jo redakcija), Nr. IX-1983; 2004 01 27 (Vž., 2004, Nr. 28-868);
- LR Aplinkos apsaugos įstatymas (Žin., 1992, Nr.5-75; Žin., 2000, Nr.39-1093, Žin., 2004, Nr.60-2121; Žin., 2008, Nr.120-4550);
- LR Aplinkos oro apsaugos įstatymas 1999 11 04 Nr. VIII-1392 (Žin., 1999, Nr.98-2813);
- LR Želdynų įstatymas (Žin., 2007, Nr.80-3215);
- LR Vandens įstatymas, 2003 03 25 Nr.IX-1388, (Žin.2003, Nr.36-1544);
- LR Triukšmo valdymo įstatymas 2004 10 26 Nr.IX-2499 (Žin., 2004, Nr.164-5971, Žin., 2006, Nr.73-2760);
- LR AM 2007 02 14 įsakymas Nr.D1-96 „Dėl gamtinio karkaso nuostatų patvirtinimo“ (Žin., 2007, Nr.22-858);
- LR Vyriausybės 1992 05 12 nutarimas Nr.343 „Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos“ (red.nr.1640, 1995 12 29, Žin., 2008, Nr.44-1643);
- LR SM ir LR AM 2006 11 24 įsakymas Nr.3-453/D1-549 „Dėl susisiekimo komunikacijų specialiųjų planų rengimo taisyklių patvirtinimo“ (Žin., 2006, Nr.130-4924);
- LR SAM 2004 08 19 įsakymas Nr.V-586 „Dėl sanitarinių apsaugos zonų ribų nustatymo ir režimo taisyklių patvirtinimo“ (Žin., 2004, Nr.134-4878);
- Lietuvos Respublikos Nekilnojamųjų kultūros vertybių apsaugos įstatymo pakeitimo įstatymas (Žin., 2004, Nr.153-5571);
- LR Seimo nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano“ pakeitimo 2006m., Nr. X-851 (Žin., 2002, Nr. 110-4852);
- LRV nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano įgyvendinimo priemonių plano patvirtinimo“ (Žin., 2003, Nr. 116-5282);
- LR vyriausybės 2004 07 16 nutarimas Nr.904 „Dėl teritorijų planavimo dokumentų projektų svarstymo su visuomene nuostatų patvirtinimo“ (Žin., 2004, Nr.112-4189, 2007, Nr.33-1190);
- LR Vyriausybės 2004 07 16 nutarimas Nr.920 „Dėl teritorijų planavimo dokumentų sprendinių poveikio vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (Žin., 2004, Nr.113-4228);
- LR AM 2004 08 27 įsakymas Nr.D1-456 „Dėl planų ir programų atrankos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (Žin., 2004, Nr.136-4971);
- Kitais normatyviniais dokumentais.

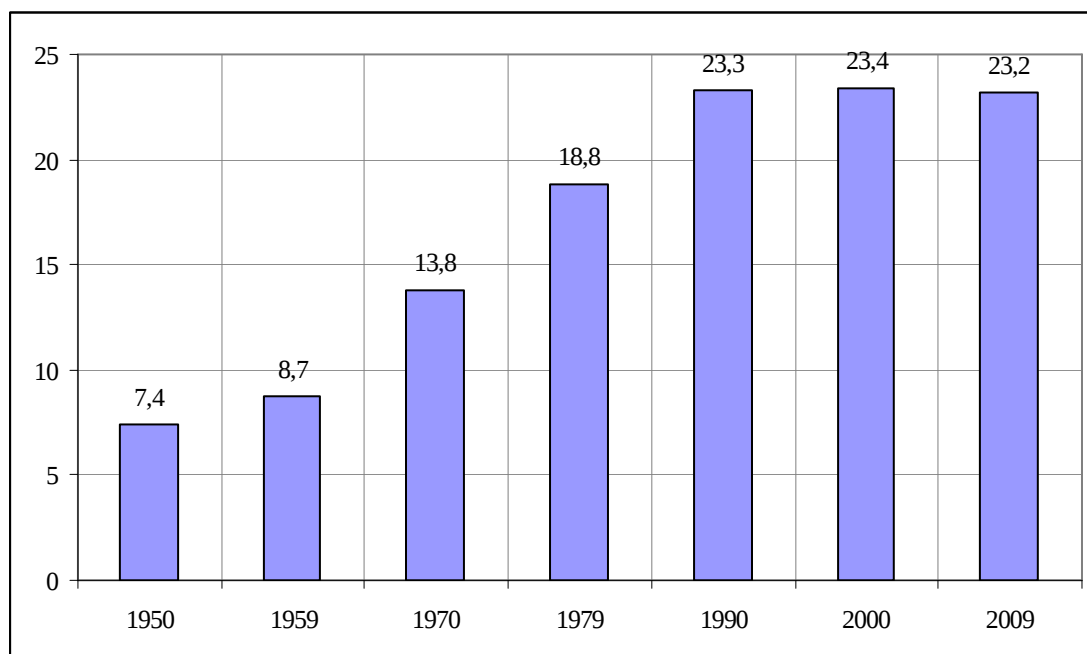
Plungės miesto ir jo prieigų transporto srautų ir infrastruktūros specialiojo plano rengimas su aukščiau išvardintais įstatymais ir planavimo dokumentais yra susijęs hierarchiniais ryšiais per tikslų, uždavinių bei sprendinių detalizavimą bei vertinimą.

2. ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖ

2.1. PLUNGĖS MIESTO GEOGRAFINĖ PADĖTIS IR REIKŠMĖ LIETUVOS URBANISTINIAME KARKASE

Plungės miestas, įsikūręs vakarinėje Lietuvos dalyje, šiuo metu turi seniūnijos statusą ir yra rajono centras. Nors dabartinės Plungės vietoje žmonės gyveno jau V-I a. pr. m. e., kaip gyvenvietė ji pradėta minėti XIV a. kuomet įėjo į Gandingos valsčių. Magdeburgo teises Plungė gavo 1792 m. Tolesniam miesto vystimuisi didelę įtaką turėjo 1932 m. nutiestas geležinkelis, kuris apjungė Šiaulius ir Klaipėdą. Kiek vėliau prasidėjo masinė emigracija iš kaimo į miestą, todėl Plungės miesto gyventojų skaičius ėmė sparčiai augti ir stabilizavosi apie 90 – uosius metus (žr. 2.1.1 pav.). Pokariniuose plėtros planuose buvo numatyta, kad Plungėje turėtų gyventi iki 50 tūkst. gyventojų, tačiau šis planas liko neįgyvendintas ir šiandien mieste gyvena tik apie 23 tūkst. gyventojų. 1963 metų nutarimu Plungė turėjo tapti regiono centru su pažangia pramone. Vėliau pramonės augimą teko pristabdyti, nustačius, kad nepakanka vandens išteklių. Tuo metu vyko intensyvi gyvenamojo fondo plėtra, miesto pietvakarinėje dalyje statant daugiabučių namų kvartalus. Šiandien toje miesto dalyje gyvena apie 55 % miesto gyventojų [3].

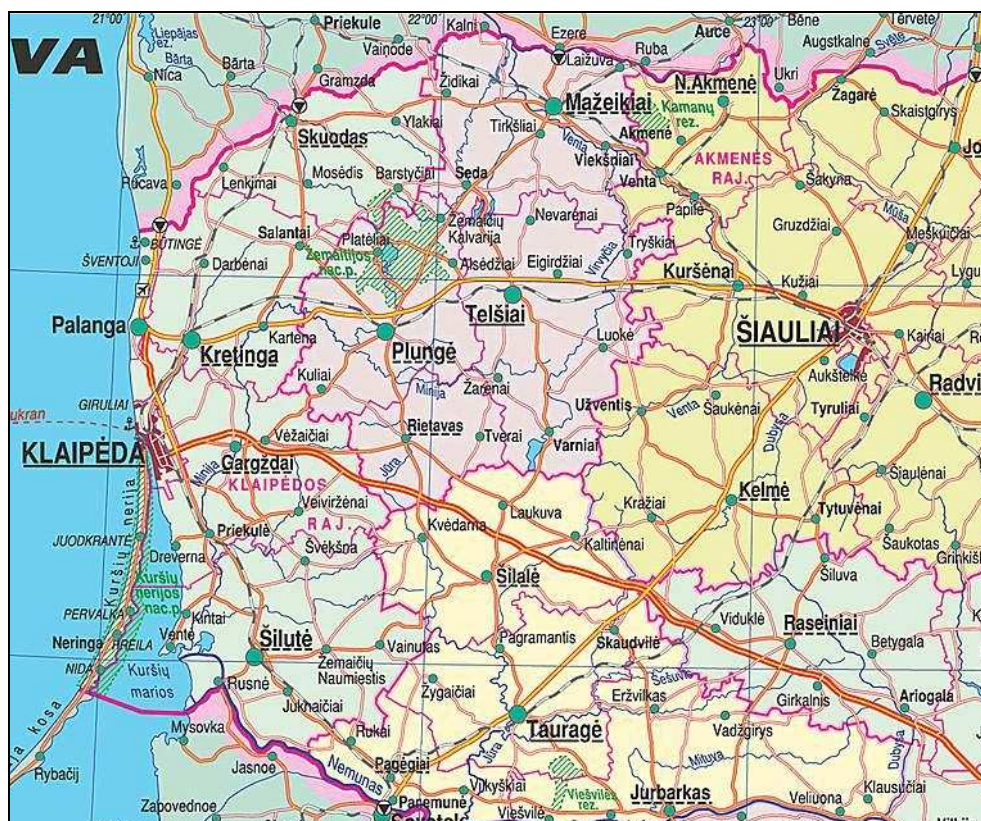
2.1.1 Pav. Plungės miesto gyventojų skaičiaus augimas



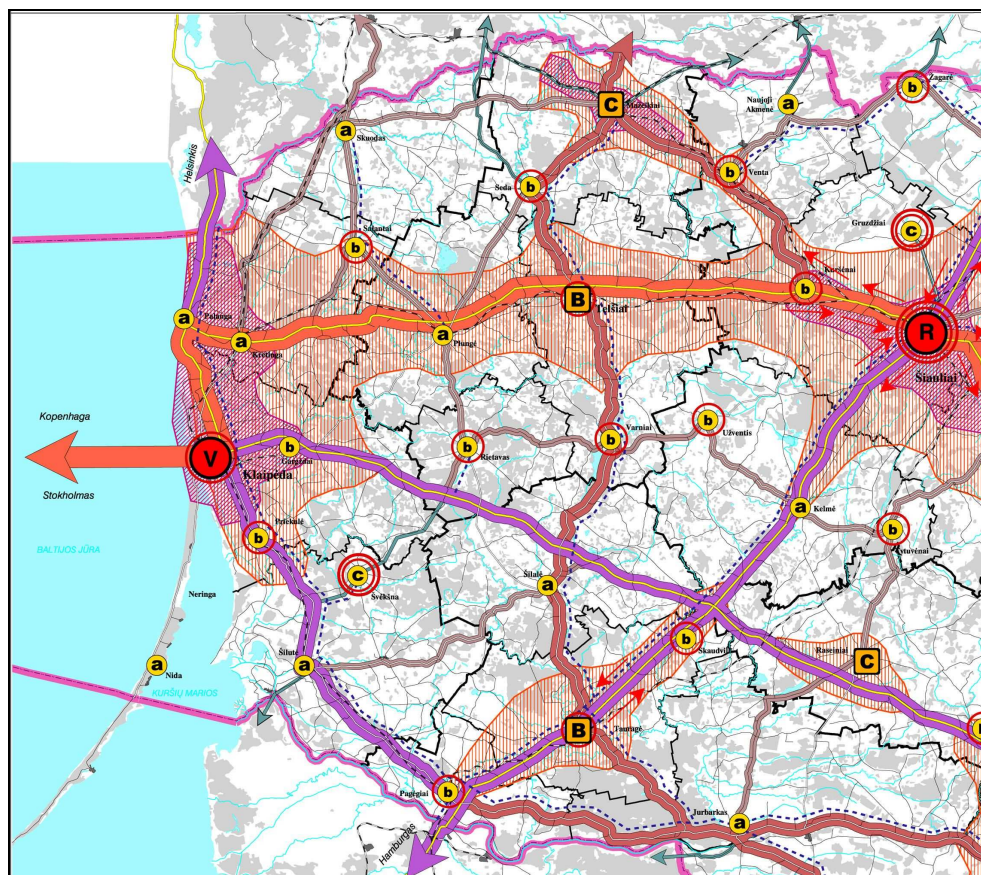
2001 metais parengtame Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane Plungės miestui buvo suteiktas 3 lygmens (pagrindiniai lokaliniai arba savivaldybių centrai) a kategorijos (esami, pakankamo potencialo, palaikomi) statusas. Miestas pateko ant svarbiausios 1A kategorijos (pagrindinė šalies) urbanistinės integracijos ašies, kuri apjungia visus didžiausius Lietuvos miestus: Vilnių, Kauną, Panevėžį, Klaipėdą, Šiaulius [6].

Plungės miestas yra patogioje geografinėje padėtyje kitų Lietuvos miestų ir gyvenviečių atžvilgiu. Netoli yra dideli miestai (>100 tūkst. gyv.): Klaipėda – 62 km, Šiauliai – 97 km. Artimiausi vidutinio dydžio miestai: Telšiai – 30 km, Gargždai – 43 km, Kretinga – 45 km. Transportiniu požiūriu svarbios yra ir mažos gyvenvietės turinčios kasdieninius darbinus ryšius su Plunge: Varkaliai, Prūsaliai, Babrungas.

2.1.2. Pav. Plungės miesto geografinė vieta



2.1.3. Pav. LR teritorijos bendrojo plano urbanistinio karkaso brėžinys



2.2. TARPMIESTINIAI TRANSPORTO RYŠIAI

Susisiekimo magistralių atžvilgiu Plungės geografinė padėtis vertinama palankiai. Miestas yra apsuptas net 10 valstybinės reikšmės kelių (1 magistralinis, 3 krašto, 6 rajoniniai) ir Respublikos mastu labai svarbios geležinkelio linijos Šiauliai – Klaipėda. Per šias susisiekimo ašis yra užtikrinama patogi integracija į europinės reikšmės transporto koridorių tinklą.

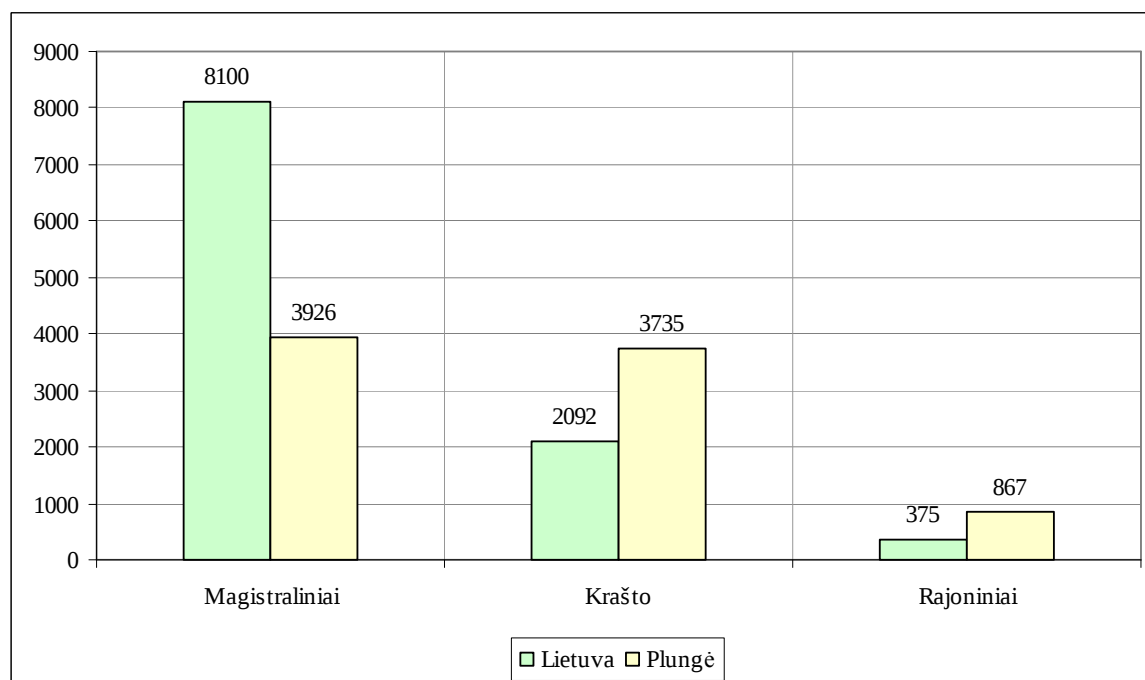
2.2.1. Lentelė. Plungės miesto išoriniai ryšiai valstybinės reikšmės keliais

Kelio nr.	Pavadinimas	Reikšmė	Apsaugos zona, m*
A11	Šiauliai – Palanga	Magistralinis	70
164	Mažeikiai – Plungė – Tauragė	Krašto	50
166	Plungė - Vėžaičiai	Krašto	50
169	Skudodas - Plungė	Krašto	50
3201	Truikiai - Prūsaliai	Rajoninis	20
3205	Plungė - Žlibinai - Žarėnai	Rajoninis	20
3206	Plungė - Medingėnai	Rajoninis	20
3219	Truikiai - Babrungėnai	Rajoninis	20
3221	Privažiavimas prie Plungės nuo kelio Šiauliai-Palanga	Rajoninis	20
4606	Telšiai - Lieplaukė - Plungė	Rajoninis	20

* pagal Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimą „Dėl specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų“.

Nors Respublikos mastu savo reikšme svarbiausias kelias yra A11 „Šiauliai – Palanga“, jo eismo intensyvumas 3224 – 4628 aut/p nėra pats didžiausias Plungės miesto prieigose. Labiausiai apkrauta yra kelio Nr. 164 „Mažeikiai – Plungė – Tauragė“ atkarpa esanti miesto rytinėje dalyje. Ji ne tik tarpusavyje apjungia Mažeikių, Tauragės, Vėžaičių kryptis ir dirba kaip miesto rytinis aplinkkelis, bet ir padeda realizuoti trumpus priemiestinius transporto ryšius. Priemiestinių transporto ryšių svarbą parodo ir esamas rajoninės reikšmės kelių apkrovimas, kurių vidurkis siekia net 867 aut/p (palyginimui Lietuvos rajoninių kelių vidurkis – 375 aut/p).

2.2.1. Pav. Plungės miesto prieigų VMPEI palyginimas su LR vidurkiu [1]



2.2.2. Lentelė. Eismo intensyvumas magistralinės ir krašto reikšmės keliuose 2004 – 2008 m [1]

Kelio Nr.	Kelio pavadinimas	VMPEI	2004	2005	2006	2007	2008	Vid. metinis transporto srautų augimas 2004 - 2008
A11	Šiauliai - Palanga (Šiaulių kryptis)	Bendras	3249	3411	3390	3727	4628	9,2%
		Krovininis	357	376	295	594	617	14,7%
		Krovininio dalis, %	11,0%	11,0%	8,7%	15,9%	13,3%	
A11	Šiauliai - Palanga (Palangos kryptis)	Bendras	2394	2510	2862	2454	3224	7,7%
		Krovininis	165	191	334	296	314	17,5%
		Krovininio dalis, %	6,9%	7,6%	11,7%	12,1%	9,7%	
164	Mažeikiai - Plungė - Tauragė (Rietavo kryptis)	Bendras	3525	2951	3392	3850	3857	2,3%
		Krovininis	274	248	384	435	373	8,0%
		Krovininio dalis, %	7,8%	8,4%	11,3%	11,3%	9,7%	
164	Mažeikiai - Plungė - Tauragė (tarp kelių 166 ir A11)	Bendras	4089	4366	4709	5345	5798	9,1%
		Krovininis	535	511	713	811	801	10,6%
		Krovininio dalis, %	13,1%	11,7%	15,1%	15,2%	13,8%	
164	Mažeikiai - Plungė - Tauragė (Mažeikių kryptis)	Bendras	3065	2951	3546	4025	3560	3,8%
		Krovininis	270	316	474	538	422	11,8%
		Krovininio dalis, %	8,8%	10,7%	13,4%	13,4%	11,9%	
166	Plungė - Vėžaičiai	Bendras	2783	2746	3385	3842	4330	11,7%
		Krovininis	307	288	386	437	453	10,2%
		Krovininio dalis, %	11,0%	10,5%	11,4%	11,4%	10,5%	
169	Skuodas - Plungė	Bendras	792	843	910	1281	1130	9,3%
		Krovininis	53	57	75	82	100	17,2%
		Krovininio dalis, %	6,7%	6,8%	8,2%	6,4%	8,8%	

2.2.3. Lentelė. Eismo intensyvumas rajoninės reikšmės keliuose 2008 m [1]

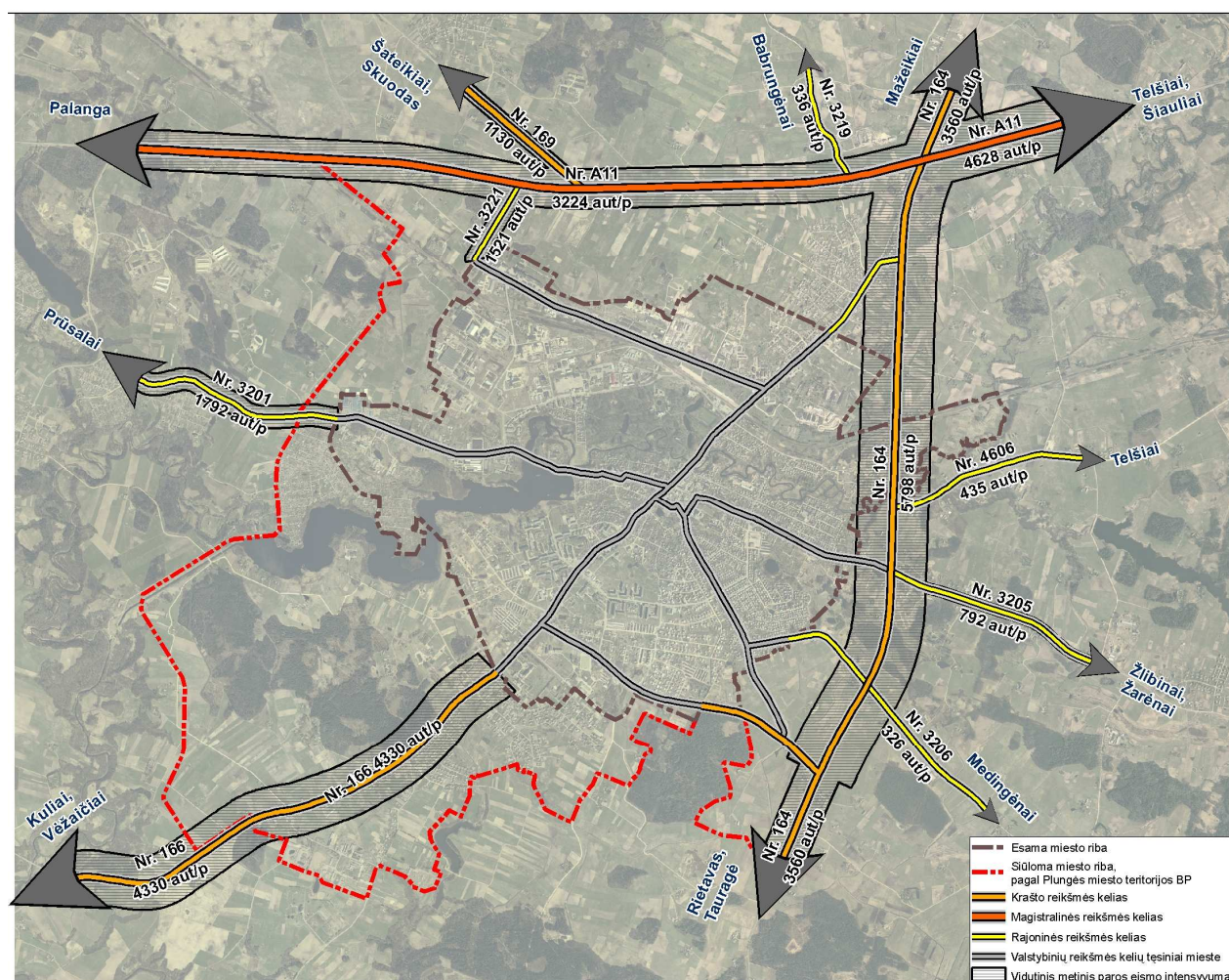
Kelio Nr.	Kelio pavadinimas	VMPEI	2008
3201	Truikiai - Prūsaliai	Bendras	1792
		Krovininis	149
		Krovininio dalis, %	8,3%
3205	Plungė - Žlibinai - Žarėnai	Bendras	326
		Krovininis	107
		Krovininio dalis, %	32,8%
3206	Plungė - Medingėnai	Bendras	326
		Krovininis	107
		Krovininio dalis, %	32,8%
3219	Truikiai - Babrungėnai	Bendras	336
		Krovininis	31
		Krovininio dalis, %	9,2%
3221	Privažiavimas prie Plungės nuo kelio Šiauliai-Palanga	Bendras	1521
		Krovininis	209
		Krovininio dalis, %	13,7%
4606	Telšiai - Lieplaukė - Plungė	Bendras	435
		Krovininis	52
		Krovininio dalis, %	12,0%

Pastabos:

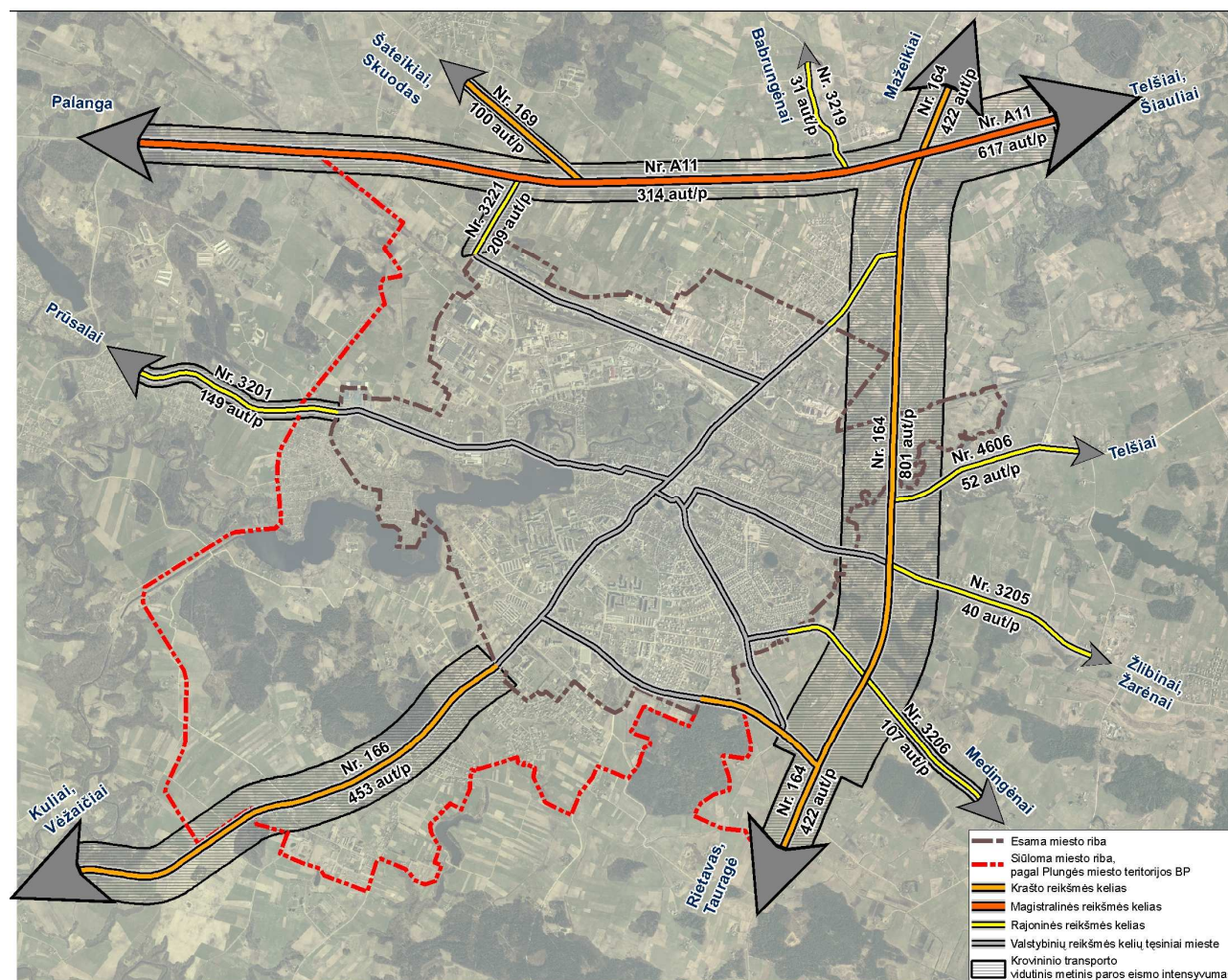
- VMPEI – Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (aut/para);
- Krovininis transportas - transporto priemonių grupė, kurią sudaro autobusai, traktoriai ir krovininiai automobiliai, kurių leidžiama krovinio masė ne mažesnė kaip 3,5 t.

Pastarųjų 5 metų laikotarpyje automobilių kelių sektoriuje buvo stebimas labai staigus eismo intensyvumo augimas, kurį sukėlė keli reiškiniai. Pirmiausia, toliau sparčiai augo automobilizacijos lygis, antra, šalyje sparčiai augo ekonomika, vyko integracija į ES, todėl padidėjo žmonių ir prekių mobilumas. Dėl šių priežasčių vidutinis metinis eismo intensyvumo augimas Plungės miesto priegose siekė: magistraliniuose keliuose – 8,6 %, krašto keliuose – 7,0 %. Krovinių transporto srityje dar sparčiau: magistraliniuose keliuose – 15,6 %, krašto keliuose – 10,5 %. Tokie transporto srautų pokyčiai negalėjo apsieiti be pasekmių. Augantis avaringumo lygis, triukšmas, tarša ir kiti reiškiniai privertė transporto infrastruktūrai skirti atitinkamą dėmesį. Šiai dienai galima konstatuoti, kad Plungės miesto priegose pralaidumo problemų dar nėra, tačiau tiek vystant urbanizaciją valstybinių kelių priegose, tiek sprendžiant kitus plėtros uždavinius reikia išskirti atitinkamą dėmesį skirti tiek transporto srautų pralaidumo, tiek ir eismo saugumo klausimams nagrinėti, tuo labiau, kad transporto srautų lygis dar turi potencialo augti. Pagrindinės priežastys didinančios transporto srautų bus šios: 1) automobilizacijos lygis augs iki savo prisotinimo ribos; 2) miesto urbanizacija „išsidrieks“ į priemiesčių mažiau užstatytas teritorijas, todėl sumažės viešojo transporto vaidmuo ir gyventojai taps labiau priklausomi nuo privataus automobilio; 3) augant gyvenimo kokybės lygiui ir šalies ekonomikai, didės gyventojų ir prekių mobilumas.

2.2.2. Pav. VMPEI valstybinės reikšmės keliuose, 2008 m [1]



2.2.3. Pav. Krovininio transporto VMPEI valstybinės reikšmės keliuose, 2008 m [1]



Plungės miesto išorinių kelių tinklas ir jo rišlumas vertintinas dviprasmiškai. Šiaurinėje ir rytinėje dalyje praeinantys valstybiniai keliai eliminuoja tranzitinį eismą iš miesto teritorijų. Jų poveikis tiek susisiekimo sistemai, tiek gyvenimo kokybei mieste yra teigiamas. Kita vertus, tie keliai veikia kaip barjeras miesto urbanizacijai ir jos „perlipimas“ per šiuos kelius yra nepageidautinas, nes turėtų reikšmingai neigiamų pasekmių.

Pietinėje miesto dalyje aplinkkelio funkciją atlieka 166 krašto kelias „Plungė – Vėžaičiai“, jam miesto bendrajame plane suteikta C2 gatvės kategorija ir toliau numatant aptarnauti tranzitinį eismą. Kelio abi pusės yra dalinai urbanizuotos ir turi potencialo urbanizuotis toliau, todėl tikėtinas eismo kokybės sąlygų prastėjimas. Šiai dienai didelį apkrovimą patiria J. Tumo-Vaižganto g. – Žaltakalnio g. sankryža, kuri yra silpniausias pietinio aplinkkelio taškas, be to eismo saugumo sąlygos šioje sankryžoje nėra pakankamos.

Vakarinio aplinkkelio Plungės miestas neturi, todėl tranzitinis transportas turi du pasirinkimus: 1) daryti didelę apylanką pietiniu, rytiniu, šiauriniu aplinkkeliais, 2) kirsti tiesiai miesto teritoriją. Šio aplinkkelio svarba miestui yra labai didelė, nes jis galėtų užtikrinti tiesioginį ryšį su šiaurės vakarų dalyje esančia pramonine teritorija. Plungės miesto bendrajame plane yra numatyta vakarinio aplinkkelio trasa, suteikiant jai B1 kategoriją. Rengiamu specialiuoju planu siekiama patikslinti jos trasą ir parametrus.

2.3. GATVIŲ TINKLAS

Susisiekimo sistemos funkcionavimui didelę įtaką daro ne tik esamas gatvių tinklas, bet ir miesto urbanistinis modelis bei jo parametrai. Savivaldybės taryba 2008 m. liepą patvirtino Plungės miesto teritorijos bendrąjį planą (BP), kuris kaip svarbiausias miesto plėtros dokumentas įtakoja visus mažesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus, taip pat ir rengiamą specialųjį planą. BP buvo pasirinkta III koncepcijos alternatyva – „darniosios plėtros“ ir pagal šį variantą parengti sprendiniai.

Pagal šį urbanistinės plėtros modelį pramonės objektus numatyta vystyti, plečiant šiauriniu perimetru esamą pramonės rajoną. Gyvenamosios plėtros pagrindinės ašys numatytos aplink Varkalių ir Babrungo gyvenvietes, panaudojant esamus inžinerinius tinklus ir susisiekimo infrastruktūrą. Kitos dvi plėtros kryptys - rytų ir vakarų – individualiai gyvenamajai statybai, užpildant tuščius plotus ir tolygiai pratęsiant miesto užstatymą.

Parengtame bendrajame plane numatyta padidinti miesto administracinės ribas nuo 11,5 km² iki 26,5 km², naujai mažaaukštei statybai paskiriant apie 6,1 km² teritoriją. Taip pat į miesto ribas pateko apie 1,4 km² šiuo metu jau užstatytos mažaaukštės gyvenamosios teritorijos, daugiausia Varkalių ir Babrungo gyvenvietėse.

Plungės miesto urbanistiniai ir susisiekimo rodikliai pateikti 2.3.1 lentelėje ir lyginami su kitų panašaus dydžio Lietuvos miestų rodikliais. Iš lentelės matome, kad Plungės mieste numatoma teritorinė plėtra pralenkia analogiško dydžio miestus, dėl to gyventojų tankumas sumažės nuo 2000 iki 870 gyv/km², o gatvių tinklo tankis sieks apie 5,2 km/km². Įdomi informacija matoma tarpusavyje palyginus labiausiai apkrautas miestų sankryžas. Visaginas, kuris turi 5,2 tūkst. daugiau gyventojų nei Plungė, dėl gerokai didesnio savo tankumo, turi žymiai mažesnius transporto srautus. Lyginant Plungę su Rokiškio, matome analogišką situaciją. Rokiškis, kuris gyventojų skaičiumi gerokai mažesnis už Plungę, jau 2006 metais turėjo didesnius transporto srautus nei Plungė 2009 metais ir vienas svarbiausių to faktorių buvo mažesnis gyventojų tankumas.

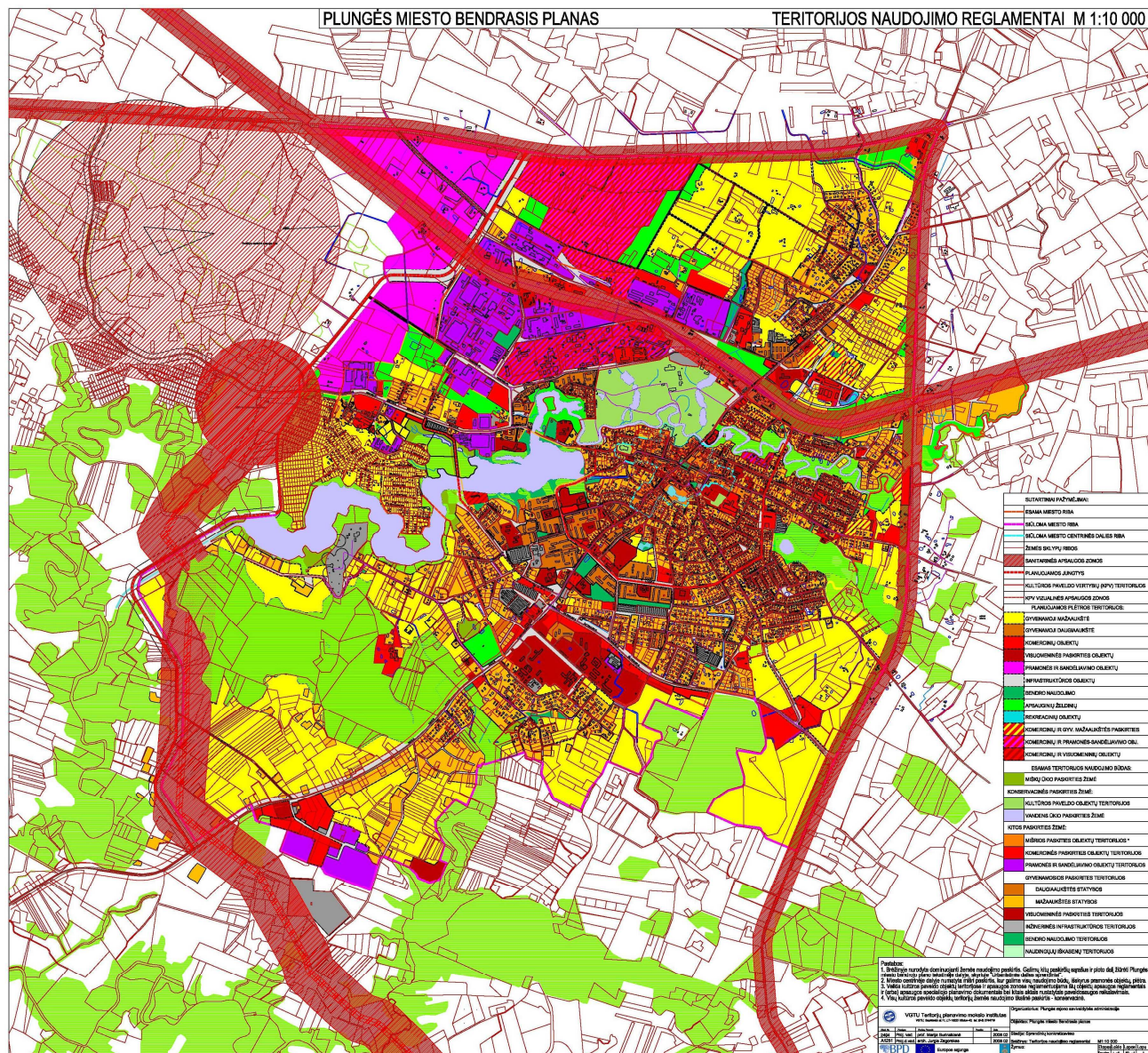
2.3.1. Lentelė. Lyginamieji miestų urbanistiniai ir susisiekimo rodikliai [3]

Rodiklis		Rokiškis	Plungė	Utena	Visaginas
Teritorija, km ²	Esama	11,5	11,5	15,3	9,0
	Perspektyvinė	16,6	26,5	29,6	12,3
Gyventojų skaičius	Esamas	15900	23100	32900	28300
	Perspektyvinis	16200	23100	33300	26900
Gyventojų tankis, gyv. / km ²	Esamas	1380	2000	2150	3140
	Perspektyvinis	980	870	1130	2190
Bendras gatvių ilgis, km	Esamas	70,3	68,7	76,6	18,2
	Perspektyvinis	99,0	138,0	129,7	28,5
Bendras gatvių tinklo tankis km/km ²	Esamas	6,1	6,0	5,0	2,0
	Perspektyvinis	6,0	5,2	4,4	2,3
B ir C kategorijų gatvių ilgis, km	Esamas	-	-	-	-
	Perspektyvinis	26,0	35,0	37,6	15,0
B ir C kategorijų gatvių tinklo tankis km/km ²	Esamas	-	-	-	-
	Perspektyvinis	1,6	1,3	1,3	1,2
Labiausiai apkrauta miesto sankryža	Metai	2006	2009	2006	2007
	Eismo intensyvumas	1990	1920	2150	1240

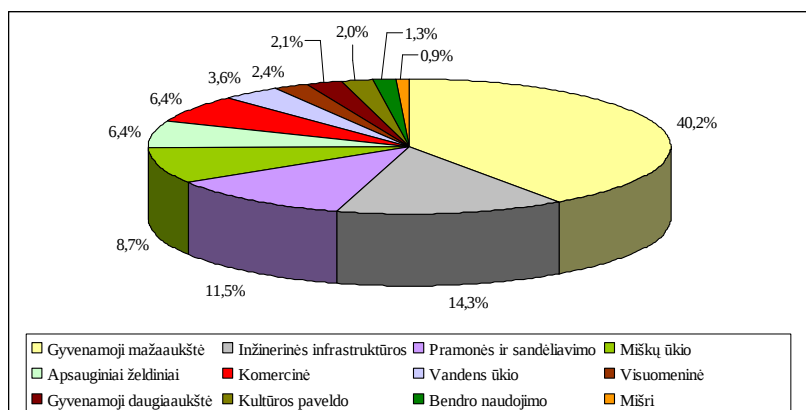
Iš šio palyginimo matome, kad Plungės miestui, plečiantis į periferiją, transporto srautai augs net ir nedidėjant gyventojų skaičiui. Pagrindiniai faktoriai dėl ko vyks šis procesas yra 1) darbo ir gyvenamųjų vietų nutolimas, 2) viešojo transporto įtakos mažėjimas dėl gyventojų tankumo

mažėjimo. Dėl šių faktorių taps intensyvesnis lengvųjų automobilių panaudojimas, o kartu išaugs ir bendras eismo intensyvumas.

2.3.1. Pav. Plungės miesto BP teritorijos naudojimo reglamentų brėžinys [3]



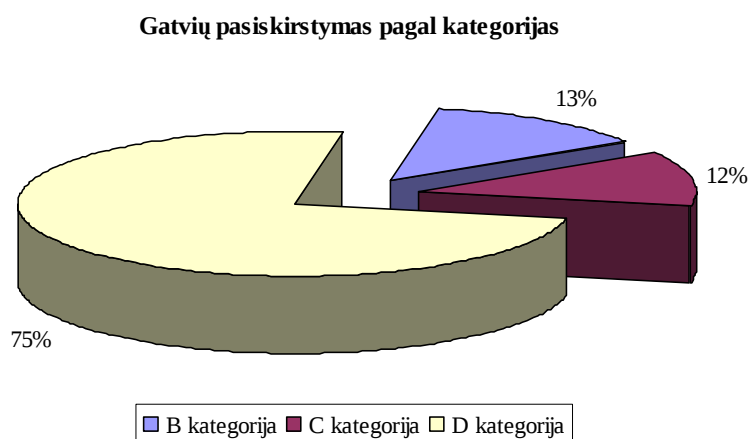
2.3.2. Pav. Perspektyvinis teritorijos naudojimo paskirčių balansas [3]



2.3.2. Lentelė. B ir C kategorijų gatvės ir jų ilgiai, pagal Plungės miesto teritorijos BP [3]

Kategorija	Gatvės pavadinimas	Gatvės ilgis, km		
		Esamas	Naujai statomas	Bendras
B1	Planuojamas miesto vakarinis aplinkkelis	0,6	6,7	7,3
B2	Kelias nr. 166 "Plungė - Vėžaičiai"	0,6	-	0,6
B2	Kulių g.	2,4	-	2,4
B2	J. Tumo-Vaižganto g.	2,1	-	2,1
B2	Dariaus ir Girėno g.	1,8	-	1,8
B2	Žemaitijos g.	0,9	-	0,9
B2	Stoties g.	2,0	-	2,0
B2	Pramonės g.	0,7	0,6	1,3
Viso B kategorijos gatvių		11,1	7,3	18,4
C1	Vandentiekio g.	0,3	0,2	0,5
C1	Laisvės g.	1,4	-	1,4
C1	Jucio g.	0,8	-	0,8
C1	V. Mačernio g.	0,5	-	0,5
C1	Paprūdžio g.	0,2	0,4	0,6
C1	Vytauto g.	0,6	-	0,6
C1	Birutės g.	2,3	-	2,3
C1	Kelias nr. 3201 "Truikiai - Prūsaliai"	0,3	-	0,3
C2	Kelias nr. 166 "Plungė - Vėžaičiai"	1,1	-	1,1
C2	Žaltakalnio g.	1,5	-	1,5
C2	Gandingos g.	1,0	0,9	1,9
C2	Rietavo g.	1,3	-	1,3
C2	Beržų g.	0,3	-	0,3
C2	Telšių g.	0,9	-	0,9
C2	Lentpjūvės g.	2,3	-	2,3
C2	Salantų g.	0,3	-	0,3
Viso C kategorijos gatvių		15,1	1,5	16,6

2.3.4. Pav. Perspektyvinė procentinė Plungės miesto gatvių tinklo struktūra

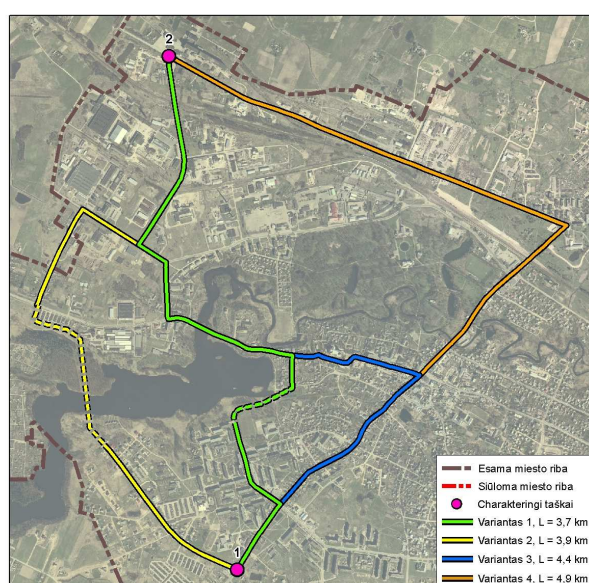
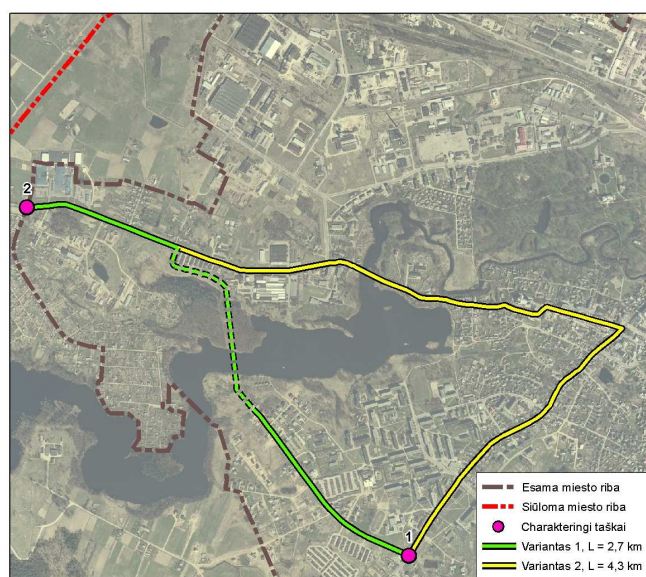


Perspektyvinė gatvių tinklo struktūra pagal kategorijas yra racionali. Mažų miestų, su istoriškai susiklėsčiusiu mažaaukščiu užstatymu, A, B, C kategorijų procentinė dalis paprastai siekia 20 – 30 % viso gatvių tinklo ilgio. A kategorijos gatvių Plungės mieste nenumatoma, nes poreikio joms atsirasti nėra.

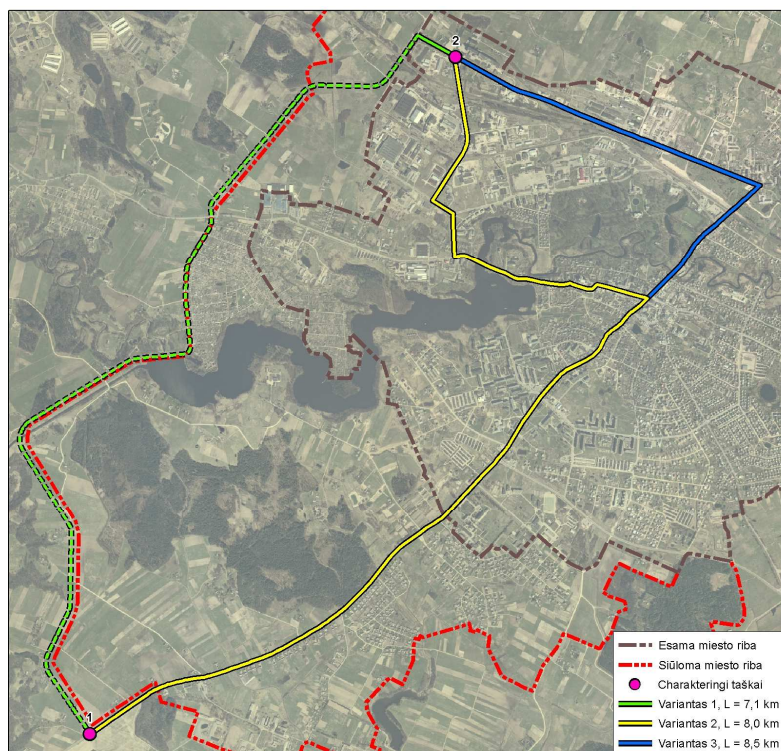
2.3.3. Lentelė. Svarbiausi struktūriniai miesto gatvių tinklo plėtros sprendiniai.

Nr.	Sprendinys	Nauda
1.	Miesto vakarinis aplinkkelis.	Bus eliminuotas tranzitinis eismas iš miesto teritorijos, užtikrintas patogus susisiekimas tarp kelių A11 „Šiauliai – Palanga“, 166 „Plungė – Vėžaičiai“ ir miesto pramoninės teritorijos. Atstumas nuo numatomos miesto ribos iki pramoninės teritorijos sutrumpės 0,9 km (žr. 2.3.6 pav.).
2.	Pramonės gatvės tęsinys iki vakarinio aplinkkelio.	Padidins svarbiausių miesto gatvių tinklo rišlumą, užtikrins geresnį pramonės teritorijų aptarnavimą.
3.	Vandentiekio gatvės tęsinys iki Žemaitės gatvės.	Sumažins Telšių gatvės transportinį apkrovimą, suformuos žiedinį C kategorijos gatvių tinklą, pagerins susisiekimą tarp miesto rytinės dalies ir pramonės teritorijų.
4.	Paprūdžio gatvės tęsinys iki V. Mačernio gatvės.	Užtikrins geresnį daugiabučių gyvenamųjų teritorijų susisiekimą su pramoninėmis teritorijomis, eliminuos transporto srautus iš J. Tumo – Vaižganto ir Vytauto gatvių, sutrumpins susisiekimo atstumą 1,6 km (žr. 2.3.5 pav.).
5.	Gandingos gatvės tęsinys iki Birutės gatvės.	Užtikrins geresnį gyvenamųjų teritorijų susisiekimą su pramoninėmis teritorijomis, eliminuos transporto srautus iš J. Tumo – Vaižganto, Vytauto, Birutės gatvių, sutrumpins susisiekimo atstumą 0,7 km (žr. 2.3.5. pav.).
6.	Skirtingų lygių geležinkelio pervaža S. Dariaus ir Girėno gatvėje.	Eliminuos transporto laiko nuostolius, patiriamus dėl dažno perėjos uždarymo. Plungės miesto bendrajame plane buvo atsisakyta išspręsti geležinkelio pervažos įrengimo principinius sprendinius. Susisiekimo dalies brėžinyje nurodoma, kad ši pervaža turi būti skirtingų lygių, o tekstinėje dalyje nurodoma, kad „perėjimo per geležinkelį būdą ir eiliškumą reikalinga spręsti specialioju Plungės miesto gatvių tinklo plėtros planu“.

2.3.5. Pav. Gandingos ir Paprūdžio gatvių tęsinių pagrindimas



2.3.6. Pav. Vakarinio aplinkkelio pagrindimas



Plungės miesto susisiekimo sistemos geras funkcionavimas priklauso nuo efektyvaus eismo užtikrinimo struktūrinėse gatvėse (koridoriuose), kurie aptarnaus ilgus miesto transportinius ryšius. Šių koridorių sąlyginis suskirstymas pateiktas 2.3.7. pav. ir toliau analizuojamas 2.3.4. lentelėje. Paprastai tokiems koridoriams yra suteikiamos A, B, C kategorijos, tačiau reikia pastebėti, kad Plungės mieste į juos patenka ir D kategorijos gatvės: Rietavo, Sinagogų, Telšių, Minijos, Žemaitės, J. Kučinskio. Siekiant užtikrinti efektyvų eismą struktūrinėse gatvėse, reikėtų įrengti papildomas eismo juostas kairiesiems ir dešiniems posūkiams. STR 2.06.01 teigia „A, B ir C kategorijų gatvių sankryžose turi būti įrengtos ne mažiau kaip 2 papildomos juostos kairiesiems ir (ar) dešiniems posūkiams“. Šio reikalavimo Plungės miesto gatvėse įgyvendinti nėra galimybių, tačiau ten kur įmanoma, reikėtų suteikti bent jau papildomą eismo juostą kairiesiems posūkiams.

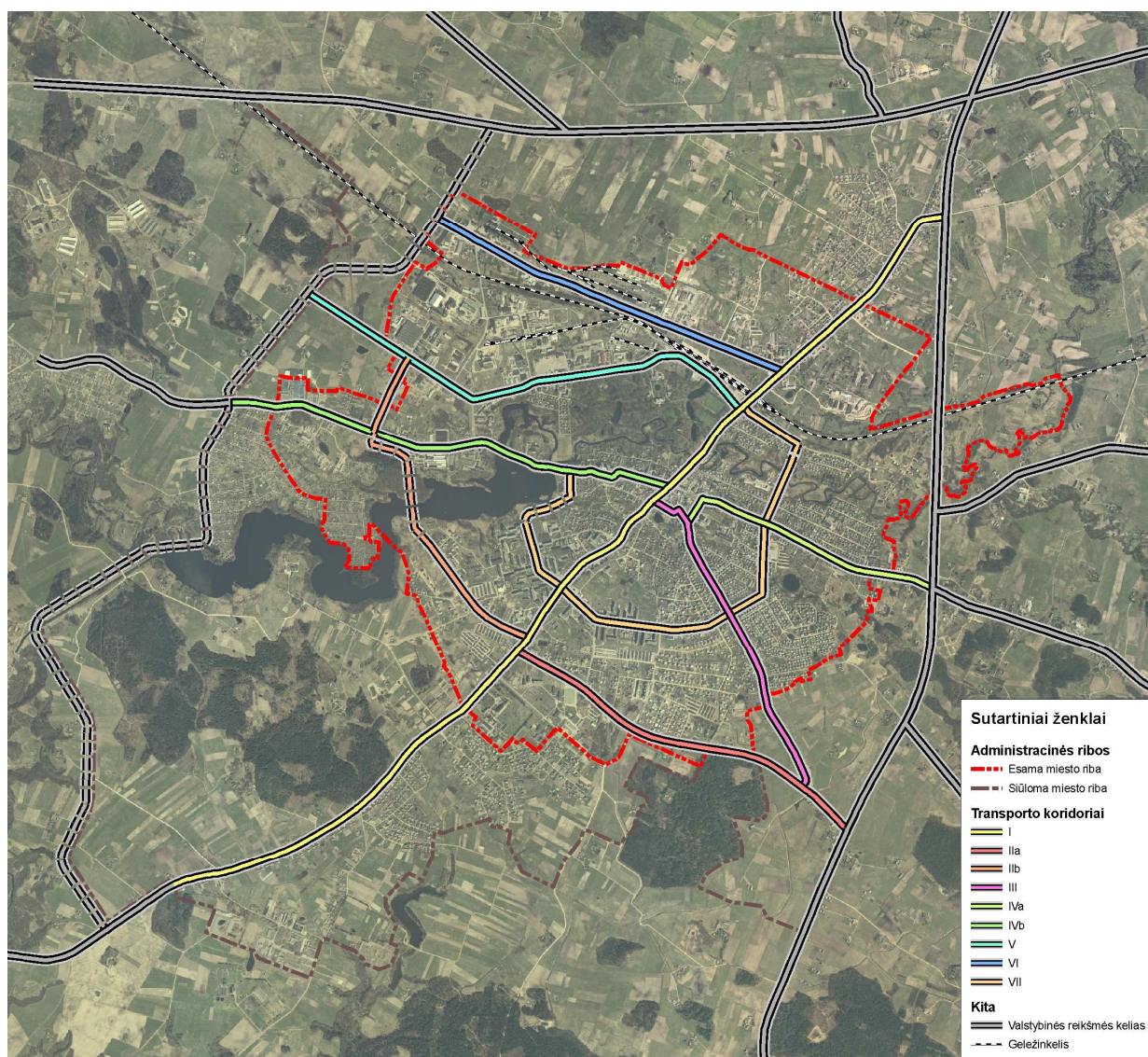
STR 2.06.01 teigia, kad atstumai tarp sankryžų B kategorijos gatvėse turi būti 600 – 800 m, C kategorijos gatvėse 400 – 600 m. Šis reikalavimas iš dalies gali būti patenkintas tik Lentpjūvės gatvėje. Atstumai tarp gretimų įvažiavimų B kategorijos gatvėse turi būti 150 – 200 m, C kategorijos gatvėse 100 – 120 m. Pagal šį parametą „normalios“ eismo sąlygos galėtų būti Ila ir iš dalies VI transporto koridoriuose. Gatvių pločiai taip pat neatitinka normatyvinių reikalavimų per visą koridoriaus ilgį.

Plungės mieste kaip ir kitose miestuose, kuriuose vyrauja mažaaukštis užstatymas, įgyvendinti normatyvinių reikalavimų paprastai nepavyksta, todėl sprendžiant transporto problemas tenka ieškoti optimalaus varianto.

Šiuo metu Plungėje nėra pralaidžių gatvių (nėra gatvių, turinčių daugiau nei 2 eismo juostas), dauguma sankryžų (išskyrus kelias išimtis) neturi papildomų eismo juostų posūkiams, sankryžose eismas valdomas pirmumo ženklais, išskyrus J. Tumo-Vaižganto g. – V. Mačernio g. – Jucio g. ir J. Tumo-Vaižganto g. – Sinagogų g. sankryžas, kuriuose įrengti šviesoforai.

Kitas įdomus pastebėjimas yra tai, kad dauguma sankryžų yra trišalės, kas mažina gatvių tinklo rišlumą ir efektyvų gatvių tinklo funkcionavimą, bet kita vertus didina eismo saugumą.

2.3.7. Pav. Plungės miesto sąlyginių transporto koridorių schema

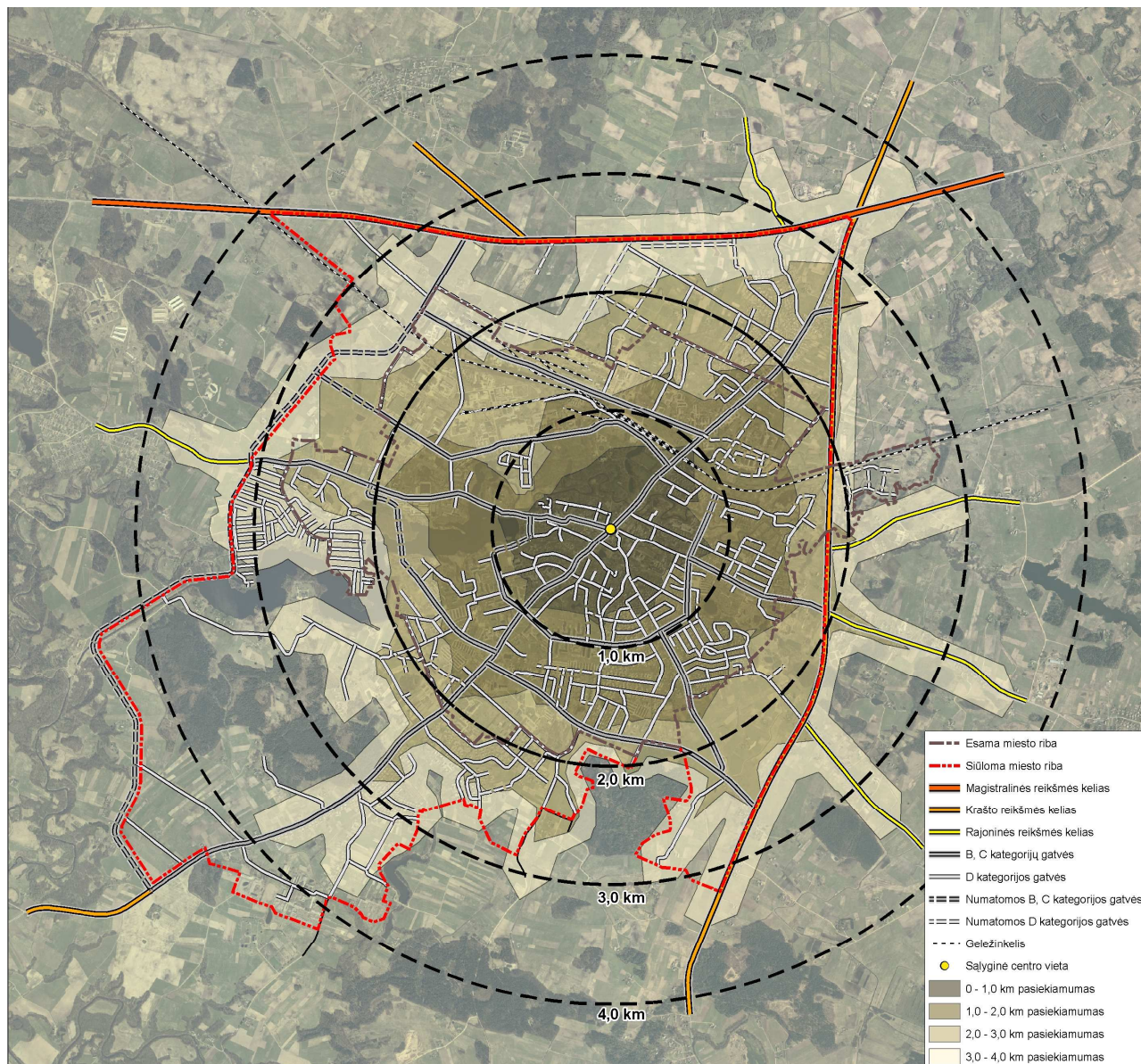


2.3.4. Lentelė. Struktūrinių miesto vidaus gatvių transportiniai koridoriai

Koridorius	Gatvės	Ilgis, km		Gatvių pločiai, m	Sankryžų sk./km	Įvažiavimų sk./km
		Esamas	Perspektyvinis			
I	Kulių g., J. Tumo-Vaižganto g., S. Dariaus ir Girėno g., Žemaitijos g.	7,2	-	5 – 9,5	4,9	20,8
IIa	Žaltakalnio g.	2,6	-	7	3,5	5,0
IIb	Gandingos g., J. Kučinskio g.	1,6	0,9	4 – 7,5	4,4	13,8
III	Rietavo g., Sinagogų g.	2,3	-	4,5 – 7,5	7,0	24,8
IVa	Beržų g., Telšių g., Minijos g.	1,9	-	5,5 – 10	7,4	42,1
IVb	Vytauto g., Birutės g.	3,2	-	5,5 – 7,5	3,8	14,7
V	Stoties g., Pramonės g.	2,7	0,6	5,5 – 8	3,0	13,0
VI	Lentpjūvės g., Salantų g.	2,6	-	5,5 – 7	1,9	9,6
VII	Paprūdžio g., V. Mačernio g., Jucio g., Laisvės g., Vandentekio g., Žemaitės g.	3,6	0,6	4 – 8	6,1	31,1

Bendrajame plane numatyti sprendiniai padidina Plungės miesto gatvių tinklo rišlumą ir atskirų teritorijų pasiekiamumą. Įvertinus sąlyginio miesto centro (J. Tumo-Vaižganto g. – S. Dariaus ir Girėno g. – Vytauto g. sankryža) pasiekiamumą 3 km spinduliu, pastebėta, kad jis padidėja apie 10,7 % nuo 14,0 km² iki 15,5 km². Sėkmingai realizavus bendrojo plano sprendinius, pasiekiamumas turėtų pagerėti ne tik atstumo, bet ir laiko prasme, kadangi perskirstant tą patį transporto kiekį į didesnį gatvių tinklą, akivaizdžiai turėtų sumažėti laiko nuostoliai.

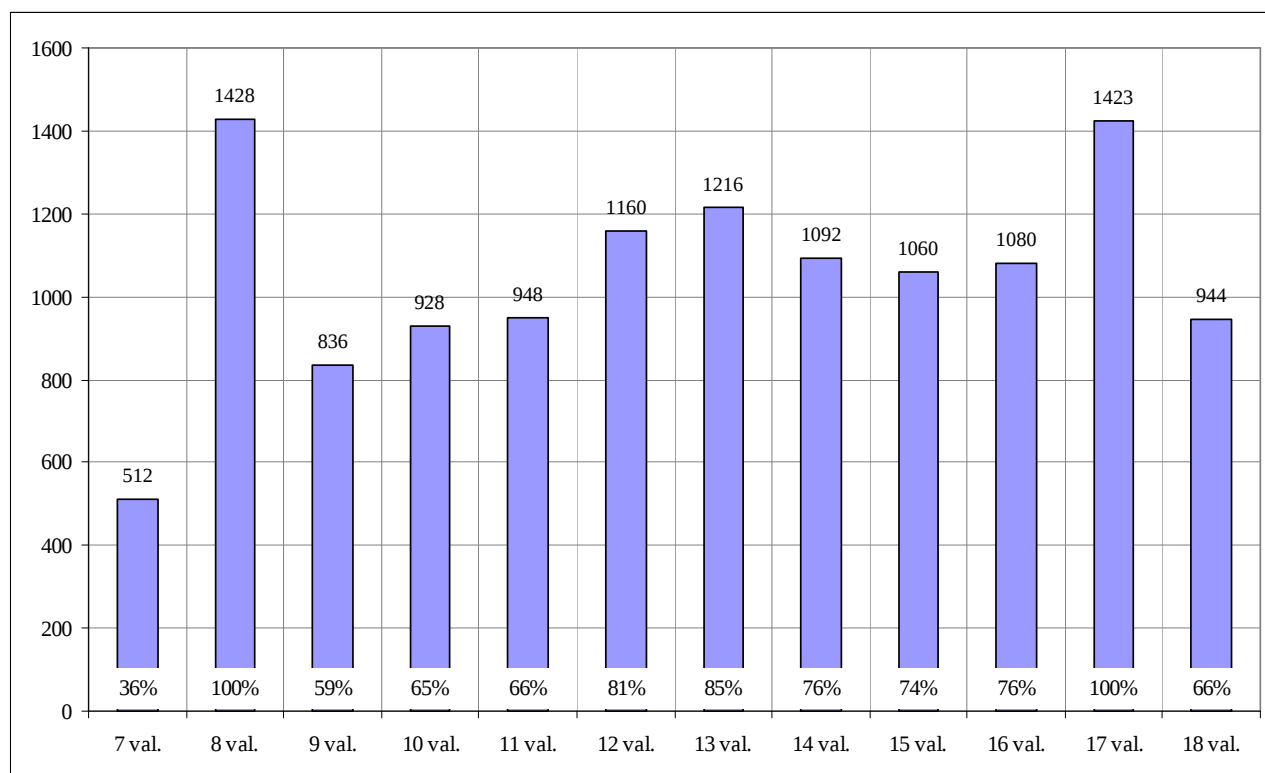
2.3.8. Pav. Miesto centrinės dalies pasiekiamumo schema, įrengus BP numatytą gatvių tinklą



2.4. EISMO INTENSYVUMO ANALIZĖ

Eismo intensyvumo dinamikos tyrimams kaip atskaitos taškas buvo pasirinkta J. Tumo-Vaižganto gatvė ties sankryža su A. Vaišvilos gatve. Tyrimų rezultatai parodė, kad miestas turi du maždaug vienodo dydžio trumpalaikius pikus apie 8 val. ir apie 17 val. Tuo metu gatvės patiria didelius momentinius apkrovimus, kurie vėliau greitai sumažėja. Pietų meto pikas siekia 80 – 85 % rytinio/vakarinio piko dydžio, kitomis valandomis transporto srautai pastebimai mažesni.

2.4.1. Pav. Eismo intensyvumo dinamika J. Tumo – Vaižganto g. ties sankryža su A. Vaišvilos g.



Izoliuotomis sąlygomis dviejų eismo juostų gatvė gali praleisti iki 1800 aut/h, o esant reikiams išplatintiems kairiesiems ir dešiniems posūkiams 2400 – 2800 aut/h. Plungės mieste gatvių pralaidumo lygis yra kur kas mažesnis. Rytinio ir vakarinio piko metu susisiekimo sistema dirba perkrautomis sąlygomis ir didesnių transporto srautų praleisti nėra pajėgi. Pagrindinės to priežastys yra šios:

- Dauguma sankryžų neturi papildomų eismo juostų kairiesiems posūkiams, todėl pastarieji blokuoja visą eismą;
- Intensyvus pėsčiųjų eismas centrinėje miesto dalyje ženkliai sumažina gatvių pralaidumą;
- Epizodiškai parkuojami automobiliai gatvės važiuojamojoje dalyje apsunkina eismo sąlygas;
- Eilėje sankryžų nėra užtikrintas tinkamas matomumo laukas, kas sumažina šalutinės gatvės pralaidumą.

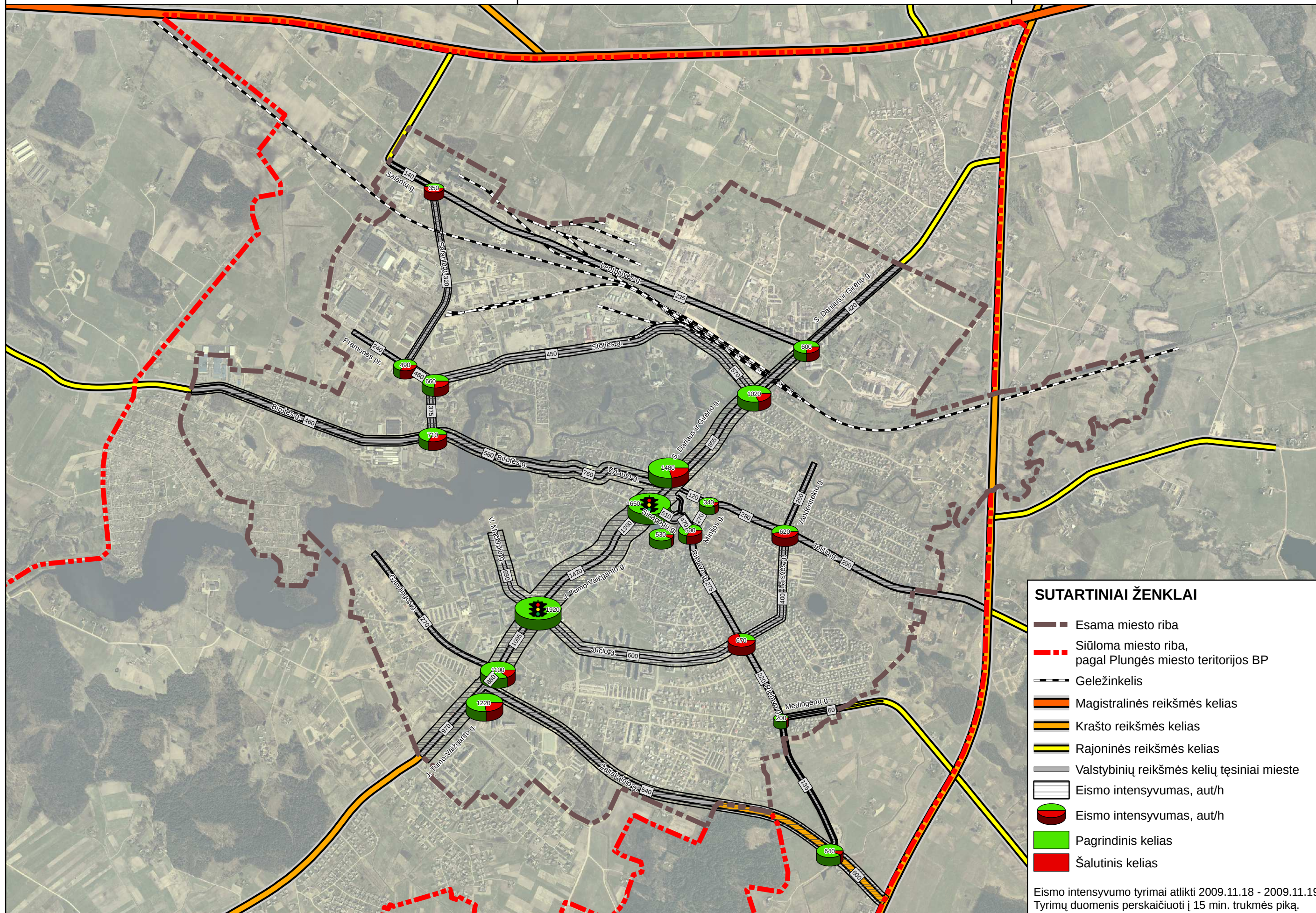
Visų svarbiausia problema yra ta, kad centrinėje miesto dalyje arti gatvės važiuojamosios dalies esantis užstatymas nesudaro galimybių padidinti gatvių pralaidumą, todėl tiesiogiai spręsti galima tik automobilių parkavimo faktorių. Visgi parkavimo eliminavimas iš važiuojamosios dalies neužtikrins tinkamo pralaidumo lygio, tačiau ženkliai pagerins eismo sąlygas ir eismo saugumą. Vienintelis priimtinas problemos sprendimas lieka gatvių tinklo rišlumo didinimas, tą patį transporto srautą išskaidant į daugiau gatvių.



PLUNGĖS MIESTO IR JO PRIEIGŲ
TRANSPORTO SRAUTŲ IR INFRASTRUKTŪROS
SPECIALUSIS PLANAS

EISMO INTENSIVUMO SCHEMA
M 1:20.000

Urbanistika
UŽDAROJI AKCINĖ BENDROVĖ



2.4.1. Lentelė. Svarbiausių miesto sankryžų eismo kokybės vertinimas

Sankryža	Reguliavimo būdas	Eismo intensyvumas, aut/h			Komentaras
		Bendras	Pagr.	Šalut.	
J. Tumo-Vaižganto g. – Žaltakalnio g.	Pirmumo ženklais	1220	940	280	Sankryžos pralaidumas pakankamas, tačiau eismo intensyvumas yra toks, kad pagal LST 1405 turėtų būti įrengiamas šviesoforinis reguliavimas. Sudėtingiausias manevras – kairysis posūkis iš Žaltakalnio gatvės.
J. Tumo-Vaižganto g. – Gandingos g.	Pirmumo ženklais	1100	960	140	Sankryžos pralaidumas pakankamas, tačiau, įrengus BP numatytą Gandingos gatvės jungtį su Birutės gatve, eismo intensyvumas bus toks, kad pagal LST 1405 turės būti įrengiamas šviesoforinis reguliavimas. Kartu su Gandingos gatvės pratesimu būtina bus rekonstruoti ir šią sankryžą.
J. Tumo-Vaižganto g. – V. Mačernio g. – Jucio g.	Šviesoforu	1920	-	-	Labiausiai apkrauta miesto sankryža, dirbanti ant pralaidumo ribos, pirmiausiai dėl savo netaisyklingos konfigūracijos. Jucio ir Mačernio gatvių ašys yra šiek tiek perstumtos viena kitos atžvilgiu, todėl kairieji posūkiai iš Vaižganto gatvės tarpusavyje „persidengia“. Panaši problema yra su transporto manevrais iš Jucio ir Mačernio gatvių. Dėl šių priežasčių sankryža yra viena avaringiausių mieste. Eismo juostos sankryžoje yra per siauros intensyviame eismui aptarnauti, o kairiųjų posūkių eismo juostos turėtų būti ilgesnės. Reikia svarstyti sankryžos rekonstrukcijos galimybes.
J. Tumo-Vaižganto g. – Sinagogų g.	Šviesoforu	1650	-	-	Eismo juostos yra per siauros intensyviame eismui patogiai aptarnauti, o laukimo juostos per trumpos. Sankryžos pralaidumas yra pakankamas, be to apkrovimas turėtų sumažėti nutiesus Gandingos ir V. Mačernio tęsinius iki Birutės gatvės, todėl jos rekonstrukcija nebūtina.
J. Tumo-Vaižganto g. – Vytauto g. – S. Dariaus ir Girėno g.	Pirmumo ženklais	1480	1170	310	Sankryža dirba perkrautomis sąlygomis dėl didelių transporto srautų ir sudėtingų eismo sąlygų. Pagal LST 1405 sankryža turėtų būti reguliuojama šviesoforu, tačiau to padaryti neįmanoma dėl per didelės įkalnės J. Tumo-Vaižganto gatvėje. Kritinį apkrovimą patiria S. Dariaus ir Girėno gatvės transporto srautas. Perspektyvoje sankryžos

					apkrovimas mažesnis dėl BP numatytų naujų gatvių, todėl sankryžos rekonstrukcija nebūtina.
S. Dariaus ir Girėno – Stoties g.	Pirmumo ženklais	1020	620	400	Sankryžos pralaidumas – pakankamas, tačiau pagal LST 1405 sankryžoje turi būti įrengiamas šviesoforinis reguliavimas. Svarstyta sankryžos rekonstrukcija, įrengiant papildomas posūkių juostas iš S. Dariaus ir Girėno gatvės.
S. Dariaus ir Girėno - Lentpjūvės	Pirmumo ženklais	600	420	180	Sankryžos pralaidumas pakankamas, poreikio įrengti šviesoforinį reguliavimą nėra.
Kelias nr. 166 „Plungė – Vėžaičiai“ – Rietavo g.	Pirmumo ženklais	640	590	50	Sankryžos pralaidumas pakankamas, poreikio įrengti šviesoforinį reguliavimą nėra.
Rietavo g. – Laisvės g.	Pirmumo ženklais	670	220	450	Sankryžos pralaidumas pakankamas, nors šalutinės gatvės eismas gerokai viršija pagrindinės gatvės eismą. Eismo intensyvumo aspektu poreikio įrengti šviesoforinį reguliavimą nėra, tačiau sankryža yra avaringa, todėl svarstyti įvairūs eismo sąlygų pagerinimo sprendimai.
Minijos g. - Rietavo g.	Pirmumo ženklais	500	340	160	Sankryžos pralaidumas pakankamas, poreikio įrengti šviesoforinį reguliavimą nėra.
Laisvės g. – Telšių g. – Vandentiekio g.	Pirmumo ženklais	620	290	330	Sankryžos pralaidumas pakankamas, nors šalutinės gatvės eismas viršija pagrindinės gatvės eismą. Eismo intensyvumo aspektu poreikio įrengti šviesoforinį reguliavimą nėra, tačiau sankryža yra avaringa, todėl svarstyti įvairūs eismo sąlygų pagerinimo sprendimai.
Stoties g. – Birutės g.	Pirmumo ženklais	710	470	240	Sankryžos pralaidumas pakankamas, poreikio įrengti šviesoforinį reguliavimą nėra.
Stoties g. – Pramonės g.	Pirmumo ženklais	660	480	180	Sankryžos pralaidumas pakankamas, poreikio įrengti šviesoforinį reguliavimą nėra.

Pastaba:

- Lentelėje pateiktas eismo intensyvumas aut/h, konvertuotas į 15 min trukmės intensyviausią piką;

- Šviesoforų įrengimo poreikis pagal LST 1405 „Kelio ženklų ir šviesoforų naudojimas“ vertintas pagal 8 valandų eismo intensyvumo sąlygą, darant prielaidą, kad sankryžoje yra 8 valandos kuomet jos eismo intensyvumas viršija 65 % piko valandos eismo intensyvumo.

Šviesoforų įrengimo poreikis sankryžose pagal LST 1405

- J. Tumo-Vaižganto g. – Žaltakalnio g.;
- J. Tumo-Vaižganto g. – Gandingos g.;
- J. Tumo-Vaižganto g. – Vytauto g. – S. Dariaus ir Girėno g. Pastaba: *nėra techninių galimybių*;
- S. Dariaus ir Girėno – Stoties g..

Perspektyvoje Plungės mieste bendras eismo intensyvumo lygis augs dėl:

- augančio automobilizacijos lygio (2.5 skyrius);
- BP pasirinkto miesto urbanizacijos modelio (urbanizacijos „išsidriekimas“ į priemiestines teritorijas, gyventojų teritorinio tankumo mažėjimas);
- augančio ekonomikos ir gyvenimo kokybės lygio (didės gyventojų ir prekių mobilumas).

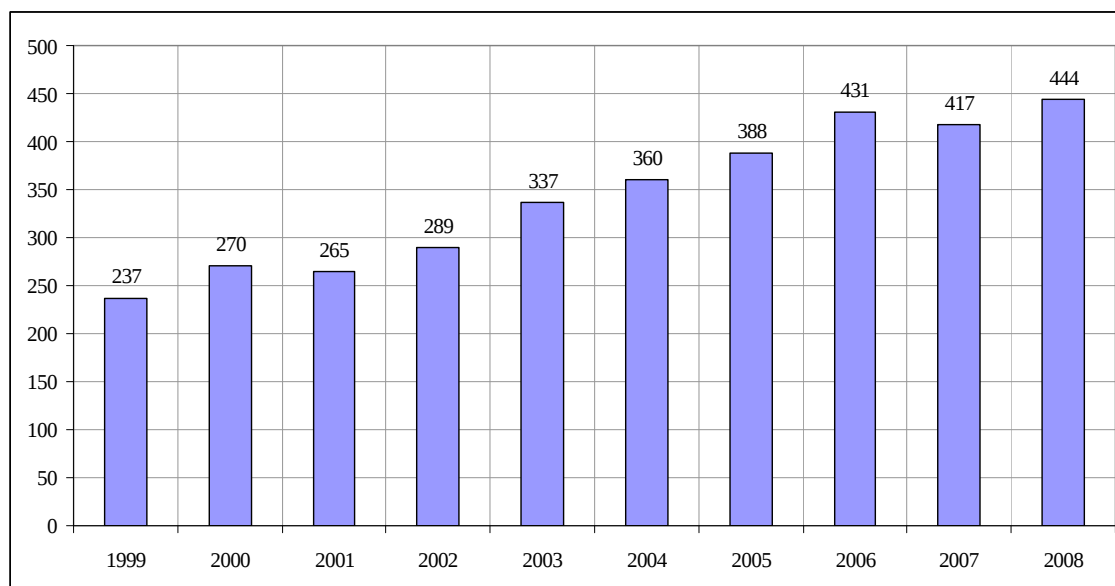
Reziumuojant atliktus tyrimus, reikia pastebėti, kad gatvių pralaidumo problema yra išimtinai susijusi su J. Tumo-Vaižganto ir S. Dariaus ir Girėno gatvėmis. Transporto sistemos strateginis sprendimas yra įgyvendinti BP numatytas gatvių jungtis, kurios nukrautų dalį transporto srautų nuo šių gatvių ir sudarytų normalias eismo sąlygas. Kiti gatvių koridoriai, įgyvendinus tinkamas eismo organizavimo ir parkavimo valdymo priemones, net ir išaugus perspektyviniams transporto srautams, pajėgs užtikrinti reikiamą pralaidumo lygį.

2.5. AUTOMOBILIZACIJOS LYGIS

Automobilizacijos lygis (individualių lengvųjų automobilių skaičius 1000-čiui gyventojų) yra vienas svarbiausių faktorių, įtakojantis transporto srautų dydį kelių ir gatvių tinkle bei parkavimo aikštelių apkrovimą miesto teritorijose. Lietuvos Respublikoje yra nusistovėjusi transporto priemonių registravimo tvarka pagal savivaldybes, todėl tikrasis Plungės miesto automobilizacijos lygis yra nežinomas. Galima daryti prielaidą, kad jis yra panašus kaip ir Plungės rajone, tuo labiau, kad Plungės miesto gyventojai sudaro daugiau kaip pusę viso rajono gyventojų. Todėl toliau Plungės miesto automobilizacijos lygis nagrinėjamas pagal Plungės rajono savivaldybės rodiklius.

Dauguma šiandieninių susisiekimo sistemos problemų yra sukeltos būtent dėl neteisingai prognozuoto automobilizacijos lygio. „Sovietmečiu gyvenamųjų rajonų planavimo normos reikalavo įvertinti 150, vėliau 180 aut./1000 gyventojų perspektyvinę normą atitinkamai rezervuojant žemės plotus atviroms aikštelėms įrengti“ [7, 106 p]. Lietuvos Respublikai atgavus nepriklausomybę automobilizacijos lygis ėmė sparčiai augti ir šiuo metu apie 2,5 karto viršijo ankstesnes normas (žr. 2.5.1 pav.). Tai sukėlė parkavimo problemas, kurios labiausiai matomos gyvenamosiose teritorijose ir miestų centruose, gatvių pralaidumo problemas (niekas negalvojo, kad bus tokie dideli transporto srautai, todėl tuo metu nebuvo suprojektuotos atitinkamų parametrų gatvės). Pastarieji reiškiniai atitinkamai sukėlė eismo saugumo, taršos, triukšmo, ekonominių nuostolių dėl susisiekimo sistemos neefektyvumo ir kitas problemas, kurias šiandien tenka spręsti. Dėl visų išvardintų priežasčių automobilizacijos lygis yra svarbus susisiekimo sistemos rodiklis.

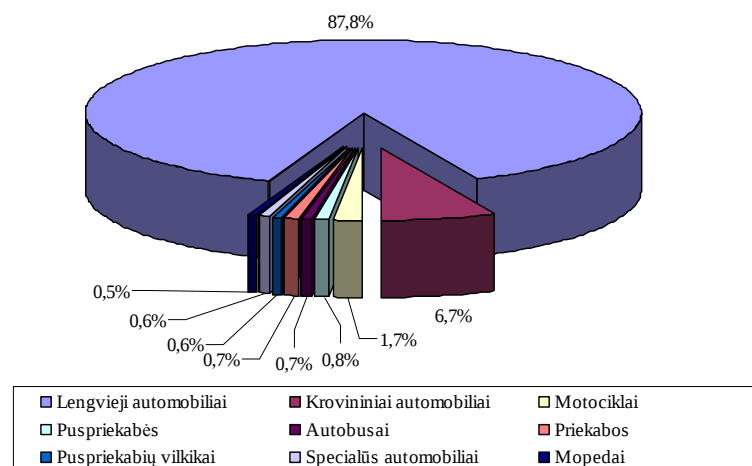
2.5.1. Pav. Automobilizacijos lygio dinamika 1999 – 2008 m Plungės rajone [2]



Plungėje per pastaruosius 10 metų automobilizacijos lygis išaugo 1,87 karto, šiuo metu (2008 m) yra 444 aut./1000 gyv. ir yra nežymiai mažesnis už Lietuvos vidurkį – 453 aut./1000 gyv. Remiantis šiais rodikliais galima teigti, kad šiuo metu Plungės mieste yra apie 10,3 tūkst. individualių lengvųjų automobilių. Pastaraisiais metais stebimas automobilizacijos lygio augimo tempų lėtėjimas.

Eurostat duomenimis 2006 metais automobilizacijos lygis Lietuvoje nuo EU-15 atsiliko tik 8 % ir iš esmės buvo identiškas kaip ir Belgijoje, Didžiojoje Britanijoje, Ispanijoje ar Suomijoje. Tuo tarpu pagal vidutinius automobilizacijos lygio augimo tempus 1990 – 2006 metais Lietuva užėmė pirmąją vietą visoje Europos Sąjungoje – 7,6 % per metus, kai ES-15 vidurkis buvo vos 2,1 % [8]. Lyginant Lietuvos automobilizacijos lygio augimo tendencijas su kitomis Europos šalimis matyti, kad jo augimo tempai po truputi lėtės, tačiau prisotinimo riba lieka neaiški. Ji priklausys ne tik nuo viešojo transporto raidos Lietuvoje, bet ir nuo urbanistinių procesų, kurie gali skatinti žmogaus priklausomybę nuo privataus automobilio arba ne. Vertinant, susisiekimo sistemos plėtros procesus, reikėtų galvoti apie galimą 550 – 600 aut./1000 gyv. automobilizacijos lygį. Panašios prognozės buvo pateiktos ir Plungės miesto teritorijos bendrojo plano sprendinių konkretizavimo stadijoje. Ten prognozuota, kad 2015 m. automobilizacijos lygis Plungėje pasieks 540 aut./1000 gyv.

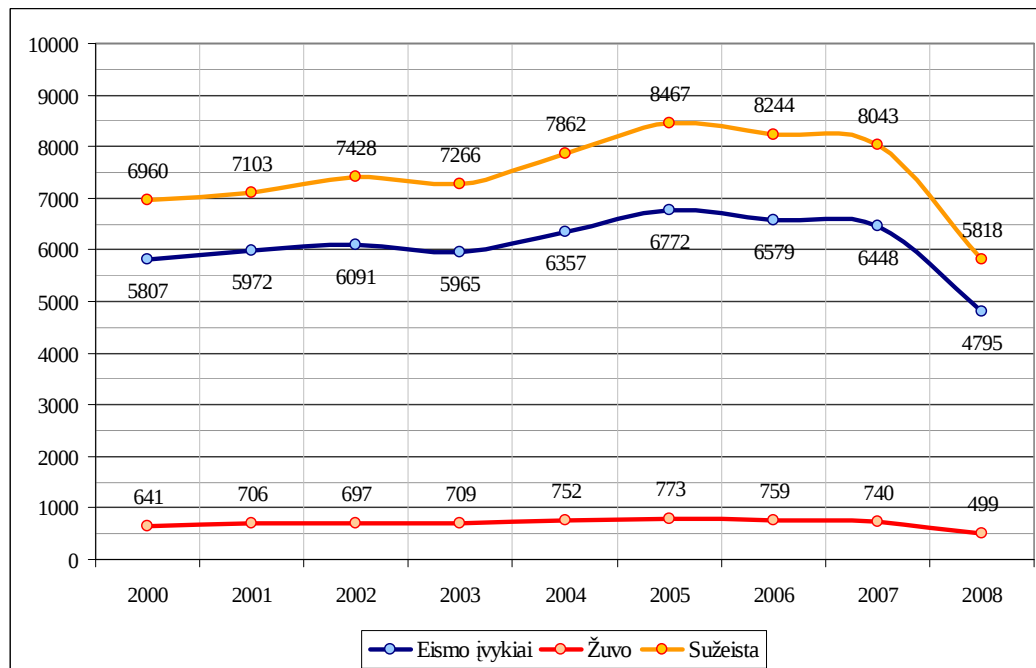
2.5.2. Pav. Transporto priemonių parko struktūra Plungės rajone 2008 m [2]



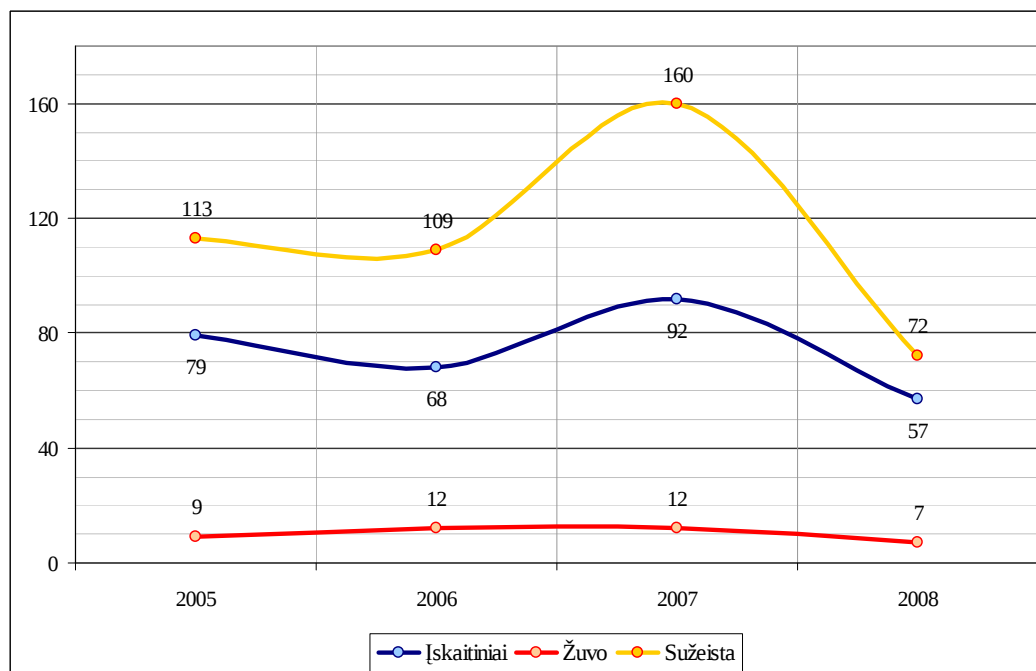
2.6. AVARINGUMO ANALIZĖ

Pastarųjų metų išskirtinis dėmesys eismo įvykiams Lietuvoje, diegiant saugaus eismo priemones bei vykdant švietėjišką veiklą, davė puikius rezultatus. Pagal žuvusiųjų skaičiaus pokytį 2007-2008 metais (-33 %) Lietuva užėmė pirmą vietą Europos Sąjungoje. Plungės rajone autoįvykių tendencijos buvos analogiškos kaip ir Lietuvos Respublikoje.

2.6.1. Pav. Įskaitinių autoįvykių pokyčiai Lietuvoje, 2000 – 2008 m. [4]

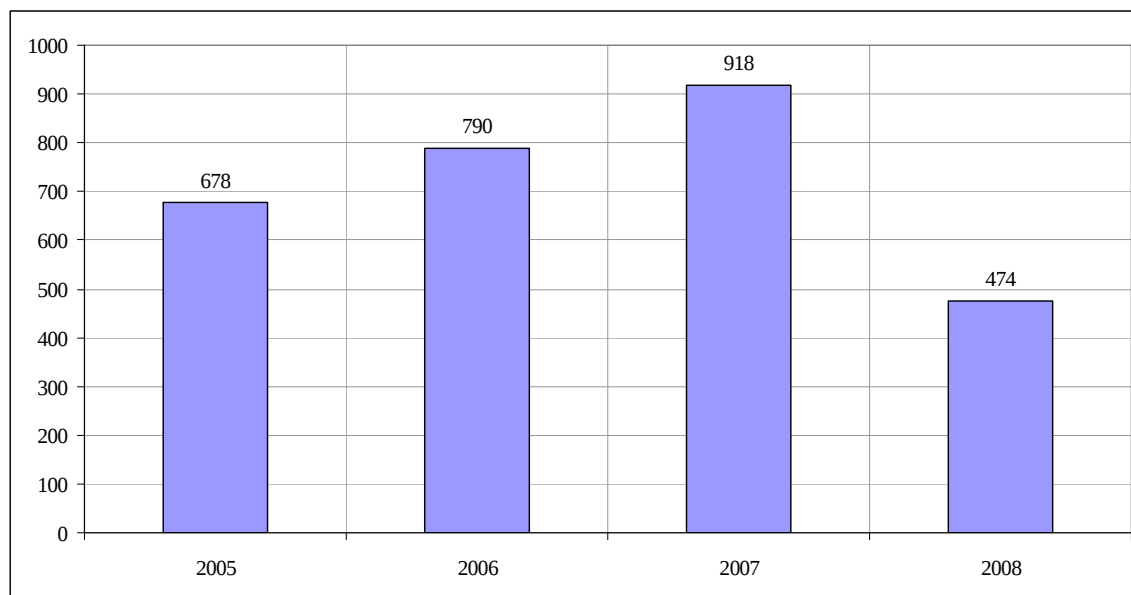


2.6.2. Pav. Įskaitinių autoįvykių pokyčiai Plungės rajone, 2005 – 2008 m. [5]



Autoįvykių analizę labai apsunkina statistinių duomenų kaupimo principai mūsų šalyje (duomenys kaupiami pagal savivaldybės administracines ribas). Taip pat keliuose yra visiškai kitokios eismo sąlygos bei eismo įvykių dėsningumai nei miestų gatvėse.

2.6.3. Pav. Techninių autoįvykių pokyčiai Plungės rajone, 2005 – 2008 m. [5]



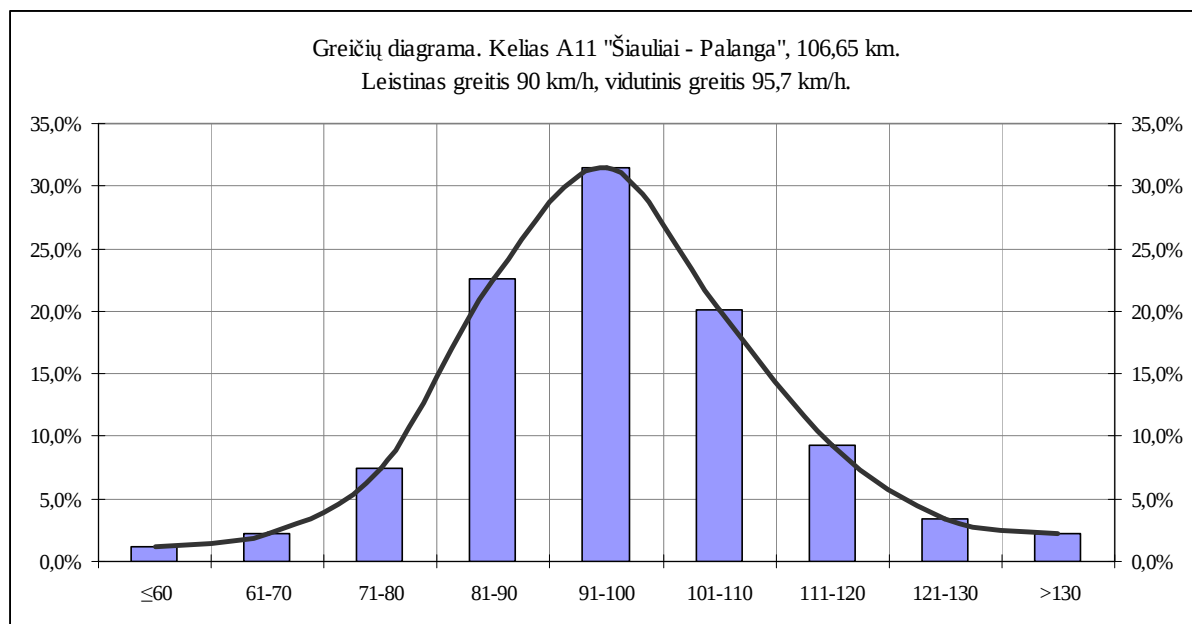
Plungės mieste 2008 metais įvyko 22 įskaitiniai eismo įvykiai, kuriuose niekas nežuvo, bet buvo sužeisti 23 eismo dalyviai. Įskaitinių eismo įvykių skaičius 1000-čiui gyventojų Plungės mieste siekia 0,95 ir yra panašus kaip ir kitų tokio dydžio Lietuvos miestų. [9].

Plungės rajono policijos komisariato Viešosios tvarkos skyriaus Kelių policijos poskyrio duomenimis pagrindinė įskaitinių eismo įvykių priežastis buvo saugaus greičio nepasirinkimas – 39 %. Lietuvos automobilių keliuose veikiantys eismo intensyvumo matavimo postai be pravažiuojančių transporto priemonių skaičiavimo dar fiksuoja ir jų greitį. Tyrimų duomenis parodė, kad Plungės rajono keliuose apie 40 % vairuotojų viršija leistiną greitį.

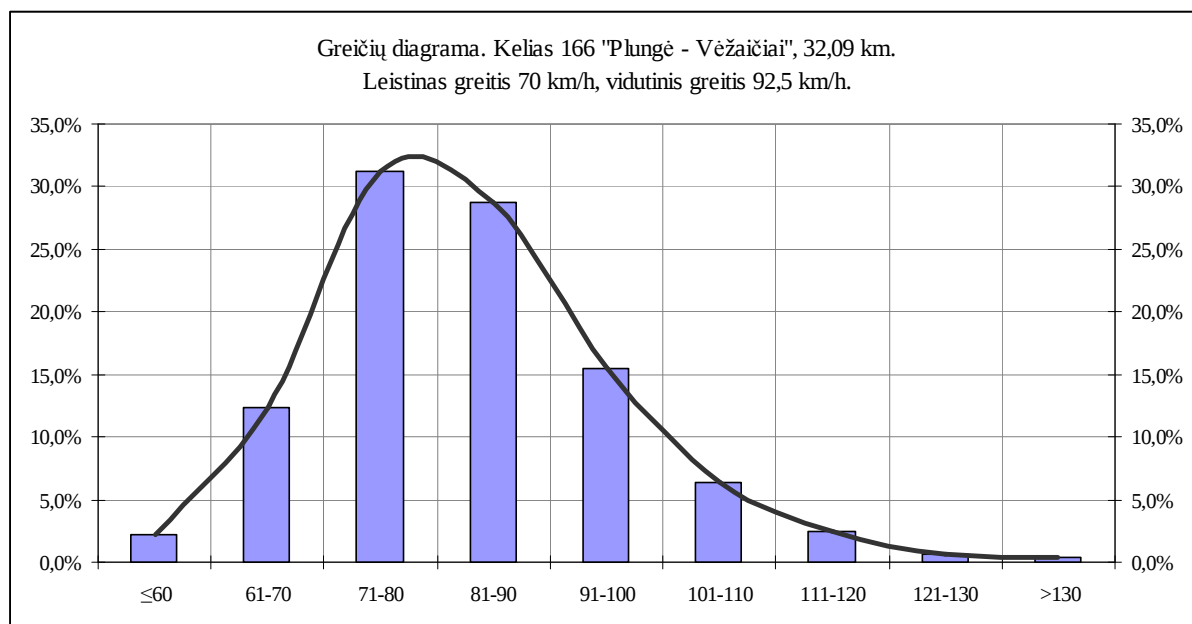
2.6.1. Lentelė. Transporto srautų greičiai valstybinės reikšmės keliuose [1]

Kelio Nr.	Kelio pavadinimas	Posto vieta, km	Vairuotojų skaičius, %			Vid. važiavimo greitis, km/h
			Neviršijo maks. leistino greičio	Viršijo maks. leistiną greitį ≤ 10 km/h	Viršijo maks. leistiną greitį > 10 km/h	
A11	Šiauliai - Palanga (Šiaulių kryptis)	91,65	52,0%	28,1%	19,9%	90,0
A11	Šiauliai - Palanga (Palangos kryptis)	106,65	32,2%	32,0%	35,8%	96,2
164	Mažeikiai - Plungė - Tauragė (Mažeikių kryptis)	48,60	67,0%	18,9%	14,0%	84,9
164	Mažeikiai - Plungė - Tauragė (tarp kelių 166 ir A11)	54,98	76,5%	15,8%	7,7%	80,2
164	Mažeikiai - Plungė - Tauragė (Rietavo kryptis)	62,04	64,9%	20,6%	14,5%	85,4
166	Plungė - Vėžaičiai	7,70	62,0%	21,6%	16,4%	86,7
169	Skuodas - Plungė	37,76	69,4%	18,9%	11,7%	82,4

2.6.4. Pav. Greičių diagrama kelyje A11 „Šiauliai – Palanga“ [1]



2.6.5. Pav. Greičių diagrama kelyje 166 „Plungė – Vėžaičiai“ [1]



Bendra eismo sąlygų natūrinė apžvalga Plungės mieste parodė, kad pagrindiniai infrastruktūros ir eismo organizavimo faktoriai palankūs eismo įvykiams atsirasti yra šie:

- Nemažai svarbiausių miesto gatvių, kuriomis realizuojami tranzito ir ilgi vidaus transportiniai ryšiai, atlieka dvi tarpusavyje nesuderinamas funkcijas: mobilumo ir privažiavimo prie sklypų, todėl juose yra per daug konfliktiškų taškų t.y. per maži atstumai tarp gatvių sankryžų, tarp privažiavimų prie sklypų, per didelė transporto ir pėsčiųjų tarpusavio sąveika;
- Svarbiausiose miesto sankryžose neįrengtos papildomos eismo juostos kairiesiems ir dešiniems posūkiams atlikti;

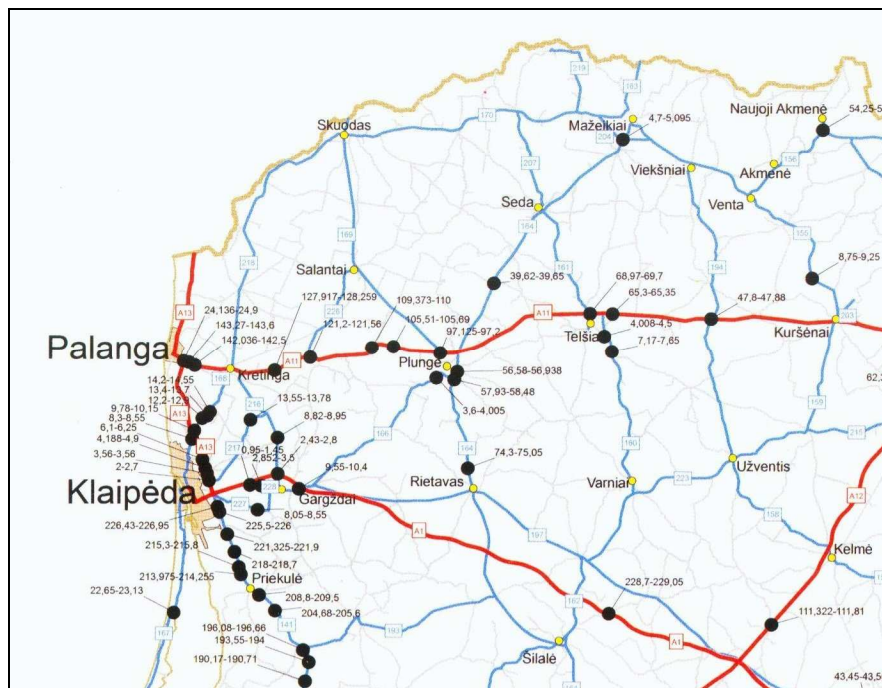
- Trūksta pėsčiųjų ir dviračių takų bei šaligatvių, todėl pastarieji eismo dalyviai priversti dalyvauti bendrame eisme su automobiliais;
- Dauguma gatvių tamsiu paros metu yra neapšviestos;
- Pėstieji tamsiu paros metu nedėvi atšvaitų;
- Mieste yra labai daug sankryžų, kuriuose neužtikrintas matomumo laukas;
- Yra vietų kur automobilių parkavimas nesuderinamas su saugiu eismu.

Plungės rajono policijos komisariato Viešosios tvarkos skyriaus Kelių policijos poskyrio duomenimis avaringiausios sankryžos Plungės mieste yra šios:

- J. Tumo-Vaižganto – V. Mačernio – Jucio (netaisyklinga sankryžos geometrija);
- Laisvės – Rietavo (važiuojant abejomis gatvėmis optiškai susidaro išpūdis, kad važiuoji pagrindiniu keliu, neužtikrintas matomumo laukas);
- Laisvės – Telšių – Vandentiekio (važiuojant abejomis gatvėmis optiškai susidaro išpūdis, kad važiuoji pagrindiniu keliu, neužtikrintas matomumo laukas).

Plungės rajone Lietuvos automobilių kelių direkcija išskiria 7 juodąsias dėmes, visos jos yra už Plungės miesto administracinių ribų.

2.6.6. Pav. Juodųjų dėmių žemėlapis

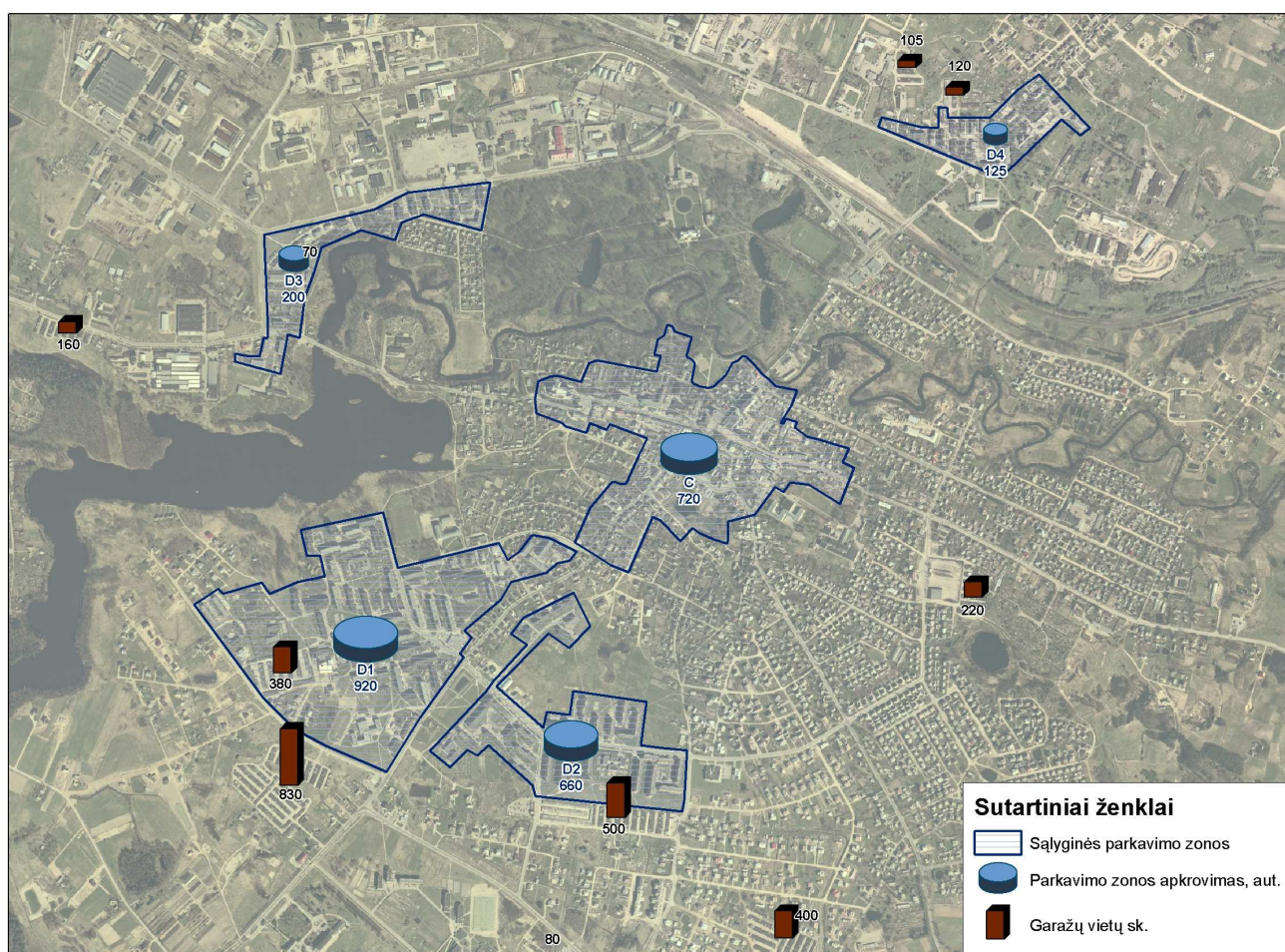


2.7. PARKAVIMO ANALIZĖ

Pagal 2009 m. lapkritį atliktus automobilių parkavimo tyrimus (miesto centrinėje dalyje - dienos metu, daugiabučių rajonuose - vakaro metu) sudaryta atskirų miesto zonų apkrovimo schema (2.7.1. pav.).

Atlikti tyrimai parodė, kad Plungės miesto daugiabučių namų parkavimo apkrovimas siekia 0,30 – 0,43 automobilio vienam butui ir yra gerokai mažesnis nei numato STR 2.06.01 – 1,2 aut./butui. Pagrindinė priežastis yra ta, kad labai daug automobilių yra laikoma garažuose greta daugiabučių namų masių ir jie tyrimo metu nebuvo įvertinti. Bendras garažų skaičius Plungės mieste siekia apie 3000, o tai reiškia, kad beveik 30 % Plungės miesto automobilių galima laikyti garažų masyvuose (individualių namų garažai iš šių skaičių nėra įtraukti). Vidutinis atstumas nuo namo iki garažo siekia 300 – 500 metrų, todėl juose palikti automobiliai yra gana patogūs.

2.7.1. Pav. Atskirų miesto zonų parkavimo apkrovimas ir garažų vietos



Automobilių parkavimo problemos Plungės daugiabučių namų rajonuose nėra tokios ryškios kaip didžiuosiuose Lietuvos miestuose, pirmiausiai dėl mažesnio užstatymo tankumo, tačiau tenka konstatuoti, kad parkavimo vietų yra per mažai, todėl reikalinga parkavimo aikštelių plėtra. Šiandien didžiausią apkrovimą patiria D1 ir D2 parkavimo zonos, atitinkamai 0,74 – 0,88. Šiuo metu daugiabučių namų teritorijose yra apie 5200 automobilių stovėjimo vietų, tačiau įvertinant STR 2.06.01 reikalavimus, dar reikėtų papildomai įrengti apie 1050 vietų, o siekiant pagerinti pralaidumo ir eismo saugumo sąlygas ir eliminuojant dalį parkavimo vietų iš gatvių važiuojamosios dalies, reikėtų įrengti dar daugiau parkavimo vietų.

2.7.1. Lentelė. Parkavimo aikštelių poreikio analizė daugiabučių namų rajonuose

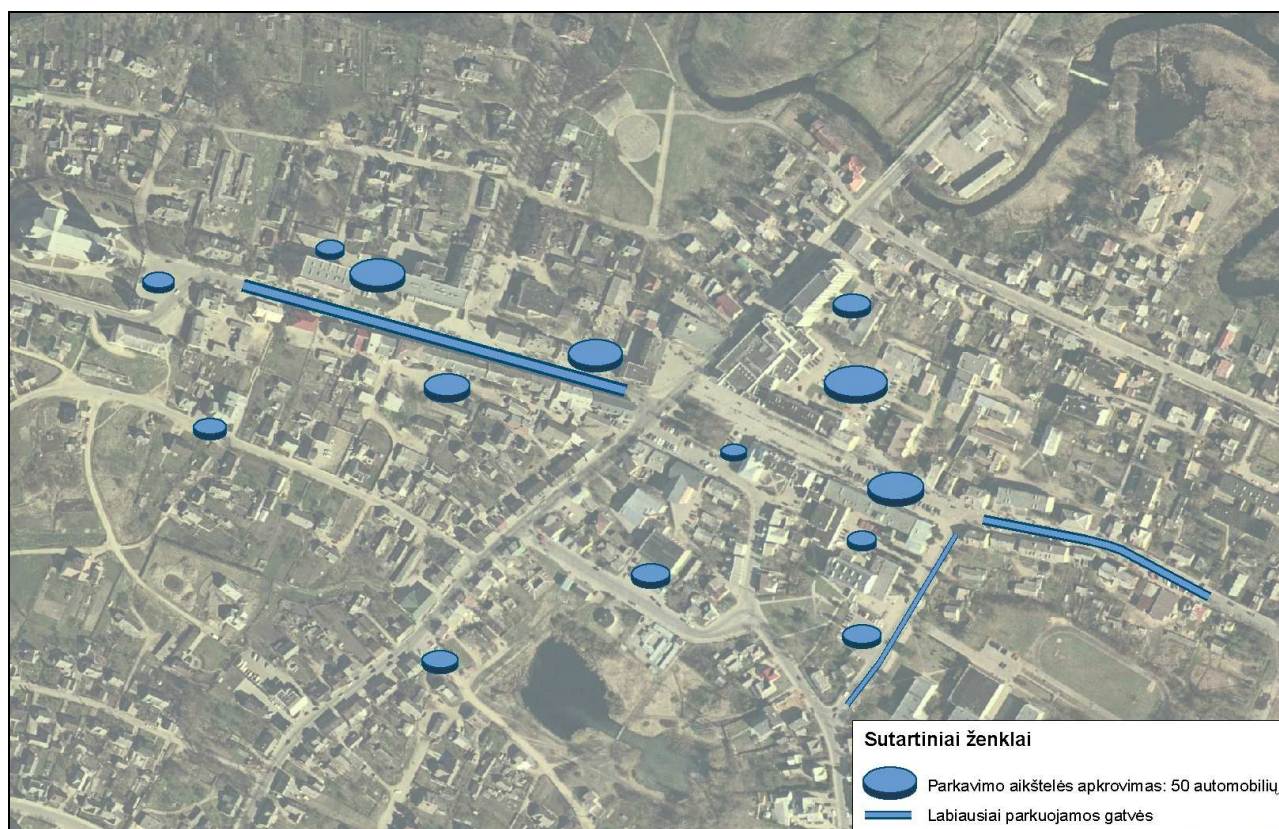
Zona	Vietų sk. kiemuose ir gatvėse*	Garažų sk.	Bendras vietų sk.	Butų sk.	Parkavimo poreikis pagal STR 2.06.01	Papildomas poreikis
D1	1250	1240	2490	2740	3290	800
D2	750	900	1650	1530	1840	190
D3	390	230	620	550	660	40
D4	250	225	475	420	500	25
Viso	2640	2595	5235	5240	6290	1055

Pastaba:

* - apytikslis vietų skaičius parkuojant automobilius kiemuose ir gatvėse leistinu būdu.

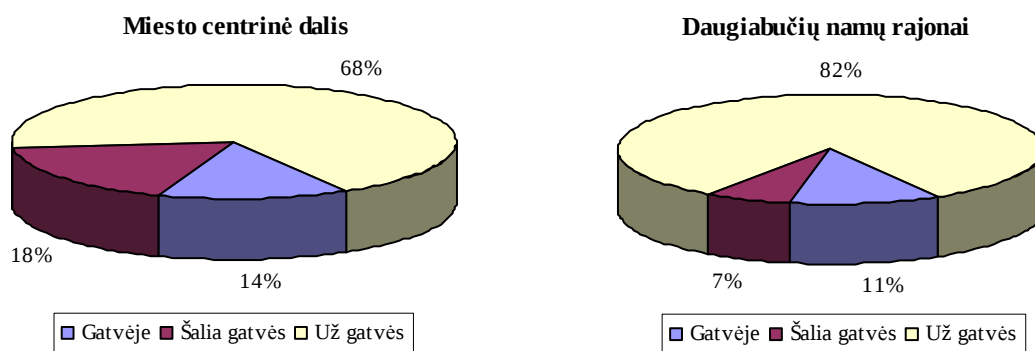
Centrinės dalies realus parkavimo vietų poreikis yra nežinomas, pirmiausiai dėl to, kad STR 2.06.01 automobilių stovėjimo normos yra pritaikytos dideliems miestams ir tokio dydžio miestams kaip Plungė jos netinka (skiriasi kelionių atlikimo struktūra), todėl apie ją galima spręsti tik iš parkavimo aikštelių apkrovimo. Jos centrinėje miesto dalyje yra sausakimšos, todėl būtina ieškoti papildomų vietų kur būtų galima įrengti naujas aikšteles bei pagal galimybes praplėsti esamas.

2.7.2. Pav. Svarbiausios parkavimo vietos miesto centrinėje dalyje



Atlikus parkavimo tyrimus paaiškėjo, kad dauguma automobilių parkuojama už gatvės važiuojamosios dalies esančiuose aikštelėse 68 – 82 %, likusi dalis gatvėje (11 – 14 %) arba šalia gatvės (7 – 18 %). Plungės miesto dauguma svarbiausių gatvių yra per siauros automobiliams parkuoti, todėl parkavimo pasiūlą didinti reikia statant naujas (arba plečiant esamas) aikšteles už gatvės važiuojamosios dalies.

2.7.3. Pav. Automobilių parkavimo pasiskirstymas



2.8. DVIRAČIŲ IR PĖSČIŲJŲ TAKŲ TINKLAS

Pėsčiųjų, o ypač dviračių eismo infrastruktūra Plungės mieste yra menkai išvystyta. Dauguma mažaaukštės statybos teritorijų neturi šaligatvių, todėl pėstiesiems tenka eiti gatvės važiuojamąja dalimi arba kelkraščiu. Dėl susidėvėjusios gatvės dangos, lietingu metu ties kelkraščiais susidaro balos, daug gatvių neturi apšvietimo, todėl tamsiu ar lietingu metu pėsčiųjų eismo sąlygos tampa ypač prastos. Tik nedidelė dalis Plungės miesto gyventojų dėvi atšvaitus todėl, padidėja eismo nelaimių tikimybė.

Patogios pėsčiųjų eismo sąlygos sudarytos didžiausiose jų koncentracijos zonose: centre (J. Tumovaižganto, S. Dariaus ir Girėno, Vytauto, Birutės, Telšių, Rietavo, Sinagogų, Minijos, Laisvės gatvėse) ir daugiabučių namų kvartaluose (Gandingos, Mačernio, Jucio gatvėse). Daugumoje iš išvardintų teritorijų šaligatviai yra įrengti abiejose gatvių pusėse, prie didžiausių traukos objektų pažymėtos pėsčiųjų perėjos. Visgi reikia pastebėti, kad nemažai šaligatvių yra susidėvėję ir reikalauja rekonstrukcijos.

Plungės miestas pagal savo teritorijos dydį yra palankus susisiekimui dviračiais plėtoti. Miestas yra nedidelis, kalvotų teritorijų yra nedaug, todėl galima tikėtis sėkmingo dviračių transporto išplėtojimo.

Šiuo metu dviračių takų tinklo Plungės mieste nėra. Greta valstybinės reikšmės kelių „Plungė – Vėžaičiai“ ir Truikiai – Prūsaliai nutiesti bendri pėsčiųjų - dviračių takai, siekiant atskirti motorizuoto transporto ir dviračių eismą, yra vieninteliai tokio pobūdžio infrastruktūros objektai Plungės mieste. Bendrajame plane numatytas sprendinys sujungti šiuos dviračių takus tarpusavyje per Mačernio gatvę nėra pakankamas sprendinys, kuris galėtų paskatinti intensyvesnį dviračių naudojimą. Plungės miestui būtinas rišlus dviračių takų tinklas, kuris apjungtų pagrindinius miesto rajonus.

STR 2.06.01 numato, kad dviračių eismą galima planuoti bendrame transporto sraute D kategorijos gatvėse, kuomet eismo intensyvumas nėra didelis. Pagal šį kriterijų praktiškai visos Plungės miesto D kategorijos gatvės tinka dviračių eismui bendrame sraute planuoti.

IŠVADOS

1. Parengtame Plungės miesto teritorijos bendrajame plane nustatyti abstraktūs susisiekimo sistemos vystymo principai bei numatytas svarbiausių gatvių tinklo karkasas, tačiau bendrojo plano sprendinių tiesiogiai įgyvendinti neįmanoma, todėl iškilo būtinybė juos tikslinti ir detalizuoti specialiuoju planu.
2. Plungės miesto prieigose pralaidumo problemų dar nėra, tačiau tiek vystant urbanizaciją valstybinių kelių prieigose, tiek sprendžiant kitus plėtros uždavinius reikia išskirtinį dėmesį skirti tiek transporto srautų pralaidumo, tiek ir eismo saugumo klausimams nagrinėti, tuo labiau, kad transporto srautų lygis dar turi potencialo augti.
3. Siekiant eliminuoti tranzitinius srautus bei užtikrinti tiesioginį ryšį su šiaurės vakarų dalyje esančia pramonine teritorija, miestui būtina nusitiesti vakarinį aplinkkelį. Plungės miesto bendrajame plane yra numatyta aplinkkelio trasa, suteikiant jai B1 kategoriją. Rengiamu specialiuoju planu siekiama patikslinti jos trasą ir parametrus.
4. Miesto pietinis aplinkkelis, praeinantis Žaltakalnio gatve ir toliau tarnaus kaip tranzitinio eismo gatvė, todėl šiame koridoriuje reikia riboti sankryžų skaičių bei gretimą užstatymą.
5. Plungės miestui plečiantis į periferiją transporto srautai augs net ir nedidėjant gyventojų skaičiui. Pagrindiniai faktoriai dėl ko vyks šis procesas yra 1) darbo ir gyvenamųjų vietos nutolimas, 2) viešojo transporto įtakos mažėjimas, dėl gyventojų tankumo mažėjimo.
6. Plungės mieste kaip ir kitose miestuose, kuriuose vyrauja mažaaukštis užstatymas, įgyvendinti normatyvinių STR reikalavimų paprastai nepavyksta, todėl sprendžiant transporto problemas tenka ieškoti optimalaus varianto. Svarbiausių gatvių sankryžose, ten kur įmanoma, reikėtų suteikti bent jau papildomą eismo juostą kairiesiems posūkiams.
7. Pagrindinės Plungės miesto gatvės nėra pritaikytos intensyviai eismui. Piko metu jos yra perkrautos ir didesnių transporto srautų praleisti nebegali. Greta važiuojamosios dalies esantis užstatymas užkerta galimybes atlikti gatvių išplatinimus, todėl vienintelis priimtinas problemos sprendimas lieka gatvių tinklo rišlumo didinimas, tą patį transporto srautą išskaidant į daugiau gatvių.
8. Eismo intensyvumo tyrimų rezultatai parodė, kad miestas turi du maždaug vienodo dydžio trumpalaikius pikus apie 8 val. ir apie 17 val. Tuo metu gatvės patiria didelius momentinius apkrovimus, kurie vėliau greitai sumažėja.
9. Automobilizacijos lygis dar nepasiekė savo prisotinimo ribos, todėl perspektyvoje išlaikys didėjimo tendencijas. Vertinant susisiekimo sistemos plėtros procesus, reikėtų galvoti apie galimą 550 – 600 aut./1000 gyv. automobilizacijos lygį.
10. Automobilų parkavimo problemos Plungės daugiabučių namų rajonuose nėra tokios ryškios kaip didžiuosiuose Lietuvos miestuose, pirmiausiai dėl mažesnio užstatymo tankumo, tačiau tenka konstatuoti, kad parkavimo vietų yra per mažai, ir papildomai įrengti reikėtų apie 1000 vietų. Miesto centrinėje dalyje taip pat reikia daugiau stovėjimo vietų.
11. Dviračių takų tinklas Plungės mieste yra menkai išvystytas, tačiau, įrengus reikiamą infrastruktūrą, miestas turi geras galimybes plėtoti dviračių transportą. Pėsčiųjų eismo sąlygos mieste sudėtingos, yra nemažai struktūriškai svarbių gatvių, kuriose neįrengti šaligatviai.

INFORMACIJOS ŠALTINIAI

1. Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos;
2. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos vyriausybės;
3. Plungės miesto teritorijos bendrasis planas;
4. Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnyba;
5. Telšių apskrities vyriausiojo policijos komisariato Plungės rajono policijos komisariato viešosios tvarkos skyriaus kelių policijos poskyris;
6. Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas. Žin., 2002, Nr. 110-4854;
7. Lietuvos miestų susisiekimo sistemos. Klaipėda. „Technika“, 2006;
8. Panorama of Transport. Eurostat. 2009 Edition.
9. Įskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje 2005 – 2008. Lietuvos automobilių kelių direkcija prie susisiekimo ministerijos.

PRIEDAI

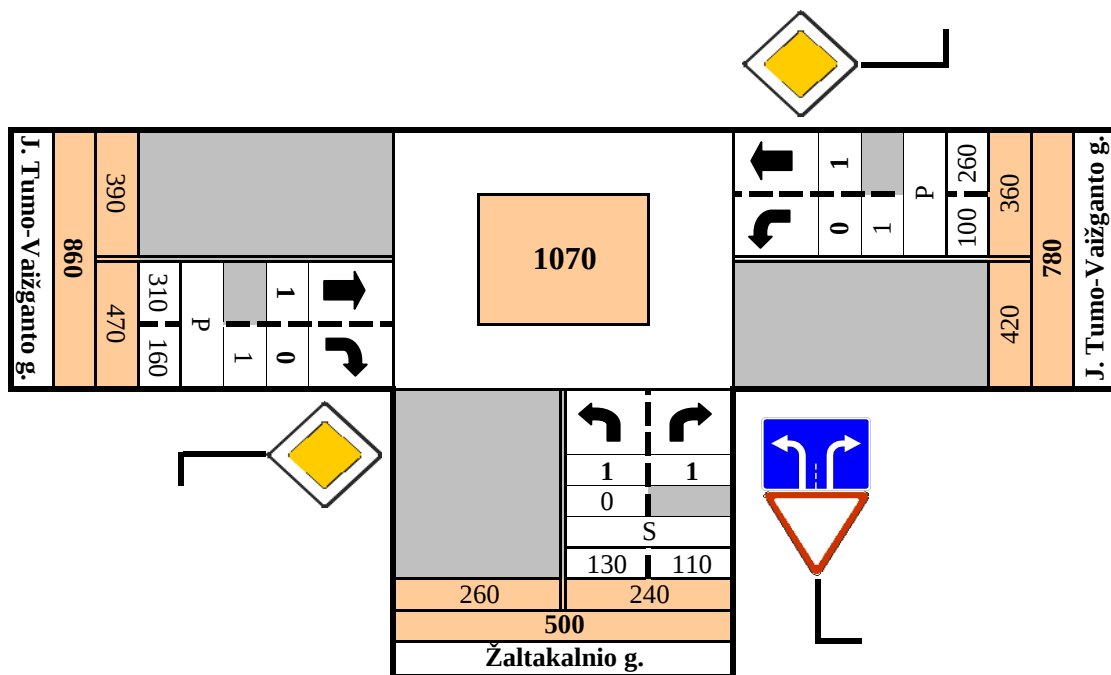
PRIEDAS NR. 1

TRANSPORTO SRAUTŲ TYRIMAI

Pavadinimas	J. Tumo-Vaižganto g. - Žaltakalnio g.
Data	2009.11.18
Laikas	12:30 - 12:45
Trukmė, min.	15

Pagr.	830	78%
Šalut.	240	22%
Viso	1070	100%

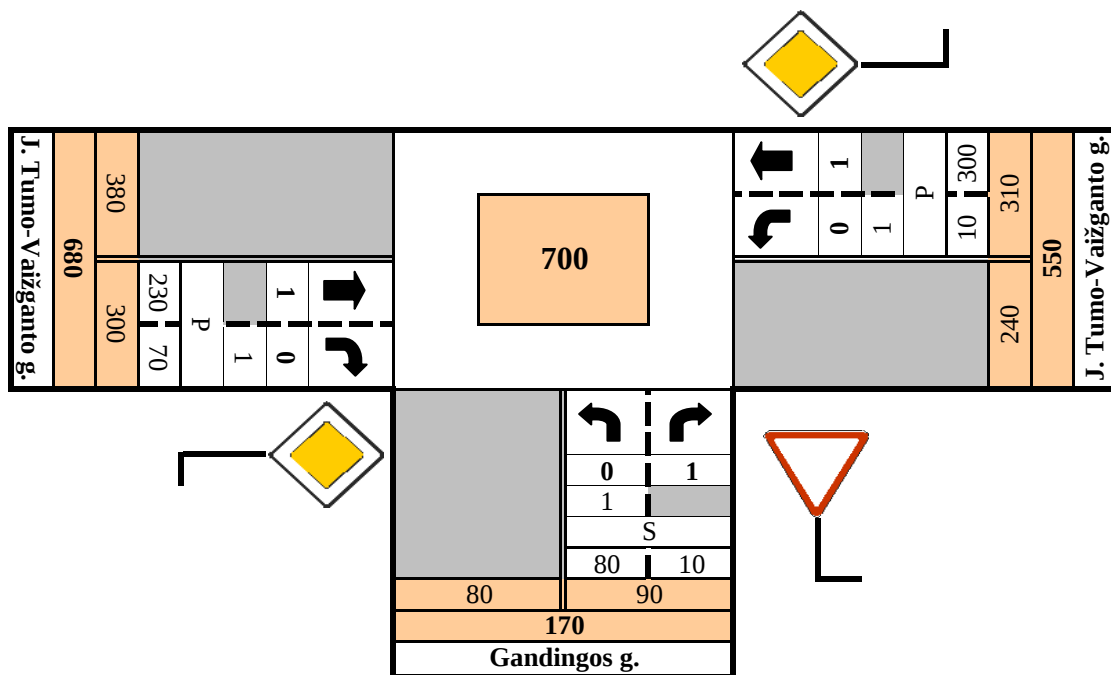
Krovininis transp.	5%
--------------------	----



Pavadinimas	J. Tumo-Vaižganto g. - Gandingos g.
Data	2009.11.18
Laikas	13:15 - 13:30
Trukmė, min.	15

Pagr.	610	87%
Šalut.	90	13%
Viso	700	100%

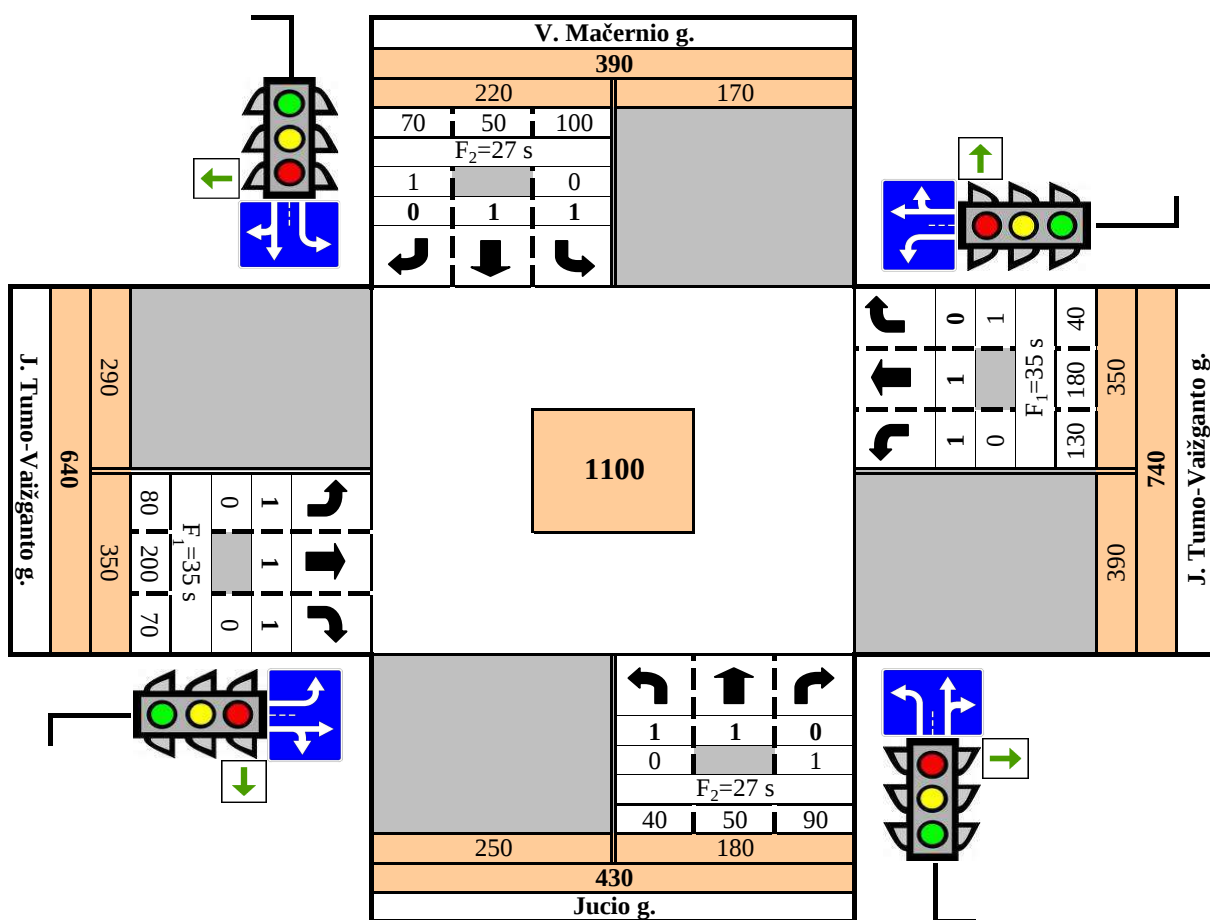
Krovininis transp.	2%
--------------------	----



Pavadinimas	J. Tumo Vaižganto - Jucio g. - V. Mačernio g.
Data	2009.11.18
Laikas	13:44 - 13:59
Trukmė, min.	15

Pagr.	-	-
Šalut.	-	-
Viso	-	-

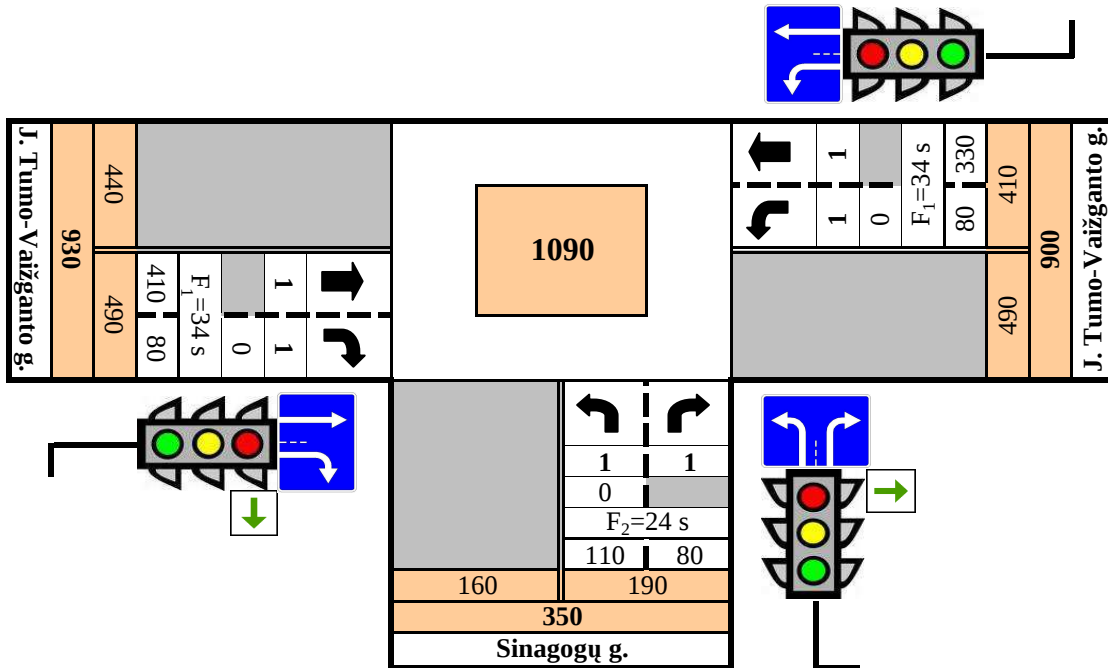
Krovininis transp.	1%
--------------------	----



Pavadinimas	J. Tumo-Vaižganto g. - Sinagogų g. g.
Data	2009.11.19
Laikas	09:40 - 09:55
Trukmė, min.	15

Pagr.	-	-
Šalut.	-	-
Viso	-	-

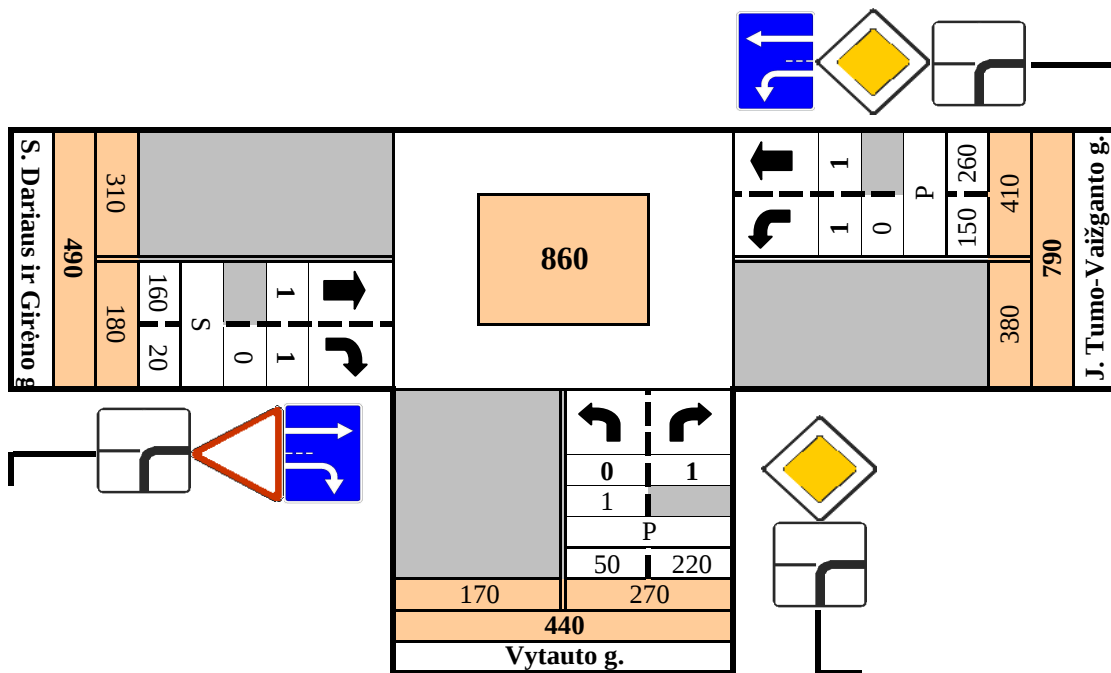
Krovininis transp.	1%
--------------------	----



Pavadinimas	Vytauto g. - J. Tumo-Vaižganto g. - S. Dariaus ir Girėno g.
Data	2009.11.19
Laikas	10:05 - 10:20
Trukmė, min.	15

Pagr.	680	79%
Šalut.	180	21%
Viso	860	100%

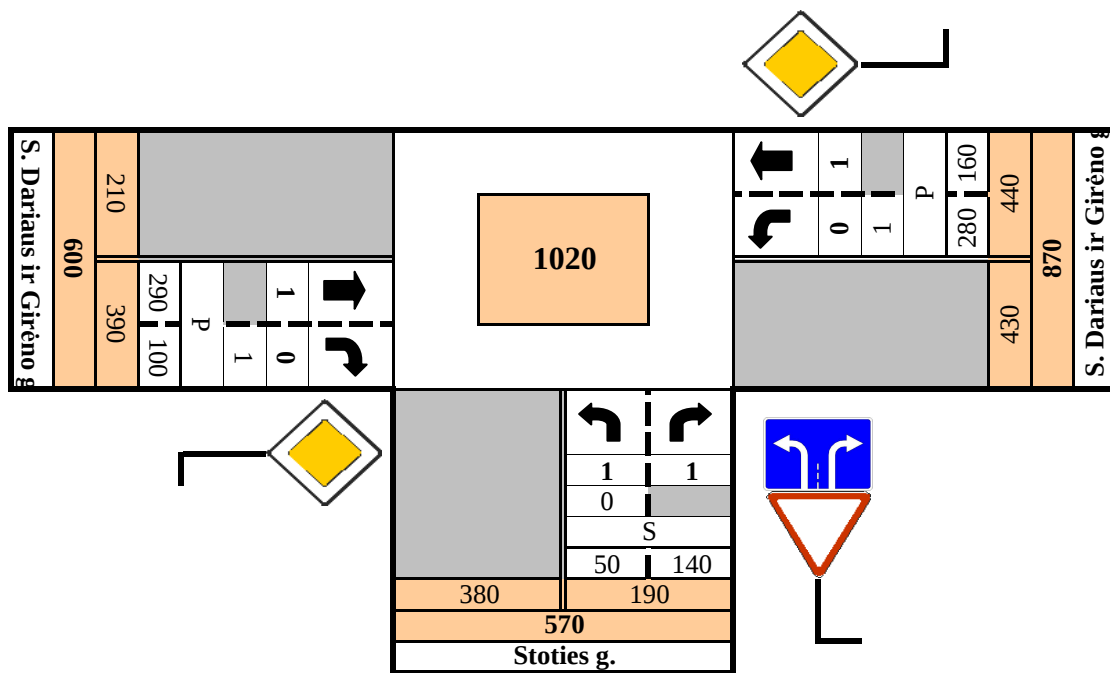
Krovininis transp.	2%
--------------------	----



Pavadinimas	S. Dariaus ir Girėno g. - Stoties g.
Data	2009.11.19
Laikas	07:36 - 07:51
Trukmė, min.	15

Pagr.	830	81%
Šalut.	190	19%
Viso	1020	100%

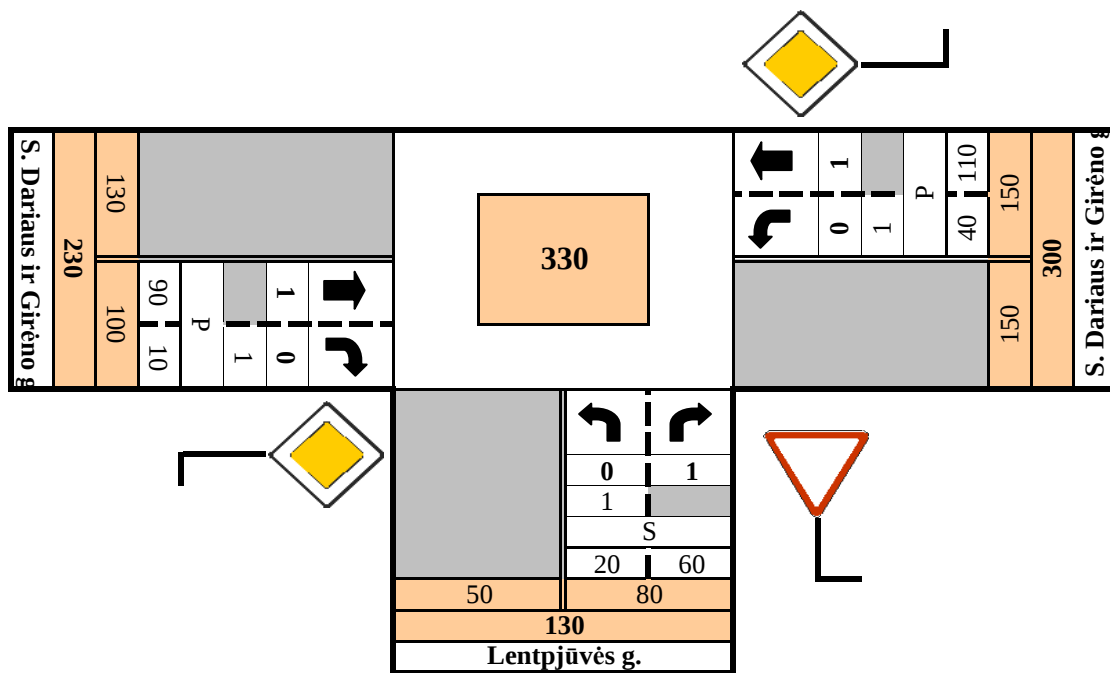
Krovininis transp.	4%
--------------------	----



Pavadinimas	S. Dariaus ir Girėno g. - Lentpjūvės g.
Data	2009.11.18
Laikas	08:25 - 08:41
Trukmė, min.	16

Pagr.	250	76%
Šalut.	80	24%
Viso	330	100%

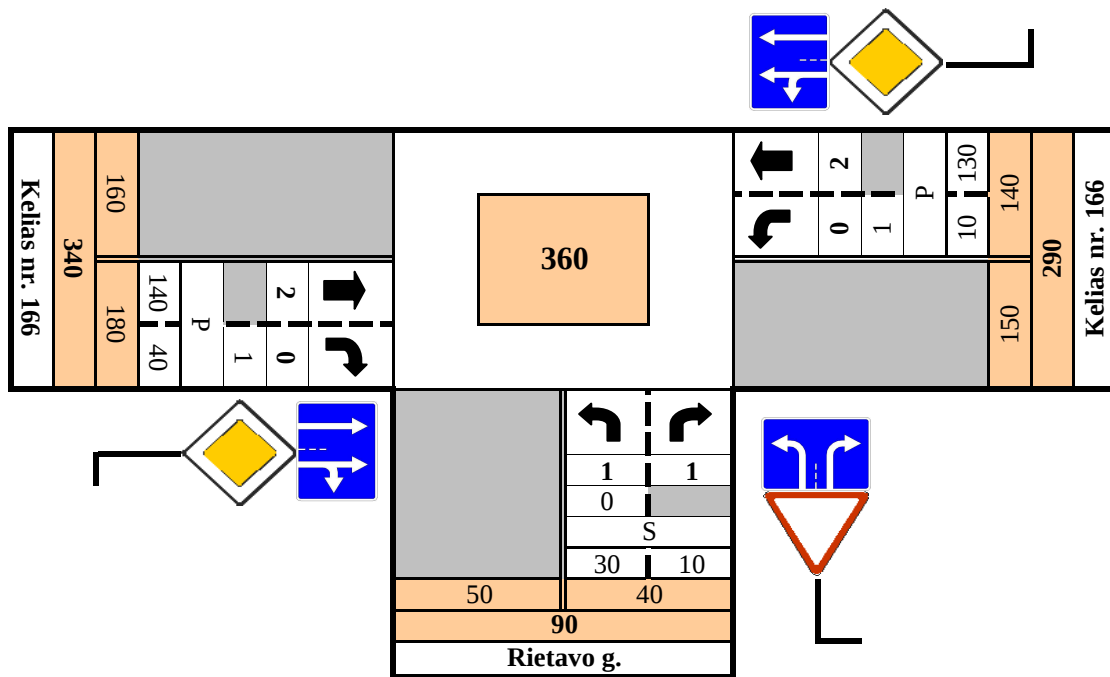
Krovininis transp.	6%
--------------------	----



Pavadinimas	166 "Plungė - Vėžaičiai" - Rietavo g.
Data	2009.11.18
Laikas	09:20 - 09:35
Trukmė, min.	15

Pagr.	320	89%
Šalut.	40	11%
Viso	360	100%

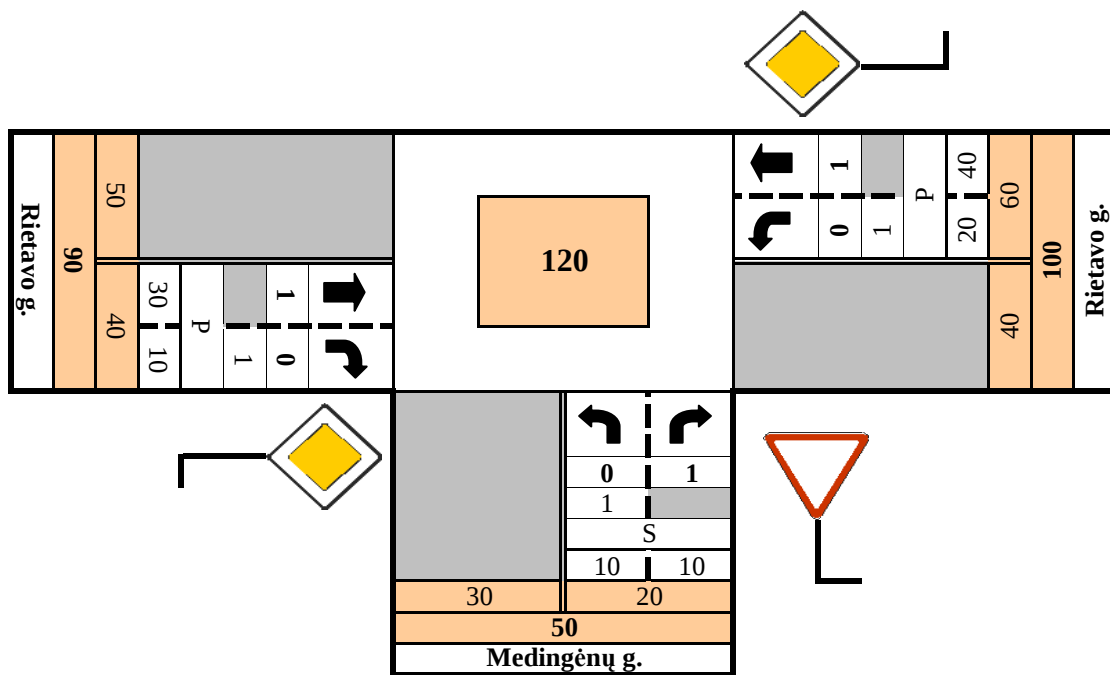
Krovininis transp.	8%
--------------------	----



Pavadinimas	Rietavo g. - Medingėnų g.
Data	2009.11.18
Laikas	11:10 - 11:25
Trukmė, min.	15

Pagr.	100	83%
Šalut.	20	17%
Viso	120	100%

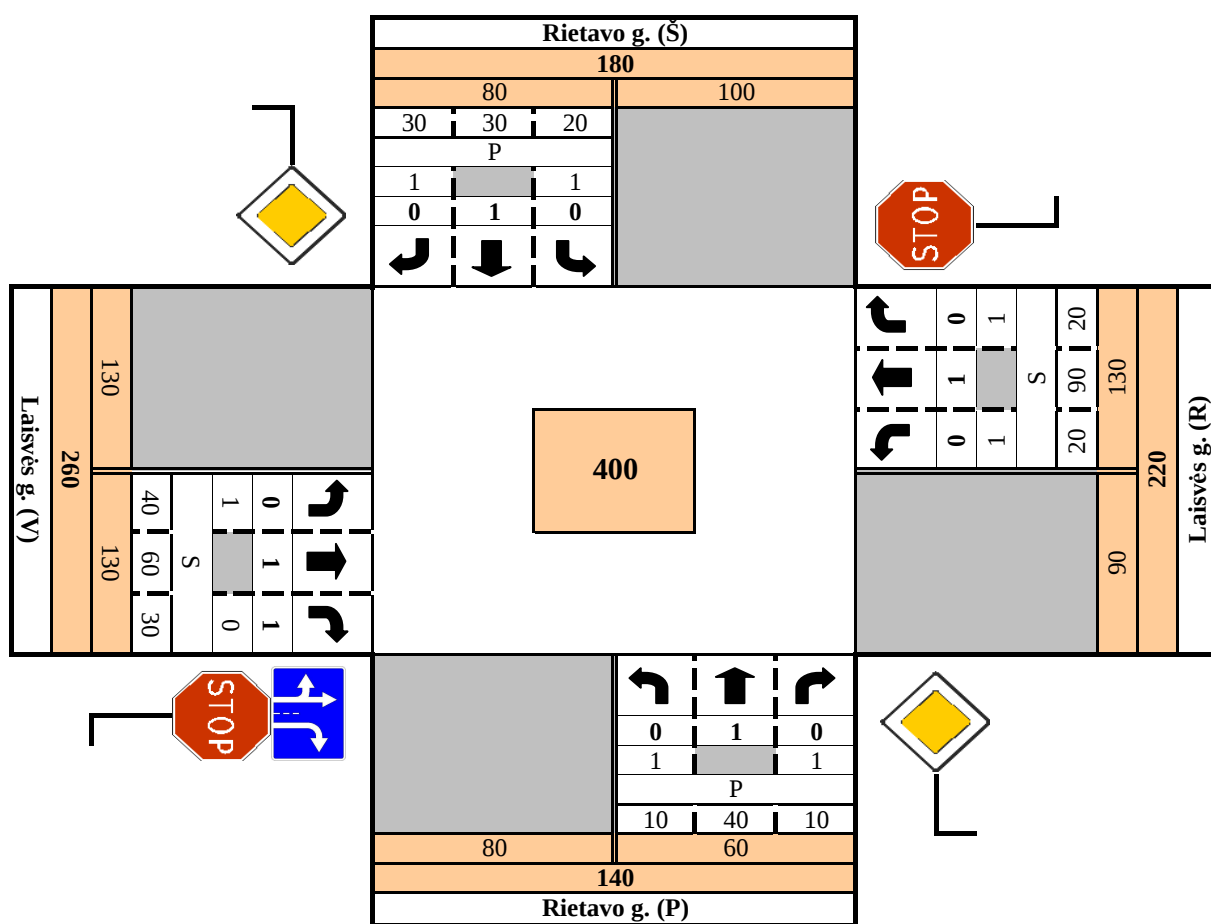
Krovininis transp.	1%
--------------------	----



Pavadinimas	Laisvės g. - Rietavo g.
Data	2009.11.18
Laikas	09:25 - 09:40
Trukmė, min.	15

Pagr.	140	35%
Šalut.	260	65%
Viso	400	100%

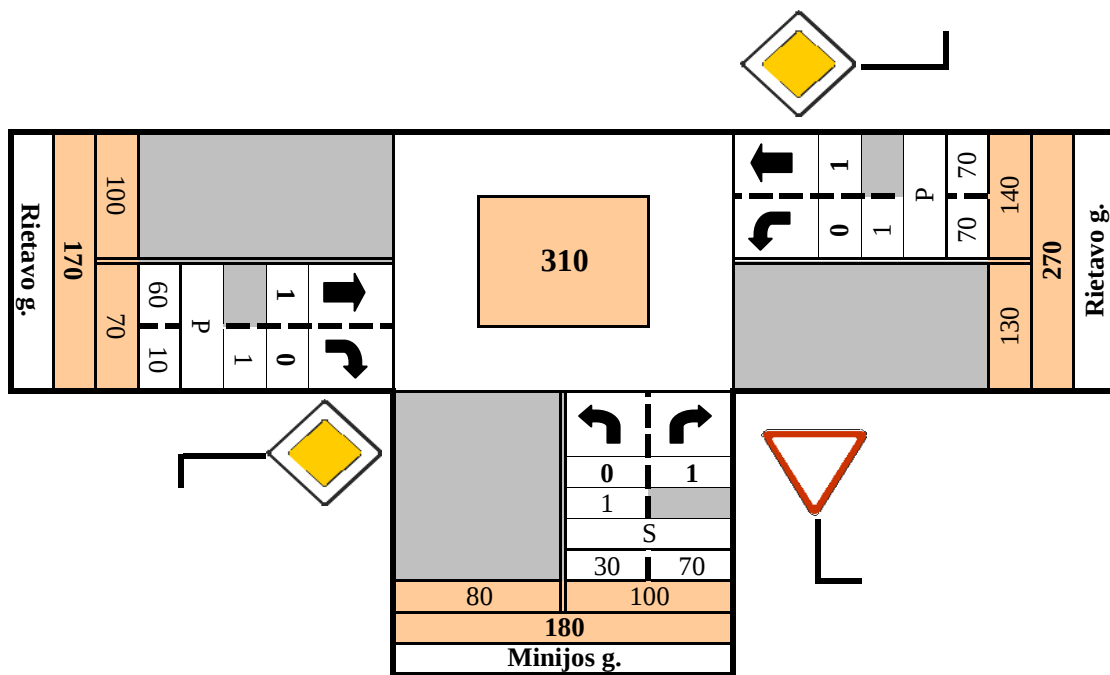
Krovininis transp.	6%
--------------------	----



Pavadinimas	Rietavo g. - Minijos g.
Data	2009.11.18
Laikas	17:41 - 17:56
Trukmė, min.	15

Pagr.	210	68%
Šalut.	100	32%
Viso	310	100%

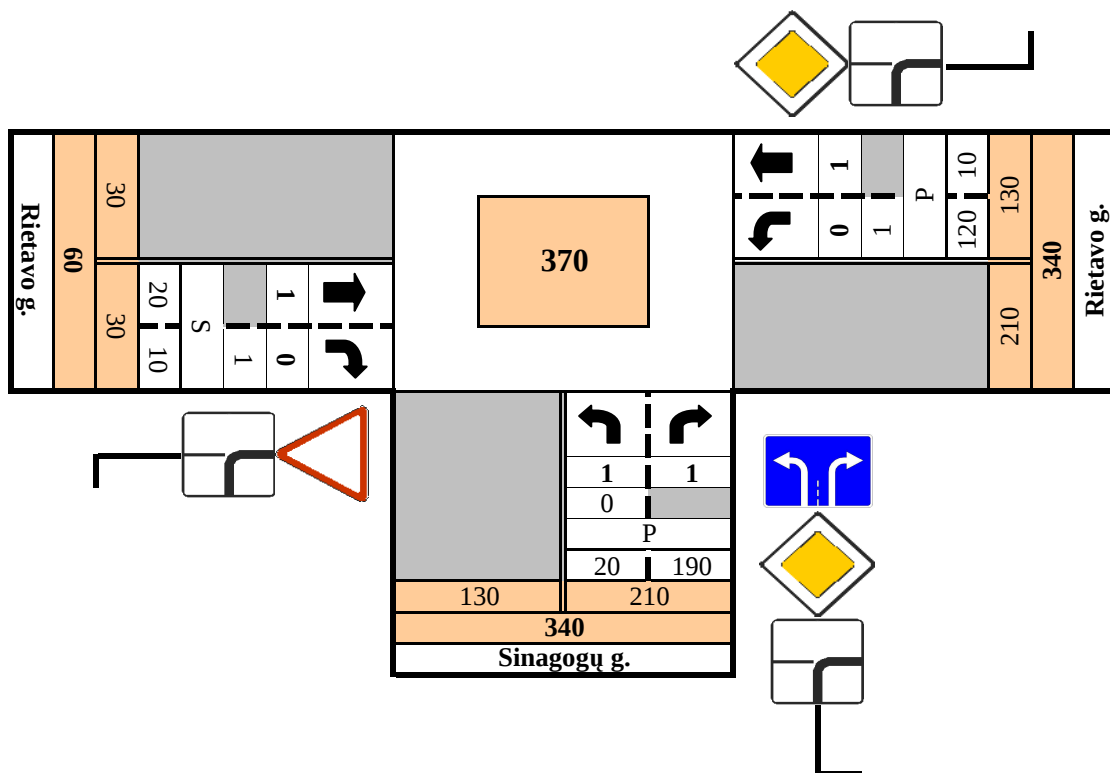
Krovininis transp.	1%
--------------------	----



Pavadinimas	Rietavo g. - Sinagogų g.
Data	2009.11.18
Laikas	17:24 - 17:39
Trukmė, min.	15

Pagr.	340	92%
Šalut.	30	8%
Viso	370	100%

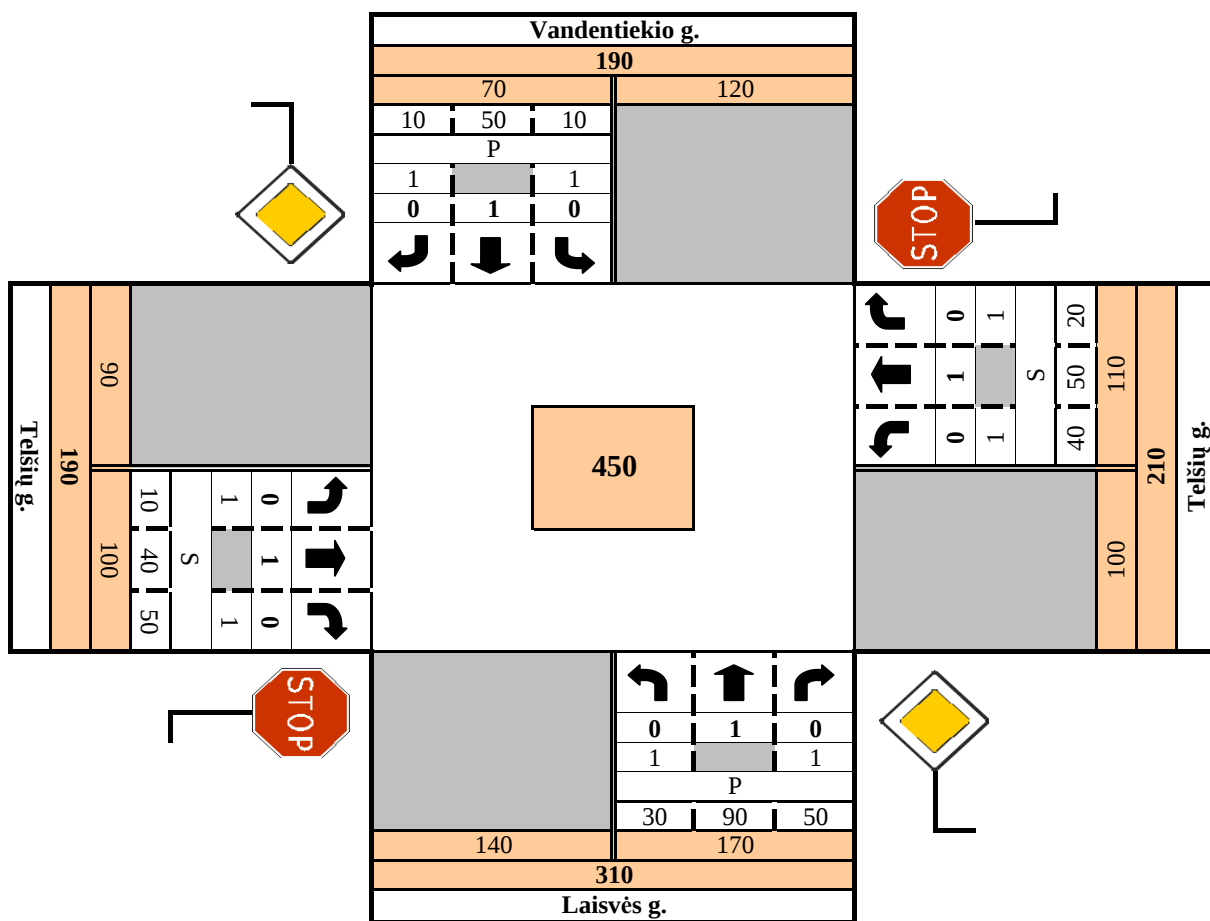
Krovininis transp.	2%
--------------------	----



Pavadinimas	Laisvės g. - Telšių g.
Data	2009.11.18
Laikas	11:32 - 11:47
Trukmė, min.	15

Pagr.	240	53%
Šalut.	210	47%
Viso	450	100%

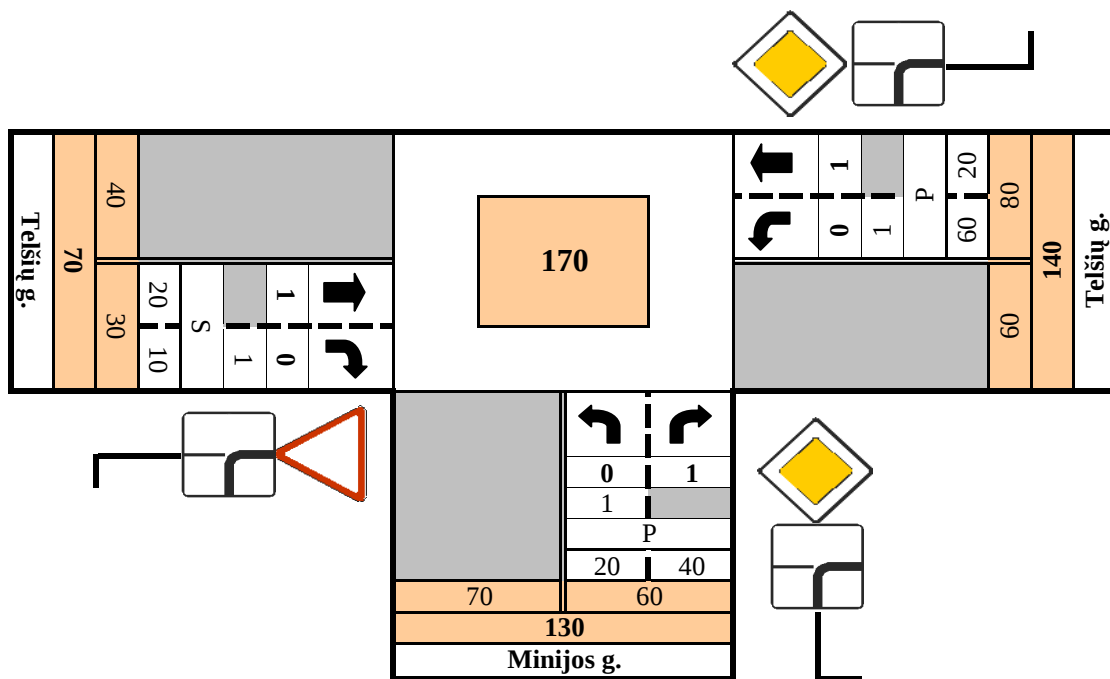
Krovininis transp.	3%
--------------------	----



Pavadinimas	Telšių g. - Minijos g.
Data	2009.11.19
Laikas	07:16 - 07:31
Trukmė, min.	15

Pagr.	140	82%
Šalut.	30	18%
Viso	170	100%

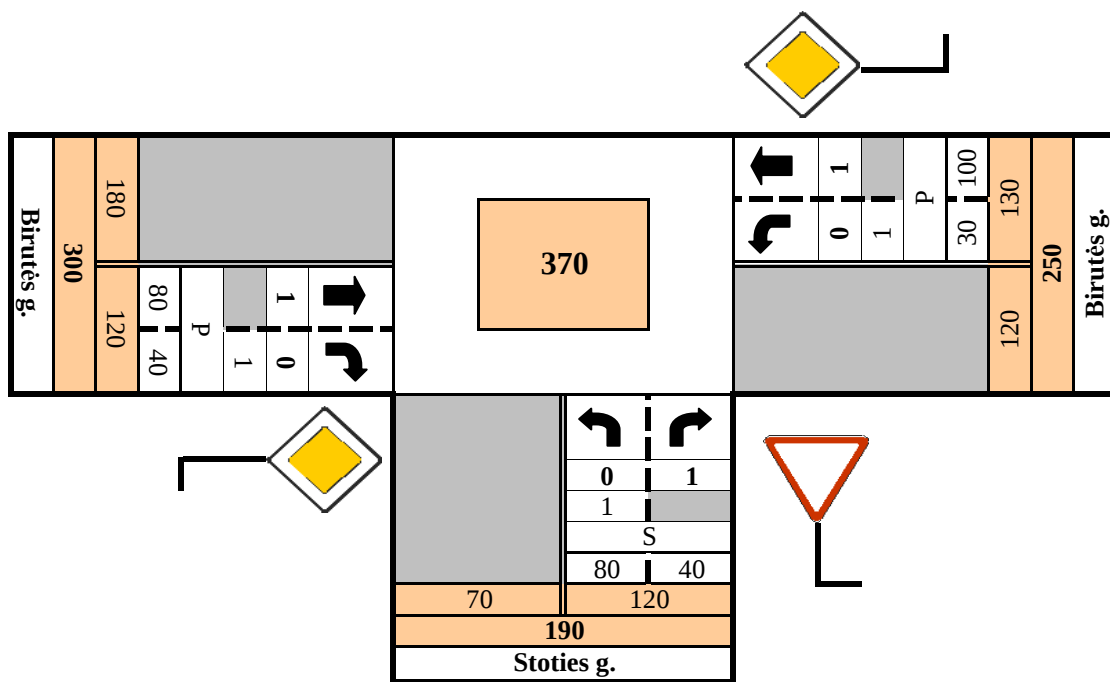
Krovininis transp.	1%
--------------------	----



Pavadinimas	Birutės g. - Stoties g.
Data	2009.11.18
Laikas	14:39 - 14:54
Trukmė, min.	15

Pagr.	250	68%
Šalut.	120	32%
Viso	370	100%

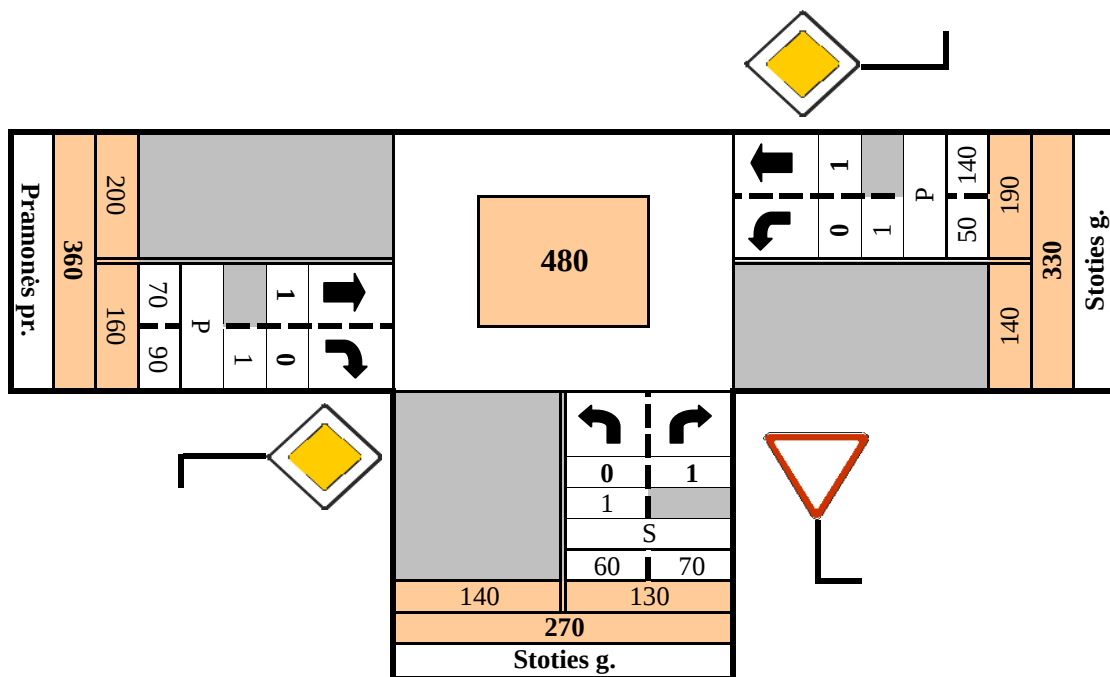
Krovininis transp.	7%
--------------------	----



Pavadinimas	Pramonės pr. - Stoties g.
Data	2009.11.18
Laikas	15:26 - 15:41
Trukmė, min.	15

Pagr.	350	73%
Šalut.	130	27%
Viso	480	100%

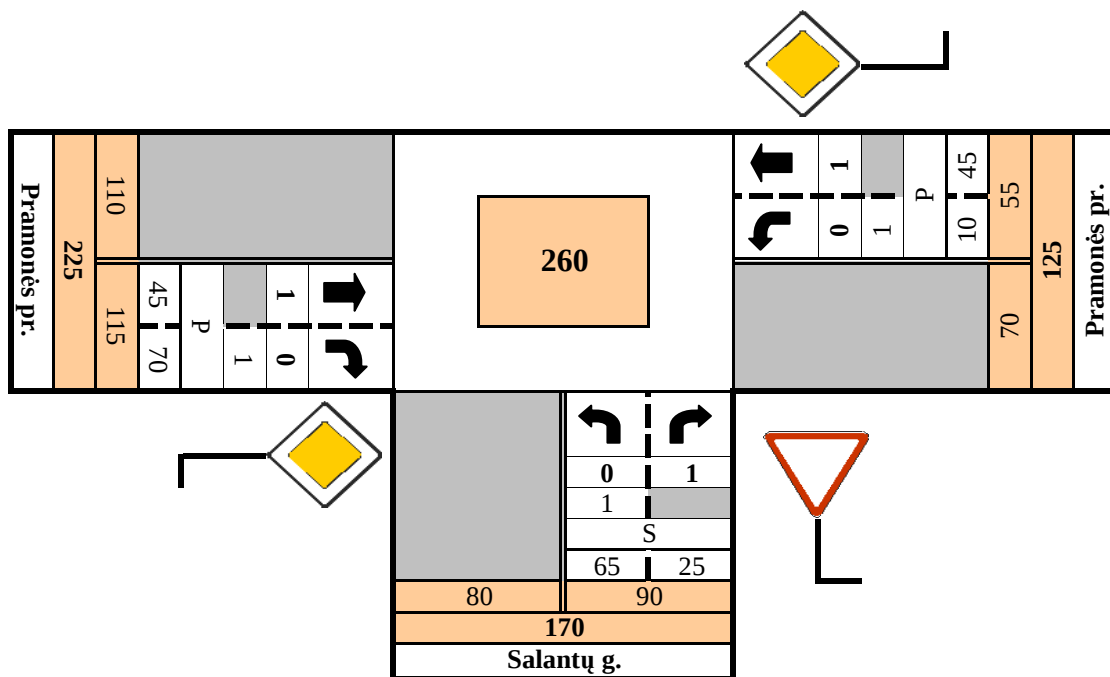
Krovininis transp.	4%
--------------------	----



Pavadinimas	Pramonės pr. - Salantų g.
Data	2009.11.18
Laikas	15:44 - 15:59
Trukmė, min.	15

Pagr.	170	65%
Šalut.	90	35%
Viso	260	100%

Krovininis transp.	5%
--------------------	----



Pavadinimas	Salantų g. - Lentpjūvės g.
Data	2009.11.18
Laikas	16:31 - 16:46
Trukmė, min.	15

Pagr.	115	44%
Šalut.	145	56%
Viso	260	100%

Krovininis transp.	2%
--------------------	----

