

Atestato Nr. 0428	OBJEKTO NR.	2 ETAPAS/3 STADIJA	TOMAS	METAİ
	U-0993	Sprendiniai	IV	2010



PLUNGĖS RAJONO
SAVIVALDYBĖS
ADMINISTRACIJA

PLUNGĖS MIESTO IR JO PRIEIGŲ TRANSPORTO SRAUTŲ IR INFRASTRUKTŪROS SPECIALUSIS PLANAS

SPRENDINIŲ KONKRETIZAVIMAS

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

1. Susisiekimo sistemos vystymo sprendiniai	4
2. Gatvių tinklo plėtra ir modernizavimas	4
2.1. Naujos gatvių jungtys	5
2.2. Gatvių ir sankryžų rekonstrukcijos	7
3. Parkavimo sistema	12
4. Saugaus eismo priemonės	14
5. Dviratininkų ir pėsčiųjų infrastruktūra	17
6. Susisiekimo infrastruktūros plėtros prioritetai	18
7. Įgyvendinimo programa	20
8. Teritorijų rezervavimas	21
Literatūra	22
Priedai	23

GRAFINĖ DALIS

BRĖŽINIAI

Sprendiniai M 1:10 000

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

1. SUSISIEKIMO SISTEMOS VYSTYMO SPRENDINIAI

Plungės miesto susisiekimo sistemos sprendiniai parengti mastelyje M 1:10 000, konkretizuojant patvirtintą koncepcijos variantą Nr. 1, bei siekiant įgyvendinti koncepcijos stadijoje numatytus susisiekimo sistemos vystymo ir modernizavimo uždavinius. Specialusis planas buvo parengtas kaip Plungės miesto teritorijos bendrojo plano sprendinius papildantis ir patikslinantis dokumentas. Šio plano sprendiniai galioja iki tol, kol bus parengtas naujas Plungės miesto teritorijos bendrasis planas arba naujas susisiekimo komunikacijų specialusis planas. Smulkesnio mastelio planai (detalieji) turi teisę patikslinti specialiojo plano sprendinius, tačiau neturi pakeisti jų esmės. Specialiojo plano sprendiniai apima teritoriją pagal Plungės miesto bendrajame siūlomą perspektyvinę miesto ribą.

Parengto specialiojo plano sprendiniai gali būti privalomojo arba rekomendacinio pobūdžio (*žr. skyrių pastabas*). Rekomendacinio pobūdžio sprendinius galima keisti rengiant smulkesnio mastelio teritorijų planavimo dokumentus.

2. GATVIŲ TINKLO PLĖTRA IR MODERNIZAVIMAS

Svarbiausias Plungės miesto specialiojo plano sprendinių elementas yra gatvių tinklo karkasas, kuris suformuoja aiškią miesto struktūrą bei užtikrina efektyvų transporto srautų paskirstymą. Šis karkasas charakterizuojamas dviem statistiniais rodikliais: visų gatvių tinklo tankiu - $6,5 \text{ km/km}^2$, bei svarbiausių gatvių (B, C kategorija) tinklo tankiu - $1,3 \text{ km/km}^2$. Abu rodikliai atitinka analogiško dydžio ir užstatymo tipo Lietuvos miestų rodiklius.

Susisiekimo požiūriu, miestui nepalankus yra gyventojų tankio sumažėjimas ir jų pasklidimas į periferiją. Tai sąlygoja intensyvesnį privataus automobilio panaudojimą, viešojo transporto reikšmės sumenkimą bei ženkliai išaugusias išlaidas naujos infrastruktūros statybai, bei esamos eksploatacijai, skaičiuojant vienam gyventojui. Rengiamas specialusis planas numato naujai urbanizuojamų teritorijų gatvių tinklo karkasą, tačiau transporto rūšies pasirinkimui įtaką gali daryti tik urbanistinio planavimo sprendiniai.

2.1 Lentelė. Plungės miesto susisiekimo infrastruktūros tinklo rodikliai

Rodiklis	Esama būklė	Perspektyva
Gyventojų sk., tūkst.	23,1	23,1
Administracinių miesto ribų plotas, km^2	11,5	26,5
Gyventojų tankis, gyv./ km^2	2000	870
Gatvių ilgis, km	69	171
Gatvių tinklo tankis, km/km^2	6,0	6,5
Svarbiausių gatvių (B, C kategorija) ilgis, km	20	35
Svarbiausių gatvių (B, C kategorija) tinklo tankis, km/km^2	1,7	1,3

Plungės miesto susisiekimo tinklo plėtra ir modernizavimas susideda iš tokių sprendinių:

- Naujų gatvių jungčių tiesimas;
- Naujų tiltų ir viadukų statyba;
- Naujų pėsčiųjų ir dviračių takų tiesimas;
- Prioritetinių sankryžų rekonstrukcijos, užtikrinant transporto srautų pralaidumą;
- Prioritetinių sankryžų rekonstrukcijos, užtikrinant eismo saugumą;
- Naujų parkavimo statinių įrengimas.

2.1. NAUJOS GATVIŲ JUNGTYS

Skyriaus pastabos:

- Miesto gatvių tinklo naujų atkarpų įrengimo sprendiniai išskiriami į dvi rūšis:
 - B, C kategorijų gatvės (privalomojo pobūdžio);
 - D kategorijų gatvės (rekomendacinio pobūdžio).
- Perspektyvinio gatvių tinklo trasos ir joms skirtos teritorijos konkretizuojamos ir tikslinamos tolimesnio planavimo metu (detaliaisiais, specialiaisiais planais);
- Esamo gatvių tinklo raudonosios linijos turi būti patikslintos, rengiant detaliuosius planus. Jos gali skirtis nuo rekomenduojamų (įvertinant esamą žemės nuosavybę, inžinerinių tinklų išdėstymą ir pan.).

Sprendiniai:

- Naujos B, C kategorijos gatvės (žr. *sprendinių brėžinį, 2.1. lentelę*);
- Naujos D kategorijos gatvės (žr. *sprendinių brėžinį, rekomendacinio pobūdžio*);
- Gatvių kategorijos ir jų indeksai.

Sprendinių įgyvendinimo principai:

Esamosios būklės analizėje buvo pastebėta, kad Plungės miesto gatvių pralaidumo problema yra išimtinai susijusi su J. Tumo - Vaižganto ir S. Dariaus ir Girėno gatvėmis. Pagrindinė transporto srautų perkrova vyksta būtent šiose gatvėse dėl paprastos priežasties: pagrindinės gyvenamosios vietos (daugiaaukščių namų kvartalai pietinėje miesto dalyje) ir pagrindinės pramonės vietos (esančios už Babrungo upės į šiaurę) norėdamos realizuoti transportinius ryšius neišvengiamai privalo kirsti centro teritoriją. Problema yra tame, kad centrinėje miesto dalyje, arti gatvės važiuojamosios dalies, esantis užstatymas nesudaro galimybių padidinti šių gatvių pralaidumo. Konceptijos rengimo metu buvo pasirinktas **strateginis problemos sprendimas: transporto srauto išskaidymas, įrengiant alternatyvias gatvių jungtis**. Šis sprendimas realizuojamas dviem naujų transporto jungčių pagalba: įrengiant Gandingos gatvės tęsinį iki Pramonės pr. kartu su tiltu per Babrungą bei nutiesiant vakarinį aplinkkelį nuo krašto reikšmės kelio 166 „Plungė - Vėžaičiai“ iki Salantų gatvės kartu su viaduku per geležinkelį.

Vakarinio aplinkkelio trasa sugreitinama su magistraliniu dujotiekiu, nuo jo išlaikant atstumą, pagal reikalavimus aprašytus „Dujų sistema. Magistraliniai dujotiekiai. Projektavimas, medžiagos ir statyba. Taisyklės“. Vadovaujantis šių taisyklių punktu 5.1.6. magistralinio dujotiekio vamzdynas susikirtime su vakariniu aplinkkelio (B2 kategorijos gatvė) turi būti numatytas apsauginiuose dėkluose. Aplinkkelio trasa yra atitraukiama nuo sodų masių, sudarant galimybes jų teritorijas konvertuoti į gyvenamąją mažaukštę statybą, išvengiant žalingo triukšmo ir taršos poveikio. Miesto šiaurinėje dalyje aplinkkelis įjungiamas į valstybinės reikšmės kelią 3221. Aplinkkelis planuojamas kaip B2 kategorijos gatvė, pagal galimybes išlaikant 40 m pločio raudonąsias linijas. Nuovažų iš aplinkkelio į privačius sklypus nenumatoma, vietomis įrengiamos dubliuojančios D kategorijos gatvės. Šio sprendinio realizacija suformuoja apvažiuojamųjų kelių/gatvių karkasą iš visų miesto pusių, eliminuodama tranzitinio eismo problemą.

Pramonės pr. pratęsimas iki naujai formuojamo aplinkkelio tarpusavyje sujungia dvi svarbiausias miesto magistrales J. Tumo - Vaižganto g. su nauju aplinkkelio ir užtikrina tiek lengvojo, tiek sunkiojo transporto aptarnavimą. Atsiradus aplinkkeliui, Pramonės pr. svarba mieste dar labiau išaugs.

Gandingos gatvės tęsinys planuojamas įrengiant tiltą per Babrungą, toliau trasą pravedant per AB „Linų audiniai“ teritoriją bei įjungiant į Pramonės pr. Šioje vietoje rekomenduojamas žiedinės sankryžos įrengimas dėl smailo susikertančių gatvių kampo.

Perspektyvinis D kategorijos gatvių tinklas sudarytų apie 50 km. Sprendiniuose numatomos ne visos D kategorijos gatvės, o tik tos, kurios suformuoja logišką gatvių tinklą, leidžiantį toliau jį skaidyti bei įrengti naujas gatves, priklausomai nuo planuojamo teritorijų užstatymo modelio. Visos D kategorijos gatvės yra rekomendacinio pobūdžio. Teritorijos nėra rezervuojamos. Gatvių tinklo trasų pakeitimai galimi rengiant detaliuosius planus.

Urbanizacija, greta valstybinės reikšmės kelių bei naujai planuojamų miesto aplinkkelių, kontroliuojama įrengiant dalinai dubliuojančias gatves bei ribojant sankryžų skaičių. Tiesioginis pateikimas iš šių kelių į sklypus nenumatomas, jis turi būti įrengiamas per dubliuojančias gatves.

2.1. Lentelė. Struktūrinės Plungės miesto gatvės (B, C kategorija)

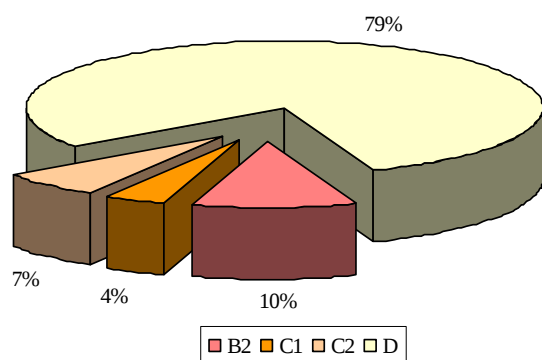
Kategorija	Gatvės pavadinimas	Gatvės ilgis, km			Orientacinis raudonųjų linijų plotis*, m
		Esamas	Naujas	Bendras	
B ₂	Kulių g.	3,0	-	3,0	40
B ₂	J. Tumo-Vaižganto g. (Nuo Kulių g. iki Žaltakalnio g.)	0,5	-	0,5	40
B ₂	J. Tumo-Vaižganto g. (Nuo Žaltakalnio g. iki Gandingos g.)	0,1	-	0,1	40
B ₂	J. Tumo-Vaižganto g. (Nuo Gandingos g. iki Jucio g.)	0,4	-	0,4	30*
B ₂	J. Tumo-Vaižganto g. (Nuo Jucio g. iki Vytauto g.)	1,0	-	1,0	20*
B ₂	S. Dariaus ir Girėno g. (Nuo Vytauto g. iki Pramonės g.)	0,7	-	0,7	20*
B ₂	S. Dariaus ir Girėno g. (Nuo Pramonės g. iki Žemaitijos g.)	1,1	-	1,1	30*
B ₂	Žemaitijos g.	0,9	-	0,9	30*
B ₂	Vakarinis aplinkkelis	0,7	6,0	6,7	40
B ₂	Stoties g.	2,0	-	2,0	30*
B ₂	Pramonės g.	0,7	0,5	1,2	40
VISO B KATEGORIJA		11,1	6,5	17,6	
C ₁	Žaltakalnio g.	2,6	-	2,6	30
C ₁	Gandingos g.	1,0	1,2	2,2	30
C ₁	Birutės g. (Nuo Vakarinio aplinkkelio iki Gandingos g. tęsinio)	1,5	-	1,5	30
C ₂	Birutės g. (Nuo Gandingos g. tęsinio iki Stoties g.)	0,4	-	0,4	30
C ₂	Birutės g. (Nuo Stoties g. iki Vytauto g.)	0,8	-	0,8	20
C ₂	Vytauto g.	0,6	-	0,6	20
C ₂	Rietavo g.	2,1	-	2,1	20
C ₂	Sinagogų g.	0,2	-	0,2	20
C ₂	Jucio g.	0,8	-	0,8	30
C ₂	Laisvės g.	1,2	-	1,2	20
C ₂	V. Mačernio g.	0,5	-	0,5	25
C ₂	Telšių g. – Beržų g. (Nuo kelio Mažeikiai – Plungė – Tauragė iki Laisvės g.)	1,4	-	1,4	20
C ₂	S. Neries g.	0,6	-	0,6	20

	(Nuo S. Dariaus ir Girėno g. iki Laisvės g.)				
C ₂	Salantų g.	0,3	-	0,3	30
C ₂	Lentpjūvės g.	2,3	-	2,3	30
	VISO C KATEGORIJA	16,3	1,2	17,5	

* STR 2.06.01 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ numato, kad B kategorijos gatvių raudonosios linijos turi būti 40 - 70 m pločio. Tokio pločio raudonųjų linijų numatyti daugelyje B kategorijos gatvių nėra galimybės dėl greta esančio užstatymo. Jas būtų galima rezervuoti tik teritorijų konversijos atveju.

** Inžinierinių tinklų plėtrai rezervuojamos teritorijos raudonųjų linijų ribose.

2.1. Pav. Perspektyvinio gatvių tinklo pasiskirstymas pagal kategorijas



Plungės miesto gatvių tinklo karkasas yra suformuotas iš B ir C kategorijų gatvių, kurios aptarnaus miesto ilgus transporto ryšius. Šiomis gatvėmis bus paskirstomi pagrindiniai transporto srautai, o jų paskirtis yra užtikrinti greitą ir patogų susisiekimą, todėl reikia griežtai prižiūrėti urbanizacinius procesus greta šių gatvių. Pagal galimybes reikia užtikrinti norminius atstumas tarp sankryžų ir privažiavimų prie sklypų, išlaikyti raudonąsias linijas, riboti parkavimą važiavimojoje dalyje, įrengti papildomas eismo juostas posūkių manevrams atlikti.

2.2. GATVIŲ IR SANKRYŽŲ REKONSTRUKCIJOS

Skyriaus pastabos:

- Šiame skyriuje kalbama apie esamų gatvių atkarpų bei esamų sankryžų rekonstrukcijas, susijusias su pralaidumo užtikrinimu. Rekonstrukcijos, susijusios su saugaus eismo priemonių diegimu, aptariamos 4 skyriuje.
- Visų sankryžų rekonstrukcijos yra rekomendacinio pobūdžio. Konkretūs sankryžų rekonstrukcijų sprendiniai turi būti priimami rengiant detaliuosius planus/techninius projektus.
- Rengiant naujų gatvių susikirtimų su esamomis detaliuosius planus/techninius projektus, būtina įvertinti sankryžų pralaidumo ir eismo saugumo reikalavimus pagal STR 2.06.01.
- Remiantis STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“, visos A, B, C kategorijų gatvių sankryžos privalo turėti papildomas eismo juostas kairiesiems ir (ar) dešiniems posūkiams atlikti. Šiame skyriuje numatytos tik prioritетinių sankryžų rekonstrukcijos, kurios duotų didžiausią efektą transporto srautų paskirstyme.
- 2.2. lentelėje pateiktas gatvių sąrašas, kuriuose numatoma dangos rekonstrukcija, pagal „Plungės rajono savivaldybės planuojamų 2007 - 2013 m. rekonstruoti vietinės reikšmės transporto infrastruktūros objektų galimybių studiją“. Rekonstruojamų gatvių atkarpos nėra specialiojo plano sprendiniai, jų pagrindimas turi būti vykdomas rengiant galimybių studijas.

Sprendiniai:

- Prioritetinių sankryžų rekonstrukcija, užtikrinant transporto srautų pralaidumą (žr. *sprendinių brėžinį, 2.2. - 2.4. pav.*);
- S. Dariaus ir Girėno gatvės skirtingų lygių sankirtos su geležinkeliu įrengimas;

Sprendinių įgyvendinimo principai

Šiuo metu visos pagrindinės Plungės miesto gatvės yra dviejų eismo juostų. Pagal esamos būklės analizės stadijoje atliktus transporto srautų skaičiavimus, tikslinga būtų svarstyti keturių eismo juostų įrengimą J. Tumo - Vaižganto gatvėje, tačiau šiai rekonstrukcijai nėra užtekstinai erdvės. Išskaidant transporto srautą į naujai planuojamas gatves, poreikio įrengti keturias eismo juostas gatvėse nebus (išskyrus trumpą atkarpą J. Tumo - Vaižganto gatvėje), todėl beveik visos perspektyvinės Plungės miesto gatvės numatomos kaip dviejų eismo juostų.

2.1. Pav. Rekonstrukcija J. Tumo - Vaižganto gatvėje būtų labai komplikuoja



Geležinkelio pervažą ties S. Dariaus ir Girėno gatve numatoma įrengti skirtinguose lygiuose. Atsižvelgiant į savivaldybės administracijos narių bei visuomenės pageidavimus bei įvertinant greta esančio kultūros paveldo (M. Oginskio dvaro sodyba) reikalavimus, rekomenduojama įrengti **tunelį** po geležinkeliu. Smulkesnio mastelio teritorijų planavimo dokumentais paliekama teisė koreguoti šį sprendinį ir numatyti kitokį sankirtos su geležinkeliu įrengimo būdą.

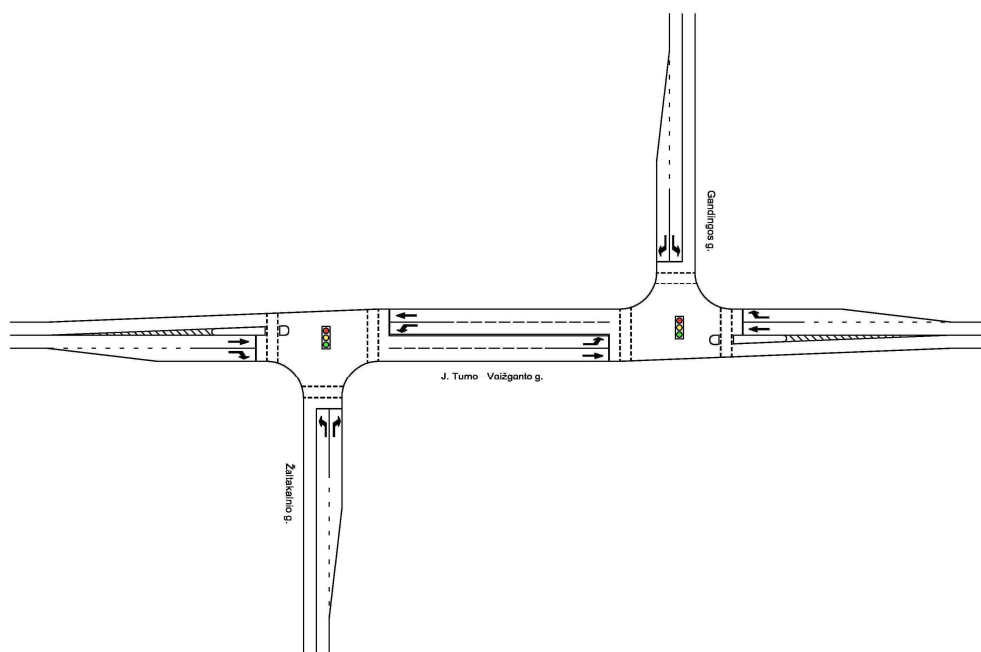
Pastaba: Plungės miesto ir jo prieigų transporto srautų ir infrastruktūros specialiojo plano Baigiamojo etapo metu t.y. **derinimo su institucijomis stadijoje**, išsiskyrus derinančių institucijų nuomonei, priimtas sprendimas, prieš rengiant žemesnio lygmens planavimo dokumentą (detalų planą) ir/arba rengiant techninį projektą, išnagrinėti abi alternatyvas (viaduko ir tunelio įrengimą) ir priimti galutinį sprendimą, parengus galimybių studiją.

Jei būtų įrengiant tunelis reikėtų rekonstruoti Stoties ir Žemaitės gatves, truputį pažeminant jų altitudes, kad būtų užtikrinti reikiami nuolydžiai ir vertikaliosios kreivės S. Dariaus ir Girėno gatvėje, tuo pačiu rekonstruoti ir S. Dariaus ir Girėno - Stoties g. - Žemaitės g. sankryžą (žr. 2.4. pav.). Kartu su transporto tuneliu turėtų būti įrengiamas ir požeminis pėsčiųjų /dviračių takas.

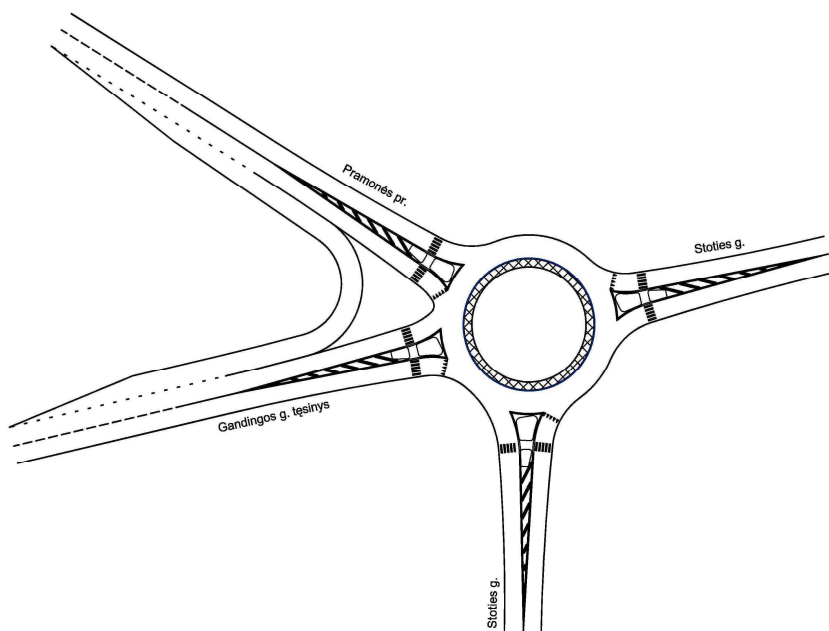
Pagrindinių rekonstruojamų sankryžų vietos yra pateiktos sprendinių brėžinyje. Tekstinėje dalyje pateikiami kai kurių **sprendinių komentarai:**

- J. Tumo - Vaižganto g. - Žaltakalnio g. (1) ir J. Tumo - Vaižganto g. - Gandingos g. (2) sankryžų rekonstrukcijos sprendiniai turi būti priimami derinant juos tarpusavyje. Nutiesus Gandingos g. tęsinį su tiltu per Babrungo upę, neabejotinai padidės transporto srautai šioje gatvėje, o kartu ir sankryžos (2) apkrovimas. Atstumas tarp nagrinėjamų sankryžų yra labai nedidelis apie 100 m, todėl eismo reguliavimas vienoje sankryžoje gali turėti esminį poveikį šalia esančiai sankryžai. Galimi įvairūs eismo organizavimo būdai, tačiau **rekomenduojama abiejose sankryžose įrengti koordinuotą reguliavimą šviesoforais**, užtikrinant efektyvų transporto srautų valdymą (žr. 2.2. pav.). Bet kokių atveju, priimant vienokią ar kitokią eismo organizavimo sprendimą, tikslinga atlikti transporto srautų modeliavimą *microsimulation* tipo programine įranga;

2.2. Pav. J. Tumo - Vaižganto g. - Žaltakalnio g. ir J. Tumo - Vaižganto g. - Gandingos g. sankryžų eismo organizavimo pasiūlymo schema

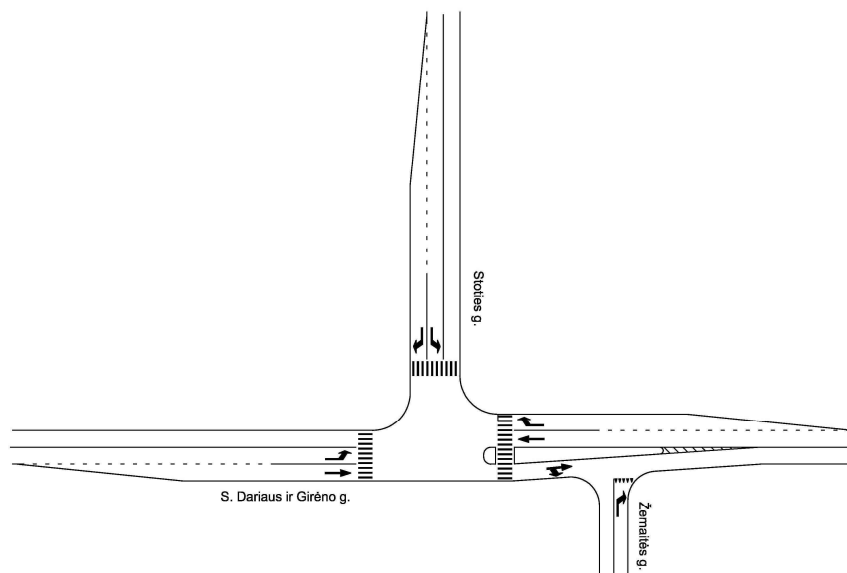


2.3. pav. Pramonės pr. - Stoties g. - Gandingos g. sankryžos eismo organizavimo pasiūlymo schema



- Pramonės pr. - Stoties g. - Gandingos g. sankryža. Rengiamame specialiajame plane šioje vietoje siūloma įrengti žiedinę sankryžą. Pramonės pr. ir Gandingos g. į sankryžą suvedamos maždaug 45⁰ kampu, todėl eismo organizavimas ženklais ar reguliavimu nebūtų pakankamai saugus sprendimas. Posūkiui į dešinę iš Pramonės pr. aptarnauti žiede tikslinga būtų įrengti atskirą eismo juostą (žr. 2.3. pav.);

2.4. pav. Stoties g. - S. Dariaus ir Girėno g. rekonstrukcijos pasiūlymo schema



Pastaba: S. Dariaus ir Girėno g. - Stoties g. - Žemaitės g. sankryžos sprendiniai ir eismo organizavimo schema priklausys nuo skirtingų lygių sankirtos su geležinkeliu įrengimo sprendinių, kuriuos reikia tikslinti rengiant techninį projektą.

- J. Tumo - Vaižganto gatvės atkarpa tarp V. Mačernio ir Gandingos gatvių. Šią atkarpą reikėtų laikyti viena iš problematiškiausių vietų Plungės mieste, vertinant tiek pralaidumo, tiek eismo saugumo kriterijus. Šioje gatvėje pagrindinės problemos yra tokios:
 - Statmenas parkavimas gatvėje prie Maxima prekybos centro labai pablogina eismo kokybę ir eismo saugumo sąlygas;
 - 3 pėsčiųjų perėjos 200 m. atkarpoje. Pėsčiųjų perėja, jungianti skirtingose gatvių pusėse išsidėsčiusius daugiabučius namus kartu su mokykla ir darželiu rytinio piko metu yra viena svarbiausių automobilių grūsties priežasčių.

Šioje vietoje viena svarbiausių užduočių yra pėsčiųjų srauto valdymas. Laikinam problemos sprendimui siūloma pastatyti pėsčiųjų šviesoforą ir panaikinti perteklines pėsčiųjų perėjas, taip pat statmeną parkavimą gatvės važiuojamojoje dalyje. Tolimesnėje perspektyvoje siūlomas šviesoforinis reguliavimas J. Tumo - Vaižganto - Gandingos gatvių sankryžoje.

- S. Neries gatvės rekonstrukcija. Specialiojo plano sprendiniuose didinama S. Neries gatvės svarba miesto susisiekimo sistemoje suteikiant jai C₂ kategoriją. Siekiant įgyvendinti šį sprendinį reikės išpirkti ir nugriauti pastatą patenkančią į gatvės važiuojamąją dalį.
- Kitų sankryžų rekonstrukcija, užtikrinant transporto srautų pralaidumą. Sankryžų rekonstrukcijos numatomos, įvertinant esamus ir perspektyvinius transporto srautus. STR 2.06.01 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ reikalauja, kad A, B, C kategorijų gatvėse prieš sankryžas būtų papildomai įrengtos ne mažiau kaip dvi eismo juostos, o D kategorijos gatvėse viena eismo juosta. Nedideliuose miestuose, kur mažaaukštis užstatymas yra visai šalia gatvės važiuojamosios dalies, to įgyvendinti dažnai nepavyksta. Dėl šių

priežasčių sprendinių brėžinyje pažymėtos tos sankryžos, kuriose būtinai reikėtų įrengti papildomas eismo juostas pagal pralaidumo užtikrinimo kriterijų. Tai nereiškia, kad kitose sankryžose papildomos eismo juostos nėra reikalingos. Planuojant investicijas, brėžinyje pažymėtos sankryžos yra prioritetinės (žr. *skyriaus pastabas*). Šiose sankryžose papildomų eismo juostų išdėstymas bei eismo organizavimas turi būti tikslinamas, rengiant detaliuosius planus/techninius projektus.

Kiti gatvių tinklo rekonstrukcijos pagrindiniai principai:

- Svarbiausių B ir C kategorijų gatvių sankryžose, pagal galimybes, įrengti papildomas eismo juostas, posūkiams į kairę ir į dešinę;
- Transporto srautams, pasiekus LST 1405 numatytas reikšmes, sankryžose įdiegti šviesoforinį reguliavimą;
- Identifikavus, kad sankryžoje įvyksta daug eismo įvykių, atlikti sankryžos rekonstrukciją, numatant saugaus eismo priemones;
- Pagal galimybes eliminuoti parkavimą iš svarbiausių aukštos kategorijos gatvių važiuojamosios dalies, pirminę gatvės funkciją skiriant transporto srautų aptarnavimui;
- Riboti aukštos kategorijos gatvėse sankryžų ir nuovažų į žemės sklypus skaičių, užtikrinant aukštą eismo kokybės ir saugumo lygį;
- Reguliariai (kas 3 - 5 metus) atnaujinti šviesoforų sureguliuojimą, atspindintį pakitusius transporto ir pėsčiųjų srautus, patikrinti ar sankryžose esančių eismo juostų ilgis yra pakankamas, nustatyti rekonstrukcijos poreikį ir galimybes.

Papildomai į sprendinių sąrašą yra įtraukiamos ir gatvių dangos rekonstrukcijos, kurios buvo numatytos „Plungės rajono savivaldybės planuojamų 2007 - 2013 m. rekonstruoti vietinės reikšmės transporto infrastruktūros objektų galimybių studijoje“. Gatvių dangų rekonstrukcijos yra galimybių studijų analizės objektas, todėl šį sąrašą galima pakeisti, tikslinti, papildyti, rengiant kitus galimybių studijų projektus.

2.2. Lentelė. Numatoma gatvių dangos rekonstrukcija [4]

Eil. Nr.	Gatvė	Ilgis, km
1.	Medingėnų g., Plungės m. sen.	0,4
2.	Saulėtekio g., Plungės m. sen.	0,5
3.	P. Pukio g., Plungės m. sen.	0,2
4.	A. Zubovo g., Plungės m. sen.	0,3
5.	Miškų g., Plungės m. sen.	0,4
6.	Ryto g., Plungės m. sen.	0,6
7.	Kuršių g., Plungės m. sen.	0,5
8.	Paežerių g., Plungės m. sen.	0,2
9.	R. Genio g., Plungės m. sen.	0,3
10.	Lankos g., Plungės m. sen.	0,3
11.	Nausodžio g., Plungės m. sen.	0,5
12.	Liepų g., Plungės m. sen.	0,6
13.	Notės g., Plungės m. sen.	0,7
14.	Varpo g., Plungės m. sen.	0,5
15.	Kaštonų g., Plungės m. sen.	0,4
16.	Platelių g., Babrungo sen.	0,9
17.	Vingio g., Babrungo sen.	0,7
18.	Laukų g., Babrungo sen.	0,5
19.	Šlaito g., Babrungo sen.	0,3

20.	Žalioji g., Babrungo sen.	0,3
21.	Parko g., Babrungo sen.	0,4
VISO		9,5

Pastabos:

- Dalyje šių gatvių bus įrengiami dviračių takai (žr. 5 skyrių);
- Šaligatvių įrengimas turi būti vykdomas, kartu su centralizuotu lietaus nuotekų tinklų įrengimu.

3. PARKAVIMO SISTEMA

Skyriaus pastabos:

- Daugiabučių namų teritorijose numatyta esamų garažų konversija į daugiaaukštes parkavimo aikšteles yra skirta tolimesnei perspektyvai;
- Brėžinyje numatomos didesnės apie 30-70 vietų (išimtiniais atvejais iki 100 vietų) antžeminės parkavimo aikštelės. Mastelyje 1:10 000 jos žymimos kaip taškiniai objektai. Tikslus jų išplanavimas bei vietų skaičius tikslinamas detaliesiais planais;
- Mažesnę parkavimo aikštelių plėtrą gali organizuoti namų ūkių bendrijos, pasirengusios techninius projektus, jos specialiojo plano sprendiniuose nedetalizuojamos.

Sprendiniai:

- 3.1. Įrengti automobilių stovėjimo aikšteles daugiabučių namų kvartaluose ir miesto centrinėje dalyje (žr. brėžinį *sprendiniai*);
- 3.2. Skatinti namų ūkių bendrijas savo sklypuose, pasirengti techninius projektus ir jais vadovaujantis organizuoti mažesnių apimčių parkavimo aikštelių plėtrą;
- 3.3. Eliminuoti parkavimą iš B₂ kategorijos gatvių važiuojamosios dalies;
- 3.4. Parengti automobilių stovėjimo normas Plungės miestui pagal STR 2.06.01 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ 2.5. - 2.7. punktus;
- 3.5. Kontroliuoti, kad visi naujai vykdomi įvairios paskirties statybos ar rekonstrukcijos darbai garantuotų norminį parkavimo vietų skaičių savo sklypo ribose arba jeigu nėra tam techninių galimybių, atstumas nuo parkavimo iki sklypo ribos būtų nedidesnis kaip numato STR 2.06.01;
- 3.6. Užtikrinti norminį parkavimo vietų skaičių prie atskirų objektų žmonėms su negalia ir kontroliuoti, kad šios vietos būtų naudojamos pagal numatytą funkciją;
- 3.7. Eliminuoti parkavimo vietas iš gatvės važiuojamosios dalies tose atkarpose kur yra nepakankamos eismo saugumo ir gatvių pralaidumo sąlygos.

Sprendinių įgyvendinimo principai:

Perspektyvinis automobilizacijos lygio augimas (*prognozuojama prisotinimo riba 550 - 600 aut/1000 gyv.*) bei kelionių skaičiaus privačiais automobiliais augimas, pareikalaus daugiau stovėjimo vietų tiek miesto centre, tiek daugiabučių namų kvartaluose. Esamosios būklės analizė parodė, kad jau šiandien daugiabučių namų kvartaluose automobilių stovėjimo vietų deficitas siekia apie 1000 vietų. Šis skaičius perspektyvoje augs.

Gyvenamųjų daugiabučių namų teritorijų parkavimo aikštelių plėtra yra skirstoma į du etapus:

- **Pirmuoju etapu yra numatoma antžeminių parkavimo aikštelių plėtra neužstatytose teritorijose.** Brėžinyje pažymėtos parkavimo aikštelės galėtų būti maždaug 30 - 70 vietų dydžio (išimtiniais atvejais iki 100 vietų). Šitokio pobūdžio plėtra šiai dienai galėtų pilnai

patenkinti A. Jucio gatvės gyventojų poreikius. V. Mačernio gatvėje esančių namų teritorijose laisvų plotų yra per mažai įrengti didelės parkavimo aikštelės, todėl šios gatvės gyventojai turėtų per namų bendrijas pasirengti techninius projektus mažesnio masto parkavimo aikštelių plėtrai. Savivaldybė turėtų informuoti gyventojus apie numatomus parkavimo problemų sprendimo būdus.

- **Antruoju etapu**, tolimesnei perspektyvai, numatoma, **esamų garažų konversija į daugiaaukštes parkavimo aikšteles**.

Miesto centrinėje dalyje parkavimo vietų plėtra organizuojama, įrengiant papildomas parkavimo aikšteles žemės paviršiuje, kurios taip pat, esant poreikiui, gali būti konvertuojamos į daugiaaukštes parkavimo aikšteles.

STR 2.06.01 punktas 3.1. teigia, kad „visos automobilių saugojimo ir stovėjimo vietos prie konkretaus statinio planuojamos tam statiniui skirtu sklypo ribose“. Tik tuo atveju, jeigu to padaryti neįmanoma ir tam nustatyta tvarka pritaria savivaldybė, stovėjimo vietos gali būti įrengtos nurodytu atstumu nuo statinio. Taigi savivaldybė gali valdyti parkavimo procesus mieste, griežtai kontroliuodama detaliųjų planų sprendinius. Jei toks scenarijus pasitvirtins, naujai numatomų parkavimo aikštelių įrengimas patenkins perspektyvinį parkavimo poreikį miesto centre, priešingu atveju, reikės galvoti apie daugiaaukščių parkavimo aikštelių statybą.

STR 2.06.01 „Miestų miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ reglamentuoja automobilių statymą pagal gatvės kategoriją:

- A₁, A₂, B₁ kategorijų gatvėse leidžia statyti automobilius tik izoliuotose aikštelėse (Plungės mieste tokios kategorijos gatvių nenumatoma);
- B₂ kategorijos gatvėse automobilių statymas galimas šalia gatvės važiuojamosios dalies specialiai įrengtose juostose;
- C, D kategorijos gatvėse automobilių statymo būdas nereglamentuojamas [1].

Šis reglamentavimas nėra pakankamas siekiant užtikrinti saugų eismą ir kokybiškas eismo sąlygas. Remiantis vakarietiška patirtimi, siūlomas papildomas automobilių parkavimo reglamentavimas, įvertinant gatvės eismo intensyvumą ir leistiną greitį (žr. 3.1. lentelę).

3.1. Lentelė. Automobilių parkavimo gatvėse rekomendacijos [2]

Kriterijus	Nerekomenduojamas parkavimas	Galimas lygiagretus parkavimas	Galimas parkavimas kampu
Vidutinis paros eismo intensyvumas, aut/p	>20.000	<15.000	<10.000
Greitis, km/h	≥60	≤50	≤30

3.1. Pav. J. Tumo - Vaižganto gatvė. Parkavimas kampu nėra suderinamas su numatyta gatvės kategorija, esamu eismo intensyvumu bei leistinu greičiu



4. SAUGAUS EISMO PRIEMONĖS

Skyriaus pastabos:

- Parengtame specialiajame plane **saugaus eismo priemonių diegimas apima dviejų tipų sprendinius:**
 - sankryžų rekonstrukcija užtikrinant saugų transporto ir pėsčiųjų eismą (4 skyrius);
 - pėsčiųjų ir dviračių takų tiesimas (5 skyrius).
- Rengiamu specialiuoju planu M 1:10 000, pažymimos prioritetinės sankryžos, kuriose reikia įdiegti saugaus eismo priemones, atliekant sankryžų rekonstrukciją. Konkretūs saugaus eismo priemonių sprendimai turi būti numatyti rengiant techninius projektus.
- Šiame skyriuje taip pat pateikti rekomendacinio pobūdžio principai bei priemonės, kurias tikslinga įgyvendinti, gerinant eismo saugumo sąlygas Plungės mieste. Papildoma informacija apie priemones pateikta priede Nr. 1.

Sprendiniai:

- 4.1. Prioritetinių sankryžų rekonstrukcija, užtikrinant eismo saugumą (žr. *sprendinių brėžinį*);
- 4.2. Eismo įvykių GIS sistemos sukūrimas. Jos pagrindu kaupti avaringumo duomenis bei rengti eismo saugumo auditus, bei diegti saugaus eismo priemones (*rekomendacija*).

Sprendinių įgyvendinimo principai:

Esamosios būklės ir koncepcijos stadijoje buvo nagrinėjama eismo saugumo situacija Lietuvoje ir Plungėje bei priimta išvada, kad šiandien miestuose eismo saugumo klausimams dėmesio skiriama per mažai: trūksta informacijos, reikalingos sprendimų priėmimui, nepakankamai skiriama lėšų saugaus eismo priemonėms diegti. Jeigu pastaruoju metu Lietuvos automobilių kelių direkcija, perimdama vakarietišką patirtį, jau pradėjo užsakinėti kelių saugumo audito projektus, rengti rekomendacinę medžiagą, reikalingą inžineriniams sprendimas priimti, tai miesto gatvėse tokios praktikos kol kas nedaug.

Eismo saugumo gerinimo principinė schema:

- Bet kokių problemų efektyvus sprendimo pagrindas yra pirminė informacija apie jas. Dabartinė informacijos apie autoįvykių kaupimo praktika nėra efektyvi. Siekiant tiksliau identifikuoti eismo saugumo būklę mieste ir nustatyti avaringiausius taškus, siūloma, pasitelkiant vakarietišką patirtį, GIS formatu kaupti avaringumo informaciją ir jos pagrindu rengti avaringumo žemėlapius;
- Atlikti, avaringumo žemėlapių pagrindu, identifikuotų avaringiausių miesto sankryžų ir gatvių ruožų infrastruktūros analizę pagal saugaus eismo reikalavimus, įvertinant gatvės geometrinius parametrus, leistiną greitį, šviesoforų ir kelio ženklų išdėstymą, kelio ženklinimą, matomumo laukus sankryžoje, pėsčiųjų perėjų vietas, autobusų stotelių vietas, gatvės apšvietimą, parkavimą prie gatvės važiuojamosios dalies ir kitus parametrus;
- Pagal infrastruktūros pritaikymo saugiam eismui analizę, atlikti jos rekonstrukciją, pagerinant eismo saugumo sąlygas.

Esamosios būklės stadijoje buvo identifikuotos 4 prioritetinės sankryžos, reikalaujančios saugaus eismo priemonių diegimo (žr. 4.1. lentelė):

4.1. Lentelė. Avaringų sankryžų rekonstrukcijos pasiūlymai

Nr.	Avaringa sankryža	Avaringumo priežastys	Siūlomi sprendimai
1	J. Tumo - Vaižganto g. - V. Mačernio g. - A. Jucio g.	1. Netaisyklingas gatvių ašių suvedimas (persislinkimas tarp Jucio g. ir V. Mačernio g. ašių siekia 5 - 6 m); 2. Per siauros eismo juostos;	1. Siūloma atlikti sankryžos rekonstrukciją, išplatinant eismo juostas iki 3,25 - 3,50 m bei nužymėti transporto priemonių važiavimo trajektoriją ženklinimo linija 1.7 (LST 1379); 2. Jei po rekonstrukcijos sankryža ir toliau bus avaringa, siūloma šviesoforiniame reguliavime įdiegti papildomas eismo fazes posūkiams į kairę;
2, 3, 4	Laisvės g. - Rietavo g. (2) Laisvės g. - Telšių g. (3) S. Neries g. - Vandentiekio g. (4)	1. Važiuojant Laisvės gatve (2), Telšių gatve (3) susidaro klaidinantis išpūdis, kad važiuoji pagrindiniu keliu; 2. Per mažas matomumo laukus;	1. Siūloma pagal galimybes iš sankryžos zonos pašalinti objektus, ribojančius matomumo lauką; 2. Esant reikalui papildomai įrengti sferinius veidrodžius; 3. Pritaikyti iškiliausias greičio mažinimo priemones (<i>iškiliosios sankryžos, greičio mažinimo kalneliai</i>); 4. Kaip alternatyvus sprendimas aukščiau išvardintoms priemonėms gali būti įrengiama mažoji žiedinė sankryža (žr. priedą nr. 1)

Eismo saugumo situaciją labai stipriai įtakoja skirtingų susisiektimo būdų tarpusavio sąveika, infrastruktūros kokybė, eismo organizavimo sprendimai. **Plungės mieste išskirtinį dėmesį reikėtų skirti:**

- Matomumo lauko užtikrinimui. Identifikavus, kad sankryžose ar gatvių atkarpose nepakankamas matomumo laukas, reikia svarstyti 4.2. lentelėje nurodytus galimus eismo saugumo sprendimus;
- Pėsčiųjų perėjų įrengimui. Esamos būklės stadijoje buvo pastebėta, kad dalis pėsčiųjų perėjų yra įrengtos netinkamose vietose, tarp kai kurių perėjų, esančių didelės svarbos gatvėse, yra nepagrįstai mažas atstumas (pvz.: Žaltakalnio g. - 50 m, J. Tumo - Vaižganto g. ties Maxima - 90 m), tai labai blogina eismo saugumo sąlygas. Bet kokiu atveju, pėsčiųjų perėjų įrengimas turi būti vertinamas kompleksiskai, siekiant koncentruoti pėsčiųjų srautą;
- Autobusų stotelių įrengimui. Visos autobusų stotelės pagal galimybes turi būti įrengtos įlankose, atidžiai parenkant jų vietą bei koordinuojant su pėsčiųjų perėjų išdėstymu;
- Pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūros įrengimui. Visose gatvėse, kuriose vyksta intensyvus pėsčiųjų ir dviratininkų eismas, tikslinga atskirti šiuos eismo dalyvius nuo motorizuoto transporto eismo, įrengiant pėsčiųjų ir dviračių takus arba šaligatvius;
- Parkavimo vietų įrengimui. Kaip minėta 3 skyriuje rekomenduojama eliminuoti parkavimo vietas iš B₂ kategorijos gatvių. Valdant parkavimą kitose gatvėse, siūloma vadovautis 3.1. lentelės rekomendacijomis;
- Sankryžų ir privažiavimų prie sklypų įrengimui, gatvių tinklo hierarchijos išlaikymui. Kuo aukštesnė gatvės kategorija, tuo ilgesniems ir greitesniems transporto ryšiams aptarnauti ji yra skirta, todėl jai yra keliami griežti reikalavimai atstumams tarp sankryžų ir privažiavimų prie sklypų. Šie reikalavimai išdėstyti STR 2.06.01 ir pagal galimybes reikia stengtis juos išlaikyti;
- Papildomų eismo juostų posūkiams įrengimui. Papildomų juostų įrengimas yra ne tik pralaidumo kriterijaus užtikrinimas, bet ir eismo saugumo, todėl vertinant avaringas sankryžas, reikia apsvarstyti papildomų eismo juostų posūkiams įrengimo galimybes;
- Tinkamo gatvių apšvietimo užtikrinimui. Esamosios būklės analizėje buvo pastebėta, kad nemaža dalis gatvių neturi apšvietimo, o kitų gatvių apšvietimas nėra pakankamas. Be to

dalyje gatvių nėra šaligatvių, todėl pėsčiųjų ir dviratininkų eismas vyksta tamsoje ir dažnai nedėvit atšvaitų. Gatvių norminio apšvietimo užtikrinimas labai pagerintų eismo saugumo sąlygas tamsiu paros metu;

- Eismo organizavimo sprendimams. Būtina ne tik tikrinti ar eismo organizavimo sprendimai neprieštarauja normatyvinių dokumentų reikalavimams, bet ir nemenką dėmesį skirti transporto srautų įvertinimui, jų modeliavimui, kurie stipriai įtakoja eismo saugumo sąlygas.

Esamosios būklės analizėje buvo identifikuotos pagrindinės saugaus eismo problemos Plungės mieste. Bendrai jas būtų galima suvesti į 5 grupes. Šių problemų galimi sprendimo būdai pateikti 4.2 lentelėje.

4.2. Lentelė. Saugaus eismo gerinimo pasiūlymai

Nr.	Problema	Galimi sprendimai
1.	Sankryža avaringa dėl per mažo matomumo lauko	- Pagal galimybes iš sankryžų zonų pašalinti objektus, ribojančius matomumo lauką; - Uždrausti parkavimą, trukdantį matomumo laukui; - Taikyti iškiliąsias greičio mažinimo priemones (<i>iškiliąsias sankryžas, greičio mažinimo kalneliai</i>); - Įrengti sferinius veidrodžius; - Įdiegti šviesoforinį reguliavimą.
2.	Sankryža avaringa dėl transporto srautų dydžio ir jų struktūros	- Įrengti papildomas eismo juostas, posūkiams į kairę (į dešinę); - Įdiegti šviesoforinį reguliavimą; - Uždrausti posūkius į kairę, nukreipiant eismą kitomis gatvėmis; - Įrengti žiedines sankryžas; - Modifikuoti šviesoforinį reguliavimą, geriau atitinkantį transporto srautų ir pėsčiųjų proporcijas.
3.	Nepakankamas pėsčiųjų ir dviračių eismo saugumas	- Nutiesti pėsčiųjų ir dviračių takus; - Įrengti šaligatvius; - Peržiūrėti pėsčiųjų perėjų dislokaciją; - Apšviesti gatves; - Papildomai apšviesti pėsčiųjų perėjas (<i>taikyti „kryptinį apšvietimą“</i>); - Įrengti pėsčiųjų šviesoforus; - Susiaurinti važiuojamąją dalį ties pėsčiųjų perėjomis; - Taikyti iškiliąsias greičio mažinimo priemones (<i>iškiliąsias sankryžas, greičio mažinimo kalneliai</i>); - Įrengti iškiliąsias pėsčiųjų perėjas; - Įrengti atitvarus, ribojančius pėsčiųjų galimybes eiti per gatvę; - Įrengti saugos saleles pėsčiųjų perėjose.
4.	Per didelis transporto priemonių greitis	- Riboti leistiną greitį kelio ženklais; - Taikyti iškiliąsias greičio mažinimo priemones (<i>iškiliąsias sankryžas, greičio mažinimo kalneliai</i>); - Susiaurinti važiuojamąją dalį ties pėsčiųjų perėjomis; - Įrengti žiedines sankryžas; - Įrengti iškiliąsias pėsčiųjų perėjas.
5.	Intensyvaus eismo gatvės avaringos dėl	- Kontroliuoti plėtros procesus, ribojant privažiavimų prie

per didelio konfliktinių vietų skaičiaus	sklypų skaičių; - Eliminuoti parkavimą iš važiuojamosios dalies; - Taikyti iškiliausias greičio mažinimo priemones (iškiliosios sankryžos, greičio mažinimo kalneliai).
--	--

5. DVIRATININKŲ IR PĖSČIŲJŲ INFRASTRUKTŪRA

Skyriaus pastabos:

- Sprendinių brėžinyje numatyti dviračių takai, kurie suformuoja miesto lygmens dviračių takų tinklą. Papildomi dviračių takai gali būti numatomi rengiant detaliuosius planus;
- Dviračių takai numatyti pagal bendrajame plane numatytas perspektyvines miesto ribas. Takų planavimas už šių siūlomų miesto ribų turi būti atliekamas rengiant kitus planavimo dokumentus;
- Brėžinyje dviračių takai pažymėti vienoje gatvės pusėje. Rengiant detaliuosius planus/techninius projektus galima keisti gatvės pusę, kurioje turėtų būti įrengiamas dviračių takas;
- Šaligatvius tikslinga įrengti iš abiejų gatvės pusių, kartu klojant centralizuotus lietaus nuotėkų tinklus.

Sprendiniai:

5.1. Dviračių takai (žr. sprendinių brėžinį ir 5.1. lentelę).

Sprendinių įgyvendinimo principai:

Susisiekimo dviračiais ir pėsčiomis vystymas prisideda prie darnios plėtros tikslų įgyvendinimo, todėl šiam susisiekimo būdui turėtų būti skiriamas didesnis dėmesys. Plungės miestas yra tinkamas dviračių transporto plėtojimui: atstumai tarp traukos objektų nedideli, reljefas nesudėtingas. Pagrindinės kliūtys yra infrastruktūros stoka bei dviračio kaip transporto priemonės neadekvatus įvaizdis visuomenėje. Specialiuoju planu yra numatoma dviračių takų plėtra (žr. sprendinių brėžinį ir 5.1. lentelę).

5.1. Lentelė. Perspektyvinis dviračių takų tinklas

Dviračių takas	Gatvės	Tako ilgis, km
Varkaliai - Sodai	Kulių, J. Tumo - Vaižganto, V. Mačernio, Birutės	6,5
A. Jucio g. - Stotis	A. Jucio, Laisvės, S. Neries, S. Dariaus ir Girėno	3,3
Stotis - Plateliai	S. Dariaus ir Girėno, Žemaitijos, Platelių	2,5
Stoties g.	Stoties	2,3
Pramonės pr.	Pramonės	1,2
Babrungas - Pramonės pr.	Pramonės, Truikių, naujai tiesiamos gatvės	4,2
Gandingos - Birutės jungtis	Gandingos	1,6
Gandingos - V. Mačernio jungtis	Palei irklavimo bazę	0,8
Varkaliai - Sodai (2) su atšaka link Gandingos kraštovaizdžio draustinio	Vietiniai keliai	4,7
Rietavo g.	Rietavo	1,3
Žaltakalnio g.	Žaltakalnio	2,2
Telšių g.	Telšių	1,0
VISO		31,6

Formuojant dviračių takų sistemą, būtina siekti, kad ji susijungtų į vieną rišlų tinklą, užtikrintų pagrindinių traukos vietų pasiekiamumą (gyvenamosios, darbo, aptarnavimo, laisvalaikio teritorijos). Dviračių takų tinklo plėtra turi būti vykdoma lygiagrečiai su dviračių laikymo vietų plėtra, kuri iš karto paskatintų miesto gyventojus aktyviau naudotis šia transporto rūšimi.

Siekiant sėkmingai plėtoti dviračių transportą, tikslinga realizuoti tokius uždavinius:

- Dviračių takai turi būti įrengti iš kietos, kokybiškos dangos (asfalto, betono, trinkelų, plytelių ir pan.);
- Dviračių takuose, kurie nutiesti ne šalia gatvės, papildomai įrengti apšvietimą;
- Greta pagrindinių traukos objektų (prekybos centrų, administracinių, švietimo įstaigų ir pan.) numatyti dviračių saugojimo vietas;
- Vystyti informacinę dviračių sistemą, naudojant vizualinę informaciją dviračių trasose, pačias trasas identifikuoti miesto žemėlapiuose ir planuose;
- Nedidelio eismo intensyvumo D kategorijos gatvėse planuoti dviračių eismą bendrame transporto sraute, sumažinus leistiną greitį;

Dviračių takų įrengimą gatvėse apibrėžia STR 2.06.01. Pagrindiniai šio reglamento reikalavimai pateikti 5.2. lentelėje.

5.2. Lentelė. Reikalavimai dviračių eismo planavimui

Gatvės kategorija	Dviračių eismas
B	Aj
C	Vt; Aj
D	Vt; Vs

Pastabos:

- Aj – Takas atskirtas nuo važiuojamosios dalies ne siauresne kaip 4,5 m apsaugine juosta B kategorijos gatvėse ir 3,5 m – C kategorijos gatvėse;
- Vt – Važiuojamosios gatvės dalyje pažymėtas takas;
- Vs - Dviračių eismas bendrame transporto sraute.

6. SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS PRIORITETAİ

Plungės miesto numatyta susisiekimo infrastruktūros plėtra yra labai didelės apimties. Šios apimtys buvo savaime užprogramuotos parengtame miesto teritorijos bendrajame plane, kuriame buvo numatyta miesto teritoriją išplėsti daugiau nei 2 kartus, o ši plėtra privalo būti aprūpinta visa reikiama infrastruktūra.

Pagal galiojančius teisės aktus, specialiojo plano sprendiniai galioja neterminuotą laikotarpį. Tačiau kalbant apie jų įgyvendinimą reikia orientuotis į Plungės miesto bendrojo plano sprendinių galiojimo laikotarpį (pagal įstatymus bendrojo plano sprendiniai galioja 10 metų, tačiau savivaldybės tarybos sprendimu jų galiojimas gali būti pratęstas dar iki 4 metų). Po šio laikotarpio turės būti rengiamas naujas bendrasis planas, kuris galės keisti specialiojo plano sprendinius.

Tikėtina, kad per šį laikotarpį visų sprendinių įgyvendinti nepavyks, todėl būtina išskirti sprendinių įgyvendinimo prioritetus. **Atsižvelgiant į perspektyvinių sprendinių įgyvendinimo ekonominę kainą bei jų teikiamą ekonominę, socialinę, ekologinę naudą, numatomi Plungės miesto sprendiniai susiskirstyti į prioritetus.**

Gatvių tinklo plėtra

Gatvių tinklo plėtos sprendinių suskirstymas į prioritetus remiasi **kokybišku eismo sąlygų užtikrinimo mieste prioritetu, sumažinant kelionės laiką bei taršą, atsirandančias dėl transporto priemonių prastovų:**

1. S. Dariaus ir Girėno gatvės skirtingu lygių sankirta su geležinkeliu. Prioritetinis Plungės miesto gatvių tinklo plėtos uždavinys, įgyvendinantis bendrojo plano sprendinį, kuris Kulių, J. Tumo - Vaižganto, S. Dariaus ir Girėno, Žemaitijos gatvėms, numatė miesto kompozicinės ašies funkciją. Be šio sprendinio nebus įmanoma sėkminga gyvenamoji ir pramonės plėtra geležinkelio šiaurinėje dalyje taip pat nebus rastos alternatyvos transporto srautų prastovoms pašalinti prie vieno lygio geležinkelio pervažos.
2. Gandingos gatvės tęsinys iki Pramonės pr. Šis sprendinys turės didžiausią įtaką transporto srautų persikirstymui mieste.
3. Vakarinis aplinkkelis kartu su Pramonės prospekto tęsiniu iki jo. Sprendinys turės didelę įtaką tranzitinio ir sunkiojo transporto persikirstymui ir pramonės teritorijos išvystymui, tačiau mažiau įtakos miesto vidaus transporto srautus nei Gandingos gatvės tęsinys.
4. D kategorijos gatvių plėtra. Šių gatvių plėtra turės mažiausią naudą transporto srautų paskirstymui, tačiau jos labai svarbios urbanizuojamų teritorijų užstatymui ir infrastruktūros išvystymui. Savivaldybei rekomenduojama parengti ir pasitvirtinti urbanizuojamų teritorijų išvystymo strategiją, pagal kurią būtų sudėliotas aiškus teritorijų urbanizavimo eiliškumas.

Gatvių tinklo modernizavimas užtikrinant eismo saugumo ir pralaidumo sąlygas

Sankryžų modernizavimas užtikrinant **pralaidumo sąlygas** turi būti koordinuojamas su naujų gatvių atkarpų statyba, t.y. įrengiant skirtingų lygių sankirta su geležinkeliu lygiagrečiai reikia rekonstruoti ir S. Dariaus ir Girėno - Stoties gatvių sankryžą arba tiesiant Gandingos gatvę tikslinga rekonstruoti visas sankryžas susijusias su šios jungties kokybiškų eismo sąlygų užtikrinimu.

Sankryžų rekonstrukcijų užtikrinant **eismo saugumo sąlygas** prioritetinę eilę rekomenduojama nustatyti vadovaujantis kaupiant informaciją apie autoįvykius GIS pagrindu. Šie principai išdėstyti 4 skyriuje.

Parkavimo aikštelių plėtra

1. Parkavimo aikštelių plėtra miesto centrinėje dalyje. Savivaldybei tikslinga prioritetą skirti centrinės dalies parkavimo aikštelių plėtrai, nes čia papildomos parkavimo vietos padeda užtikrinti miesto atliekamą administracinę funkciją ir duoda didesnę ekonominę naudą.
2. Parkavimo aikštelių plėtra daugiabučių namų teritorijose. Namų ūkių bendrijos turi galimybę nustatyti ir įsiteisinti sklypų ribas bei savo lėšomis plėsti parkavimo sistemą. Savivaldybė turėtų padėti gyventojams spręsti žemės nuosavybės klausimus ir konsultuoti būtinų projektų rengime. Gyventojų aprūpinimas automobilių stovėjimo vietomis nėra savivaldybės funkcija.

Dviratininkų ir pėsčiųjų infrastruktūra

Prioritetinė dviračių trasų įrengimo kryptis yra link centro, nes čia yra didžiausia koncentracija darbo ir gyvenamųjų vietų, paslaugų ir aptarnavimo įmonių, todėl tikėtina, kad tai labiausiai paskatins gyventojus intensyviau naudoti dviračius.

Pėsčiųjų šaligatvių įrengimo prioritetui nustatyti tikslinga vadovautis pėsčiųjų ir transporto eismo intensyvumo faktoriais. Tačiau šaligatvių įrengimas turi būti koordinuojamas su lietaus nuotekų tinklų statyba.

7. ĮGYVENDINIMO PROGRAMA

Vystant Plungės miesto susisiekimo sistemos plėtrą ir modernizavimą, **numatoma parengti teritorijų planavimo dokumentus bei įgyvendinti tokius uždavinius:**

- Parengti detaliuosius planus planus/techninius projektus specialiojo plano sprendiniams įgyvendinti pagal nustatytus plėtros prioritetus.
- Parengti naujai urbanizuojamų teritorijų/zonų, *apribotų natūralių ar techninių ribų** detaliuosius planus (žr. *sprendinių brėžinį*):
 - rengiant DP, gali būti parengta DP vystymo koncepcija, nustatanti mažesnės apimties sklypo/sklypų/teritorijų zonas detaliųjų planų sprendiniams rengti;
 - rengiant DP, patikslinti D kategorijos gatvių trasas, nustatyti jų raudonąsias linijas ir techninius parametrus.
- Atlikti esamo gatvių tinklo inventorizaciją, nustatant gatvės plotį, dangos tipą, dangos būklę, šaligatvius ir kitus techninius parametrus.
- Vykdyti transporto srautų ir susisiekimo sistemos monitoringą, kas 5 metus užsakant transporto srautų tyrimus mieste, kurių pagrindu būtų galima identifikuoti pakitusią susisiekimo sistemos būklę ir priimti būtinus eismo organizavimo pakeitimus.
- Reguliariai (kas 3 - 5 metus) atnaujinti šviesoforų sureguliuojamą, atspindintį pakitusius transporto ir pėsčiųjų srautus, patikrinti ar sankryžose esančių eismo juostų ilgis yra pakankamas, nustatyti rekonstrukcijos poreikį ir galimybes.
- Rengiant stambių komercijos, gamybos, poilsio ir pramogų objektų detaliuosius planus, atlikti poveikio susisiekimo sistemai vertinimą.
- Parengti automobilių stovėjimo normas Plungės miestui, pagal STR 2.06.01 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos 2.5. - 2.7. punktus.
- Skatinti namų ūkių bendrijas savo sklypuose, pasirengti techninius projektus ir jais vadovaujantis organizuoti mažesnių apimčių parkavimo aikštelių plėtrą.
- Sukurti eismo įvykių GIS sistemą, jos pagrindu kaupti avaringumo duomenis bei rengti eismo saugumo auditus bei diegti saugaus eismo priemones.
- Atlikti viešojo transporto natūrinius srautų tyrimus bei gyventojų anketines apklausas ir jų pagrindu parengti miesto viešojo transporto vystymo ir maršrutinio tinklo optimizavimo pasiūlymus, įvertinant bendrajame plane urbanizuoti numatytas teritorijas.

* Pastabos (paaiškinimai)*:

- *Vystymo koncepcija* – detaliojo plano sudėtinė dalis. Vystymo koncepcijoje būtina numatyti pagrindinius susisiekimo ir inžinerinės infrastruktūros koridorius, želdynus, funkcines zonas, orientacinius užstatymo rodiklius.
- *Natūralios ribos* – miško riba, vandens telkinio kranto linija ir pan.
- *Techninės ribos* – saugomų teritorijų ribos, gamtinio karkaso ribos, gatvės, keliai, geležinkeliai, apsaugos zonų ribos, administracinės kaimų, miestelių, miestų ribos, inžinerinės infrastruktūros objektai (elektros tinklai, dujotiekis ir pan.).

8. TERITORIJŲ REZERVAVIMAS

Perspektyvinių B ir C kategorijų gatvėms tiesti numatomas teritorijų rezervavimas visuomenės poreikiams. D kategorijų gatvių tinklas yra rekomendacinio pobūdžio, jis gali būti keičiamas ar tikslinamas rengiant detaliuosius planus, todėl jam teritorijos nėra rezervuojamos.

8.1. Lentelė. Teritorijų rezervavimas B ir C kategorijų gatvėms tiesti

Eil. Nr.	Sprendinys	Gatvės ilgis, m	Raudonųjų linijų plotis*, m	Rezervuojamos teritorijos plotas*, ha
1.	Vakarinis aplinkkelis	6010	40	24,04
2.	Gandingos gatvės tęsinys iki Pramonės prospekto	1230	30	3,69
3.	Pramonės prospekto tęsinys iki vakarinio aplinkkelio	480	40	1,92
VISO		7720		29,65

*Inžinierinių tinklų plėtrai rezervuojamos teritorijos - numatytose raudonųjų linijų ribose.

LITERATŪRA

1. STR 2.06.01 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“;
2. Traffic Engineering Handbook. ITE, 2009;
3. Automobilių kelių inžinerinių saugaus eismo priemonių projektavimo ir naudojimo rekomendacijos R ISEP 10;
4. Plungės rajono savivaldybės planuojamų 2007 - 2013 m. rekonstruoti vietinės reikšmės transporto infrastruktūros objektų galimybių studija. UAB „Strateginiai transporto sprendimai“, 2007;

PRIEDAI