

## 2022–2030 METŲ PANEVĖŽIO REGIONO PLĖTROS PLANO

### PAŽANGOS PRIEMONĖS NR. LT025-05-01-04 „DARNUS JUDUMAS PANEVĖŽIO MIESTE“ PAGRINDIMO APRAŠAS

2024 m. lapkričio 4 d. Nr. PA-23

#### I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

<b>Regiono plėtros uždavinys (-iai)</b>	Uždavinys Nr. LT025-05-01 „Pagerinti susisiekimo infrastruktūrą bei susisiekimo kokybę“.
---	--

#### II SKYRIUS SITUACIJOS ANALIZĖ IR SIEKIAMAS POKYTIS

Igyvendinant regiono plėtros plano pažangos priemonę LT-025-05-01-04 „Darnus judumas Panevėžio mieste“ (toliau – Priemonė) bus sprendžiama 2022–2030 metų Panevėžio regiono plėtros plano (toliau – Planas) problema „Nedarni judumo sistema“ bei giluminės jos priežastys „Nesudarytos galimybės naudotis elektromobiliais ir bevariklėmis transporto priemonėmis“, „Juodųjų dėmių koncentracija regiono centre“. Igyvendinant Plano Priemonę bus vykdoma regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ finansavimo gairėse nurodyta finansuojama veikla bei regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairėse nurodyta finansuojama veikla Nr. 3 („Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose“).

**Tikslinės grupės, kurioms skirta Priemonė** – Panevėžio miesto savivaldybės gyventojai ir mieste besilankantys asmenys, kurie gaus naudos įdiegus darnaus judumo priemones bei kuriems naudojantis tvaresne ir saugesne infrastruktūra bus lengviau pasiekiami ekonominis centras bei viešosios paslaugos. Tiesiogiai su sprendžiama problema susijusios tikslinės grupės – miesto gyventojai, mieste veikiantys ūkio subjektai, miesto svečiai. Panevėžio miesto gyventojų poreikis yra tinkama pėsčiųjų ir bevariklio transporto susisiekimo sistema, jungianti jų gyvenamą aplinką ir svarbiausius miesto objektus: darbą, švietimo ir sveikatos, kitų paslaugų įstaigas, laisvalaikio praleidimo vietas, parduotuves ir pan. Projektas tiesiogiai prisidės prie tikslinės grupės poreikių tenkinimo kuriant kokybišką miesto gyvenamąją aplinką. Bus sukurtos trūkstamos dviračių takų jungtys, skirtos siekiant užtikrinti infrastruktūros vientisumą. Tokiu būdu bus sudaromos galimybės dviratį naudoti ne tik laisvalaikiui, bet ir kasdieniniam susisiekimui mieste. Panevėžio miesto svečiams mažiau aktuali kasdienio susisiekimo funkcija, tačiau planuojami dviračių takai didintų bendrą miesto patrauklumą. Vientisa dviračių sistema ir miesto kompaktiškumas kartu skatintų turistinio potencialo augimą bei skatintų rinktis galimybę pažinčiai su miestu rinktis bevarikles transporto priemones. Panevėžyje veikiantys ūkio subjektai – kuriant vientisą dviračių takų infrastruktūrą ne tik bus gerinamos susisiekimo galimybės, bet ir sudaromos prielaidos verslo plėtrai Panevėžio mieste, taip prisidedant prie ekonominio miesto gyvybingumo didėjimo. Su sprendžiama problema susijusios tikslinės grupės suinteresuotos, jog būtų sumažintas eismo įvykių skaičius bei pagerintas eismo saugumas jų aplinkoje. Tikslinių grupių poreikis – gyventi, lankytis bei veikti patrauklioje, išplėtotoje bei efektyviai funkcionuojančioje miesto aplinkoje, kurioje yra išspręstos susisiekimo problemos.

Plano dalyje „Regiono esamos situacijos analizė“ nustatyta:

✓ Panevėžio regionui būdingas labai didelis žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius. Valstybės duomenų agentūros (toliau – VDA) duomenimis<sup>1</sup> žuvusiųjų skaičius 2018–2022 m. Panevėžio regione

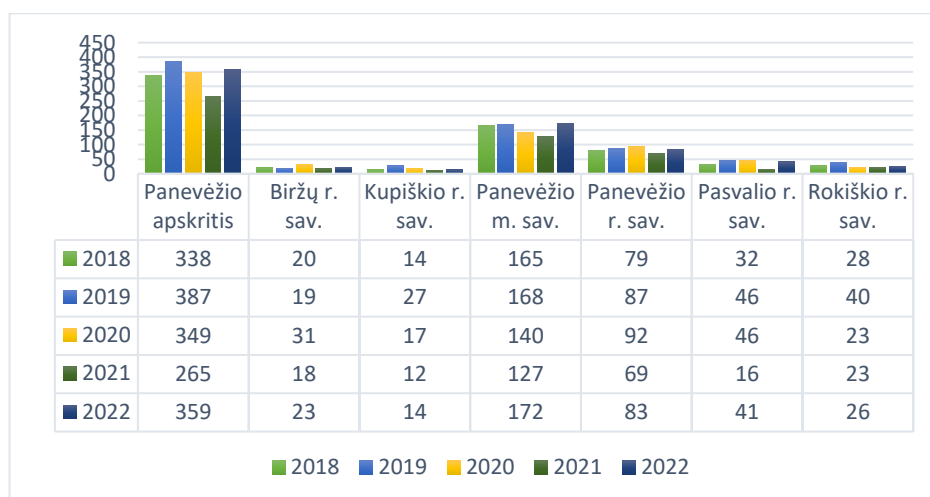
<sup>1</sup> [Rodiklių duomenų bazė - Oficialiosios statistikos portalas](#) ;

kito netolygiai, tačiau 2022 m. buvo tik vienu žuvusiuoju mažiau nei 2018 m. Šalies regionų tarpe kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius labiausiai sumažėjo Vilniaus (-28 asm.) ir Kauno apskrityse (-17 asm.). Analizuojant regiono savivaldybių duomenis matyti, kad Panevėžio miesto ir Rokiškio rajono savivaldybėse 2018–2019 m. žuvusiųjų skaičius didėjo, Biržų ir Panevėžio rajono savivaldybėse žuvusiųjų skaičius didėjo 2018–2020 m. (regione, kaip ir šalyje 2020–2021 m. būta judėjimo apribojimų, susijusių su Covid-19 pandemija). 2022 m. kelių eismo įvykiuose nebuvo žuvusiųjų Kupiškio ir Rokiškio rajonų savivaldybėse, tačiau Panevėžio rajono savivaldybėje žuvo 8 asmenys, Panevėžio mieste – 4 asmenys, kai regione tuo pačiu laikotarpiu žuvo 14 asmenų.

1 lentelė. Kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų 2018–2022 m. skaičius, asmenys.

Teritorija / metai	2018	2019	2020	2021	2022
Panevėžio apskritis	15	20	28	18	14
Biržų r. sav.	4	1	5	1	1
Kupiškio r. sav.	3	-	1	-	-
Panevėžio m. sav.	3	6	4	5	4
Panevėžio r. sav.	2	6	9	9	8
Pasvalio r. sav.	2	3	6	3	1
Rokiškio r. sav.	1	4	3	-	-

✓ Analizuojant viešai skelbiamus duomenis<sup>2</sup> dėl kelių eismo įvykiuose sužeistųjų skaičiaus, matyti, kad 2018–2022 m. laikotarpiu sužeistųjų skaičius Panevėžio regione išaugo 21 asmeniu. Pagal šį rodiklį blogesnė situacija buvo tik Kauno ir Klaipėdos regionuose – kelių eismo įvykiuose sužeistųjų skaičiaus pokytis atitinkamai 79 asmenys ir 63 asmenys. 2022 m. Panevėžio regione kelių eismo įvykiuose buvo sužeisti 359 asmenys (arba 10,5 proc. šalies kelių eismo įvykiuose sužeistų asmenų skaičiaus), Vilniaus regione – 827 asmenys (arba 24,3 proc.), Kauno regione – 780 asmenų (arba 22,9 proc.), Klaipėdos apskrityje – 471 asmenys (arba 13,8 proc.). Panevėžio regiono savivaldybių duomenys rodo, kad 2022 m. lyginant su 2018 m. Rokiškio r. sav. sužeistųjų skaičius sumažėjo 2 asmenimis, Kupiškio r. sav. pokyčio nėra, o likusiose regiono savivaldybėse stebimas rodiklio reikšmės padidėjimas. Labiausiai sužeistųjų skaičius išaugo Pasvalio r. sav. (9 asmenų pokytis nuo 32 asmenų 2018 m.) ir Panevėžio m. sav. (7 asmenų pokytis nuo 165 sužeistųjų 2018 m.).



1 pav. Kelių eismo įvykiuose sužeistųjų skaičius 2018–2022 m. Panevėžio regiono savivaldybėse, asmenys.

<sup>2</sup> [Rodiklių duomenų bazė - Oficialiosios statistikos portalas](#) ;

✓ Individualių lengvųjų automobilių skaičius Panevėžio regione, kaip ir šalyje, auga. 2018–2020 m. laikotarpiu individualių lengvųjų automobilių skaičius, tenkantis 1000-iui gyventojų, regione ir atskirose regiono savivaldybėse didėjo. 2022 m. individualių lengvųjų automobilių skaičius, tenkantis 1000-iui gyventojų, viršijo šalies vidurkį visose regiono savivaldybėse, išskyrus Panevėžio miesto sav. Pagal šį rodiklį 2022 m. Panevėžio regionas (560) buvo penktas po Tauragės (611), Marijampolės (596), Alytaus (583) ir Utenos (579) regionų.

2 lentelė. Individualių lengvųjų automobilių skaičius, tenkantis 1000-iui gyventojų<sup>3</sup>.

	2018	2019	2020	2021	2022
Lietuvos Respublika	439	466	486	504	507
Panevėžio apskritis	470	508	536	543	560
Biržų r. sav.	489	534	568	577	594
Kupiškio r. sav.	492	540	573	595	620
Panevėžio m. sav.	435	460	481	478	487
Panevėžio r. sav.	514	561	590	618	634
Pasvalio r. sav.	479	525	560	574	606
Rokiškio r. sav.	487	534	569	573	597

✓ Eismo intensyvumo duomenys rodo, kad regiono centras – Panevėžio miestas – pritraukia aplinkinių savivaldybių gyventojus darbo vietomis ir paslaugų pasiūla. Panevėžio miesto savivaldybė išsiskiria regiono savivaldybių tarpe – joje 2022 m. būta 11 juodųjų dėmių<sup>4</sup> savivaldybės gatvių sankryžose ir 3 juodosios dėmės savivaldybės gatvių ruožuose. Susidomėjimas alternatyviomis transporto priemonėmis auga, tačiau nepaisant investicijų, galimybės judėti darniai savivaldybėse yra nevienodos. Pastebima, kad infrastruktūros išvystymas darniai judėti sudaro prielaidas pagrinde regiono centre.

Panevėžio regiono rajoninių savivaldybių teritorijose juodųjų dėmių vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse nenustatyta. Regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ išankstinės sąlygos „Pagal Juodųjų dėmių nustatymo, tyrimo ir šalinimo reikalavimų ir tvarkos aprašą, patvirtintą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. sausio 27 d. įsakymu Nr.3-51 „Dėl Juodųjų dėmių nustatymo, tyrimo ir šalinimo reikalavimų ir tvarkos aprašo patvirtinimo“, nustatytos juodosios dėmės ir avaringos vietos vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ reikalavimus tenkina tik Panevėžio miesto savivaldybė. Taip pat tik Panevėžio miesto savivaldybė tenkina regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairėse nustatytų išankstinių sąlygų „Savivaldybės tarybos patvirtintas darnaus judumo mieste planas, kurio parengimas finansuotas 2014–2020 m. ES fondų lėšomis“ bei „Pagal Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatas parengtas ir patvirtintas viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo priėgų vietinės reikšmės keliuose planas iki 2030 m.“ reikalavimus. Dėl aukščiau nurodytų priežasčių toliau analizuojami ir į Priemonę siūlomi įtraukti Panevėžio miesto savivaldybės projektai.

Judumo galimybės Panevėžio mieste nėra universalios, nėra užtikrinamas atskirų miesto rajonų pasiekiamumas netaršiu transportu, nes tarp jų trūksta patogių jungčių. Panevėžio miesto darnaus judumo plano<sup>5</sup> (toliau – Panevėžio DJP) rengimo metu atlikta analizė parodė, kad dviračių-pėsčiųjų

<sup>3</sup> <https://osp.stat.gov.lt/lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=a779dd5c-fc04-4f83-b18d-945b815e3739> ;

<sup>4</sup> [Nacionalinis 2022–2023 metų Lietuvos juodųjų dėmių žemėlapis \(arcgis.com\)](#) ;

<sup>5</sup> Patvirtintas Panevėžio miesto savivaldybės tarybos 2018 m. liepos 23 d. sprendimu Nr. 1-248 (Panevėžio miesto savivaldybės tarybos 2023 m. spalio 19 d. sprendimo Nr. TSP-365 redakcija);

takų infrastruktūros sujungimas nėra vientisas, atskirose jos dalyse trūksta tam tikrų atkarpų<sup>6</sup>. 2022 m. pabaigoje dviračių takų ilgis Panevėžio mieste sudarė 90,3 km. Lyginant su 2020 m. bendras ilgis padidėjo 1,8 km, tačiau jis vis dar išlieka mažesnis nei 2018 m. (91,0 km).<sup>7</sup> Jungčių trūkumas Smėlynės, Ramygalos gatvėse riboja susisiekimo galimybes tarp Rožyno, Ramygalos gyvenamųjų rajonų ir miesto centro. S. Kerbedžio ir Pušaloto gatvių infrastruktūros trūkumai apriboja Rožyno ir Pramonės rajonų gyventojų keliavimo būdus, reikalingus pasiekti šiaurės vakarinėje miesto dalyje išsidėsčiusias pramonines ir kt. teritorijas, o Klaipėdos gatvėje ir nuo Vakarinės gatvės Berčiūnų gyvenvietės link – Kniaudiškių gyventojams pasiekti atokiau vakarinėje miesto dalyje susitelkusias komercines ir kt. teritorijas. Miesto centre vieningo bevariklio transporto tinklo užtikrinti neleidžia trūkstama jungtis tarp A. Jakšto gatvės ir kitoje Nevėžio upės pusėje esančios Senvagės. Visi šie trūkumai neleidžia pasiekti tinkamo transporto sistemos integralumo, kuris leistų miesto gyventojams rinktis skirtingus judėjimo būdus, prioritetą teikiant kelionei pėsčiomis arba bevarikliu transportu. Poreikį investuoti į dviračių ir pėsčiųjų takus patvirtina ir miestiečių apklausa – 2021 m. pabaigoje 45,6 proc. panevėžiečių dviračių takų infrastruktūrą vertino kaip vidutinišką, kaip gerą – tik 27,2 proc., pėsčiųjų infrastruktūrą kaip vidutinišką apibūdino 43,4 proc., kaip gerą – 28,3 proc.<sup>8</sup>. Esama situacija neatitinka šiuolaikinės visuomenės poreikių, neigiamai veikia gyvenamosios aplinkos kokybę. Panevėžio miesto savivaldybėje iki 2023 m. buvo atnaujinta apie 34 km dviračių takų. Apytiksliai 2/3 infrastruktūros vis dar nėra sutvarkyta. Visa tai mažina dviračių naudojimo patrauklumą ir judėjimą pėsčiomis.

Panevėžio DJP rengimo metu atlikta analizė, kurios metu buvo svarstyti trys Panevėžio judumo variantai 2030 metams: 1 variantas – „Gyvybingas centras“ – daugiausiai priemonių skirta miesto centro pasiekiamumo ir patrauklumo didinimui, 2 variantas – „Viešojo transporto žiedas“ – daugiausiai priemonių skirta viešojo transporto plėtrai, kuriamas pagrindinis viešojo transporto maršrutas – žiedas, aptarnaujantis didžiąją dalį miesto, 3 variantas – „Lokalūs centrai ir pagrindinės gatvės“ – svarbiausios priemonės yra skirtos judėjimo sąlygų gerinimui pagrindinėse – arterinėse miesto gatvėse bei lokaliuose centruose, daug dėmesio skiriama pėsčiųjų ir dviračių judėjimui. Panevėžio DJP pasirinktas 3–asis variantas – jame didžiausias dėmesys yra skiriamas bevarikliam transportui, o darnaus judumo priemonės, siekiant užtikrinti vientisumą ir junglumą, siūloma įgyvendinti prie pagrindinių miesto gatvių. Tokiu būdu pagrindinės miesto gatvės bus pritaikytos moderniems miesto gyventojų poreikiams, o vėliau tiesiant ar modernizuojant dviračių takus ir pėsčiųjų takus lokaliuose centruose, jie taps jungtimis tarp lokalių centrų ir bendro miesto dviračių ir pėsčiųjų takų tinklo. Panevėžio DJP veiksmų plane įvardijamos šios bevariklio transporto skatinimo priemonės pagrindinėse miesto gatvėse:

- Įrengiama ir/ ar atnaujinama 32 km dviračių takų prie pagrindinių miesto gatvių J. Basanavičiaus, Smėlynės, Klaipėdos, Vilniaus, Nemuno, J. Janonio, S. Kerbedžio, Ramygalos, Pušaloto, Senamiesčio, Velžio kel. ir kt.

- Įrengiama ir/ ar atnaujinama 40 km ilgio pėsčiųjų takų J. Basanavičiaus, Smėlynės, Klaipėdos, Vilniaus, Nemuno, J. Janonio, S. Kerbedžio, Ramygalos, Pušaloto, Senamiesčio, Velžio kel. kt. gatvėse.

- A. Jakšto gatvės tilto, skirto pėstiesiems ir dviratininkams atnaujinimas/ įrengimas, užtikrinant trasos vientisumą ir junglumą (pėsčiųjų ir dviračių trasos dalis, jungianti Senvagę ir A. Jakšto gatvę).

Automobilių srautų ir jų išmetamų dujų, sukeliama tarša nustatoma ne tik pramonės rajonuose – 2022 m. didesnė kietųjų dalelių KD10 koncentracija nustatyta ir gyvenamųjų namų rajone, taip pat

<sup>6</sup> Panevėžio miesto darnaus judumo planas, II tomas. Teminių dalių analizė. [https://www.panevezys.lt/download/78007/ii\\_tomai.pdf](https://www.panevezys.lt/download/78007/ii_tomai.pdf), 71–72 psl.

<sup>7</sup> Valstybės duomenų agentūros rodiklių duomenų bazė, <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=fbf84211-69d4-47f7-9cca-f614ad6f66dd#/> ;

<sup>8</sup> Galimybių studija [Tvarios Panevėžio miesto plėtros strategija](#), 2022, 56 psl.;

prie intensyvios Basanavičiaus g.<sup>9</sup> Atitinkamai problemų kelia ir akustinė tarša – visose aplinkos triukšmo matavimu, vykdyto 2022 m., vietose dominuojantis triukšmo šaltinis buvo automobilių sukeltas triukšmas, o didžiausia vertė vakaro metu buvo išmatuota šalia Panevėžio „Minties“ gimnazijos (gyvenamajame rajone).<sup>10</sup>

Išvardintos bevariklio transporto skatinimo priemonės buvo nagrinėtos kaip galimi viešosios infrastruktūros objektai, kurių pagerinimas ar sukūrimas leistų prisidėti prie regiono plėtros problemos „Nedarni judumo sistema“ bei giluminės jos priežasties „Nesudarytos galimybės naudotis elektromobiliais ir bevariklėmis transporto priemonėmis“ pašalinimo. Siūlomi projektai yra pažymėti Plano IV tome „Veiksmų planas“ esančiame dviračių trasų žemėlapyje<sup>11</sup>, taip pat detalizuoti „Veiksmų plano“ 1 uždavinio „Bevariklio transporto skatinimas“ aprašyme (1.1 papunkčio „Pagrindinių miesto gatvių elementų atnaujinimas ir pritaikymas moderniems miesto gyventojų poreikiams“ 1.1.1–1.1.3 papunkčiai)<sup>12</sup> bei „Veiksmų plano“ Prieduose esančiuose uždavinių įgyvendinimo priemonių sąrašuose<sup>13</sup>. Siūlomi įgyvendinti dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtros projektai pasirinkti atsižvelgiant į Panevėžio vietinės reikšmės kelių objektų prioritetinių eilių 2023–2025 metams sąrašus<sup>14</sup> (šaligatvių, pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstravimo, kapitalinio remonto darbų prioritetinės eilės sąraše nurodytų, tačiau šioje Priemonėje nesiūlomų finansuoti projektų finansavimo šaltinis – Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšos).

Siūlomi dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtros projektai yra įtraukti į 2023–2029 m. Panevėžio miesto tvarios plėtros strategiją<sup>15</sup> (toliau – Strategija) (projektai atitinka 1.1.1.–1.1.6. Strategijos įgyvendinimo veiksmus). Strategijoje suplanuotais projektais prisidedama prie 2021–2027 m. ES fondų investicijų programos 5-ojo prioriteto „Piliečiams artimesnė Lietuva“ 5.1 uždavinio „Skatinti integruotą ir įtraukią socialinę, ekonominę ir aplinkosaugos plėtrą, puoselėti kultūrą, gamtos paveldą, darnų turizmą ir saugumą miestų teritorijose“ ir 8-ojo specialaus prioriteto „Tvarus judumas miestuose“ 8.1 uždavinio „Tvarus judumas mieste“ įgyvendinimo.

Patogaus susisiekimo galimybė ir besikeičiantys gyventojų judumo įpročiai didina nelaimingų atsitikimų skaičių – Panevėžio miesto sankryžose daugėja juodųjų dėmių (avaringų vietų). Panevėžio DJP rengimo metu atlikta analizė parodė, jog eismo saugumo priemonės tikslinga įdiegti juodųjų dėmių vietose, taip siekiant sumažinti eismo įvykius, kur situacija blogiausia<sup>16</sup>. Pagal Juodųjų dėmių nustatymo tvarkos aprašą yra identifikuotos ir VŠĮ Transporto kompetencijų agentūrai 2023 m. balandžio 12 d. raštu Nr. 19-940(4.45E) „Dėl juodųjų dėmių informacijos savivaldybių vietinės reikšmės keliuose (gatvėse) pateikimo Transporto kompetencijų agentūrai“ pateiktos juodosios dėmės arba avaringos vietos Panevėžyje, kurios viešinamos Nacionaliniame 2022–2023 m. Lietuvos juodųjų dėmių žemėlapyje<sup>17</sup>. Siūlomi projektai atrinkti atsižvelgiant į Panevėžio miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu 2023 m. balandžio 11 d. Nr. A-286 „Dėl juodųjų dėmių šalinimo

<sup>9</sup> Aplinkos oro stebėsenos Panevėžio miesto savivaldybės teritorijoje tyrimų ataskaita (už 2022 m.), 17–19 psl. <https://www.panevezys.lt/download/111434/oro%20%20ataskaita%202022%2012%2012.pdf>

<sup>10</sup> Panevėžio miesto savivaldybės aplinkos triukšmo tyrimai 2022 metais. Tyrimo ataskaita, 13-14 psl. <https://www.panevezys.lt/download/107314/triuk%20%20A1mo%20tyrim%20%20ataskaita%20u%20%20BE%202022%20m.pdf>

<sup>11</sup> Panevėžio miesto darnaus judumo planas, IV tomas „Veiksmų planas“, 11 psl. <https://www.panevezys.lt/download/111471/iv%20tomas.%20veiksm%20%20planas.pdf>

<sup>12</sup> Panevėžio miesto darnaus judumo planas, IV tomas „Veiksmų planas“, 10-11 psl. <https://www.panevezys.lt/download/111471/iv%20tomas.%20veiksm%20%20planas.pdf>

<sup>13</sup> Panevėžio miesto darnaus judumo planas, IV tomas „Veiksmų planas“, 37 psl. <https://www.panevezys.lt/download/111471/iv%20tomas.%20veiksm%20%20planas.pdf>

<sup>14</sup> Panevėžio miesto savivaldybės tarybos sprendimas 2023 m. vasario 23 d. Nr. 1-26 (prieiga <https://www.panevezys.lt/it/veiklos-sritys/miesto-ukis/treju-metu-gatviu-g3hj.html>);

<sup>15</sup> Strategijos patvirtinimas planuojamas 2023 m. lapkričio 30 d. Panevėžio miesto savivaldybės tarybos posėdyje. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija Strategijos projektui pritarė 2023 m. spalio 27 d.

<sup>16</sup> Panevėžio miesto darnaus judumo planas, I tomas. Esamos judumo situacijos Panevėžio mieste analizė, [https://www.panevezys.lt/download/78007/i-ii\\_tomai.pdf](https://www.panevezys.lt/download/78007/i-ii_tomai.pdf), 38 psl.

<sup>17</sup> <https://ktti.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=83ffa7fa45a8491cb0b802bfb60a3c8a>

pirmumo sąrašo patvirtinimo“<sup>18</sup>, patvirtintą juodųjų dėmių šalinimo pirmumo sąrašą, kuriame Klaipėdos–Vakarinės g. (pagal juodųjų dėmių šalinimo pirmumo sąrašą 1 vietoje), Klaipėdos–Nemuno g. (pagal juodųjų dėmių šalinimo pirmumo sąrašą 4 vietoje), J. Basanavičiaus–Beržų g. (pagal juodųjų dėmių šalinimo pirmumo sąrašą 5 vietoje)<sup>19</sup>. Atkreiptinas dėmesys, jog Nemuno g. 5, Nemuno–Danutės g. (pagal juodųjų dėmių šalinimo pirmumo sąrašą 2 vietoje), Klaipėdos–Žvaigždžių–Kosmonautų g. (pagal juodųjų dėmių šalinimo pirmumo sąrašą 3 vietoje) juodąsias dėmes šalinti planuojama iš kitų finansavimo šaltinių, preliminarius juodųjų dėmių šalinimo terminas numatytas iki 2024 m. IV ketv. Siūlomi projektai atrinkti taip pat atsižvelgiant į Eismo organizavimo darbo grupės<sup>20</sup>, 2023 m. vasario 15 d. Panevėžio miesto Juodųjų dėmių audito prieduose (juodųjų dėmių pasuose) siūlomus inžinerinių kelio arba gatvės infrastruktūros saugumo trūkumų šalinimo sprendinius organizavimo darbo grupės prie Panevėžio miesto eismo saugumo komisijos 2023 m. vasario 15 d. parengto 2023 metų Panevėžio miesto juodųjų dėmių audito prieduose – juodųjų dėmių pasuose<sup>21</sup>, pateikta informacija:

- Klaipėdos–Nemuno g. sankryžoje, turinčioje 18 pagrindinių ir 4 papildomus konfliktinius taškus dėl žalios rodyklės prie raudono šviesoforo signalo, per 2019–2022 metus įvyko 8 įskaitiniai eismo įvykiai. Nustatyti infrastruktūros trūkumai: sumontuota įranga naudojama 15 metų, yra susidėvėjusi bei neatitinka jai keliamų techninių reikalavimų pagal LST EN 12675:2017 „Eismo signalų reguliatoriai. Funkciniai saugos reikalavimai“, LST EN 12368:2015 „Eismo reguliavimo įranga. Šviesoforai.“ ir Kelių šviesoforų įrengimo taisyklės, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. sausio 31 d. įsakymu Nr. 3-81.

- Klaipėdos–Vakarinės g. sankryžoje turinčioje 25 pagrindinius ir 9 papildomus konfliktinius taškus dėl žalios rodyklės prie raudono šviesoforo signalo, per 2019–2022 metus įvyko 9 įskaitiniai eismo įvykiai. Nustatyti infrastruktūros trūkumai: sumontuota šviesoforų įranga naudojama 18 metų, yra susidėvėjusi bei neatitinka jai keliamų techninių reikalavimų pagal LST EN 12675:2017 „Eismo signalų reguliatoriai. Funkciniai saugos reikalavimai“, LST EN 12368:2015 „Eismo reguliavimo įranga. Šviesoforai.“ ir Kelių šviesoforų įrengimo taisyklės, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. sausio 31 d. įsakymu Nr. 3-81.

- J. Basanavičiaus g.–Beržų g. gatvių sankryžoje, turinčioje 18 pagrindinius konfliktinius taškus ir 4 papildomus konfliktinius taškus dėl žalios rodyklės prie raudono šviesoforo signalo, per 2019-2022 metus įvyko 7 įskaitiniai eismo įvykiai. Nustatyti infrastruktūros trūkumai: Sumontuota įranga naudojama 21 metus, yra susidėvėjusi bei neatitinka jai keliamų techninių reikalavimų pagal LST EN 12675:2017 „Eismo signalų reguliatoriai. Funkciniai saugos reikalavimai“, LST EN 12368:2015 „Eismo reguliavimo įranga. Šviesoforai.“ ir Kelių šviesoforų įrengimo taisyklės, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. sausio 31 d. įsakymu Nr. 3-81.

Šios Panevėžio mieste identifikuotos juodųjų dėmių vietos buvo nagrinėtos kaip galimi viešosios infrastruktūros objektai, kurių pagerinimas leistų prisidėti prie Panevėžio regione identifikuotos problemos „Nedarni judumo sistema“ ir jos giluminės priežasties “Juodųjų dėmių koncentracija regiono centre” pašalinimo. Viešosios infrastruktūros pagerinimo, investavimo būdai apims esamos viešosios infrastruktūros atnaujinimą ir/ar naujos viešosios infrastruktūros įrengimą. Detalizuoti kiekvieno projekto atskirai šiuo metu nėra galimybių, nes nėra parengtų planuojamų dviračių takų techninių projektų, kuriuose būtų pagrindžiami ir paaiškinami priimti projektiniai sprendiniai, statybos

<sup>18</sup> Panevėžio savivaldybės administracijos direktoriaus 2023 m. balandžio 11 d. įsakymas Nr. A-286 “Dėl juodųjų dėmių šalinimo pirmumo sąrašo patvirtinimo”, <http://195.182.86.148/aktai/Default.aspx?Id=3&DocId=21056772>

<sup>19</sup> Panevėžio savivaldybės administracijos direktoriaus 2023 m. balandžio 11 d. įsakymas Nr. A-286 “Dėl juodųjų dėmių šalinimo pirmumo sąrašo patvirtinimo”, <http://195.182.86.148/aktai/Default.aspx?Id=3&DocId=21056772>

<sup>20</sup> Patvirtinta Panevėžio miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2017 gegužės 12 d. įsakymu Nr. A-468 „Dėl Savivaldybės eismo organizavimo darbo grupės sudarymo ir administracijos direktoriaus 2016 m. rugšėjo 22 d. įsakymo Nr. A-1040 pripažinimo netekusiu galios“;

<sup>21</sup> [Nacionalinis 2022–2023 metų Lietuvos juodųjų dėmių žemėlapis \(arcgis.com\):](http://nacionalinis2022-2023.lietuvosjuodujydemiu.zemelapis.com/)

rūšis ir pan. Įvertinus 2023 metų Panevėžio miesto juodųjų dėmių audito prieduose (juodųjų dėmių pasuose) pateiktus siūlomus eismo saugumo priemonių variantus,<sup>22</sup> numatomas investavimas į viešosios infrastruktūros atnaujinimą – trijų žiedinių sankryžų įrengimas Panevėžio mieste.

Oficialios ilgalaikės gyventojų skaičiaus prognozės atskiriems miestams nėra pateikiamos, todėl prognozė Panevėžio miestui skaičiuota apytiksliai, remiantis Eurostat pateikiamos Panevėžio regiono gyventojų prognozės tendencijomis<sup>23</sup>, darant prielaidą, kad miesto tendencijos yra artimos viso regiono tendencijoms. Eurostat duomenimis, vertinant 2023-2033 metų laikotarpį, Panevėžio regiono gyventojų skaičius kasmet vidutiniškai sumažės 3708 gyventojais. Tai atitinka beveik 2 proc. (1,999677482 proc.) gyventojų skaičiaus mažėjimą kasmet. 2023 m. pradžioje Panevėžio miesto nuolatinių gyventojų skaičius siekė 87 395 asmenis<sup>24</sup>, tikėtina, kad 2033 m. Panevėžyje bus 69 916 gyventojų. Turistų skaičiaus tendencijos preliminariai apskaičiuotos remiantis VDA rodiklių duomenų bazėje pateikiamais duomenimis apie turistų iš Lietuvos skaičių Panevėžio apgyvendinimo įstaigose 2012-2022 laikotarpiu<sup>25</sup>. 2012-2016 m. vidutiniškai per metus mieste apsilankydavo 9509,4 turistų, 2017-2022<sup>26</sup> m. – 12881,4 turistų. Per 5 metus turistų skaičius padidėjo beveik 3400. Jei tokios tendencijos išliktų, 2033 m. mieste turėtų apsilankyti bent 19464 turistų vien iš Lietuvos. 2023 m. pradžioje Panevėžio mieste iš viso veikė 3 654 ūkio subjektai<sup>27</sup>. Šis skaičius nuo 2017 m. nėra buvęs žemesnis nei 3500, todėl tikėtina, kad ši tendencija išliks ir ateityje.

**Ankstesnės investicijos.** Panevėžio mieste eismo saugumui bei darniam judumui užtikrinti ankstesnių investicijų nepakako dėl riboto finansavimo ir nepakankamų savivaldybės turimų išteklių. 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 4 prioriteto „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ priemonės Nr. 04.5.1-TID-R-514 „Darnaus judumo priemonių diegimas“ projektams Panevėžio regione buvo skirta 1 150 856 Eur (5,9 proc. visų priemonei skirtų ES struktūrinių fondų lėšų)<sup>28</sup>. Panevėžio mieste 2014–2020 metų ES fondų investicijų programavimo laikotarpiu įgyvendinti 2 projektai:

✓ „Intelektinės transporto sistemos diegimas Panevėžio mieste“. Įgyvendinus projektą, sumontuota moderni šviesoforų įranga, kryptinis LED apšvietimas, nuotolinė vaizdo stebėjimo ir valdymo sistema. Transporto infrastruktūra pritaikyta specialiųjų poreikių turintiems žmonėms. Bendra projekto vertė – 347 453,33 Eur, iš kurių 295 335,33 Eur – ES fondų lėšos.

✓ „Darnaus judumo priemonių diegimas Panevėžio mieste“. Projekto metu įdiegtas elektroninis bilietas. Bendra projekto vertė – 1 678 309,36 Eur, iš jų 855 520,67 Eur – ES fondų.

Pagal 2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos 4 prioriteto „Energijos efektyvumo atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ priemonę Nr. 04.5.1-TID-R-516 „Pėsčiųjų ir dviračių takų rekonstrukcija ir plėtra“ Panevėžio mieste taip pat buvo įgyvendinti 2 projektai:

✓ „Pėsčiųjų ir dviračių tako nuo Vakarinės g. link Berčiūnų gyvenvietės modernizavimas (I etapas)“. Rekonstruota pėsčiųjų-dviračių tako atkarpa nuo Vakarinės g. link Berčiūnų gyvenvietės, kurios ilgis 1,02 km, įrengtas apšvietimas bei mažosios architektūros elementai. Bendra projekto vertė – 306 879,10 Eur, iš kurių 159 692,51 Eur – ES fondų lėšos.

<sup>22</sup> [Nacionalinis 2022–2023 metų Lietuvos juodųjų dėmių žemėlapis \(arcgis.com\);](https://nacionalinis.2022-2023.metu.lietuvos.juoduju.demiu.zemelapis(arcgis.com);)

<sup>23</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/proj\\_19rp3\\_custom\\_8367403/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/proj_19rp3_custom_8367403/default/table?lang=en) ;

<sup>24</sup> <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=ae3e33f-b913-4e04-8c5e-e94160f68dff#/> ;

<sup>25</sup> <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=869df29a-44b1-42a4-a926-e944f0d5bb4c#/> ;

<sup>26</sup> 2020 m. į skaičiavimus neįtraukti dėl karantino apribojimų;

<sup>27</sup> <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=25d7258d-cca8-4817-b0c8-d98eb00c2653#/> ;

<sup>28</sup> 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 4 prioriteto „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ 04.5.1-TID-R-514 priemonės „Darnaus judumo priemonių diegimas“ projektų finansavimo sąlygų aprašas, <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/67f4d4e0007b11ee9978886e85107ab2>

✓ „Nemuno gatvės (nuo Klaipėdos g. iki Ramygalos g.) pėsčiųjų ir dviračių tako modernizavimas“. Įgyvendinant rekonstrukcijos projektą modernizuotas 2,08 km ilgio pėsčiųjų ir dviračių takas: pakeista danga ir kiti elementai, įrengtos eismo saugumo priemonės, atnaujinti želdynai. Atskirtos pėsčiųjų ir dviratininkų juostos. Bendra projekto vertė – 527 554,14 Eur, iš jų 274 290,51 Eur – ES fondų lėšos.

Priemone planuojamomis investicijomis nebus dvigubų tų pačių veiklų finansavimo. 2014–2020 m. programavimo periodo lėšomis įgyvendinto projekto „Pėsčiųjų ir dviračių tako nuo Vakarinės g. link Berčiūnų gyvenvietės modernizavimas (I etapas)“ veiklos aiškiai atsiskiria nuo projektu „Dviračių tako nuo Vakarinės g. link Berčiūnų gyvenvietės modernizavimas integruojant į bendrą bevariklio transporto tinklą“ planuojamų vykdyti veiklų.



2 pav. Projektų veiklų įgyvendinimo teritorijos.

**Apibendrinimas.** Panevėžio regione darniai judėti sudaranti sąlygas infrastruktūra labiausiai pritaikyta Panevėžio mieste, tačiau universalios, užtikrinančios atskirų miesto rajonų pasiekiamumą netaršiu transportu galimybės nėra – trūksta patogių jungčių. Iš kitos pusės, patogaus susisiekimo galimybė ir besikeičiantys gyventojų judumo įpročiai sąlygoja didėjantį nelaimingų atsitikimų Panevėžio miesto sankryžose skaičių. Eismo saugos problema siejasi su gyvenimo kokybe, išvengiamu mirtingumu ir galimybe saugiai pasiekti darbo vietas ir viešąsias paslaugas. Siekiant didinti gyventojų mobilumą, palengvinti viešųjų paslaugų prieinamumą ir darbo vietų pasiekiamumą, o kartu netiesiogiai silpninti priklausomybę nuo individualaus transporto ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą, Panevėžio miesto savivaldybėje bus plečiama dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūra bei gerinama eismo sauga avaringiausiose miesto sankryžose. Planuojamais įgyvendinti projektais siekiama integruoti dviračių-pėsčiųjų takus į bendrą bevariklio transporto tinklą sukuriant trūkstamas jungtis ir taip didinti galimybes rinktis alternatyvius judėjimo būdus, didinant bevariklio transporto naudotojų skaičių ir mažinant ŠESD. Numatyti modernizuoti takų bendras ilgis sudarys 11,48 km. Planuojama, kad modernizavus dviračių taką nuo Vakarinės g. link Berčiūnų gyvenvietės, dviračių arba pėsčiųjų ir / ar dviračių takus Smėlynės g. (nuo J. Basanavičiaus g. iki S. Kerbedžio g.), Pušaloto g. (nuo geležinkelio pervažos iki miesto ribos), Klaipėdos g. (nuo Nemuno g. iki miesto ribos), Ramygalos g. (nuo Nemuno g. iki miesto ribos) bei atnaujinus / įrengus A. Jakšto g. pėsčiųjų ir dviračių tiltą, dviračiams skirta infrastruktūra naudosis ne mažiau kaip 6 472 miesto gyventojų ir miesto svečių per metus. Miesto gyventojai ir svečiai bus skatinami rinktis netaršias bevariklio transporto priemones arba keliones pėsčiomis ir taip sumažinti gyventojų naudojamasi automobiliais bei atitinkamai automobilių sukeltą taršą. Rekonstravus Klaipėdos g. – Nemuno g., Klaipėdos g. – Vakarinės g. ir Basanavičiaus g. – Beržų g. sankryžas užtikrinant eismo saugą ir pašalinant juodąsias dėmes, bus



panaikintos 3 juodosios dėmės ir įdiegtos ne mažiau kaip 3 saugų eismą gerinančios priemonės vietinės reikšmės keliuose (gatvėse). Planuojamais įgyvendinti projektais Panevėžio mieste bus sprendžiama eismo saugos problema, kuri siejasi su gyvenimo kokybe, išvengiama mirtingumu, sudarytomis palankesnėmis susisiekimo sąlygomis vietos gyventojams, ūkio subjektams, miesto svečiams.

Projektais bus prisidedama prie 2022–2030 metų Regionų plėtros programos (toliau – RPP) poveikio rodiklių „Žuvusiųjų keliuose skaičius | skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų“, „Sunkiai sužeistųjų keliuose skaičius | skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų“ bei „Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimas 1 gyventojui – gyventojų kelionių įtaka (lengvųjų automobilių, motociklų, mopedų ir viešojo transporto naudojimas) | tonos“ reikšmių siekimo. Siekiami esamos problemos sprendimo rezultatai leis prisidėti prie RPP nurodytos 2 problemos „Atskiriems regionams būdinga didesnė skurdo rizika ir socialinė atskirtis“ susijusių priežasčių pašalinimo ir šiai problemai priskirtų poveikio rodiklių „Sunkiai sužeistų eismo dalyvių keliuose skaičiaus pokytis, palyginti su pradine situacija | procentai“, reikšmių siekimo. Taip pat planuojamais įgyvendinti projektais bus prisidedama prie RPP 3 problemos „Nepakankamai tvari aplinka, daranti neigiamą įtaką regionų patrauklumui“ priežasčių šalinimo ir šiai problemai priskirto poveikio rodiklio „Transporto sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio pokytis, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu | procentai“ reikšmės siekimo.

### III SKYRIUS PAŽANGOS PRIEMONĖS ĮGYVENDINIMO TERITORIJA

Priemonės veiklų įgyvendinamo teritorija apima Panevėžio miesto savivaldybės teritoriją.

### IV SKYRIUS PAŽANGOS PRIEMONĖS VEIKLOS, PROJEKTŲ VYKDYTOJAI IR PARTNERIAI

Priemonės pagrindimo aprašo II skyriuje nurodytos problemos giluminėms priežastims šalinti, numatoma įgyvendinti:

1. veiklą „**Darnaus judumo priemonių diegimas Panevėžio mieste**“, kurios investicinės kryptys atitinka regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairėse nurodytą finansuojamą veiklą Nr. 3 „*Dviračių ir pėsčiųjų takų infrastruktūros plėtra miestuose*“;

2. veiklą „**Eismo saugos vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse gerinimas**“, kurios investicinės kryptys atitinka regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ finansavimo gairėse nurodytą finansuojamą veiklą „*Juodosios dėmės pase siūlomų eismo saugumo inžinerinių ar kitų inžinerinių sprendinių, kurie užtikrintų juodojoje dėmėje nustatytų inžinerinių kelio arba gatvės infrastruktūros saugumo trūkumų šalinimą, įgyvendinimas*“.

Nurodytos veiklos sudarys tinkamas sąlygas spręsti Plane nustatytos problemos giluminės priežastis, t. y. bus šalinamos nacionaliniame 2022–2023 m. Lietuvos juodųjų dėmių žemėlapyje identifikuotos juodosios dėmės Panevėžio mieste, atsižvelgiant į Panevėžio miesto juodųjų dėmių šalinimo pirmumo sąrašą bei įgyvendinant juodųjų dėmių pasuose siūlomus inžinerinių kelio arba gatvės infrastruktūros saugumo trūkumų šalinimo sprendinius; plėtojama Panevėžio miesto darnaus judumo plane numatyta bevariklio transporto infrastruktūra ir jos priklausiniai, skirti susisiekimo paskirčiai.

Įgyvendinant IV skyriuje nurodytas veiklas:

**Galimi pareiškėjai:** Panevėžio miesto savivaldybės administracija.

**Galimi partneriai:** nenumatoma.

Galimų pareiškėjų ir partnerių pasirinkimas nustatomas atsižvelgiant į Vietos savivaldos įstatyme numatytas savivaldybių savarankiškas funkcijas (32 p. „savivaldybių vietinės reikšmės kelių ir gatvių priežiūra, taisymas, tiesimas ir saugaus eismo organizavimas“, 19 p. „teritorijų planavimas, savivaldybės bendrojo plano ar savivaldybės dalių bendrųjų planų ir detaliųjų planų sprendinių įgyvendinimas“, „22) savivaldybės strateginio planavimo dokumentų ir juos įgyvendinančių planavimo dokumentų rengimas ir įgyvendinimas“), regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairių 2.1.2 p. reikalavimus bei įvertinus faktinius projektų metu numatomo tvarkyti nekilnojamo turto savininkus ir / ar jo naudotojus.

## V SKYRIUS PAŽANGOS PRIEMONĖS PROJEKTŲ ATRANKA

Atsižvelgus į Vietos savivaldos įstatyme, ir kituose teisės aktuose nustatytas funkcijas ir veiklas, kurios yra priskiriamos savivaldybių institucijoms, savivaldybių įstaigoms ar jų kontroliuojamiems juridiniams asmenims ir kuriomis tiesiogiai prisidedama prie pažangos priemonės įgyvendinimo ir joje numatytų rezultatų pasiekimo, Priemonės pagrindimo aprašo IV skyriuje nurodytoms finansuotoms Priemonės veikloms, vadovaujantis Strateginio valdymo metodikos 135.2 papunkčiu, numatomas projektų planavimo atrankos būdas.

## VI SKYRIUS PAŽANGOS PRIEMONĖS PRISIDĖJIMAS PRIE HORIZONTALIŲJŲ PRINCIPŲ ĮGYVENDINIMO

Lentelė Nr. 1

Eil. Nr.	Horizontalieji principai (toliau – HP)	Informacija apie pažangos priemonės prisidėjimą prie HP
1.	Darnaus vystymosi	Pagal Priemonę rengiamuose projektuose turi būti įvertinta ir laikomasi regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairių <sup>29</sup> bei regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ finansavimo gairių <sup>30</sup> III skyriaus 3 dalyje nurodytų reikalavimų.
2.	Inovatyvumo (kūrybingumo)	Netaikoma.
3.	Lygių galimybių visiems	Pagal Priemonę rengiamuose projektuose turi būti įvertinta ir laikomasi regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ finansavimo gairių bei regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ finansavimo gairių III skyriaus 3 dalyje nurodytų reikalavimų.

## VII SKYRIUS IŠANKSTINĖS SĄLYGOS

<sup>29</sup> Patvirtinta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2023 m. balandžio 14 d. įsakymu Nr. 3-192;

<sup>30</sup> Patvirtinta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2023 m. sausio 30 d. įsakymu Nr. 3-37;

Priemonės „Darnus judumas Panevėžio mieste“ įgyvendinimu bus prisidedama prie 2022–2030 metų Regionų plėtros programos regioninės pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ poveikio rodiklio „Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimas 1 gyventojui – gyventojų kelionių įtaka (lengvųjų automobilių, motociklų, mopedų ir viešojo transporto naudojimas) | tonos“ bei regioninės pažangos priemonės 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ poveikio rodiklių „Žuvusiųjų keliuose skaičius | skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų“, „Sunkiai sužeistųjų keliuose skaičius | skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų“ pasiekimo.

Regioninėje pažangos priemonėje Nr. 10-001-06-01-03 (RE) „Skatinti darnų judumą miestuose“ nustatytos išankstinės sąlygos:

„1. Savivaldybės tarybos patvirtintas darnaus judumo mieste planas, kurio parengimas finansuotas 2014–2020 m. ES fondų lėšomis.

2. Pagal Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatas parengtas ir patvirtintas viešųjų ir pusiau viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų vietinės reikšmės keliuose planas iki 2030 m.“ (netaikoma).

Panevėžio miesto darnaus judumo planas patvirtintas Panevėžio miesto savivaldybės tarybos 2018 m. liepos 23 d. sprendimu Nr. 1-248 (nauja redakcija patvirtinta Panevėžio miesto savivaldybės tarybos 2023 m. spalio 19 d. sprendimu Nr. TSP-365). Siūlomi projektai yra pažymėti Plano IV tome „Veiksmų planas“ esančiame dviračių trasų žemėlapyje, taip pat detalizuoti „Veiksmų plano“ 1 uždavinio „Bevariklio transporto skatinimas“ aprašyme (1.1 papunkčio „Pagrindinių miesto gatvių elementų atnaujinimas ir pritaikymas moderniems miesto gyventojų poreikiams“ 1.1.1–1.1.3 papunkčiai) bei „Veiksmų plano“ Prieduose esančiuose uždavinių įgyvendinimo priemonių sąrašuose.

Regioninėje pažangos priemonėje Nr. 10-001-05-03-07 (RE) „Gerinti eismo saugą vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse“ nustatyta išankstinė sąlyga „Pagal Juodųjų dėmių nustatymo, tyrimo ir šalinimo reikalavimų ir tvarkos aprašą, patvirtintą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. sausio 27 d. įsakymu Nr.3-51 „Dėl Juodųjų dėmių nustatymo, tyrimo ir šalinimo reikalavimų ir tvarkos aprašo patvirtinimo“, nustatytos juodosios dėmės ir avaringos vietos vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse.“. Išankstinė sąlyga laikoma įvykdyta, kai projektų, kuriais įgyvendinama Priemonė, administruojančioji institucija vertindama projekto įgyvendinimo planą, nustato, kad projektu yra įgyvendinami juodosios dėmės pase siūlomi inžinerinių kelio arba gatvės infrastruktūros saugumo trūkumų šalinimo sprendiniai; projekto vykdytojas regionų plėtros plano administruojančiajai institucijai teikiamame projekto įgyvendinimo plane pateikia nuorodą į internete paskelbtą juodosios dėmės pasą.

Panevėžio miesto savivaldybė pagal Juodųjų dėmių nustatymo aprašą identifikuotas Panevėžio miesto juodašias dėmes ir kitą reikalingą informaciją VšĮ Transporto kompetencijų agentūrai pateikė 2023 m. balandžio 12 d raštu Nr. 19-940(4.45E) „Dėl juodųjų dėmių informacijos savivaldybių vietinės reikšmės keliuose (gatvėse) pateikimo transporto kompetencijų agentūrai“. Šios juodosios dėmės ir 2019–2022 metais jose įvykusių įskaitinių eismo įvykių skaičius yra paskelbti VšĮ Transporto kompetencijų agentūros sudarytame Nacionaliniame 2022–2023 m. Lietuvos juodųjų dėmių žemėlapyje<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> <https://ktti.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=83ffa7fa45a8491cb0b802bfb60a3c8a> .

**VIII SKYRIUS**  
**PAŽANGOS PRIEMONĖS STEBĖSENOS RODIKLIAI**

Lentelė Nr. 2

<b>Pažangos priemonės veiklų produkto rodikliai</b>							
<b>Veiklos pavadinimas</b>	<b>Rodiklio kodas</b>	<b>Rodiklio pavadinimas, matavimo vienetas</b>	<b>Rodikliui pasiekti planuojama panaudoti pažangos lėšų suma, Eur</b>		<b>Siektinos rodiklio reikšmės</b>		<b>Siektinos rodiklio reikšmės nustatymo pagrindimas</b>
			<b>Iš viso</b>	<b>Iš jų ES, kitos tarptautinės finansinės paramos ir valstybės biudžeto lėšų suma</b>	<b>Tarpinė reikšmė (metai)</b>	<b>Galutinė reikšmė (metai)</b>	
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
<i>1. Darnaus judumo priemonių diegimas Panevėžio mieste</i>	P.B.2.0058	Dviračiams skirta infrastruktūra, kuriai suteikta parama, kilometrai	11 176 470,62	9 500 000,00	0 (2025)	11,48 (2029)	Rodiklis atitinka 2021–2027 metų Europos Sąjungos fondų investicijų programos (toliau – IP) 3.2. uždaviniui priskirtą produkto rodiklį. Tarpinė rodiklio reikšmė nenustatoma atsižvelgiant į numatomus projektų įgyvendinimo terminus. Preliminari siektina reikšmė nustatyta atsižvelgus į Panevėžio miesto savivaldybės numatomų įgyvendinti projektų / veiksmų suminį naujai įrengtos arba sutvarkytos dviračiams skirtos infrastruktūros ilgį.

2. <i>Eismo saugos vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse gerinimas</i>	P.S.2.1023	Įdiegtos saugų eismą gerinančios priemonės vietinės reikšmės keliuose (gatvėse), skaičius	4 705 882,37	4 000 000,00	0 (2025)	3 (2029)	Rodiklis atitinka IP 3.2. uždaviniui priskirtą produkto rodiklį. Tarpinė rodiklio reikšmė nenustatoma atsižvelgus į planuojamų įgyvendinti projektų terminus. Preliminari siekiama rodiklio reikšmė nustatyta atsižvelgus Panevėžio miesto savivaldybės planuojamų įgyvendinti projektų / veiksmų suminį įdiegtų saugų eismą gerinančių priemonių skaičių.
--	------------	---	--------------	--------------	-------------	-------------	--

Lentelė Nr. 3

Pažangos priemonės rezultato rodikliai							
Rodiklio kodas	Rodiklio pavadinimas, matavimo vienetas	Pradinė rodiklio reikšmė (metai)	Rodikliui pasiekti planuojama panaudoti pažangos lėšų suma, Eur		Siektinos rodiklio reikšmės		Siektinos rodiklio reikšmės nustatymo pagrindimas
			Iš viso	Iš jų ES, kitos tarptautinės finansinės paramos ir valstybės biudžeto lėšų suma	Tarpinė reikšmė (metai)	Galutinė reikšmė (metai)	
1	2	3	4	5	6	7	8
R.B.2.2064	Dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus,	0 (2021)	11 176 470,62	9 500 000,00	0 (2025)	6 472 (2029)	Rodiklis atitinka IP 3.2. uždaviniui priskirtą rezultato rodiklį. Pradinė ir tarpinė rodiklio reikšmės nenustatomos atsižvelgus į planuojamų įgyvendinti projektų / veiksmų terminus. Preliminari siekiama rodiklio reikšmė apskaičiuota atsižvelgus į suminį

	naudotojai per metus						numatomų įgyvendinti Panevėžio miesto savivaldybės projektų lėšomis finansuotos dviračiams skirtos infrastruktūros naudotojų skaičius per metus.
R.S.2.3024	Panaikintos juodosios dėmės ar avaringos vietos vietinės reikšmės keliuose (gatvėse), skaičius	0 (2021)	4 705 882,37	4 000 000,00	0 (2025)	3 (2029)	Rodiklis atitinka IP 3.2. uždaviniui priskirtą rezultato rodiklį. Pradinė ir tarpinė rodiklio reikšmės nenustatomos atsižvelgus į planuojamų įgyvendinti projektų / veiksmų terminus. Preliminari siekiama rodiklio reikšmė apskaičiuota atsižvelgus į numatomų įgyvendinti Panevėžio miesto savivaldybės projektų informacija apie juodąsias dėmes ir avaringas vietas, kuriose numatomos diegti eismo saugos priemonės.

Panevėžio regiono plėtros  
tarybos administracijos direktorė

\_\_\_\_\_  
(parašas)

Kristina Udrienė

\_\_\_\_\_  
(vardas ir pavardė)