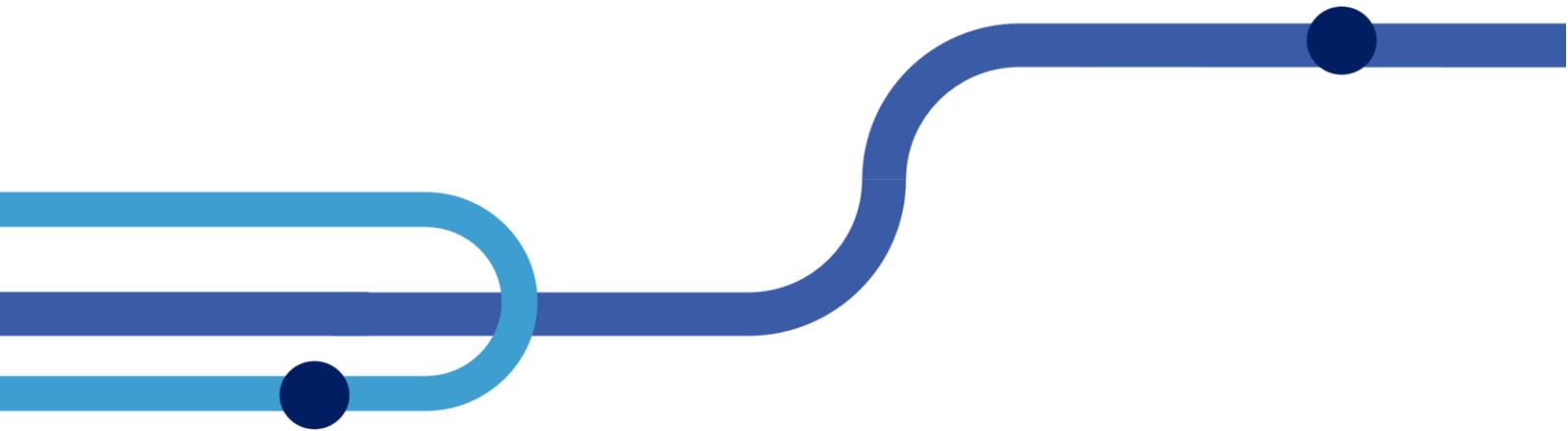


PATVIRTINTA
Vilniaus miesto savivaldybės tarybos
2022 m. lapkričio 16 d.
sprendimu Nr. 1-1665



Savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“

**Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo plano
Veiksmų planas iki 2024**



Turinys

Įvadas.....	4
1. Viešojo transporto plėtra ir skatinimas	12
1.1. Viešojo transporto sistemos optimizavimas	12
1.2. Viešojo transporto kainodaros pokyčiai	17
1.3. Atnaujinta E-bilieto sistema	19
1.4. Viešojo transporto eismo juostų tinklo plėtra	20
1.5. Viešojo transporto stotelių atnaujinimas ir plėtra	21
1.6. Viešojo transporto priemonių parko modernizavimas	23
1.7. Viešojo transporto parkų ir galinių punktų modernizavimas ir plėtra.....	24
2. Aplinkos humanizavimo, saugos ir ėjimo pėsčiomis skatinimo priemonės	27
2.1. Gatvių humanizavimas	28
2.2. Pėsčiųjų takų ir perėjų inventorizacija	29
2.3. Pagrindinis pėsčiųjų takų tinklas.....	31
2.4. Pėsčiųjų judėjimas senamiestyje.....	33
2.5. Pėsčiųjų judėjimo saugumo užtikrinimas	35
3. Mikromobilumo plėtra ir integracija.....	38
3.1. Dviračių takų tinklas	38
3.2. Dviračių saugyklos gyvenamuosiuose rajonuose.....	40
3.3. Dviračių infrastruktūros kokybės užtikrinimas	42
3.4. Dalijimosi mikromobilumo transporto priemonėmis skatinimas	43
4. Transporto ekologizavimas ir eismo organizavimo tobulinimas	47
4.1. Elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra	47
4.2. Dalijimosi automobiliais paslaugos	48
4.3. Automobilių parkavimas mieste	49
4.4. Automobilių stovėjimo rinkliavos zonos.....	49
4.5. Mažos taršos zonos įvedimas.....	51



4.6.	Vilniaus miesto šviesoforinio reguliavimo sistema.....	52
4.7.	Užupio ir Paupio eismo organizavimo pokyčiai	54
4.8.	Eismo sauga	57
5.	Judumo valdymo tobulinimas, racionalaus judumo įpročių ugdymas	60
5.1.	Visuomenės įtraukimas į darnų judumą	61
5.2.	Mokinių švietimas.....	62
5.3.	Kelionės planavimo duomenys ir įrankiai	62
5.4.	Judumo projektų kokybės didinimas.....	63
6.	Veiksmų planas iki 2024.....	65



Įvadas

VMDJP įgyvendinimo veiksmų planas iki 2024 m. (toliau – veiksmų planas iki 2024) sudarytas pagal 2018 metais parengtą ir patvirtintą Vilniaus miesto darnaus judumo planą (toliau – VMDJP) ir iki 2020 m. vykdytą jo įgyvendinimo stebėseną.

Veiksmų planui iki 2024 sudaryti buvo išanalizuoti ir vertinti šie miesto strateginiai dokumentai:

- Vilniaus miesto bendrasis planas;
- Vilniaus miesto 2021-2030 metų strateginis plėtros planas;
- Vilnius 2IN strategija;
- Vilniaus miesto savivaldybės ekologiško transporto skatinimo strategija;
- Vilniaus viešojo transporto strategija iki 2030 m.;
- Vilniaus miesto saugaus eismo programa 2021-2030 m.

Vilniaus miestas 2022 m. tapo europinės iniciatyvos/projekto “100 Europos miestų” dalimi. Projekte dalyvaujantys miestai siekia iki 2030 m. tapti klimatui neutraliais ir išmaniais miestais. Šio projekto tikslas – paskatinti miestus sistemingai pereiti prie klimatui neutralių veiksmų bei tapti inovacijų ir eksperimentiniais centrais. Rengiant veiksmų planą iki 2024 vadovautasi šio tarptautinio projekto tikslais bei gyvybingo miesto plėtros principu – patogios kelionės visais susisiekimo būdais, darant kuo mažesnę neigiamą poveikį aplinkai. Veiksmų plane iki 2024 numatytieji veiksmai yra itin svarbūs Vilniaus miestui bei regionui, kad būtų užtikrintas sklandus gyventojų judumas ir būtų pasiektas 2030 m. nustatytas kasdienių kelionių pasiskirstymas, t. y., po 30 proc. kelionių viešuoju transportu, pėsčiomis ir automobiliu, 7 proc. - kelionių dviračiu ir 3 proc. – kelionių kitais būdais.

Veiksmų plane iki 2024 veiksmai yra suskirstyti pagal VMDJP patvirtinto plėtros scenarijaus iki 2030 m. plėtros tematines grupes:

- Viešojo transporto plėtra ir skatinimas;
- Aplinkos humanizavimas, saugos ir ėjimo pėsčiomis skatinimas;
- Bevariklio transporto plėtra ir skatinimas;
- Transporto ekologizavimas ir eismo organizavimo tobulinimas;
- Judumo valdymo tobulinimas, racionalaus judumo įpročių ugdymas.

Veiksmų plano iki 2020 m. įgyvendinimo rezultatai ir išvados

VMDJP 2018-2020 m. veiksmų plane (toliau – veiksmų planas iki 2020) iš viso buvo numatyti 94 veiksmai:

- Daugiausia veiksmų buvo numatyta 3 temoje *Bevariklio transporto plėtra ir jo integracija* - 27 veiksmams;
- 5 temoje *Judumo valdymo tobulinimas, racionalaus judumo įpročių ugdymas* – 25 veiksmams;
- 1 temoje *Viešojo transporto plėtra ir skatinimas* – 18 veiksmų;
- 2 temoje *Aplinkos humanizavimo, saugos ir ėjimo pėsčiomis skatinimo priemonės* - 15 veiksmų;
- 4 temoje *Transporto ekologizavimas ir eismo organizavimo tobulinimas* – 9 veiksmams.

Veiksmų plane iki 2020 buvo suplanuoti keli veiksmams, kurie neturėjo realių galimybių būti įgyvendinti (žr. 1 lentelę). o **19 proc.** veiksmų įgyvendinimo metu buvo atidėti dėl tokių priežasčių:

- 7 veiksmams įgyvendina ne Vilniaus miesto savivaldybė, todėl ji neturi jokių galimybių daryti poveikį įgyvendintojams;
- 11 veiksmų buvo pasirinkta neįgyvendinti dėl to, kad jie prarado aktualumą ir buvo, imtasi taikyti pažangesnius sprendinius, o dalis veiksmų tapo kasdienine savivaldybės ir jos pavaldžių institucijų veikla.

1 lentelė. Veiksmų plano iki 2020 atidėtų veiksmų sąrašas.

Veiksmai įgyvendinami ne Vilniaus miesto savivaldybės
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pritaikyti geležinkelio keleivių stotis, jų aplinką SPTŽ sklandžiam judėjimui (N. Vilnios, Lentvario, Trakų keleivių stotis) <i>Lietuvos geležinkeliai</i> 2. Skatinti privataus verslo iniciatyvas dviračių nuomos punktuose nuomoti įrenginius žmonių su negalia reikmėms (planuojamuose centre, šalia viešųjų erdvių bei šalia pagrindinių įrengtų dviračių trasų, dalyje esamų punktų miesto centre) <i>Privatus verslas</i> 3. Suprojektuoti ir pradėti įgyvendinti Vilniaus miesto pietinio aplinkkelio – magistralinio kelio A19 II etapą <i>LAKD</i> 4. Skatinti saugumo tikslais organizuojamą viešųjų ir bendruomenių teritorijų patruliavimą, visų pirma, centrinėje dalyje ir daugiaaukščių namų teritorijose (aprupinant savanorius reikiama įranga) <i>Policija</i> 5. Per Nerį ties Vingio parku ir "Litexpo" parodų rūmais bei prie Edukologijos universiteto įrengti bandomuosius perkėlimo per upę "Uperio" įrenginius <i>Privatus verslas</i> 6. Miesto centrinėje dalyje ir daugiabučių gyvenamosiose teritorijose vykdyti automobilių su vidaus degimo varikliais taršumo "patikrą" automobilių taršumo rezultatų viešinimą, bei pažeidimų administravimą AAA 7. Suprojektuoti Gariūnų - Paneriškių gatvių (magistralinio kelio A1 atkarpoje), Ukmergės – Tarandės gatvių (magistralinio kelio A2 atkarpoje) dviejų lygių sankryžas. <i>LAKD</i>
Atidėtų veiksmų sąrašas
<ol style="list-style-type: none"> 1. VT priemonėse įdiegti bilietų pardavimo automatus 2. Įvertinti naudą ir parengti magistralinio dviračių tako „Šnipiškės-Baltasis tiltas“ jungties po Konstitucijos pr. (panaudojus užkastą požeminę perėją, kartu įrengiant kokybiškas jungtis su Upės ir Šnipiškių dviračių trasomis) projektinę dokumentaciją 3. Parengti projektinius pasiūlymus ir atlikti kaštų naudos analizę dėl lynų kelto su moderniomis gondolomis į Šeškinės ir/ar Lazdynų šlaitus ir funikulieriais/eskalatoriais į Tauro kalną 4. Įrengti pilotines specialias iškiliasias perėjas/pervažas generuojančias elektros energiją kai jas kerta transporto priemonės 5. Sukurti dviračių ir kito bevariklio transporto infrastruktūros, srautų stebėsenos, analizės ir operatyvaus reagavimo valdymo sistemą ir ją administruoti

6. Parengti miesto logistikos eismo organizavimo žemėlapius, kurie būtų prieinami navigacinėse sistemose, optimizuojant maršrutus išorinei ir miesto logistikai (*galimybių studija ir aplikacija*)
7. Sukurti transporto priemonių srautų stebėsenos sistemą, integruojančią visą patikimą informaciją iš įvairių šaltinių Vilniaus regione
8. Inventorizuoti automobilių stovėjimo vietų skaičių, sukurti automobilių statymo informacinę sistemą, kuri leistų iš anksto žinoti automobilių aikštelės užpildymo lygį ir galimybę vietą rezervuoti
9. Suprojektuoti ir pradėti įgyvendinti Vilniaus miesto Geležinio Vilko ir Mokslininkų gatvių dviejų lygių sankryžą (viaduką Geležinio Vilko gatvės tęsinyje)
10. Įvertinti alternatyvas ir suprojektuoti dviejų lygių Geležinio Vilko gatvės sankryžą su Žalgirio gatve
11. Sumodeliuoti ir įvertinti Ozo gatvės pratęsimo iki Pilaitės prospekto variantus (su tuneliu ir be jo)

Svarbu tai, kad net 17 proc. veiksmų plano iki 2020 m. priemonių įgyvendinimas viršijo siektinus rodiklius. 2 lentelėje matyti, jog didžioji dalis tokių veiksmų buvo orientuota į pėsčiųjų judėjimo infrastruktūros tobulinimą bei viešojo transporto patrauklumo didinimą. Tikėtina, kad šie veiksmai buvo įgyvendinti laiku ir viršijo siektinus rodiklius todėl, kad pagal VMDJP judumo prioritetinę piramidę pėsčiųjų judėjimas mieste yra svarbiausias ir jam skiriamas didžiausias dėmesys, siekiant didžiausio teigiamo pokyčio šiam judumo būdai. Aišku ir tai, jog šiems veiksams įgyvendinti nebuvo jokių esminių trikdžių. Galiausiai, kai kurie veiksmai buvo įgyvendinti anksčiau dėl to, kad kai kurie projektai arba veiklos buvo parengtos ir suplanuotos dar iki veiksmų plano iki 2020 patvirtinimo.

2 lentelė. Sąrašas Veiksmų plano 2020 veiklų, kurių siektini rodikliai buvo viršyti.

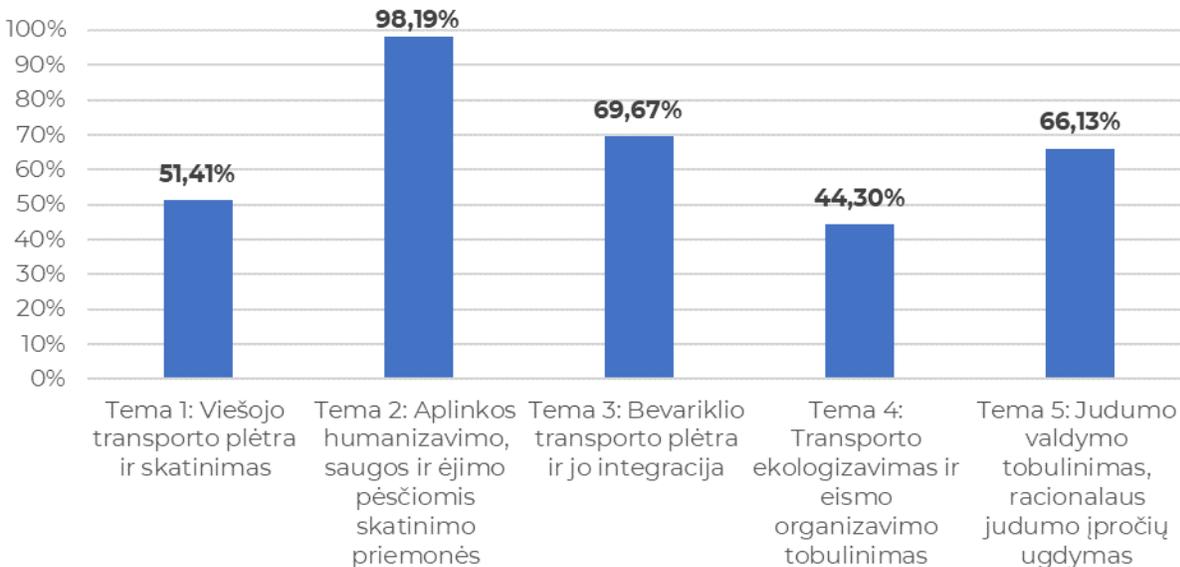
Eil. nr.	Veiksmai	Siektinas rodiklis	Įgyvendinimo rodiklis	Įgyvendinimo procentas
1.	Pagal universalaus dizaino (toliau UD) reikalavimus įrengti stoteles, jų aplinką, laukimo paviljonus su informavimo stendais ir t.t. Įrengti naujas VT stoteles su želdiniais ir šaligatvių takų danga	50	113	226 %
2.	Įrengti VT stotelių keleivių laukimo paviljonus, įrengiant aikštelių apšvietimą ir sutvarkant jų aplinką pagal UD reikalavimus	50	180	360 %
3.	Pagal UD reikalavimus įrengti VT keleivių persėdimo aikšteles - terminalus prie magistralinių VT trasų susikirtimo	6	20	333 %
4.	Prie intensyviausiai naudojamų esamų VT stotelių įrengti informacines švieslentes su aktualia transporto priemonių judėjimo informacija	27	76	282 %

5.	VT priemonėse įrengti viešosios tvarkos palaikymo kameras ir vykdyti pažeidimų fiksavimą, analizę, administravimą	100	275	275 %
6.	Plėsti pėsčiųjų infrastruktūrą pagal UD principus (daugiabučių jungčių su pagrindiniais rajono objektais (švietimo, ugdymo įstaigomis) bei rekreacijai skirtomis teritorijomis)	15	55	367 %
7.	Atnaujinti pėsčiųjų perėjas bei šalia jų esančią infrastruktūrą eismo saugos ir UD principais juodųjų dėmių vietose, visų pirma miesto centre, švietimo ir ugdymo įstaigų aplinkoje	50	100	200 %
8.	Įrengti naujas pėsčiųjų trases į rekreacines teritorijas	13	100	769 %
9.	Diegti eismo saugos priemones pėsčiųjų ir dviratininkų saugai užtikrinti juodųjų dėmių vietose, visų pirma miesto centrinėje dalyje ir daugiabučių gyvenamųjų namų kvartaluose (ne pėsčiųjų perėjose)	20	35	175 %
10.	Rekreacinių, pažintinių dviračių trasų plėtra rekreacinėse ir saugomose teritorijose (jas paženklinant ir minimaliai sutvarkant dangas) (Takas aplink Vilnių 100km)	22	100	455 %
11.	Plėtoti dviračių ir kitų riedėjimo priemonių laikymo ir apsaugos infrastruktūrą (įrengtos aikštelės, saugyklos), miesto viešose erdvėse, kaimyninių teritorijose, kartu įrengiant elektrinių priemonių įkrovimo prieigas	250	758	303 %
12.	Didinti bevariklių transporto priemonių, pateikiamų naudojimui dalinimosi (nuomos) sistemoje/se, skaičių (įskaitant ir paspirtukus)	500	1300	260 %
13.	Edukuoti gyventojus apie eismo pavojus kartu platinant saugą užtikrinančias priemones, paaiškinant jų teikiamą naudą	1	3	300 %
14.	Parengti ir viešinti mokomąją medžiagą, kaip pagelbėti žmogui su judėjimo negalia patekti į transporto priemonę, kaip padėti asmenims su regėjimo negalia ir pan.	1	2	200 %
15.	Prie rekreacinių objektų įrengti lengvai suvokiamas viešųjų erdvių pėsčiųjų trasų schemas, žemėlapius su	15	24	160 %

	lankytiniais objektais, pažymint jose aplinkas pritaikytas žmonėms su negalia			
16.	Vykdyti edukacines programas moksleiviams važiavimo dviračiais įgūdžių stiprinimui ir eismo saugos žinių įtvirtinimui - organizuoti išvykas dviračiais mokyklų bendruomenėms, kuriose kelionių dviračiais mastas itin mažas, lyginant su kitomis švietimo įstaigomis	2	56	2800 %

SĮ „Susisiekimo paslaugos“ parengė VMDJP stebėsenos vertinimo metodiką, kuria remiantis buvo nustatyti veiksmų reikšmingumai (svoriai). Reikšmingumas rodo veiksmo laukiamą poveikį visai teminei grupei. Reikšmingumas išreikštas vertinant eismo saugos ir saugumo pagerėjimą, vilniečių kelionių trukmės sumažėjimą ir (arba) kokybės pagerėjimą, geresnes sąlygas aktyviam, sveikesniam gyvenimo būdui, geresniam aplinkos pritaikymui individualių poreikių turintiems žmonėms, oro ir triukšmo taršos sumažėjimą bei poveikį patirti galinčių apytikslių gyventojų skaičių.

Užbaigus vykdyti veiksmų plano iki 2020 stebėseną, nustatyta, jog įgyvendinta 65 proc. veiksmų. Didžiausias įgyvendinimo laipsnis pasiektas 2 teminėje grupėje *Aplinkos humanizavimo, saugos ir ėjimo pėsčiomis skatinimo priemonės* – 98,19%. Įgyvendinant šios teminės grupės veiksmus išryškėjo viena teigiama tendencija – pilnai įvykdyti arba aktyviai įgyvendinami buvo aukščiausio prioriteto veiksmai (pvz., juodųjų dėmių yra eliminuota 45 vnt. – 150 proc. lyginant su VDJMP suformuluota siekiamybe, šie veiksmai turėjo 3 ir 4 prioritetus). Pėsčiųjų trasų (žemiausio prioriteto priemonė temoje) įrengta ir atnaujinta net 72 km – 288 proc., lyginant su VDJMP iškeltais tikslais.



1 pav. Veiksmų plano iki 2020 įgyvendinimo dalis teminėse grupėse.

Veiksmų plane iki 2020 nebuvo numatytos institucijos, atsakančios už:

- VMDJP įgyvendinimą;
- reguliarių duomenų rinkimą, stebėseną ir atsiskaitymą, ypač esant nuokrypiams nuo numatytų rodiklių;
- nuolatinį rezultatų (pvz., naujas dviračio tako ruožas), jų poveikio (pvz., konkrečiame rajone pasikeitusi kelionių struktūra) ir efekto (pvz., sumažėjusių eismo įvykių, kuriuose nukentėia dviratininkai) matavimą;
- sprendimų formavimą ir jų aptarimą su suinteresuotomis šalimis, sprendimų priėmimą ir visuomenės supažindinimą su sprendimais bei keičiamais VMDJP įgyvendinimo prioritetais, planuojamomis naujomis priemonėmis ir pan.).

Atsižvelgiant į tai, kas aukščiau išdėstyta, Veiksmų planu 2024 neabejotinai siekiama sukurti aiškią plano įgyvendinimo organizacinę struktūrą, nustatyti siektinas ir pamatuojamas visų tikslų reikšmes kiekvienam veiksmui pagal jo įgyvendinimo laikotarpį ir atsakingas institucijas.

IŠVADOS

1. Apie 19 proc. Veiksmų plano iki 2020 priemonių nebuvo pradėtos įgyvendinti. Iš jų 7 priemonės įgyvendina verslo arba valstybinės institucijos, o todėl Vilniaus miesto savivaldybė neturėjo galimybės daryti poveikio dėl jų įgyvendinimo. Likusių 11 veiksmų buvo sąmoningai atsisakyta įgyvendinti dėl įvairių priežasčių: prarado aktualumą, taikomi nauji pažangesni sprendiniai, dalis veiksmų yra tapę kasdienine savivaldybės ir jos pavaldžių institucijų veikla.
2. Veiksmų plane iki 2020 apie 17 proc. veiksmų įgyvendinimas viršijo nustatytus rodiklius. Didžioji dalis veiksmų yra susijusi su pėsčiųjų infrastruktūros gerinimu bei viešojo transporto stotelių pasiekiamumu.

Galima daryti prielaidą, jog šiame laikotarpyje buvo koncentruojamasi į VMDJP prioritetinę susisiekimo sistemą – kelionės pėsčiomis skatinimą.

3. Vertinant nustatytą veiksmų reikšmingumą Veiksmų planas iki 2020 įgyvendintas 65 procentais. Didžiausias įgyvendinimas pasiektas 2 teminėje grupėje *Aplinkos humanizavimo, saugos ir ėjimo pėsčiomis skatinimo priemonės* – 98,19%.

1. Viešojo transporto plėtra ir skatinimas

Viešojo transporto (toliau – VT) sistemos teritorinis aptarnavimas Vilniaus mieste apima apie 92 proc. visų mieste urbanizuotų teritorijų, nors pagal urbanizuotų teritorijų planavimo normas siektinas rodiklis yra 80 proc. VT sistemos teritorinė plėtra sudaro sąlygas 86,7 proc. miesto gyventojų ir mieste esančių darbo vietų pasiekti viešuoju transportu (300 m spinduliu tankiai urbanizuotose teritorijose; 600 m. spinduliu mažo tankumo urbanizuotose teritorijose) (2021 m. duomenys).

Išanalizavus iki 2020 metų pasiektus rodiklius (VT paslaugų teikimo zoną (86,7 proc. gyventojų ir darbo vietų), VT važiavimo dažnumą (42,8 proc. VT stotelių VT išvažiuoja 3 ir mažiau kartų per valandą), VT priemonių skaičių pagal kuro rūšį (52 proc. iškastiniu kuru varomų transporto priemonių), įrengtų VT eismo juostų kiekį (36,4 km iš 86 km), VT priemonių greitį piko metu (vidutinis greitis vidutiniškai sumažėja 40 proc.) tapo aišku, jog 2022–2024 metais tikslinga orientuotis į paslaugų kokybę ir keliavimo sąlygų gerinimą:

- Parengti VT optimizavimo planą, nustatant kokybinius ir kiekybinius rodiklius;
- Padidinti VT greitį nuo 17 km/h iki 20 km/h;
- Padidinti alternatyviu kuru varomų VT priemonių skaičių nuo 14 proc. iki 55 proc.;
- Modernizuoti VT e. bilieto sistemą;
- Atnaujinti VT kainodaros sistemą.

1.1. Viešojo transporto sistemos optimizavimas

VT sistemos optimizavimo tikslas – veiksmingai organizuoti viešojo transporto paslaugas. Šiam tikslui pasiekti numatyti tokie uždaviniai:

- peržiūrėti esamus maršrutus ir įvertinti jų poreikio aktualumą;
- suformuoti pagrįstą VT sistemos veikimo hierarchiją (greitieji maršrutai, pagrindiniai maršrutai, privežamieji maršrutai, specialieji maršrutai);
- nustatyti kiekybinius paslaugos organizavimo kriterijus:
 - minimalus (min. 4 kartai per valandą (kas 15 min.)) transporto priemonės maršrute kursavimo dažnis;
 - VT maršrutų organizavimas pagal hierarchiją;
 - vidutinis transporto priemonės važiavimo greitis ne mažesnis kaip 20 km/h;
- nustatyti kokybinius paslaugos organizavimo kriterijus:
 - maršruto patrauklumo rodiklis (4,42 kel./km);

- komforto rodiklis (3-5 kel./m²);
- transporto priemonės užpildymo rodiklis (0,8);
- pervežimo kaina (≥ 0 eur./1 kel. 1 km);
- bendras maršruto efektyvumas (>1));
- nustatyti būtinas sąlygas VT maršrutams planuoti;
- numatyti VT maršrutų ir infrastruktūros pokyčių ateityje poreikius.

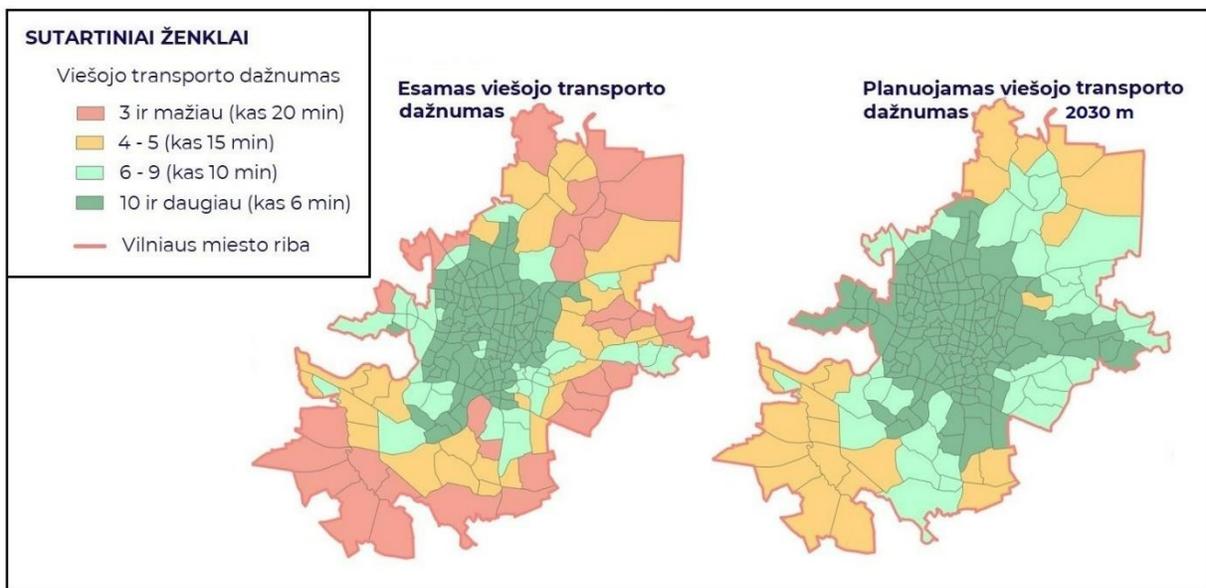
Paskutinį kartą VT sistemos optimizavimas buvo vykdytas beveik prieš dešimtmetį – 2013 metais. Per šį laikotarpį VT sistemoje atsirado neefektyvių ir nuostolingų maršrutų, o dėl miesto plėtros reikšmingų procesų dalis maršrutų nebeatitinka nei keleivių poreikių, nei paslaugos teikimo ir sistemos veikimo principų.

VT sistemos optimizavimas leis efektyviau naudoti VT sistemą ir jai skiriamas lėšas bei greičiau reaguoti į miesto plėtros procesus. Pagrindiniai optimizavimo elementai:

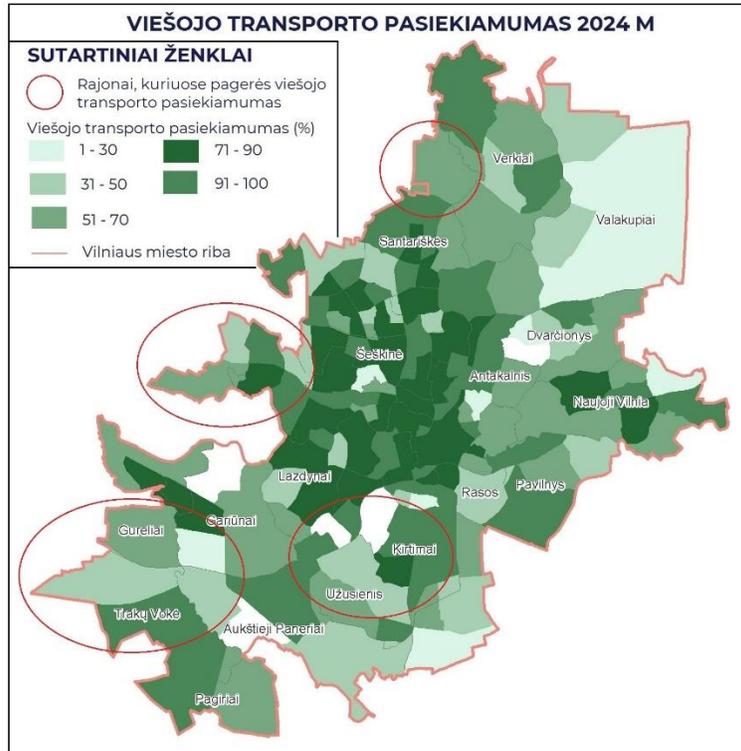
- Naikinami 6 VT maršrutai iš turimų 99 maršrutų;
- Koreguojami 47 VT maršrutai;
- Numatoma sukurti 19 naujų VT maršrutų.

Nauda VT vartotojui:

- VT kursuos dažniau;

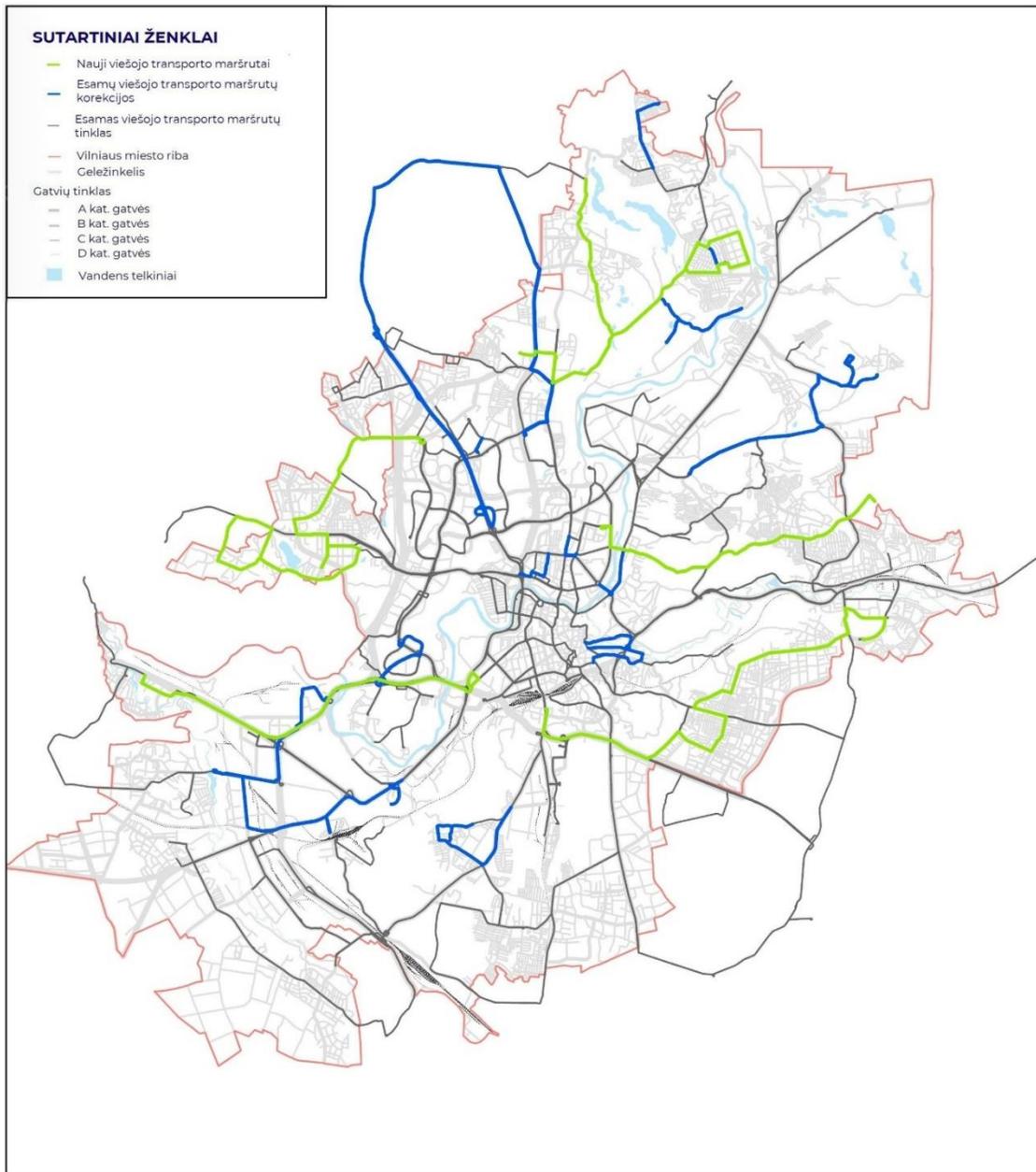


2 pav. Viešojo transporto dažnumo pokyčio schema atlikus VT optimizaciją



4 pav. Viešojo transporto sistemos pasiekiamumo pokyčio iki 2024 m. schema.

VT sistema 2022 – 2024 m. periode labiau atlieps keleivių keliavimo poreikius (įvertinus keleivių keliavimo kryptis judant mieste VT ir automobiliu), nes bus realizuota 11 naujų VT maršrutų, pakoreguota 12 esamų VT maršrutų, 20 maršrutų padidintas kursavimas.



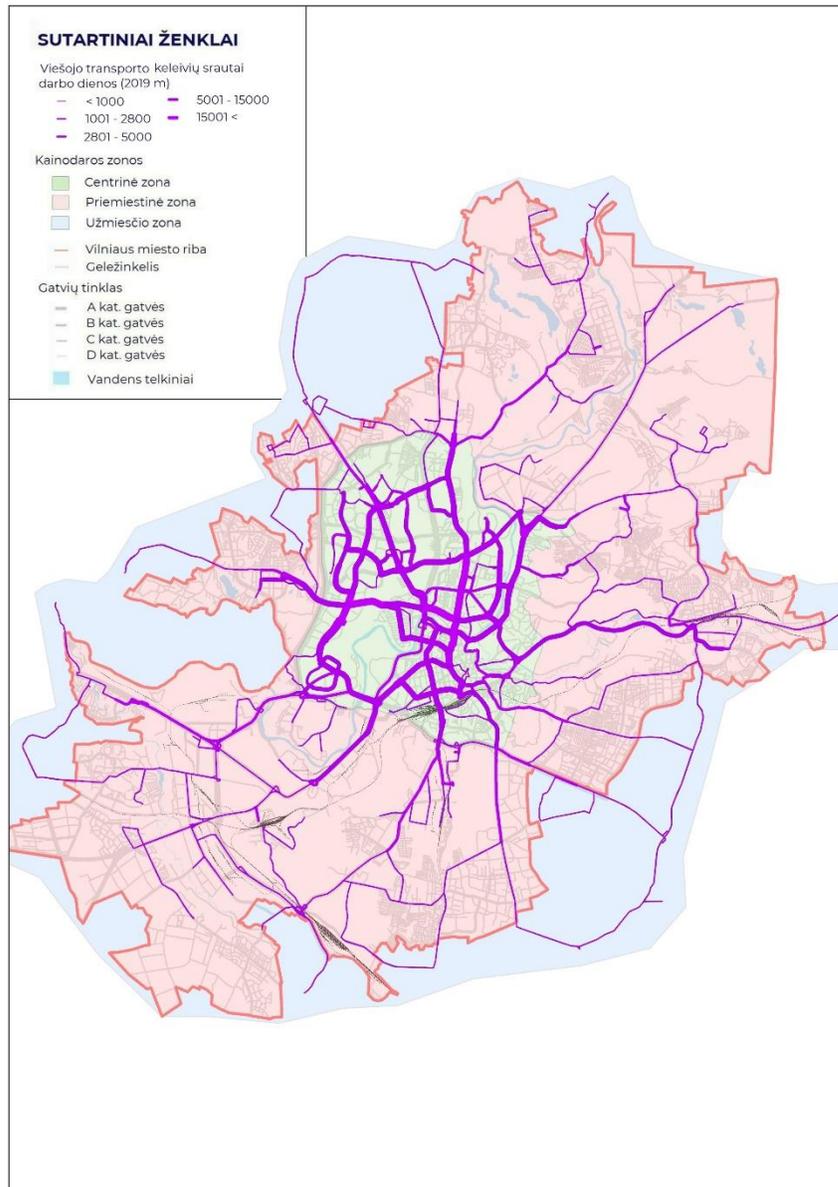
5 pav. Viešojo transporto sistemos pokyčių 2022 – 2024 m. schema.

Nauda VT sistemos operatoriui ir miestui:

- Aiškūs VT sistemos veikimo principai (kiekybiniai, kokybiniai);
- Savalaikė VT plėtra į naujas arba jau plėtojamąs urbanistines vystomas ir besivystančias teritorijas;
- Savalaikis investicijų poreikio nustatymas (reikalinga investicija apie 100 mln. Eur. į VT sistemą).

1.2. Viešojo transporto kainodaros pokyčiai

Šiuo metu Vilniuje naudojami trumpalaikiai pagal laiką terminuoti (30 ir 60 min.) bilietai. Daug metų kainodara neperžiūrėta, reikalingi pokyčiai atsižvelgiant į kelionės atstumą, gyvenamąją vietą, siekiant didinti viešojo transporto paslaugų kokybę. Diegiama naujoji e-bilieto sistema bus lankstesnė, patogesnė ir sudarys daugiau atsiskaitymo galimybių, todėl laikotarpiu iki 2024 m. svarstytume apie kainodaros pokyčius, pvz., zoninės kainodaros įvedimas.



6 pav. Viešojo transporto kainodaros zonų schema.

Kainodaros pokyčių naudos VT sistemos operatoriui ir miestui:

- VT paslaugų kaina orientuota į VT sistemos ir paslaugų išvystymo lygį;
- Kainodaros procesai padeda valdyti urbanizacijos procesus mieste ir skatinti gyventojus rinktis labiau urbanizuotas miesto teritorijas.

1.3. Atnaujinta E-bilieto sistema

Esama VT bilietų sistema dėl sparčios informacinių technologijų pažangos, didėjančių VT keleivių poreikių ir lūkesčių tampa nepatraukli ir nepatogi keleiviui. Poreikį atnaujinti esamą bilietų sistemą paskatino naudojamos sistemos uždarumas ir sudėtingumas (tiek keleiviui, tiek sistemą aptarnaujantiems darbuotojams), lankstumo, greičio, patikimumo trūkumai, didelis nusidėvėjimo laipsnis ir dėl rinkoje nutrauktos gamybos ir atsarginių elementų trūkumo negalėjimas atnaujinti sistemos komponentus. Taip pat į esamą bilietų sistemą nėra galimybės integruoti naujausių inovatyvių atsiskaitymo sprendimų, kaip pvz.: bekontaktės banko kortelės ar atsiskaitymai telefonu su NFC¹ technologija.

Naujoji E-bilieto sistema remsis naujai sukurta ir įdiegta išmaniosios integracinės atsiskaitymų platformos informacine sistema su visa reikalinga infrastruktūra ir aparatine įranga, kuri bus aiškesnė ir patrauklesnė keleiviams, lankstesnė su ja dirbantiems tiek iš programinės, tiek ir iš techninės pusės. Įdiegus naują E-bilieto sistemą bus užtikrinta tokia nauda:

- patikima, lanksti, atvira ir integrali sistema;
- galimybė VT atsiskaityti bekontakte banko mokėjimo kortele;
- galimybė naudotis E.-bilietais skirtingose laikmenose;
- greitesnė ir efektyvesnė VT bilietų kontrolė;
- užtikrintos techninės priemonės veiklos procesams plėtoti;
- sistema integruota su kitomis VT organizacijomis ir kitomis miesto paslaugų sistemomis;
- pigesnė sistemos priežiūra ir veiklos administravimas;
- galimybė stebėti sistemos ir techninės įrangos veikimą realiu laiku.

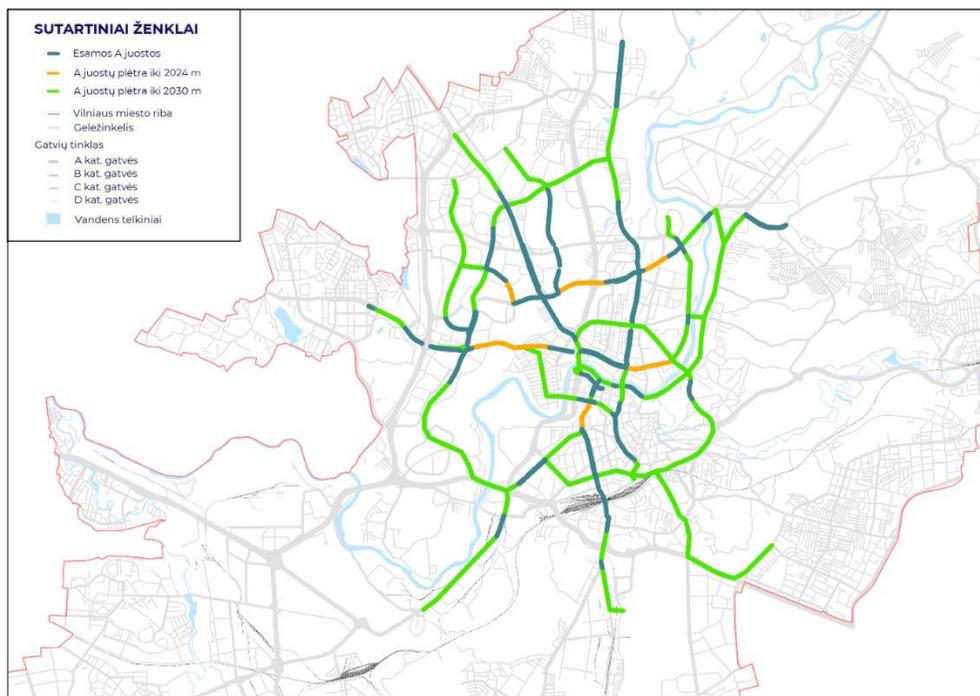
1.4. Viešojo transporto eismo juostų tinklo plėtra

VT eismo juostų tinklo plėtra yra vienas svarbiausių sprendimų, kurio įgyvendinimas užtikrina VT veiksmingą judėjimą nepaisant kartais sudėtingos bendros transporto situacijos mieste, taip trumpinant VT keleivių kelionės trukmę. Vientiso VT eismo juostų tinklo sukūrimas – tai pirmas žingsnis link VT sistemos priartinimo prie BRT (angl. Bus Rapid Transit) sistemos veikimo ir tramvajaus sistemos (VT judėjimui skiriamos atskiros nuo bendros miesto eismo situacijos nepriklausomos erdvės). Šiuo metu Vilniaus mieste

¹ „Near Field Communication“ (Artimojo lauko ryšių technologija)

yra įrengta 40 km VT eismo juostų, o iki 2025 metų numatyta įrengti dar 8,7 km naujų VT eismo juostų. Iki 2024 m. planuojama įrengti 6,7 km VT eismo juostų šiose gatvėse:

- Buivydiškių g. tarp Dūkštų ir Ozo g. (0,6 km);
- Kareivių g. tarp Verkių g. ir Kalvarijų g. (0,8 km);
- Ozo g. tarp Gelvonų g. ir Kernavės g. (1,2 km);
- Narbuto g. tarp Laisvės pr. ir Erelių g. (2 km);
- Narbuto g. tarp Sėlių ir Laisvės per. (1,3 km);
- V. Kudirkos g. tarp J. Basanavičiaus g. ir Jasinskio g. (0,8 km).



7 pav. Viešojo transporto eismo juostų plėtros schema iki 2030 m.

2022 m. yra dėliojamas VT juostų II plėtros etapas - analizuotos 26 atkarpos, kuriose VT keleiviai susiduria su laiko nuostoliais ir prisideda prie VT vientiso tinklo formavimo. Atlikus analizę, įvertinus gaunamą naudą ir parinkus galimus pirminius sprendinius, tikslinga toliau analizuoti dar 20 atkarpų.

Nauda VT vartotojui:

- Trumpės kelionė 32 VT maršrutuose (32 proc. nuo visų VT maršrutų);
- VT juostų plėtra pagerins 16,7 tūkst. keleivių keliavimo sąlygas per vieną piko valandą;
- Vidutiniškai VT greitis išaugs apie 30 proc. nuo įprasto piko metu;
- VT piko metu nevēluos ir važiuos pagal sudarytą VT tvarkaraštį.

Nauda VT sistemos operatoriui ir miestui:

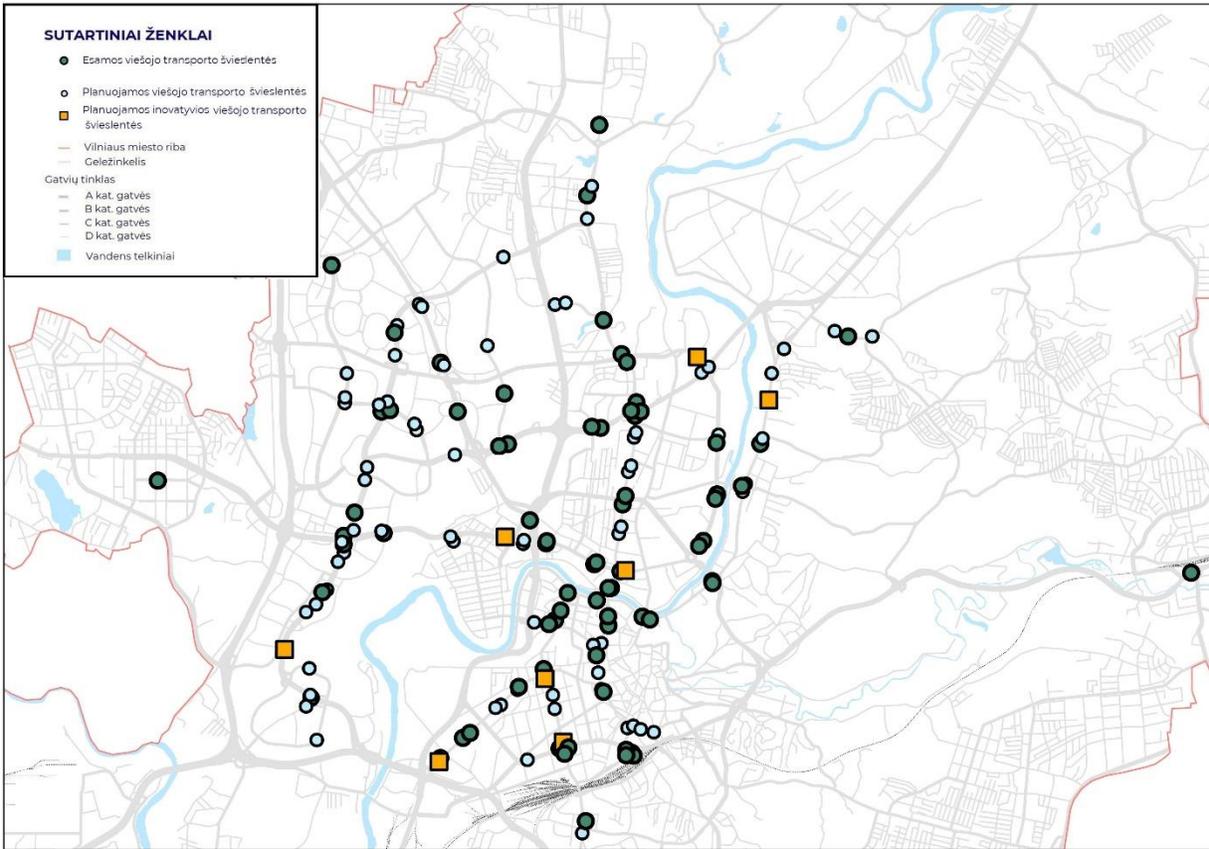
- Bendra eismo situacija mieste turės mažiau įtakos VT darbo grafikams (mažės atsilikimo nuo grafikų procentinė dalis);
- Visuomenė bus skatinama kelionei rinktis VT;
- Miesto centrinėje dalyje VT patenkins vartotojų keliavimo poreikius (keliavimo individualiu automobiliu sąlygos kiekvienais metais sunkėja dėl miesto centrinės dalies perpildymo automobiliais).

1.5. Viešojo transporto stotelių atnaujinimas ir plėtra

VT stotelių atnaujinimas ir plėtra – neatsiejama VT sistemos patrauklumą bei naudojimosi juo paprastumą užtikrinanti sistemos dalis. VT stotelių patrauklumą vartotojui didina stotelių kokybė ir universalus dizainas. Siekdama pagerinti stotelių kokybę, SĮ „Susisiekimo paslaugos“ rengia VT stotelių kokybės standartą, kuris užtikrins vienodų kokybinių reikalavimų taikymą visoms VT stotelėms. Stotelių tvarkymas apims ne tik pačių stotelių erdvę, bus įvertinamos bei atitinkamai tvarkomos ir prieigos nuo stotelių iki artimiausių pėsčiųjų takų ar traukos objektų.

Intensyviausiai naudojamose VT stotelėse (apie 2000 ir daugiau keleivių per dieną), aktualiuose traukos ir persėdimo taškuose bei šalia strategiškai svarbių traukos objektų (pvz.: sveikatos priežiūros įstaigos, lankytinos, reikšmingos spec. poreikių asmenų grupėms vietos) esančiose stotelėse bus įrengtos švieslentės. Šiuo metu mieste yra 76 švieslentės, o iki 2024 m. planuojama įrengti dar 67 švieslentes. Švieslentes svarstoma įrengti ir tuose sustojimuose, kuriuose reikia dažnai keisti tvarkaraščius. Švieslentės užtikrintų tai, kad keleiviai aktualiausią informaciją gautų ir tada, kai nors ir laikinai tvarkaraščiai yra keičiami.





8 pav. VT inovatyvių elektroninių tvarkaraščių iki 2024 m. plėtros schema.

Vilniuje šiuo metu vykdomas inovatyviais sprendimais paremtų elektroninių VT tvarkaraščių pateikimo pilotinis projektas. Daugelyje Vilniaus miesto stotelių vis dar naudojami popieriniai tvarkaraščiai, kuriuos reikia fiziškai atnaujinti keičiantis tvarkaraščiu. Fizinis tvarkaraščių keitimas ne tik užtrunka, bet ir reikalauja žmogiškųjų bei finansinių išteklių. Šiuo metu diegiamas sprendimas – švieslentės su LCD² ekranais – padeda spręsti aptariamą problemą, tačiau ši alternatyva yra brangi, o elektros energijai į švieslentes su LCD ekranais tiekti būtina atlikti papildomus infrastruktūrinius darbus. Įgyvendinus pilotinį projektą, numatoma atsisakyti popierinių VT tvarkaraščių ir pilnai pereiti prie inovatyvių elektroninių tvarkaraščių, kurie VT operatoriui leis vienu metu ir be papildomų išlaidų ar resursų atnaujinti tvarkaraščių informaciją bei užtikrinti, kad vartotojai visada ir laiku pamatytų aktualiausią informaciją. Pasiteisinus “E-paper” sprendimui tokie tvarkaraščiai pirmiausia būtų diegiami intensyviai naudojamose stotelėse, kuriose nėra galimybės įrengti įprastinių švieslentių su LCD ekranais. Siekiama diegti gamtai draugiškus, patvarius ir kokybiškus sprendimus.

² „Liquid-crystal display“ (skystųjų kristalų ekranas)

Nauda VT vartotojui:

- Užtikrintas patogus ir saugus vartotojų pateikimas į VT stoteles;
- Patogesnis naudojimas stotelėmis;
- Stotelėse nuolat pateikiama aktualiausia tvarkaraščių informacija.

Nauda VT sistemos operatoriui ir miestui:

- Vienodo dizaino ir kokybės stoteles lengva tvarkyti ir administruoti;
- Kompleksinių sprendimų įgyvendinimas užtikrins veiksmingą stotelių priežiūrą;
- Operatyvus ir paprastas informacijos pakeitimas ir pateikimas VT stotelėse.

1.6. Viešojo transporto priemonių parko modernizavimas

Šiuo metu Vilniaus miesto VT parko vidutinis amžius yra toks:

- Autobusų – 7 metai;
- Troleibusų – 22 metai.

Įprastu kuru varomų transporto priemonių parkas sudaro apie 52 proc. viso VT parko, alternatyviu kuru – 48 proc. Nuo 2019 m. mieste intensyviai atnaujinamas VT parkas, seniausios ir taršiausios transporto priemonės – jau pakeistos naujomis. Kuo greičiau didžiausias dėmesys turi būti skiriamas atsinaujinantiems energijos šaltiniams ir didinama ekologiškų transporto priemonių parko dalis. Būtina naujinti ir troleibusų parką. Planuojama iki 2024 m. VT parką papildyti 200 elektriniai autobusais ir 159 troleibusais su autonomine rida. Įsigijus naujų troleibusų senamiestyje bus galima išmontuoti kontaktinio tinklo atramas ir sumažinti neigiamą vibracijos poveikį senamiesčio pastatams, o tuo pačiu - pagerinti miesto centro architektūrinį vaizdą.

Nauda VT vartotojui:

- Naujos, gražesnės ir patogesnės bei ekologiškos ir žmogaus sveikatai palankesnės transporto priemonės.

Nauda VT sistemos operatoriui ir miestui:

- Patikimos ir ekologiškos transporto priemonės;
- Galimybė išmontuoti perteklinę infrastruktūrą senamiesčio branduolyje;
- Galimybė keisti ekologiškas transporto priemones įvairiuose maršrutuose (dėl autonominės ridos);
- Geresnės darbo sąlygos vairuotojams.

1.7. Viešojo transporto parkų ir galinių punktų modernizavimas ir plėtra

Artimiausioje perspektyvoje planuojama uždaryti Verkių viešojo transporto parką. Todėl yra projektuojamas techninius ir infrastruktūrinius standartus atitinkantis naujas parkas Liepkalnio gatvėje. Naujasis parkas, palyginus su Verkių g. esamu parku, bus atokiau nuo didelių gyvenamųjų namų. Liepkalnio gatvės parke numatoma įrengti visą reikalingą infrastruktūrą, kaip pvz., elektrinių transporto priemonių įkrovimo stotelės, techninės priežiūros ir remonto garažą ir kt. Taip pat veiksmų plano periode numatoma tvarkyti esamus galinius punktus, kad jie atitiktų šiuolaikiškus standartus ir būtų patogūs vairuotojų naudojimui ir poilsiui – turėtų įrengtas elektrinių autobusų įkrovos vietas, poilsio pastatus vairuotojams, o tam tikruose galiniuose punktuose – ir padidintas teritorijas tinkamam VT aptarnavimui, plėtrai.

Žemiau pateikiamas apibendrintas *viešojo transporto plėtros ir skatinimo* teminės grupės veiksmų planas. Detaliau apie viešojo transporto plėtros ir skatinimo veiksmus žiūrėti 6 skyriuje.

3 lentelė. Teminės grupės „Viešojo transporto plėtra ir skatinimas“ 2022–2024 m. veiksmų santrauka

Eil. nr.	Veiksmai	Kur esame	Ką pasieksime	Siekis iki 2030 m.
1.	Optimizuoti VT sistemą, vnt.	0	1	1
2.	Įvesti vieningą kelionės bilieto sistemą su geležinkeliais, vnt.	0	1	1
3.	Atnaujinti VT e. bilieto sistemą, vnt.	0	1	1
4.	Integruoti Vilniaus regioną į bendrą Vilniaus miesto VT sistemą (Vilniaus, Trakų, Elektrėnų, Širvintų, Šalčininkų raj.).	0	1	5
5.	Įrengti naujas ir rekonstruoti esamas VT stoteles pagal universalaus dizaino principus, vnt.	187	259	p/p
6.	Plėsti VT eismo juostų tinklą, km	40	46,7	86
7.	Plėsti greičio matuoklių tinklą su numerių fiksavimo ir atpažinimo sistemomis (VT eismo juostų pažeidimų fiksavimui), vnt.	0	43	p/p
8.	Vykdyti VT parko modernizavimą (alternatyviu kuru varomos transporto priemonės), vnt.	46	429	792

9.	Įrengti VT priemonėms elektros įkrovimo stoteles, vnt.	5	13	p/p
10.	Įrengti naują viešojo transporto priemonių parko bazinę aikštelę miesto periferijoje Liepkalnyje, vnt.	0	1	1
11.	Įrengti papildomas ir rekonstruoti esamas VT priemonių atstovos aikšteles bei galinius punktus, vnt.	0	10	80
12.	Įrengti „Statyk ir važiuok“ kelionių aikštelę Nemenčinės plente, vnt.	0	1	1
13.	Įvesti viešojo transporto kainodaros pokyčius, vnt.	0	1	1
14.	Sukurta neregijų ir silpnaregių informacinė sistema (NSIS).	0	1	1
15.	Plėsti švieslenčių tinklą VT stotelėse, vnt.	76	143	p/p
16.	Plėsti tvarkaraščių inovatyvius sprendimus stotelėse, vnt.	0	50	p/p

SANTRUMPOS: p/p – pagal poreikį.

2. Aplinkos humanizavimo, saugos ir ėjimo pėsčiomis skatinimo priemonės

Igyvendinant VMDJP siekiama, kad pasirinkimas keliauti pėsčiomis Vilniaus miesto gyventojui būtų patogesnis nei iki šiol. Veiksmų plane 2024, remiantis Vilniaus miesto gatvių standarto principais, Statybos techniniais reglamentais bei Susisiekimo pėsčiomis projektu Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijomis, orientuojamasi į miesto infrastruktūros pritaikymą žmogui – gatvės turi būti saugios ir patogios, nes jose judėdami ir ypač vaikščiodami pėsčiomis, geriau pažįstame miestą. Vilniaus miesto gatvių standartas reglamentuoja reikalavimus naujos ir aukščiausios kokybės gatvėms Vilniaus mieste. Standartas įtvirtina nuostatas, kad gatvė yra pagrindinė miesto viešoji erdvė, kurioje vyksta ne tik judėjimas, bet ir gyvenimas. Gatve laikoma infrastruktūra tarp pastatų fasadų: pėsčiųjų ir dviračių takai arba juostos, želdinių juostos, važiuojamoji kelio dalis. Pertvarkomos gatvių erdvės komfortui didinti, rekonstruojamos nesaugios pėsčiųjų takų atkarpos bei perėjos pėsčiųjų saugumui ir patogumui užtikrinti. 2018-2021 m. gyventojų pasitenkinimo pėsčiųjų takais rodiklis kilo nuo 6,3 balo iki 7,8 balo. Visuomenės nuomone, saugumą dviračių, pėsčiųjų takuose ir šaligatviuose padidintų platesni takai ir geresnė jų būklė bei geresnis matomumas.

Šio plano laikotarpiu konkrečiomis priemonėmis atkreipiamas dėmesys į universalaus dizaino principų miesto infrastruktūroje pritaikymą. Gatvių pertvarkymas ir perteklinio asfalto mažinimas įrengiant pėstiesiems ir dviratininkams skirtus takus, apšvietimo ir žaliųjų erdvių plėtra – tik pora iš 12 gatvių standarto principų, kurie užtikrins VMDJP iškeltų tikslų pasiekimą bei suformuluotų uždavinių įgyvendinimą.

Veiksmų plane iki 2024 suformuluoti tikslai:

- Sutvarkyti pagrindinį pėsčiųjų takų tinklą;
- Padidinti vidutinį nueinamą pėsčiojo kelionės atstumą nuo 1,28 km iki 1,41 km;
- Padidinti vidutinį pėsčiojo kelionės greitį nuo 3,8 km/h iki 4,1 km/h;
- Didinti pėsčiųjų saugumą viešosiose erdvėse;
- Sukurti UD principais pagrįstą infrastruktūrą saugiam pėsčiųjų judėjimui pagrindiniame pėsčiųjų takų tinkle;
- Pertvarkyti gatves pagal Vilniaus miesto gatvių standartą;
- Gerinti kelionių pėsčiomis kokybę Senamiesčio teritorijoje.

2.1. Gatvių humanizavimas

Siekiant paskatinti gyventojus rinktis keliones pėsčiomis, svarbu užtikrinti jų emocinį komfortą ir saugumą naudojantis esama infrastruktūra. Gatvės dizainas turi būti jaukus ir vizualiai malonus visiems eismo dalyviams. Vienas iš būdų keisti gatvės vaizdą – gatvę humanizuoti. Humanizuojant gatves taikomi kompleksiniai sprendimai. Gatvės tampa ramaus eismo zonomis, siauriamos automobilių eismo juostos iki minimalių reikalavimų, pertvarkomas automobilių parkavimas/stovėjimas, įrengiamos saugumo priemonės, sodinami želdiniai, gatvėje patalpinami mažosios architektūros elementai. Visų šių palyginti mažų veiklų ir gatvės detalių kūrimo tikslas – miestiečiams saugesnis judėjimas tarp gyvenamųjų namų ir didelių bei kartais nesaugių įmonių pastatų, gyvesnės gatvės, daugiau erdvės judantiems pėsčiomis, dviračiais ar paspirtukais. Ilgainiui tokios erdvės sukuria ramesnę ir patrauklesnę aplinką, tampa saugesnės vaikams savarankiškai keliauti.

2020 m. buvo pradėtas ir planuojamas 2023 m. užbaigti Naujamiesčio rajono gatvių humanizavimo pilotinis projektas. Dalis Naugarduko g. tapo ramaus eismo zona, o automobiliai joje juda lėčiau. Gatvė tapo viešąja erdve – čia įrengtos iškiliosios sankryžos, ryškiai pažymėtos perėjos, dviračių takai, pėsčiuosius saugo pasodinti nauji papildomi želdiniai. Šioje gatvėje savaitgaliais organizuojamas gatvės turgus. Šalia Naugarduko esančių T. Ševčenkos ir Vytenio gatvėse automobilių eismo juostos – vis dar labai plačios, todėl dalį automobiliams nenaudojamos vietos galima skirti sklandesniam ir saugesniam pėsčiųjų, dviratininkų judėjimui kurti. Pertvarkomų gatvių važiuojamosios dalys tampa siauresnės, atsiranda nauji dviračių takai ir želdiniai, kurie prasmingai atskiria eismo juostas. Labiausiai pasiteisinę humanizavimo sprendiniai bus taikomi partvarkant ir kitų miesto rajonų gatves.

Humanizuotos ramaus eismo zonos nauda:

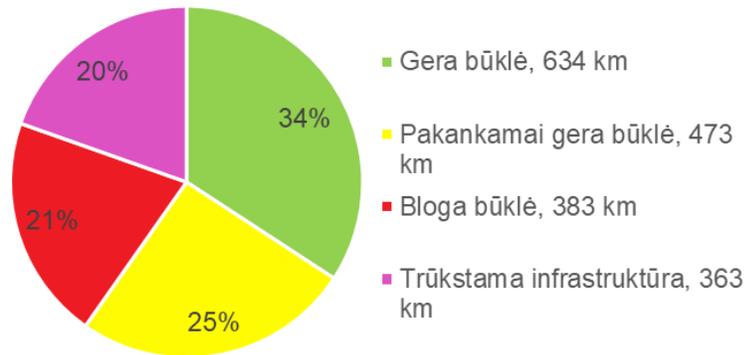
- Dėl greičio apribojimo sutrumpinamas kelionės laikas, sumažėja atstumai tarp transporto priemonių, eismas vyksta sklandžiau, kas leidžia užtikrinti nors ir lėtesnį, bet nuolatinį transporto priemonių srautą;
- Sumažėja oro ir triukšmo tarša;
- Gyventojai motyvuojami vaikščioti ir važiuoti dviračiu, o vaikai - žaisti lauke;
- Anglies dvideginio išmetimą sumažina automobilių transportą keičiantis didesnis pėsčiųjų ir dviračių skaičius;
- Jaunimas skatinamas judėti savarankiškai, o tėvai drąsiau leidžia savo vaikams judėti savarankiškai;
- Didėja gatvę kertančių pėsčiųjų ir dviratininkų saugumas.

2017–2019 metais dažniausi su pėsčiaisiais ir dviratininkais įvykę eismo įvykiai buvo fiksuoti Naujamiesčio, Senamiesčio, Verkių ir Žirmūnų rajonuose. Ramaus eismo zona Naujamiestyje ilgainiui, tikėtina užtikrins daugiau saugumo Naugarduko ir su ja susijusiose gatvėse (mažesnis greitis – mažesnė žūčių tikimybė).

2.2. Pėsčiųjų takų ir perėjų inventorizacija

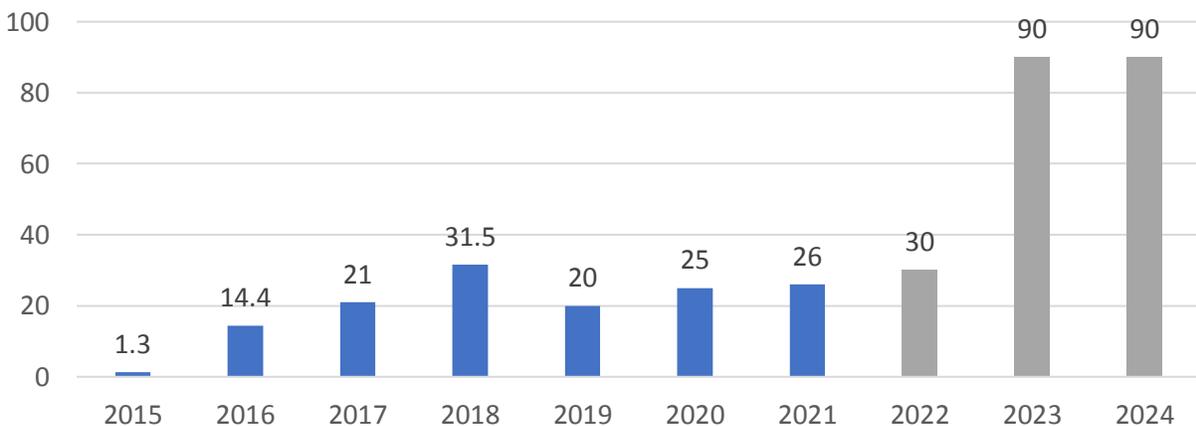
Susisiekimas pėsčiomis yra Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo vienas iš principų ir miesto plėtros prioritetų. Vilniaus miesto savivaldybė planuoja iki 2030 m. keliavimo pėsčiomis dalį nuo visų kelionių mieste padidinti iki 30 proc. Jei šis siekis būtų realizuotas, keliavimas pėsčiomis ne tik užtikrintų miesto funkcionalumą, bet ir turėtų teigiamos įtakos kiekvienam pėsčiomis keliaujančiam miesto gyventojui. Galiausiai, vaikštumas mieste kuria socialinę (gyvybingumas, saugumas, sveikatingumas), ekonominę (sutaupyta laikas ir išlaidos) bei ekologinę (sumažinta triukšmo ir oro tarša) naudą.

Siekiant sukurti vaikštomą miestą svarbu įvertinti esamą pėsčiųjų infrastruktūrą, kad ateityje būtų galima planuoti nuoseklią ir veiksmingą plėtrą. Todėl jau 2020 m. buvo pradėta pėsčiųjų takų ir pėsčiųjų perėjų būklės inventorizacija. Identifikuojami pėsčiųjų takai ir jų būklė šalia važiuojamosios dalies, vidiniuose kiemuose bei taškinės probleminės vietos takuose. Svarbu paminėti tai, jog yra vertinama ne tik esama infrastruktūra, bet ir tai, ko trūksta, pavyzdžiui, pėsčiųjų tako iki viešojo transporto stotelės periferinėje miesto dalyje; panduso šalia laiptų ir pan. Iki 2022 m. pradžios inventorizuota 1853 km pėsčiųjų takų, iš kurių esama infrastruktūra sudaro 1490 km, o pėsčiųjų takų infrastruktūros trūkumas nustatytas 363 km takų. Vilniaus mieste yra 383 km blogos būklės pėsčiųjų takų (žiūrėti 9 pav.), kuriuos būtina remontuoti arba rekonstruoti. Dalis šių takų yra sutvarkoma vykdant dviračių takų projektus ir/arba gatvių rekonstrukcijos projektus. Tačiau norint sukurti vientisą šiuolaikišką ir patogų pėsčiųjų takų tinklą, netikslinga rišti tik prie aukščiau minėtų projektų įgyvendinimo arba jų tęsimo.



9 pav. Pėsčiųjų takų būklės duomenų pasiskirstymas (2022 m. duomenys).

Remiantis 2022 m. vykdytos pėsčiųjų takų inventorizacijos duomenimis yra rengiami duomenimis grįstų pėsčiųjų takų remonto ir naujų takų įrengimo darbų sąrašai. Žemiau pateiktame grafike vaizduojamas tvarkomų ir naujai įrengiamų pėsčiųjų takų ilgio pokytis nuo 2015 m., kuomet kasmet buvo stebimas labai nežymus augimas. Tačiau norint kuo greičiau sutvarkyti visas pėsčiųjų takų blogos būklės atkarpas ir įrengti neįrengtąsias atkarpas iki 2030 m., reikia kasmet sutvarkyti ir naujai įrengti po 90 km pėsčiųjų takų. Tai – nemenkas iššūkis miestui.



10 pav. Pėsčiųjų takų tvarkymo ir įrengimo darbai 2015-2024 m., km.

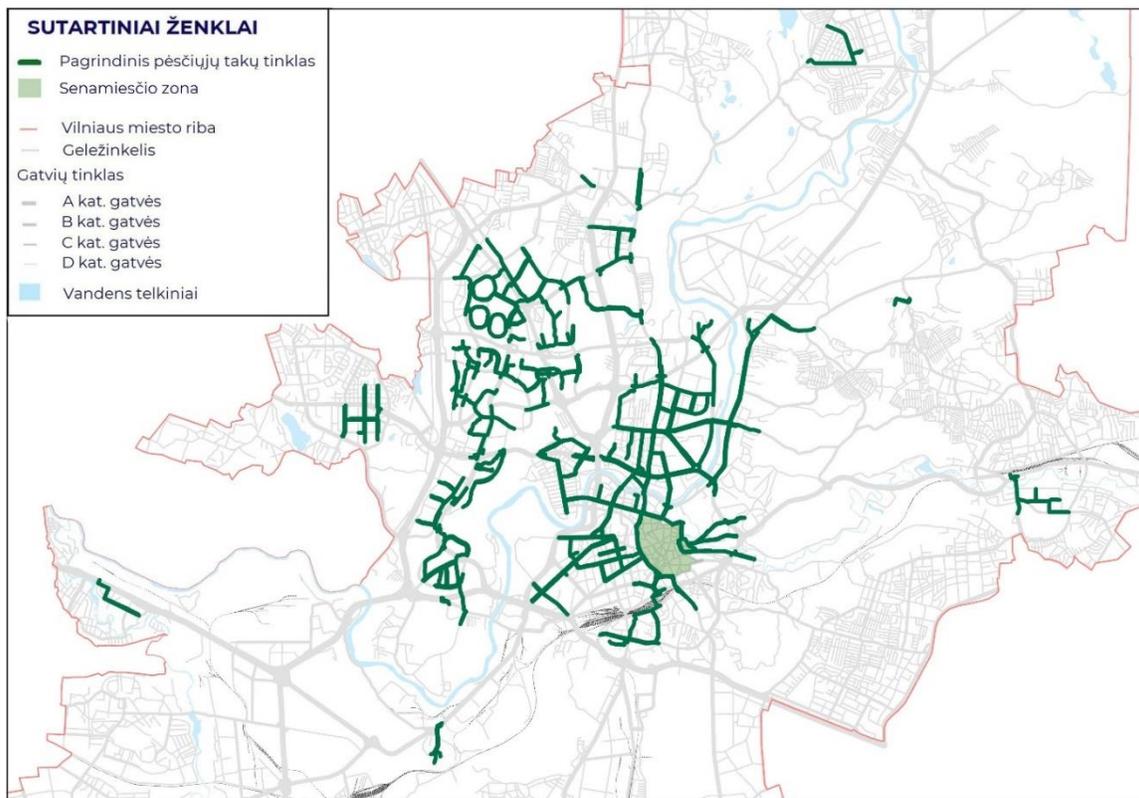
Pėstiesiems judėti mieste svarbūs yra ne tik vientisi ir patogūs pėsčiųjų takai, bet ir galimybė saugiai kirsti važiuojamąjį kelio dalį. Veiksmų plano iki 2024 laikotarpiu bus atnaujinamos ir/arba pertvarkomos 65

pėsčiųjų perėjos, o visos skirtingų lygių pėsčiųjų perėjos mieste bus pertvarkomos vadovaujantis UD principais.

2.3. Pagrindinis pėsčiųjų takų tinklas

Siekiant identifikuoti intensyviausias ir didžiausias pėsčiųjų srautus turinčias pėsčiųjų takų atkarpas yra parengtas Vilniaus miesto kasdienių kelionių pagrindinių pėsčiųjų takų tinklas. Į šį tinklą nėra įtraukta Senamiesčio teritorija, nes ji yra ramaus eismo zona, kurioje prioritetas jau yra skiriamas pėstiesiems ir mikromobilioms transporto priemonėms.

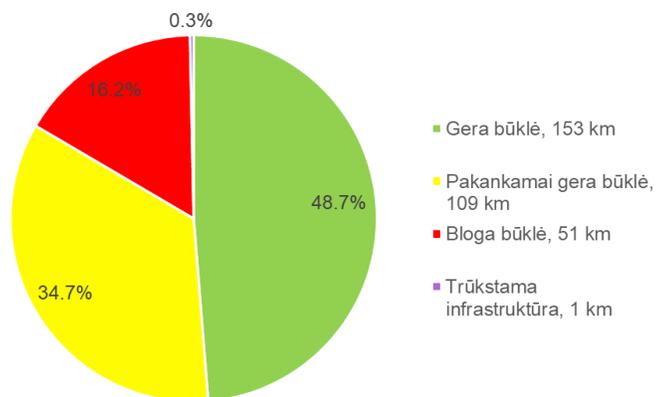
Pėsčiųjų takų tinklo tikslas – intensyviausiai vaikštomose atkarpose užtikrinti kokybišką ir patogią infrastruktūrą, įrengti visą reikiamą mažąją infrastruktūrą, mažinti laukimo laiką pėstiesiems šviesoforinėse sankryžose (išskyrus lūžio taškuose) bei vykdyti nuolatinę takų priežiūrą (valymas, želdinių sodinimas, genėjimas ir kt.).



11 pav. Pagrindinio pėsčiųjų takų tinklo schema.

Pėsčiųjų takų tinklo bendras ilgis – 313,86 km, t. y., 16,9 proc. visų Vilniaus miesto takų. Žemiau pateiktame paveikslėlyje vaizduojamas takų būklės kokybinis pasiskirstymas. Beveik pusės takų

pagrindiniame pėsčiųjų takų tinkle yra geros būklės, apie trečdalis takų (34,7 proc.) – pakankamai geros būklės, o 16,5 proc. takų būklė yra bloga.



12 pav. Pagrindinio pėsčiųjų takų tinklo būklės kokybės pasiskirstymas (2022 m. duomenys).

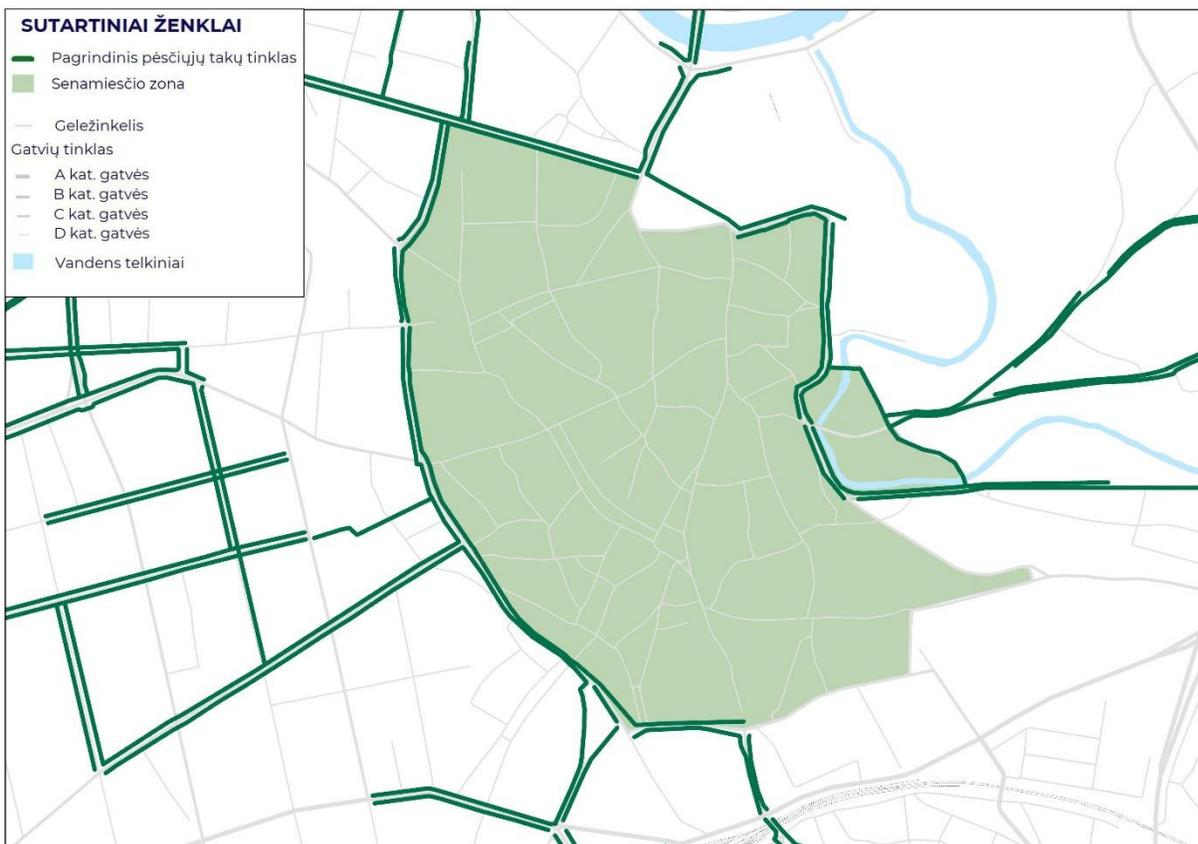
Įgyvendinant veiksmų planą iki 2024, planuojama sutvarkyti pagrindinio pėsčiųjų takų tinklo atkarpas su bloga infrastruktūra, įrengti trūkstamas atkarpas bei išspręsti taškines problemas takuose, apželdinti kai kurių takų aplinką bei įrengti apšvietimą. Atlikus šiuos darbus pagrindinės vaikštomos atkarpos bus patogios, saugios ir pritaikytos individualių poreikių asmenims.

2.4. Pėsčiųjų judėjimas senamiestyje

Pagrindinis judėjimo infrastruktūros Vilniaus senamiestyje atnaujinimo tikslas – sukurti kokybiškesnę aplinką tiek senamiesčio gyventojams, tiek jo lankytojams, sutvarkyti šią miesto dalį taip, kad žmonės čia maloniai leistų laiką. Siekiama, kad senamiesčio aplinka būtų tvarkinga, o oras būtų švarus ir nekenktų žmonių sveikatai. Miesto istorinio branduolio infrastruktūrą siekiama maksimaliai pritaikyti pėstiesiems, multimodalinėms transporto priemonėms, žmonėms su mažamečiais vaikais ir neįgaliesiems. Siekiama, kad senamiesčio branduolį būtų patogiau pasiekti ekologišku VT, kad centre padaugėtų žaliųjų erdvių. Galiausiai, įgyvendinus tikslams pasiekti planuojamas priemonės/veiklas, tikėtina, kad senamiestyje nebeįvyks arba žymiai sumažės eismo įvykių su pėsčiaisiais ir dviratininkais.

Kadangi Vilniaus senamiestis yra įtrauktas į kultūros vertybių registrą bei UNESCO pasaulio paveldo sąrašą, jo priežiūra ir tvarkymo darbai reikalauja daugiau įvairių institucijų dėmesio ir jų glaudaus bendradarbiavimo. Kiekvienas keisti planuojamas gatvės elementas (bortų nuleidimas, taškinių takų tvarkymas, tako platinimas iki minimalių reikalaujamų pločių ir t.t.) turi būti iš anksto suderintas ne tik su savivaldos atsakingais asmenimis, bet ir su Kultūros paveldo departamentu, kurio atsakingi specialistai vertina darbų projektus, siekdami užtikrinti Vilniaus miesto senamiesčio tūrinę ir erdvinę struktūrą. Projektų arba darbų derinimas tarp institucijų reikalauja daug laiko. Nepaisant to, ypatingai svarbu

institucijoms kalbėtis ir rasti visas suinteresuotas šalis (įskaitant galutinį vartotoją – pėsčiuosius) tenkinančius sprendimus.

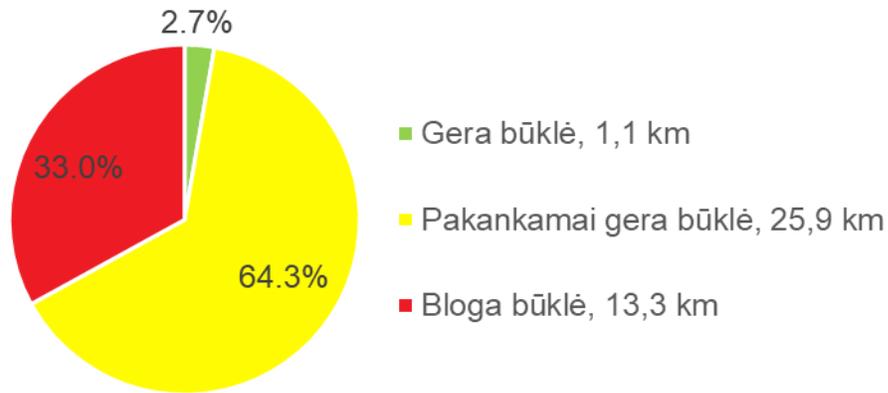


13 pav. Senamiesčio pėsčiųjų zona.

Kaip matyti aukščiau pateiktoje schemoje, senamiesčio vaikštomą zoną sudaro:

- Pėsčiųjų takai ir šaligatviai;
- „Gyvenamoji zona“ ženklinimu pažymėtos gatvės, kuriose eismas vyksta bendrame sraute;
- Gatvės, kuriose vyksta tik pėsčiųjų ir mikromobilumo transporto judėjimas.

Senamiesčio pėsčiųjų takų inventorizuota 40,3 km. Jų būklės pasiskirstymas matomas žemiau esančiame paveiksle. Didžiausios probleminės vietos yra nulenkti bortai, stulpai ir kitos kliūtys takuose bei takų minimalių pločių neatitikimas, prasta takų būklė. Šios kliūtys labai trikdo individualių poreikių turinčių žmonių judėjimą Senamiestyje. Siekiant užtikrinti galimybes judėti Senamiestyje visiems miesto gyventojams ir jo svečiams būtina rasti efektyvius tarpinstitucinius projektų derinimo procesus, taip taupant visų laiką bei kitus išteklius.



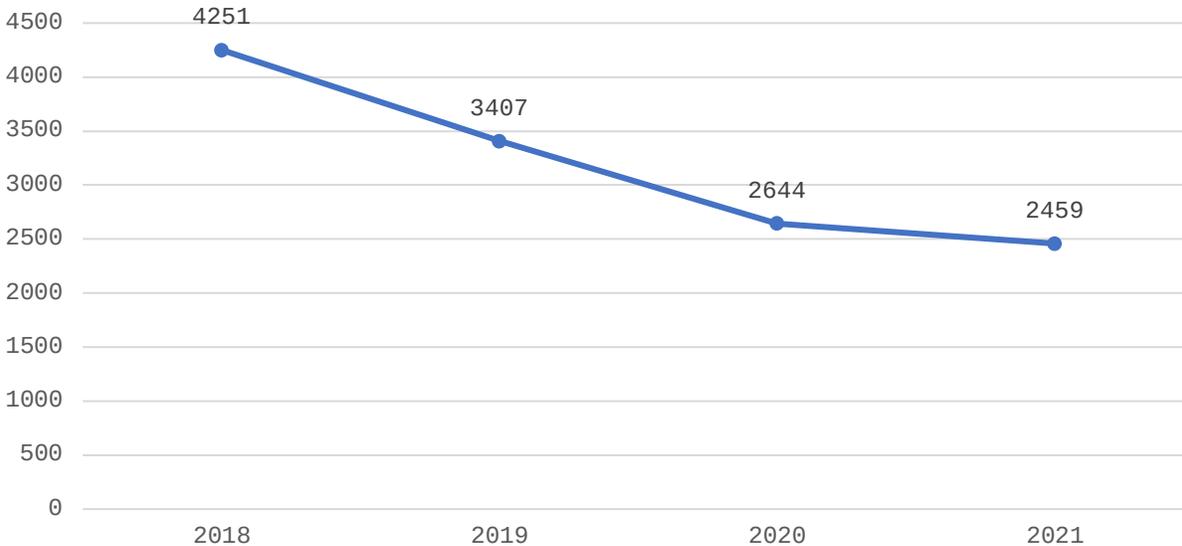
14 pav. Senamiesčio takų būklės pasiskirstymas.

Sukūrus tinkamą pėsčiųjų infrastruktūrą ir galimybes judėti individualių poreikių asmenims Senamiestyje bus priartėta prie vaikšto miesto tikslų: saugesnės gatvės, daugiau kelionių pėsčiomis, kurios pakeis keliones automobiliu, sumažės oro ir triukšmo tarša, padidės mažųjų verslų plėtra.

2.5. Pėsčiųjų judėjimo saugumo užtikrinimas

Pėsčiųjų saugumui gatvėje įtakos turi nusikaltimų mažinimas. 2018–2021 metais nusikaltimų skaičius 100 tūkst. gyventojų Vilniaus mieste sumažėjo nuo 2687,9 iki 1808,7³. Nusikaltimų skaičius viešosiose miesto erdvėse yra pavaizduotas 14 paveikslėlyje. 2021 metais daugiausia nusikaltimų Vilniuje įvykdyta senamiesčio, stoties ir prekybos centrų apylinkėse. Nors pastaruoju metu matoma šių nusikaltimų skaičiaus mažėjimo tendencija, svarbu ir toliau gerinti pėsčiųjų saugumą. Todėl įrengiamas tinkamas gatvių ir takų apšvietimas tamsiu paros metu, statomi mažosios infrastruktūros objektai individualių poreikių žmonėms, įrengiamos kokybiškos vaizdo stebėjimo kameros, sodinami želdiniai, kurie kuria jaukią aplinką visą parą, suteikia pėstiesiems pavėsį karštą dieną bei sugeria lietaus vandenį.

³ Informatikos ir ryšių departamento prie Lietuvos Respublikos Vidaus reikalų ministerijos duomenys



15 pav. Vilniaus miesto viešosiose erdvėse 2018–2021 m. padarytos nusikalstamos veikos⁴.

Veiksmų plano iki 2024 laikotarpiu planuojama viešųjų erdvių vaizdo stebėjimo kamerų tinklo plėtra, kurios poreikį savivaldybė reguliariai gauna iš Policijos departamento prie LR Vidaus reikalų ministerijos. Apie vaizdo kamerų tikslingumą tam tikrose vietose informuoja ir gyventojai. Plėtojamas pėsčiųjų ir dviračių takų apšvietimo tinklas. Šiuo metu įmonės „Vilniaus Apšvietimas“ rengiamas Vilniaus miesto apšvietimo žemėlapis identifikuos neapšviestas atkarpas bei palengvins prioritetinių darbų sąrašo rengimą. Iki 2030 m. siekiama apšviesti visus pagrindinio pėsčiųjų ir dviračių takų tinklo takus.

Žemiau pateikiami apibendrinti VMDJP veiksmų plano iki 2024 veiksmai *Aplinkos humanizavimo, saugos ir ėjimo pėsčiomis skatinimo* tematinėje grupėje. Detaliau apie šiuos veiksmus žiūrėti 6 skyriuje.

4 lentelė. Tematinės grupės „Aplinkos humanizavimo, saugos ir ėjimo pėsčiomis skatinimo priemonės“ veiksmų 2022–2024 m. periodui santrauka.

Eil. nr.	Veiksmai	Kur esame	Ką pasieksime	Siekis iki 2030 m.
1.	Parengti universalus dizaino taikymo Vilniaus mieste rekomendacijas, įtraukiant suinteresuotų institucijų atstovus	0	1	1
2.	Inventorizuoti visas miesto pėsčiųjų perėjas eismo saugos ir universalus dizaino principų taikymo aspektais. Periodiškai atnaujinti inventorizacijos duomenis	0	1	1
3.	Atnaujinti ir/ar pertvarkyti esamas pėsčiųjų perėjas pagal UD principus, vnt.	n/d	65	400

⁴ Informatikos ir ryšių departamento prie Lietuvos Respublikos Vidaus reikalų ministerijos duomenys

4.	Pritaikyti skirtingų lygių pėsčiųjų perėjas pagal UD principus, vnt.	n/d	4	47
5.	Mažinti pėsčiųjų ir dviratininkų laukimo trukmę šviesoforinėse sankryžose, vnt.	58	108	135
6.	Suformuoti pagrindinį Vilniaus miesto pėsčiųjų trasų tinklą	0	1	1
7.	Rekonstruoti nesaugias ir netvarkingas pėsčiųjų takų atkarpas, km	67	145	383
8.	Įrengti naujas trūkstamas pėsčiųjų takų atkarpas	35	58	363
9.	Pertvarkyti gatves, didinant saugą ir patogų pėsčiųjų, dviratininkų judėjimą, km	5	35	80
10.	Įrengti apšvietimą pėsčiųjų takams urbanizuotoje miesto dalyje, km	20	50	120
11.	Vystyti viešųjų erdvių vaizdo stebėjimo kamerų tinklą, vnt.	n/d	104	p/p

SANTRUMPOS: n/d – nėra duomenų, p/p – pagal poreikį.

3. Mikromobilumo plėtra ir integracija

Mikromobilumo transportas yra ypač naudinga keliavimo mieste alternatyva. Mikromobilumas turi tiesioginį poveikį visuomenės sveikatos rodikliams ir svariai prisideda prie miesto ekologijos klausimų sprendimo. Vilniaus miesto darnaus judumo plane numatyta iki 2030 metų pasiekti 7 proc. kelionių mikromobilumo transporto priemonėmis bendroje kelionių struktūroje. Mikromobilumo transporto tinklas Vilniaus mieste padengia apie 90 proc. visų mieste urbanizuotų teritorijų, kas reiškia, kad aptarnaujami gyventojai ir darbo vietos mažesniu nei 1 km spinduliu (2021 m. duomenys). Veiksmų plano iki 2024 veiklomis bus siekiama:

užtikrinti kokybišką mikromobilumo transporto takų tinklo pasiekiamumą 250 m spinduliu 90 proc. urbanizuotų teritorijų bei tęsti mikromobilumo transporto takų jungimą į vientisą tinklą. Atlikus šiuos darbus, miesto urbanizuotų teritorijų gyventojai galės saugiai ir kokybiškai susisiekti dviračiu ar kitomis mikromobilumo transporto priemonėmis.

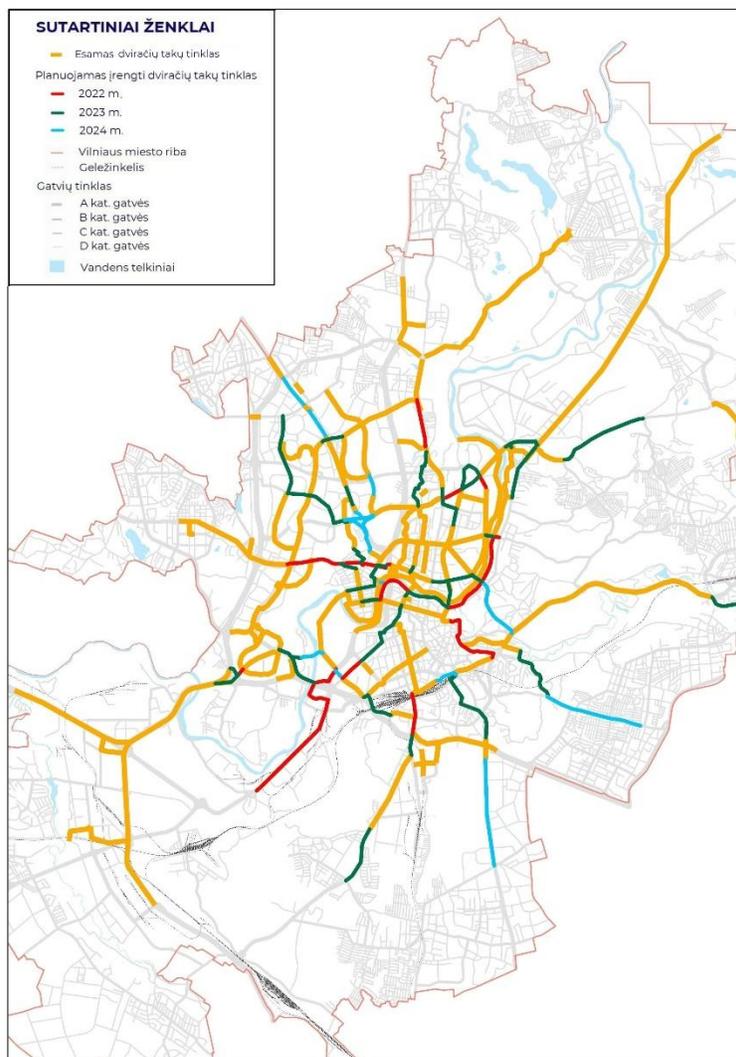
Tikslai/siekiai:

- Užtikrinti 250 m spinduliu kokybiško dviračių takų tinklo pasiekiamumą ne mažiau kaip 67% gyventojų;
- Kasmet įrengti ne mažiau kaip 1000 vnt. stovų, apimant gyvenamuosius rajonus;
- Padidinti vidutinį kelionės dviračiu greitį nuo 10 km/h iki 11 km/h;
- Užtikrinti/sukurti sąlygas 500 m atstumu pasiekti dalijimosi mikromobilumo priemonėmis paslaugos vietas.

3.1. Dviračių takų tinklas

Siekiant skatinti gyventojus keliauti dviračiu, o tankiausiai gyvenamus miesto rajonus sujungti su miesto centru bei didžiausiomis darbo ir mokymosi vietų teritorijomis (bendrojo lavinimo, aukštųjų ir aukštesniųjų mokyklų, stambių prekybos, laisvalaikio organizavimo objektų, didelių įmonių ir organizacijų teritorijos) numatoma formuoti kokybišką dviračių takų tinklą jį papildant vietinės reikšmės dviračių trasomis.

Visos planuojamos miesto dviračių takų tinklo trasos užtikrins ne tik centrinės miesto zonos ryšį su gyvenamaisiais rajonais, didžiausiomis darbo ir mokymosi vietomis, tarptautinėmis ir regioninėmis dviračių turizmo trasomis, bet ir gyvenamųjų rajonų ryšį su darbo, mokymosi, poilsio, rekreacijos vietomis ir regioninėmis dviračių turizmo trasomis. Vietinius ryšius užtikrinančios dviračių trasos susieja pagrindinių dviračių takų tinklą su gyvenimo, darbo, mokymosi, poilsio, rekreacijos vietomis.



16 pav. Esamas ir planuojamas dviračių takų tinklas.

Remiantis statybos techniniu reglamentu ir miesto gatvių standartu šalia aukštos kategorijos (B, C) gatvių dviračių eismas organizuojamas atskirai įrengtoje infrastruktūroje, t. y., atskiras dviračių takas numatomas ir projektuojamas toliau nuo intensyvaus transporto eismo. Pagalbinėse žemesnės kategorijos (D) gatvėse, priklausomai nuo eismo sudėties, dviračių eismas organizuojamas bendrame sraute su automobiliais dviračių gatvės principu.

Šiuo metu mieste jau yra įrengta daugiau kaip 130 km kokybiškų dviračių takų, o kasmet planuojama nutiesti dar po 20 km takų su nauja infrastruktūra. Iki 2023 m. pabaigos tikimasi sujungti kokybiško dviračių takų tinklo jungtis į vientisą nenutrūkstamą tinklą. Šiuo metu įrengtoji apie 130 km kokybiško dviračių takų tinklo dalis 250 m spinduliu aptarnauja 58 proc. urbanizuotos miesto teritorijos. Iki 2023 m. pabaigos tikimasi šį rodiklį padidinti iki 90 proc., į tinklą apjungiant apie 155 km takų. Po 2023 m.

planuojama ir toliau plėtoti kokybišką dviračių takų tinklą nutiesiant papildomas tarprajonines ir vietinės reikšmės atkarpas.

3.2. Dviračių saugyklos gyvenamuosiuose rajonuose

Siekiant skatinti gyventojų keliones dviračiu būtina užtikrinti dviračių statymo ir saugojimo sąlygas mieste, t. y., plėtoti dviračių saugojimo infrastruktūrą. Šiuo laikotarpiu planuojama plėtoti dviračių saugyklų įrengimą miesto gyvenamuosiuose daugiabučių namų kvartaluose. Atsiradus daugiau saugyklų, jų paslauga galėtų pasinaudoti daugiau gyventojų. Pirmosios 18 vnt. pilotinių dviračių saugyklų 2022–2023 m. bus įrengtos Lazdynų, Fabijoniškių, Viršuliškių ir Žirmūnų seniūnijose, kurių gyventojai pirmieji išreiškė poreikį dviračiams saugoti. Saugyklų vietos atrenkamos pagal šiuos svarbiausius kriterijus:

- sklypas nėra privatus;
- vieta nesunkiai pasiekiami kiek įmanoma didesniai gyventojų skaičiui (yra arti namų);
- vieta yra ne kieme;
- vieta yra neintensyvaus eismo gatvėje;
- yra galimybė į sklypą atvesti elektrą;
- į saugyklą galima patekti iš pėsčiųjų ar dviračių tako;
- pastatyta saugykla neblokuos automobilių eismo matomumo;
- sklype nėra numatyta sodinti želdynus.



17 pav. Dviračių ir kitų riedėjimo priemonių saugykla.

Dviračių ir kitų riedėjimo priemonių saugyklos (17 pav.) – tai specialiai įrengtos vietos, kuriose bus galima ne tik saugiai palikti dviračius ir kitas riedėjimo priemones, bet ir įkrauti elektrinius dviračius bei

paspirtukus. Dėl nesudėtingo saugyklų naudojimo, patogių jų lokacijų mieste ir galimybės įkrauti elektrinius dviračius, paspirtukus bei neįgaliųjų vežimėlius, šios saugyklos neabejotinai paskatins miestiečius išbandyti ir reguliariai naudoti naujus kelionės būdus po miestą judėti įvairiau ir darniau.

Saugyklų nauda gyventojams:

- užtikrinamas saugus dviračių ir paspirtukų laikymas;
- galimybė įkrauti nuosavą mikromobilumo priemonę;
- gyventojai skatinami keliauti netaršia transporto priemone (naudinga sveikatai, išvengiama transporto spūsčių ir kt.).

Modulinė dviračių saugykla yra nesudėtingo tipo statinys, kuriam nereikia pamatų. Toks statinys gaminamas iš lengvai surenkamų konstrukcijų naudojant tipinę inžinerinę įrangą. Esant poreikiui, dviračių saugykla gali nesunkiai būti perkeliama į kitą vietą ir pritaikoma įvairiai urbanizuotai aplinkai mieste. Automatiškai rakinamos ir visą parą veikiančios saugyklos talpina iki 16 dviračių ir 2 paspirtukų. Stumdomi vartai atidaromi prie užrakto prilietus Vilniečio kortelę. Saugyklų viduje dviračiai ir paspirtukai rakinami nuosava spyna ar kitokiu užraktu.

Įgyvendinus dviračių ir kitų riedėjimo priemonių saugyklų įrengimo projektą, bus vykdomas stebėjimas, analizuojamas jų užimtumas ir naudojimo veiksmingumas, daromos išvados. Esant reikalui arba poreikiui saugyklų vieta galės būti keičiama. Reguliariai surinkti ir išanalizuoti duomenys bei išmoktos pamokos leis tikslingai planuoti dviračių saugyklų plėtrą visame mieste iki 2030 m.

3.3. Dviračių infrastruktūros kokybės užtikrinimas

Dviračių infrastruktūros planavimas ir plėtra mieste vykdomi remiantis statybos techniniu reglamentu STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“, Vilniaus miesto savivaldybės tarybos patvirtintais dokumentais: „Gatvių standartas“ ir „Susisiekimo dviračiais projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos“.

Visi šie dokumentai, vienas kitą papildydami, apibrėžia svarbiausius dviračių infrastruktūros projektų įgyvendinimo aspektus ir yra pagalbinė priemonė projektuotojams, darbų vykdytojams ir darbų priežiūros specialistams. Dokumentuose nustatytų reikalavimų laikymasis neabejotinai užtikrins dviračių infrastruktūros kokybę.

Siekiant išsiaiškinti visuomenės požiūrį į mieste vykdomą dviračių infrastruktūros plėtrą bei padarytų pokyčių vertinimą, nuo 2017 m. kasmet vykdoma Vilniaus miesto gyventojų pasitenkinimo dviračių infrastruktūra apklausa. Remiantis šių apklausų duomenimis, dviračiu keliaujantys miestiečiai dviračių infrastruktūros plėtrą vertina teigiamai (2017–2021 m. laikotarpiu vertinimo balas pakilo nuo 4,7 iki 8,7),

todėl ir toliau siekiama išlaikyti ir didinti kokybę, tęsiant esamos infrastruktūros priežiūros darbus bei naujos infrastruktūros planavimą ir įrengimą.

Norėdami pritaikyti miesto infrastruktūrą žmogui, keliaujančiam dviračiu tarp gyvenamosios vietos ir VT stotelių, didinti miesto periferinių zonų pasiekiamumą, mieste įrenginėjamos „Mink ir važiuok“ (Bike&Ride) aikštelės. Tai – šalia VT stotelių įrengtos aikštelės, kuriose žmonės gali palikti savo dviračius ir toliau kelionę tęsti VT arba atvirkščiai. Aikštelės numatomos tose vietose, kur atstumai tarp išvykimo ir atvykimo vietų yra dideli ir sunkiau įveikiami pėsčiomis, o VT infrastruktūra nėra pakankamai išvystyta. Gyventojai, kurių būstai nuo VT stotelės nutolę daugiau kaip 0,5 – 4,0 km atstumu, yra tikslinė „Mink ir važiuok“ sistemos vartotojų grupė. Šiuo metu jau yra įrengta 12 tokių aikštelių, dar 30 planuojama įrengti. 2022–2024 m. laikotarpyje siekiama toliau plėtoti „Mink ir važiuok“ įgyvendinimą, numatant apsaugą nuo klimato sąlygų, vagysčių, įrengiant stogines, vaizdo stebėjimo kameras bei rakinimo mechanizmus.

3.4. Dalijimosi mikromobilumo transporto priemonėmis skatinimas

Mikromobilumo transporto priemonės yra naudingos dėl kelių dalykų. Kadangi elektriniai dviračiai ir paspirtukai neturi vidaus degimo variklių, jie neišskiria jokių kenksmingų teršalų į aplinką. Iki 2050 m. 8 % kelių transporto priemonių su vidaus degimo varikliais pakeistus elektra varomomis transporto priemonėmis, išmetamųjų teršalų kiekį galima sumažinti 80 %.⁵ Naudojantis mikromobilumo transporto priemonėmis, išvengiama spūsčių. Vakarinio piko metu 10 % kelionių automobiliais pakeitus į keliones dviračiais ir paspirtukais, per dieną būtų įvykdoma 4800 kelionių mažiau⁶. Keliauti gryname ore naudinga žmogaus psichinei sveikatai. Apklausų duomenys rodo, kad važinėjimas paspirtuku padeda įveikti stresą, skatina pozityvias mintis⁷. Mikromobilumo plėtra daro teigiamą įtaką tiek miestui apskritai, tiek ir kiekvienam žmogui atskirai.

Norint skatinti keliavimą mikromobilumo transporto priemonėmis, būtina plėsti dalijimosi paslaugų pasiūlą ir paslaugos teikimo teritoriją, o ypač – tankiai urbanizuotose miesto teritorijose. Šiuo metu miesto centrinėje dalyje ir aplink ją veikia vieša dalijimosi dviračiais paslauga 37 punktuose, kurie talpina 300 dviračių. Paslauga apima 16 proc. gyventojų ir 34 proc. darbo vietų. Dalijimosi el. paspirtukais paslauga teikiama ne tik centrinėje miesto dalyje, bet ir už jos ribų – gyvenamuosiuose mikrorajonuose. Viešų el. paspirtukų skaičius mieste – apie 2400 vnt. Paslauga apima 35 proc. gyventojų ir 56 proc. darbo vietų.

⁵ The benefits of Micro-mobility in cities, 2021, ELTIS.

<https://www.eltis.org/in-brief/news/benefits-micro-mobility-cities>

⁶ To reduce traffic congestion, increase local micromobility, 2022, GOVERNING.

<https://www.governing.com/community/to-reduce-traffic-congestion-increase-local-micromobility>

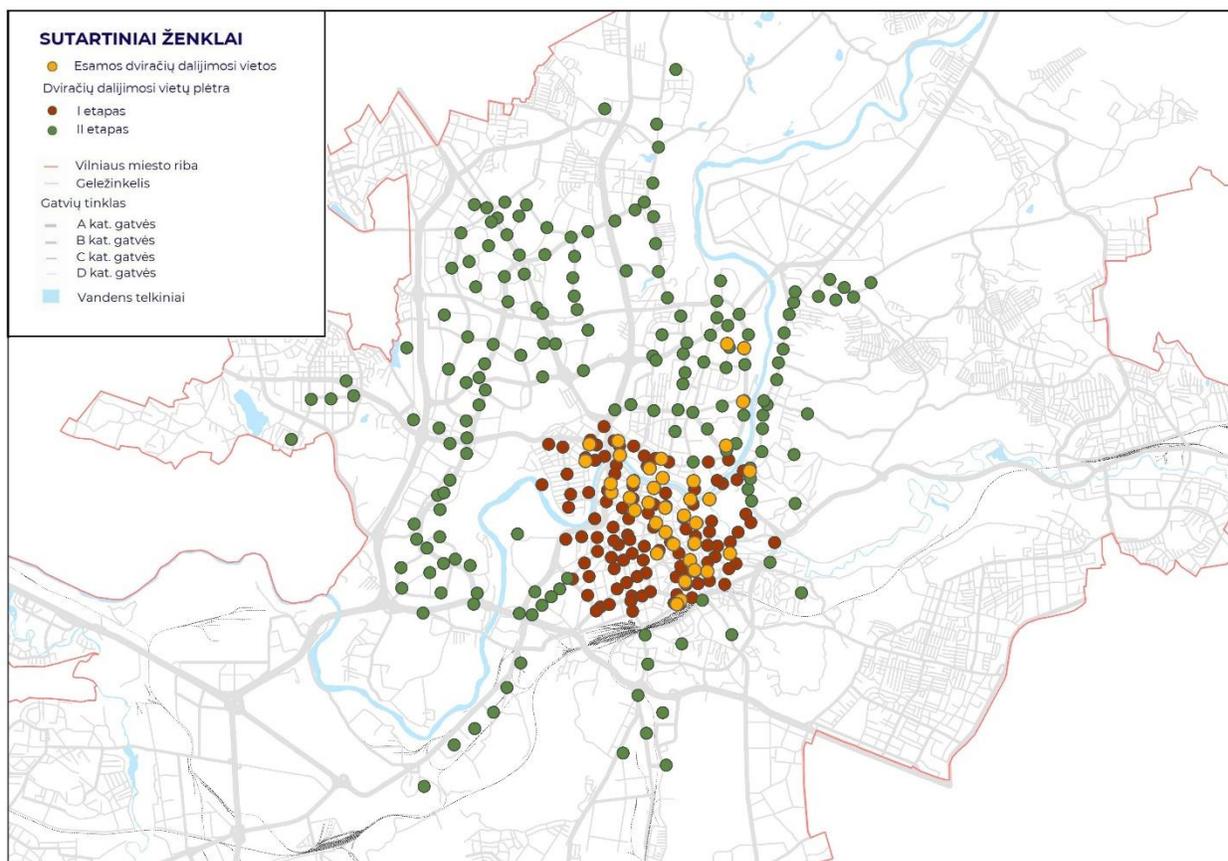
⁷ Majority believe riding a shared e-scooter improves mental health, 2021, Will Dodds.

<https://zagdaily.com/trends/majority-believe-riding-a-shared-e-scooter-improves-mental-health/>

Artimiausiu metu planuojama įrengti mikromobilumo transporto priemonių įkrovimo stovus, kuriuose savo priemones įkrauti ir prie stovų statyti galėtų ne tik paslaugos naudotojai, bet ir privatūs elektrinių dviračių, paspirtukų savininkai. Tokie stovai prisidės prie žalesnio Vilniaus kūrimo bei tvarkos mieste, nes, tikėtina, kad sumažės netvarkingai paliekamų paspirtukų. Taip pat numatomas bendradarbiavimas su dalijimosi mikromobilumo priemonių ir maisto pristatymo platformomis, edukuojat paspirtukų naudotojus apie tvarkingą elektrinių paspirtukų naudojimą ir tokiu būdu gerinant eismo dalyvių kultūrą.

Planuojama dalijimosi dviračiais paslaugos plėtra 80 proc. gyventojų ir darbo vietų tankiai urbanizuotose teritorijose. Iš viso planuojama įrengti apie 250-300 dalijimosi punktų. Kuriuose būtų 1500 vnt. dviračių ir taip užtikrinant patogų paslaugos pasiekiamumą kas 400–500 m. Paslaugos plėtrą numatoma vykdyti etapais (žr. 17 paveikslėlį):

- I Etapas (2023–2024 m.) – Dalijimosi paslaugų teikimas centrinėje miesto zonoje (apimant 19 proc. gyventojų ir 44 proc. darbo vietų);
- II Etapas (2025–2026 m.) – paslaugos plėtra vidurinėje ir aglomeracijos miesto zonoje (apimant 81 proc. gyventojų ir 56 proc. darbo vietų).



18 pav. Esamos ir planuojamos dalijimosi dviračiais vietos.

Žemiau pateikiamas apibendrintas Veiksmų planas 2024 tematinei grupei Mikromobilumo transporto plėtra ir jo integracija. Detaliau apie mikromobilumo transporto plėtros ir skatinimo veiksmus žiūrėti 6 skyriuje.

5 lentelė. Tematinės grupės „Mikromobilumo transporto plėtra ir jo integracija“ veiksmų 2022–2024 m. periodui santrauka

Eil. Nr.	Veiksmai	Kur esame	Ką pasieksime	Siekis iki 2030 m.
1.	Įrengti dviračių trasų tinklą mieste, km	130	190	310
2.	Įrengti dviračių eismo kryptinius informacinius ženklus, km	15	28	103
3.	Įrengti dviračių stovus visoms miesto ugdymo įstaigoms, vnt.	1050	1800	6450
4.	Įrengti dviračių stovus miesto viešosiose erdvėse, VT stotelių prieigose, rekreacinėse teritorijose, turistinių objektų sankaujų teritorijose ir kitose gatvės erdvėje, vnt.	2448	3648	6048
5.	Įrengti dviračių laikymo saugyklas, vnt.	2	20	40
6.	Įrengti dviračių dalijimosi punktus, vnt.	37	168	316
7.	Įrengti dviračių bėgelius, lengvinančius ir užtikrinančius dviratininkams sklandų eismą laiptais, vnt.	0	30	60
8.	Įrengti daviklius, fiksuojančius dviratininkų srautus sankryžose, vnt.	10	45	150

4. Transporto ekologizavimas ir eismo organizavimo tobulinimas

Automobilių skaičiui mieste augant (2014 m. 630 aut./100 tūkst. gyv., 2021 m. 650 aut. 100 tūkst. gyv.) didėja ir jo daromas neigiamas poveikis aplinkai, gyvenimo kokybei, o automobilių infrastruktūrai plėtoti naudojami vis didesni žemės plotai. Ši „Susisiekimo paslaugos“ 2019 ir 2022 m. vykdytos vairuotojų apklausos duomenimis, nustatyta, kad 1 šeimos ūkis turi vidutiniškai 1,5 automobilio.

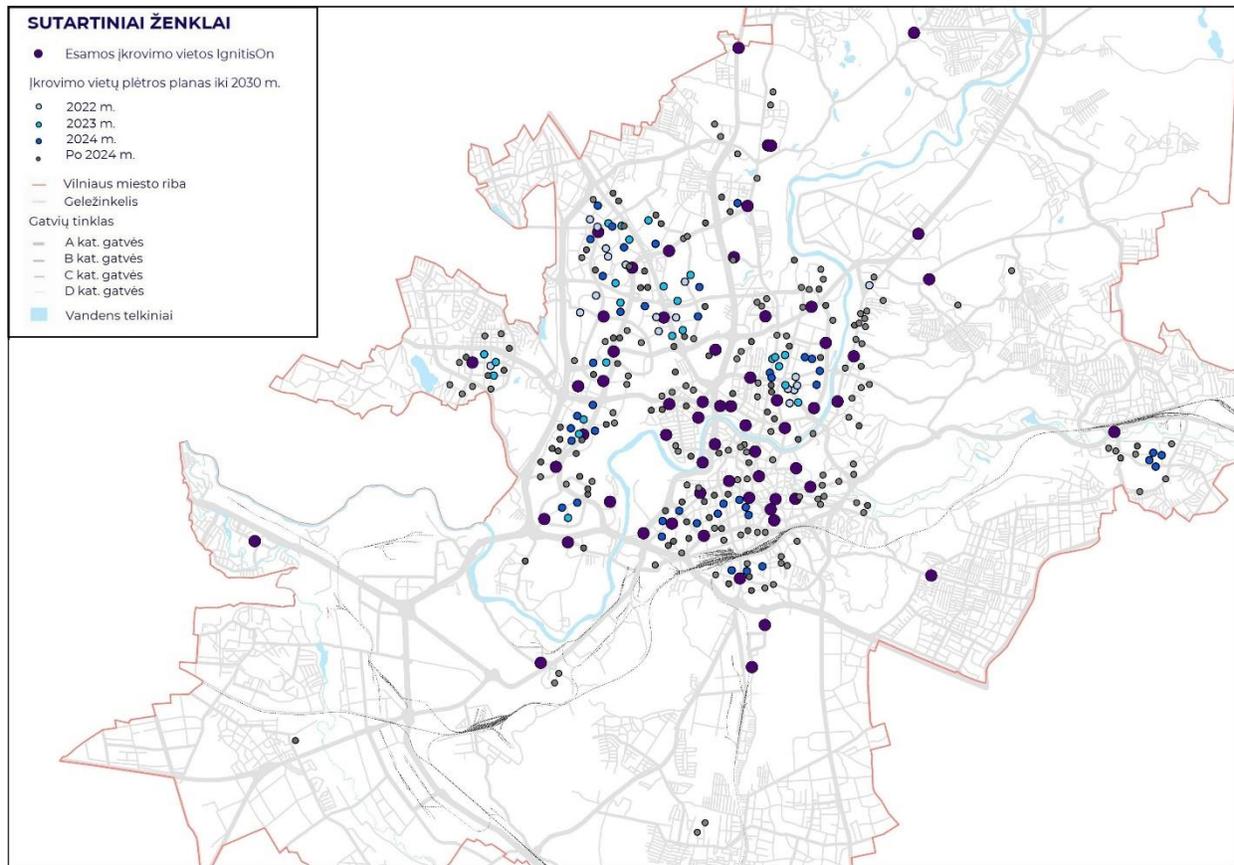
VMDJP tikslai, siekiant ekologizuoti transportą:

- Pagerinti keliavimo kokybę;
- Sumažinti kelionių neigiamą poveikį aplinkai;
- Didinti automobilių dalijimosi sistemos naudojimąsi nuo 7 iki 10 vieno automobilio kelionių per dieną;
- Įrengti 2100 automobilių stovėjimo vietų;
- Skatinti elektromobilių naudojimąsi (nuo 3000 aut. iki 4000 aut.??);
- Padidinti vidutinį kelionės greitį automobiliu nuo 24,9 km/h iki 25,2 km/h.

Siūloma į Veiksmų planą 2024 papildomai įtraukti šviesoforinės sistemos pertvarkymo strategijos sukūrimą ir jos įgyvendinimą, siekiant užtikrinti gatvių funkcijų vykdymą pagal joms priskirtas kategorijas.

4.1. Elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra

Elektromobilių įkrovimo stotelių plėtra vykdoma vadovaujantis Tarybos patvirtintu planu „Iki 2030 metų numatomų įrengti viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų plėtros planas“. Šiuo planu iki 2030 m. siekiama sudaryti sąlygas tankiai apgyvendintų teritorijų gyventojams pasiekti įkrovimo stotelę ne didesniu kaip 500 m spinduliu nuo gyvenamosios vietos. Veiksmų plano iki 2024 laikotarpiu numatyta įrengti 101 įkrovimo stotelę, iš kurių 46 – įprastos galios (22 kW) ir 55 – vidutinės galios (49 kW). Prie viešosios elektromobilių įkrovimo infrastruktūros prisidės ir UAB „Vilniaus apšvietimo“ planuojama infrastruktūros plėtra, išnaudojant gatvių apšvietimo stulpus. Iki 2024 m. numatyta įrengti 250 apšvietimo stulpuose įmontuotų įkrovimo stotelių.



19 pav. Viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių esama situacija ir plėtros planas.

4.2. Dalijimosi automobiliais paslaugos

Vilniaus miestas yra pirmaujantis tarp Europos miestų dalijimosi automobiliais skaičiumi (dalijimosi automobilių tankis vienam milijonui gyventojų mieste - 2432). Veiksmų plano iki 2024 laikotarpiu siekiama nekeisti automobilių stovėjimo rinkliavos kainodaros dalijimosi automobiliais paslaugai. 2022 m. birželio mėn. Vilniaus miesto savivaldybė kartu su keturiomis dalijimosi transporto priemonėmis paslaugą teikiančiomis įmonėmis („Bolt“, „Spark“, „CityBee“ ir „Skok“), SĮ „Susisiekimo paslaugos“ ir agentūra „Go Vilnius“ įsteigė pirmąjį Europoje mobilumo klasterį. Vykdamas klasterio veiklą, tikimasi plėsti aptariamą paslaugų apimtį, paskatinti įmones tarpusavyje dalytis duomenimis, kas leistų didinti vilniečių kelionių alternatyviomis priemonėmis skaičių. Veiksmų plano iki 2024 laikotarpiu siekiama didinti dalijimosi automobiliais atliekamų kelionių skaičių iki 7 proc. (t. y., ne mažiau kaip 2 proc. nuo visų atliekamų kelionių) bei sumažinti asmeninių automobilių skaičių nuo 414 tūkst. iki 381 tūkst. Įmonių duomenimis, šiandien Vilniuje yra apie 1400 automobilių, 200 motorolerių ir apie 3000 paspirtukų, kuriais naudojami gyventojai ir miesto svečiai. Dalijimosi automobiliais Vilniaus mieste kasmet atliekama apie 1,5 mln. kelionių.

4.3. Automobilių parkavimas mieste

Automobilių stovėjimo infrastruktūros plėtrai naudojami miesto žalieji plotai, nors nėra tinkamai panaudojama turima infrastruktūra. Pasinaudojant UAB „Vilniaus plano“ atliekama robotizuota Vilniaus gatvių parametrų analize (automatizuotai nustatomos gatvės, kuriose yra neišnaudotos infrastruktūros), išnaudojant perteklinį gatvių plotą, numatoma įrengti 4000 automobilių stovėjimo vietų, tokiu būdu įrengiant stovėjimo vietas bus sutaupoma apie 31,5 tūkst. m² žemės ploto.

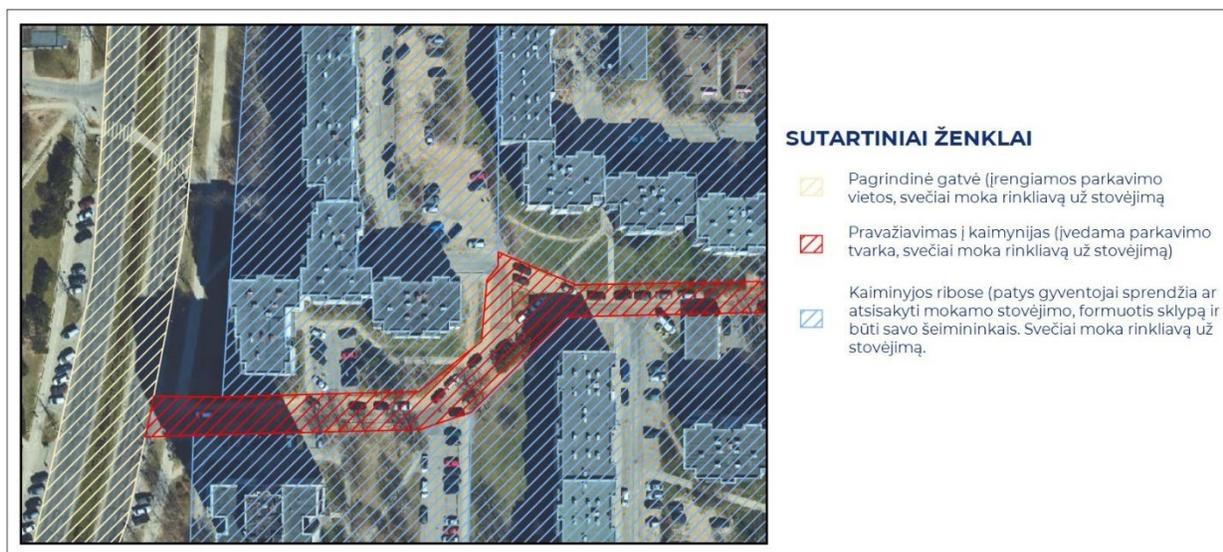
Siekiant pagerinti parkavimo sąlygas gyventojams, miesto svečiams bei automobilių dalijimosi paslaugų teikėjams, pakeista rezervuotų vietų, netaikant vietinės rinkliavos, tvarka – neberezervuojamos automobilių stovėjimo vietos valstybės įstaigoms ir institucijoms, o vietoje jų įrengiamos riboto stovėjimo trukmės vietos bei sumažinamas įstaigoms skirtų stovėjimo vietų skaičius pagal patvirtintus kriterijus. Taip pat rezervuotų vietų skaičius nuo 5 iki 1 mažinamas prie užsienio valstybių konsulatų. Atlikus kelio ženklų pakeitimus pagal galiojančius, neseniai priimtus sprendimus, apie 400 stovėjimo vietų taps bendro naudojimo. Taip pat siekiant skatinti dalijimosi automobiliais sistemą, riboto stovėjimo trukmės vietose neužsakytiems dalijimosi automobiliais bus taikoma tolerancija, jeigu jie stovi ilgiau nei nurodo kelio ženklas.

4.4. Automobilių stovėjimo rinkliavos zonos

Esamos automobilių stovėjimo rinkliavos zonų ribos keičiamos/koreguojamos atsižvelgiant į tyrimo apie stovėjimo vietų užimtumą duomenis. Siekiama, kad transporto piko metu (tarp 13-16 val.) stovėjimo vietų užimtumas neviršytų 85 proc. ribos. Į rinkliavos zonas naujai įtraukiamos gatvės, kai jos yra tvarkomos/sutvarkytos (rekonstruojant ar humanizuojant), jose įrengiamos/įrengtos naujos arba sutvarkomos esamos parkavimo vietos, jei šalia jų vykdoma komercinė veikla. Taip siekiama skatinti trumpalaikį parkavimą remiantis gyventojų prašymais naujai besivystančiose teritorijose. Rinkliavos zonų ribose, kur yra aukštas automobilių statymo poreikis, numatyta galimybė įrengti trumpo sustojimo (iki 15 min.) stovėjimo vietas, skirtas prekėms pakrauti/iškrauti. Trumpo sustojimo vietos taip pat pagal poreikį įrengiamos prie visų ugdymo įstaigų (Tėvelių stotelės).

Siekiant mažinti asmeninių automobilių naudojimą, numatoma rinkliavos zonų plėtra gyvenamosiose teritorijose, kuriose yra aukštas automobilių stovėjimo vietų užimtumas, teritorijos yra užgrūstos nenaudojamais automobiliais, tinkamai neišnaudojama esama gatvių infrastruktūra. Įvedant automobilių stovėjimo tvarką miegamuosiuose rajonuose, yra išgryninama infrastruktūra – pagrindinė gatvė: įrengiamos parkavimo vietos, svečiai moka rinkliavą už stovėjimą, įvažiavimai į kaimynijas (kiemus), įvedama parkavimo tvarka, svečiai moka rinkliavą už stovėjimą, kaimynijų ribos (patys gyventojai sprendžia ar atsisakyti mokamo stovėjimo, formuoti sklypą ir tarpti šeiminingais, o svečiai moka rinkliavą už stovėjimą).

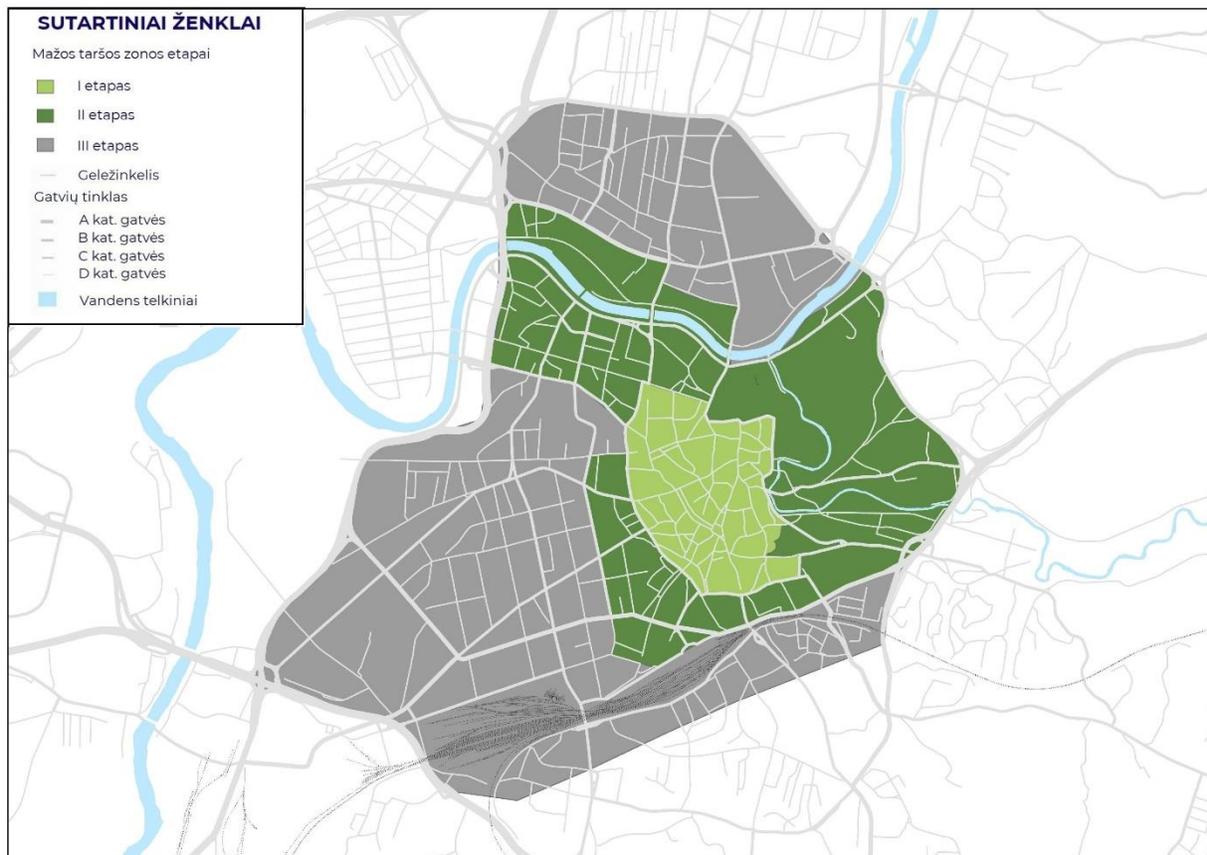
Prie pagrindinių didžiųjų mažmeninės prekybos centrų yra virš 12 tūkst. parkavimo vietų, iš kurių parkavimas beveik 5 tūkst. automobilių nėra ribojamas ar draudžiamas – suteikiama galimybė gyventojams statyti savo automobilius. Likusios automobilių stovėjimo aikštelės riboja parkavimą/stovėjimą draudžiančiais kelio ženklais arba automatiniiais kelio užtvais. Siekiama, kad šiomis vietomis galėtų naudotis ir gyventojai (nakties metu, nemokamai arba mokamai). Veiksmų plano iki 2024 laikotarpiu valdytojams turi būti išlaikomos žemės, kuriose automobilių stovėjimo vietos padaromos viešai prieinamomis, neribojamas jų darbo laikas, taikomas 0,12 proc. žemės mokesstinės vertės tarifas arba kitais atvejais - taikomas 0,24 proc. tarifas.



20 pav. Tipinė kvartalo suskirstymo funkcinėmis zonomis schema.

4.5. Mažos taršos zonos įvedimas

Įgyvendinant alternatyvių degalų įstatymo nuostatas ir siekiant mažinti automobilių neigiamą poveikį aplinkai, numatoma sukurti mažos taršos zoną senamiestyje. Tokią zoną sukūrus, bus ribojamas taršių automobilių patekimas į zoną. Skaičiuojama, kad sumažinus automobilių srautą 10 procentų, išmetamųjų kietųjų dalelių (KD_{10}) kiekis sumažėtų 31% (nuo 0,1 iki 0,07).



21 pav. Mažos taršos zonos įvedimo etapai.

Dar vienas būdas transporto emisijoms mažinti – krovininių dviračių integracija į miesto transporto gyvenimą. Pagal DHL 2018 m. duomenis, per metus 1 mikroautobusą pakeitus 1 krovininiu dviračiu, būtų išskiriama 6,5 t anglies dioksido ir 22 kg azoto oksidų mažiau. Krovininiai dviračiai (angl. *cargo bike*) atlieka svarbų vaidmenį siekiant mažinti motorizuoto krovinio vežimo. Daugelyje Europos miestų sėkmingai taikomos krovininių dviračių subsidijavimo programos. Komercinis naudojimas, privatus krovininiai dviračiai, dalijimasis - visų formų krovininių dviračių naudojimas auga. Todėl ne išimtis galėtų būti ir Vilniaus miestas.

4.6. Vilniaus miesto šviesoforinio reguliavimo sistema

Vilniaus miesto šviesoforinės dalies reguliavimo sistemos pakeitimų strategijos tikslas yra suformuoti veiksmingai veikiančią šviesoforinę sistemą su aiškiais veikimo principais. Aptariamą strategiją parengti paskatinusios priežastys yra šios:

- Esama šviesoforinė sistema yra išbalansuota, todėl sudėtinga koordinuoti jos veikimą;

- Esama šviesoforinė sistema labiausiai orientuota į individualių transporto priemonių judėjimą mieste. Dėl to kitų eismo dalyvių (pėsčiųjų, bevariklio transporto naudotojų, viešojo transporto keleivių) kelionės ilgėja;
- Įrengti šviesoforai į pavienius traukos objektus ir gerina jų pasiekiamumo sąlygas, tačiau tuo pačiu apsunkinamas susisiekimo bendros sistemos veikimas.

Strategijoje nustatomi tokie pagrindiniai šviesoforinės sistemos veikimo principai:

- „Lūžio taškas“ – formuojamų eismo koordinavimo koridorių pradžia/pabaiga, visi eismo dalyviai lygūs, todėl šviesoforiniai ciklai nėra orientuoti tik į vieną eismo dalyvių grupę;
- „Lūžio taškuose“, įvertinus poreikį, paliekama daugiau galimybių manevruoti atitinkamose sankryžose, o kitose sankryžose manevrų skaičius mažinamas, taip trumpinant laukimo ciklus ir efektyviau reguliuojant sankryžas;
- Miesto centrinėje dalyje šviesoforai pirmiausiai yra orientuoti į patogų pėsčiųjų, bevariklio transporto ir VT judėjimą;
- Pėstiesiems ir/ar bevariklio transporto naudotojams skirti šviesoforai yra skirti pėstiesiems ir/ar bevariklio transporto naudotojams, o ne transporto laidumui didinti;
- Mažinti tranzitinį eismą per D kategorijos gatves, mažinant patogumą autotransportu važiuoti;
- Mažinti transporto srautus miesto centrinėje zonoje (pvz. trumpesni ciklai, mažesnis manevrų pasirinkimas ir t.t.).

Pagrindiniai šviesoforinės sistemos strategijos pertvarkymai:

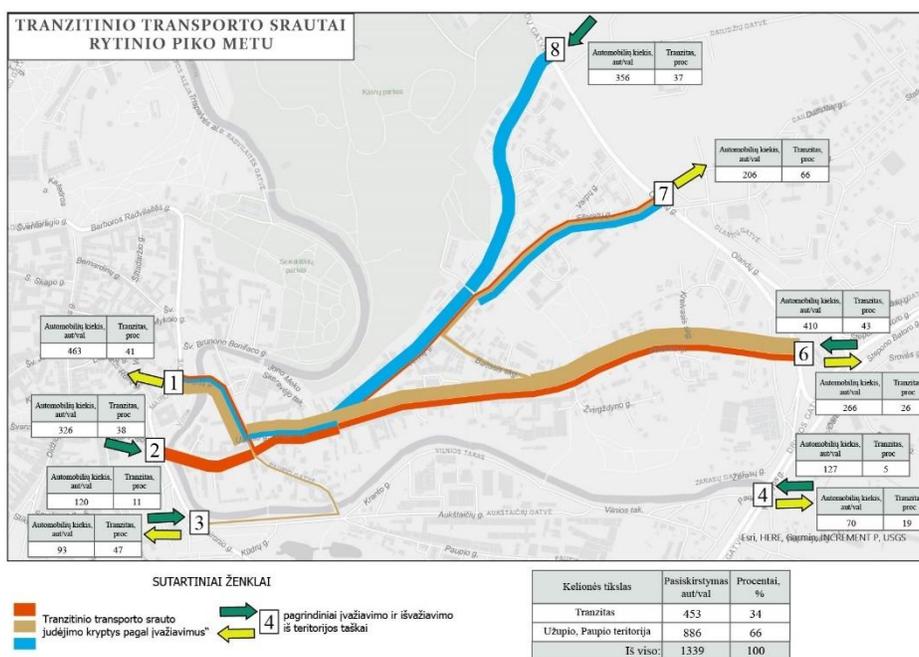
- Naikinti šviesoforinį reguliavimą A kategorijos sankryžose (išskyrus Geležinio Vilko g. - Ukmergės g. ir Geležinio Vilko g. - Žalgirio g., Mokslininkų g. – Geležinio Vilko g. sankryžose) ir D - D kategorijos sankryžose;
- Naikinti perteklinius šviesoforus tose sankryžose, kurios neatitinka LR AM 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymo Nr. D1-933 „Dėl Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ patvirtinimo“ reglamentų;
- Mažinti, didinti gatvių kategorijas, kad jungtys ir reguliavimas atitiktų LR Aplinkos ministerijos 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymo Nr. D1-933 „Dėl Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ patvirtinimo“ reglamentus;
- Apjungti šviesoforus, taip minimizuojant jų skaičių;
- Formuoti šviesoforinio reguliavimo veikimą pagal gatvės kategoriją ir funkciją;
- Formuoti „lūžio taškus“, kuriuose visi eismo dalyviai būtų lygūs (B ir C kategorijų gatvėse);
- Išskirti šviesoforus, kurie yra aktualūs pėstiesiems ir bevariklio transporto naudotojams jų pagrindinėse judėjimo ašyse;
- B kategorijos gatvėse esančias požemines perėjas ir viadukus pertvarkyti ir panaikinti laiptus taikant norminius nuolydžius. Nesant galimybės įrengti požeminės perėjos be laiptų, įrengiamas tunelis autotransportui judėti, o pėsčiųjų perėja įrengiama viršuje;
- Nuovažas ir įvažas laikyti žemesnės kategorijos nei yra į įvažiuojamą/išvažiuojamą gatvę.

Įgyvendinus strategijos pagrindinius sprendinius, būtų įmanoma veiksmingiau valdyti Vilniaus miesto šviesoforinę sistemą, o gatvės atliks joms pagal įvairius reikalavimus numatytas funkcijas (LR Aplinkos ministerija, 2011 m. gruodžio 2 d. įsakyme Nr. D1-933 „Dėl Statybos techninio reglamento STR

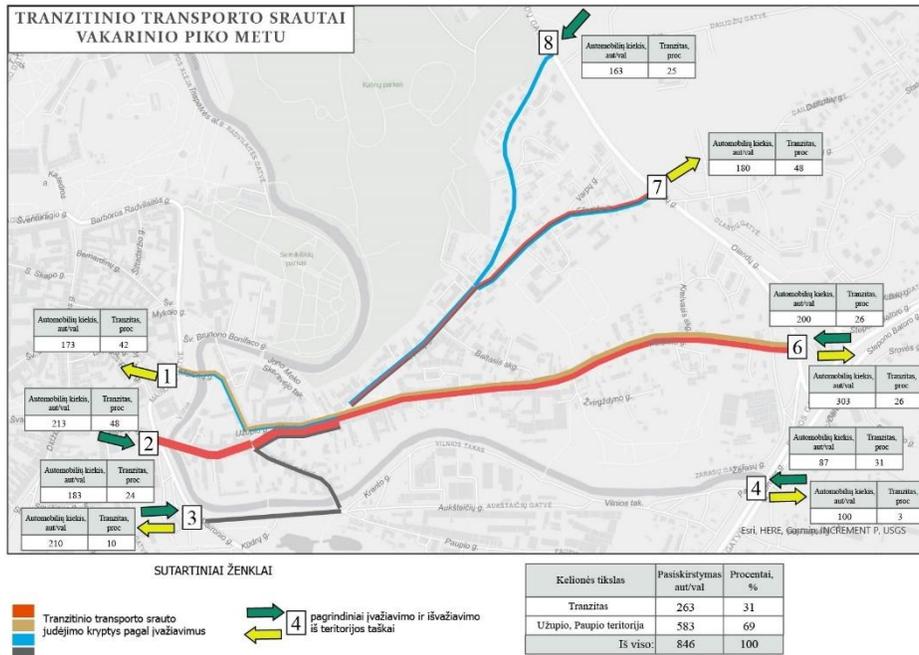
2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ patvirtinimo“ (aktualia redakcija) bei formuos aiškius įrengimo kriterijus visiems būsimiems šviesoforams mieste.

4.7. Užupio ir Paupio eismo organizavimo pokyčiai

2020 m. liepos mėn. buvo įvestas kilpinio eismo organizavimas Vilniaus miesto senamiesčio branduolio teritorijoje, kuris padėjo sumažinti tranzitinio transporto eismą senamiesčio branduolyje. Užupio gyventojai pamatę kilpinio eismo organizavimo poveikį senamiesčio branduoliui, kreipėsi į Vilniaus miesto savivaldybės administraciją ir SĮ „Susisiekimo paslaugos“, kad būtų atlikti eismo organizavimo pakeitimai ir jų teritorijoje, taip eliminuojant tranzitinio transporto neigiamas pasekmes Užupio teritorijoje ir atveriant daugiau erdvių pėstiesiems, ir visuomenės laisvalaikiui. SĮ „Susisiekimo paslaugos“ **2021 m. rugsėjo mėn.**, atliko natūrinius transporto srautų tyrimus, nustatė pagrindines tranzitines ašis Užupio ir Paupio teritorijose. Tranzitinio transporto srautas Užupyje ir Paupyje rytinio piko metu yra 34 proc., vakarinio piko – 31 proc.



a. Rytinio piko metu



b. Vakarinio piko metu

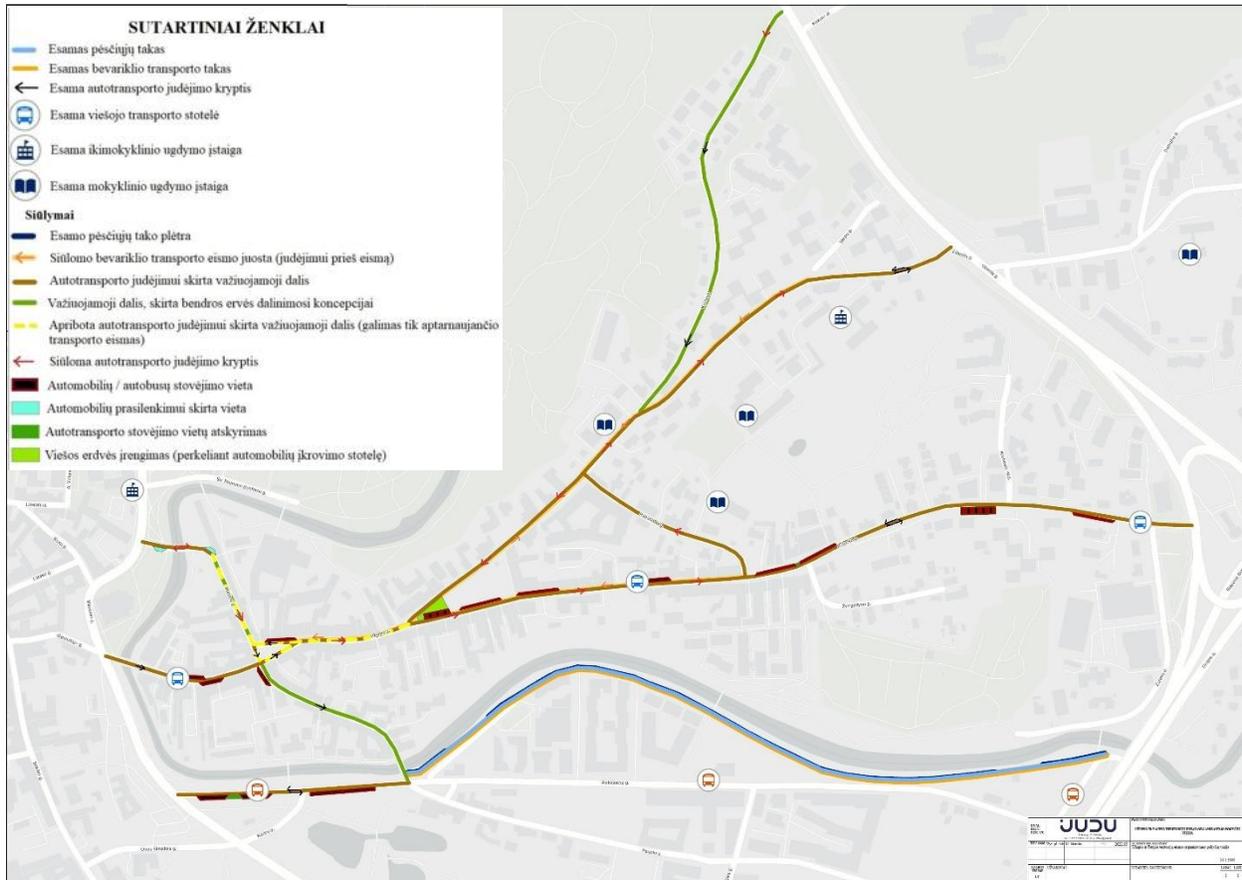
22 pav. Tranzitinio transporto apimtys Užupio ir Paupio teritorijose.

Atlikus Užupio ir Paupio gyventojų, ir suinteresuotų šalių apklausą, apie 70 proc. respondentų pasisakė, kad yra reikalingi eismo organizavimo pakeitimai teritorijoje ir apie 38 proc. respondentų pritaria, kad eismo organizavimo pakeitimai pirmiausiai būtų orientuoti į patogų pėsčiųjų judėjimą.

Siūlomi pakeitimai:

- Keisti Malūnų g. eismo organizavimą:
 - Daryti privažiavimą iki pirmo kiemo nuo Maironio g. (neribojamą);
 - Keisti vienpusio eismo kryptį ir daryti link Užupio Angelo. Apriboti judėjimą Malūnų g. įrengiant 303 kelio ženklą nuo įvažiavimo iki Užupio Angelo;
- Aplink Užupio Angelą didinti erdves kavinėms ir riboti transporto eismą, įrengiant 303 kelio ženklą;
- Vienpusio eismo įvedimas Užupio g., Polocko g., Baltajam skersgatvyje, Krivių g., Paupio g. ar jų dalyse. Panaikinus dvipusį atsivers daugiau erdvės pėstiesiems, nes didžiojoje dalyje šių gatvių pėstiesiems skirta erdvė yra nepakankama ir jų judėjimo trajektorijose yra įrengti apšvietimo, kelio ženklų stulpai;
- Sutvarkyti automobilių stovėjimą, kad nebūtų bloginamos sąlygos pėstiesiems ir mažinamas matomumas įvažiavimuose (iš 471 stovėjimo vietos sumažėtų iki 209 stovėjimo vietų);
- Dviračių juostų nužymėjimas Užupio g., Polocko g. Filaretų g., kad galėtų saugiai judėti prieš eismą;
- Vilnios tako pėsčiųjų dalies plėtra tiek kiek galima (maksimalus plotis vietomis būtų 3 m), nes esamas plotis nėra pakankamas (1,5 m);

- Malūnų g. ir Paupio g. dalį, Krivių g. formuoti kaip bendros erdvės dalinimosi erdvę, kad pėstieji galėtų eiti važiuojamąją dalimi, nes ant esamų takų netelpa ir šiai dienai jie eina važiuojamąją dalimi;
- Krivių ir Užupio g. sankryžoje esančią stovėjimo aikštelę pertvarkyti ir įrengti joje viešąją erdvę.



23 pav. Eismo organizavimo pakeitimų schema Užupio ir Paupio teritorijose

4.8. Eismo sauga

Eismo sauga yra glaudžiai susijusi su eismo organizavimu, geresne keliavimo kokybe, kelionių neigiamo poveikio aplinkai mažinimu ir gatvių pritaikomumu visiems eismo dalyviams. Siekdami kelionę paversti maloniu ir saugiu potyriu, ieškome, kur mieste eismo įvykių koncentracija yra didžiausia. Tai parodo juodosios dėmės (toliau – JD). Nors kiekviename laikotarpyje kas 4 metus JD skaičius Vilniaus mieste lėtai mažėja, 2017-2020 m. buvo nustatytos 96 JD, o tai vis dar yra didžiulį nerimą keliantis skaičius. 2017-2020 m. 62 JD jau pritaikyta bent viena eismo saugą didinanti priemonė. 2021 m. Vilniaus miesto savivaldybėje

įvyko 551 eismo įvykiai, iš jų 582 eismo dalyviai buvo sužeisti ir 13 žuvo. Dažniausiai Vilniaus miesto eismo įvykiuose nukenčia pėstieji ir mikromobilumo transporto naudotojai – jie sudaro 49 % visų nukentėjusių⁸. Kad įgyvendintume Vilniaus miesto Eismo saugumo programos tikslus, turime išsikėlę tarpinius tikslus: 2022-2024 m. laikotarpyje pertvarkyti 40 JD ir eliminuoti bent pusę iš pertvarkytųjų skaičiaus; diegti eismo saugumo priemones JD vietose, užtikrinant visų eismo dalyvių saugumą; pertvarkyti gatves didinant saugą ir patogų pėsčiųjų, dviratininkų judėjimą; vertinti praėjusio laikotarpio pertvarkytas JD.

Žemiau pateikiamas veiksmų planas transporto ekologizavimo ir eismo tobulinimo teminėje dalyje. Detaliau apie transporto ekologizavimo ir eismo organizavimo tobulinimo veiksmus žiūrėti 6 skyriuje.

6 lentelė. Temos „Transporto ekologizavimas ir eismo organizavimo tobulinimas“ veiksmų 2022-2024 m. periodui santrauka

Eil. nr.	Veiksmai	Kur esame	Ką pasieksime	Siekis iki 2030 m
1.	B kategorijos gatvėse įrengti "žaliąją bangą", vnt.	0	10	p/p
2.	Parengti miesto logistikos eismo organizavimo žemėlapi (konceptiją/politiką), išskiriant jame tranzitines ašis užmiesčio logistikai, pagrindines miesto logistikos ašis	0	1	1
3.	Parengti šviesoforinės sistemos pertvarkymo strategiją ir ją įgyvendinti, siekiant užtikrinti gatvių funkcijas pagal kategorijas, vnt.	0	40	250
4.	Įrengti papildomas automobilių stovėjimo vietas išnaudojant esamą perteklinę gatvių infrastruktūrą, vnt.	600	2100	4000
5.	Įvesti automobilių rinkliavos zoną gyvenamosiose teritorijose, kuriose	5	15	p/p

⁸ Įskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje, 2018–2021 m., TKA. <https://tka.lt/assets/uploads/sites/3/2022/06/EI-statistika-2018-2021-LT-2.pdf>

	yra aukštas automobilių stovėjimo vietų užimtumas, km			
6.	Įrengti elektromobilių įkrovimo punktus pagal patvirtintą plėtros planą, vnt.	59	410	610
7.	Kilpinio eismo organizavimas Užupyje	0	1	1
8.	Nustatyti mažų emisijų zoną senamiesčio teritorijoje	0	1	1
9.	Diegti eismo saugos priemones juodųjų dėmių vietose, užtikrinant visų eismo dalyvių saugumą, vnt.	n/d	10	80

SANTRUMPOS: p/p – pagal poreikį.

5. Judumo valdymo tobulinimas, racionalaus judumo įpročių ugdymas

Veiksmų plano iki 2024 judumo tematinėje grupėje yra numatytas gyventojų mobilumo tendencijų keitimas ir darnaus judumo mieste pokyčių realizavimas. Minėto plano tikslai tiesiogiai nėra susiję su VMDJP bendruoju tikslu, nes tik dabar yra kuriamas pagrindas judumo priemonėms įgyvendinti. Judumo valdymo tobulinimas ir racionalus judumo įpročių ugdymas – ypač svarbi miesto plėtros (teritorijos ir atskirų objektų planavimo) sritis, kurios siekių būtina paisyti rengiant teritorijų planavimo dokumentus arba dokumentų projektus.

Įvertinus ankstesniame laikotarpyje pasiektus rodiklius, 2022–2024 metais tikslinga nuosekliai tęsti visuomenės edukavimo ir komunikacijos darnaus judumo tema tikslų siekimo:

- Tobulinti miesto projektų rengimą;
- Formuoti visuomenės įpročius, didinti jų gebėjimą saugiai dalyvauti eisme;
- Formuoti moksleivių judumo įpročius keliaujant mieste;
- Informuoti visuomenę apie diegiamų ir įdiegtų informacinių sistemų naudojimą.

Edukacijai ir komunikacijai plėtoti bei valdymui tobulinti veiksmų plane iki 2024 yra numatyti penki veiksmi:

- Tobulinti darnaus judumo projektų įgyvendinimo administravimą, užtikrinant darnaus judumo principų diegimą su aiškiu funkcijų ir atsakomybių paskirstymu. Patvirtinti Vilniaus miesto gatvių standartą, sukurti miesto imitacinio susisiekiimo sistemos modelį ir jį palaikyti siekiant suformuoti darnaus judumo sistemą ir tobulinti darnaus judumo valdymą.
- Parengti ir įgyvendinti Vilniaus miesto susisiekiimo sistemos komunikacijos ir edukacijos programą. Vykdyti diferencijuotą specialistų ir skirtingų visuomenės grupių ugdymą.
- Parengti ir įgyvendinti darnaus judumo edukacijos programą švietimo įstaigose. Vykdyti edukacinę programą moksleiviams darnaus judumo įpročių skatinimui.
- Vykdyti edukacijas darnaus judumo tema moksleiviams Vilniaus saugaus miesto centre. Vykdyti edukacines programas moksleiviams darnaus judumo saugumo skatinimui.
- Integruoti į Google žemėlapius kelionės dviračiu planavimo funkciją ir visą informaciją apie dviračių infrastruktūrą mieste (dviračių tinklą, dviračių saugojimo, remonto ir laikymo įrenginius ir t.t.). Integruoti viešo transporto kelionių planavimo funkciją ir informaciją į Google žemėlapius.

5.1. Visuomenės įtraukimas į darnų judumą

Veiksmų plane iki 2024 numatyta vykdyti veiklas, kurios įtrauktų plačiąją visuomenę į darnų judumą. Mokymuose ir kituose renginiuose bus aptariamoms judumo idėjos bei atvers galimybes dalyviams išreikšti savo nuomonę apie susisiekimą mieste, įvardyti judumo iššūkius iš savo perspektyvos. Visuomenės įtraukimo veiklos bus skirtos įvairioms tikslinėms auditorijoms pasiekti. Plane yra numatytos veiklos ir kitoms suinteresuotoms šalims, siekiant kuo didesnę žmonių skaičių supažindinti su darnaus judumo iššūkiais, galimybėmis ir nauda, skatinti judrių bendruomenių formavimąsi, plačiąją visuomenę šviesti ir įtraukti į miesto planavimą. Visų veiklų esminis aspektas – judumas ir saugios kelionės mieste.

Planuojama aktyviai bendradarbiauti su verslo sektoriumi. Pagal įmonių poreikius vykdyti švietimo veiklas, skatinti įmones ir joms padėti rengti savo kelionių į darbovietes planus bei kartu ieškoti automobiliui alternatyvių keliavimo būdų. Planuojamas tęsti projektas „Verslas Juda“. Jame savivaldybės ir SĮ „Susisiekimo paslaugos“ bei įvairių įmonių atstovai diskutuos ir tarsis dėl darnaus judumo mieste visiems geriausių sąlygų kūrimo ir bendrų veiksmų, siekiant, kad kuo daugiau darbuotojų kelionėms į darbą ir iš jo rinktųsi ne automobilį, o VT, dviratį, paspirtuką ar kitas darnias transporto priemones. Neabejojama, kad „Verslas juda“ renginiuose įmonės pasidalys savo gerąja patirtimi apie tai, kaip jos skatina savo darbuotojus judėti darniai, kaip darbuotojus motyvuoja, kaip darnus judumas leidžia įmonėms sutaupyti.

Planuojama tęsti visuomeninę Europos šalių pradėtą iniciatyvą „Diena be automobilio“ ir nemokamo VT paslaugą valstybinių švenčių metu, siekiant akcentuoti visuomenei darnaus judumo svarbą ir paskatinti gyventojus bei miesto svečius išbandyti dar skirtingus kelionės būdus.

5.2. Mokinių švietimas

Planuojama parengti ir vykdyti judumo programą, kuria bus siekiama ugdyti mokinių judumo įpročius. Mokiniais bus pristatomi galimi judumo būdai ir jų nauda mokiniams, mokyklų bendruomenei, miestui ir visuomenei. Praktiniai užsiėmimai, tikėtina, paskatins mokinius ne tik aktyviau diskutuoti apie esamas judumo problemas mieste, siūlyti galimus problemų sprendimo būdus, bet ir praktiškai išbandyti mikromobilumo transporto priemones realiose keliavimo situacijose.

Vilniaus saugaus miesto centre planuojama vykdyti praktines saugaus eismo neformaliojo švietimo veiklas moksleiviams. Mokymų turinys apims įvairias temas, kaip pvz.: atsakingas eismo dalyvių elgesys eismo aplinkoje, galimi pavojai ir grėsmės dėl neatsakingo eismo dalyvių elgesio, eismo dalyvių pareigos ir atsakomybės ir kt. Kartu su mokiniais bus analizuojamos realios ir sumodeliuotos eismo situacijos, bus mokomasi įvertinti galimus pavojus ir tinkamai priimti sprendimus. Mokinių švietimo tikslas – ugdyti jaunimo judėjimo kultūrą mieste.

5.3. Kelionės planavimo duomenys ir įrankiai

Šiuo metu miestas neturi susisiekimo sistemos žemėlapiu, kuris leistų miesto planuotojams stebėti judumo dalyvių keliavimo tendencijas ir srautus pagal judumo būdus mieste. Siekiant sukurti judumo žemėlapi, kartu su Vilniaus miesto švietimo įstaigomis bus vykdomas projektas „Švietimas ir judumas“. Projekto metu bus atliekama Vilniaus miesto ir priemiesčio judumo analizė įvertinant moksleivių ir įstaigų darbuotojų judėjimo greitį, kryptį, transporto priemonės tipą, pėsčiųjų ir viešojo transporto keleivių srautus. Planuojama sukurti įrankį, kuris leistų vertinti Vilniaus miesto judriausias gatves bei priimti realiais duomenimis pagrįstus sprendimus, moksleivių koncentraciją (kur gyvena, kur važiuoja) rajonuose per paslaugų prizmę, maršrutų tinkamumą mokyklų ir moksleivių poreikiams tenkinti, maršrutų ir VT infrastruktūros planavimą, eismo reguliavimo planavimą ir srautų prognozavimą, infrastruktūros poreikį ir kt. Projekto pabaigoje sprendimų priėmėjams bei miesto planuotojams bus pateiktos suformuluotos atitinkamos rekomendacijos.

Taip pat numatyta dviračių infrastruktūros ir VT tinklo realaus laiko integracija į *Google Maps* žemėlapius. Integruojant skirtingų kelionių rūšių pasirinkimo galimybę į kelionėms planuoti skirtas programas, siekiama skatinti visuomenę rinktis darnesnius kelionės būdus. Integruoti dviračių takų maršrutai į *Google Maps* žemėlapius pasieks didesnę visuomenės dalį ir taip motyvuos gyventojus dviračių takų infrastruktūra keliauti ne tik į rekreacinius objektus, bet ir kasdienių kelionių metu. Į *Google Maps* žemėlapius integruotas VT tinklas leis visuomenei patogiau planuoti savo keliones, matyti atvykstančius maršrutus realiu laiku, tad ilgainiui padidins VT patrauklumą.

5.4. Judumo projektų kokybės didinimas

Numatyta tobulinti darnaus judumo projektų įgyvendinimo administravimą ir užtikrinti darnaus judumo principų diegimą. Sistemos administravimas – svarbi darnaus judumo projektų įgyvendinimo proceso dalis, siekiant užtikrinti, kad visi proceso dalyviai atsakingai laikytųsi bendrųjų principų. Sukurtas principų rinkinys Vilniaus gatvių standartas. Šiame dokumente nustatyta, kad gatvė yra pagrindinė miesto viešoji erdvė, kurioje vyksta ne tik judėjimas, bet ir gyvenimas, ir kad gatvės turi būti saugios ir patogios pirmiausia žmonėms, o ne transporto priemonėms. Šis standartas padės miesto planuotojams išlaikyti vientisumą ir bendrus principus visose miesto gatvėse.

Žemiau pateikiamas VMDJP veiksmų planas judumo valdymo tobulinimo ir racionalių judumo įpročių ugdymo teminėje dalyje. Detaliau apie judumo valdymo tobulinimo ir racionalių judumo įpročių plėtros ir skatinimo veiksmus žiūrėti 6 skyriuje.

7 lentelė. Temos „Judumo valdymo tobulinimo, racionalaus judumo įpročių ugdymas“ veiksmų 2022-2024 m. periodui santrauka

Eil. nr.	Veiksmai	Kur esame	Ką pasieksime	Siekis iki 2030 m.
1.	Patvirtinti Vilniaus miesto gatvių standartą	0	1	1
2.	Sukurti ir palaikyti Vilniaus miesto imitacinio susisiekimo sistemos modelį	0	1	1
3.	Sukurti interaktyvų Vilniaus m. ir Vilniaus m. priemiesčio "Švietimo ir Judumo" žemėlapi, apjungiant visus įmanomus duomenų šaltinius, darančius įtaką gyventojų judėjimui	0	1	1
4.	Parengti ir įgyvendinti Vilniaus miesto susisiekimo sistemos komunikacijos ir edukacijos programą	0	1	1
5.	Parengti ir įgyvendinti darnaus judumo edukacijos programą švietimo įstaigose	0	1	1
6.	Vykdyti edukacijas darnaus judumo tema moksleiviams Vilniaus saugaus miesto centre, vnt.	0	70	p/p
7.	Integruoti į Google žemėlapius kelionės dviračiu planavimo funkciją ir visą informaciją apie dviračių infrastruktūrą mieste (dviračių tinklą, dviračių saugojimo, remonto ir laikymo įrenginius ir t.t.)	0	1	1

SANTRUMPOS: p/p – pagal poreikį.

6. Veiksmų planas iki 2024

Veiksmų plano iki 2024 uždaviniai, rodikliai, veiklos bei jų įgyvendinimo laikotarpiai ir atsakingos institucijos buvo suformuluoti ir suplanuoti remiantis veiksmų plano iki 2020 stebėsenos rezultatais, išvadamis ir išmokyti pamokų rekomendacijomis.

Ypatingas dėmesys skiriamas universalus dizaino principų taikymui, kuriant miesto infrastruktūrą bei optimizuojant VT sistemą. Naujajame veiksmų plane iki 2024 numatoma kurti patogesnę VT biliето įsigijimo sistemą, plėsti biliето pardavimo vietų tinklą, tęsti VT eismo juostų plėtrą bei transporto priemonių modernizavimą. Dar vienas svarbus veiksmas plane – Vilniaus regiono integravimas į bendrą Vilniaus miesto VT sistemą.

Pėsčiųjų ir dviračių takų plėtra planuojama užtikrinti įrengiant naują ir sutvarkant esamą takų infrastruktūrą, įskaitant tinkamo apšvietimo įrengimą, želdinių ir kitų mažosios architektūros elementų įrengimą. Numatoma nuosekli dviračių stovų plėtra mieste, o tankiausiai apgyvendintose teritorijose pastatyti dviračių saugyklas.

Atsižvelgiant į tai, kad transporto neigiamas poveikis aplinkai ne mažėja, o didėja, daug dėmesio ir veiklų numatoma būtent transporto poveikio aplinkai mažinimo srityje: bus įvesta mažų emisijų zona, įrengiamos elektromobilių įkrovimo stotelės, skatinamas dalijimosi automobiliu naudojimas. Toliau tęsiamas miesto gatvių humanizavimas ir jų pritaikymas visoms judėjimo rūšims.

Veiksmų plane iki 2024, taip pat, numatomos veiklos visuomenės švietimo judumo tema: bus parengtos ir įgyvendintos komunikacijos ir edukacijos programos mokykloms, bus vykdomi renginiai su privataus verslo atstovais judumo tema bei gerosios praktikos pasidalinimu. Įvairiomis akcijomis visuomenei bus pristatomi mieste vykdomi pokyčiai dėl miesto gyventojų ir svečių sklandesnio keliavimo mieste darniomis transporto priemonėmis arba pasirinktu kelionės būdu.

Žemiau esančioje lentelėje pateikiamas veiksmų plano iki 2024 preliminarus lėšų poreikis bei pagrindiniai lėšų finansavimo šaltiniai, tačiau veiksmų plano finansavimas galimas ir iš kitų šaltinių, kurie nėra nurodyti veiksmų plane. Lėšų poreikis preliminariai apskaičiuotas vadovaujantis SISTELA, Vilniaus miesto savivaldybės atliekamų analogiškų darbų šiandieninėmis vertėmis bei informacija, kurią pateikė rangovai, partneriai ir t. t., todėl rengiant investicinius projektus, vykdant projektavimo darbus ir nustačius tiksliai darbų apimtį lėšų poreikis turi būti tikslinamas pagal tuo metu galiojančias kainas. Veiksmų plano iki 2024 bendras biudžetas sudaro apie 506 mln. Eur., iš kurių savivaldybės biudžeto lėšos sudaro – 321 mln. Eur.

8 lentelė. Vilniaus miesto darnaus judumo plano veiksmų planas iki 2024 m.

Eil. Nr.	Veiksmai	Igyvendinimo rodiklis	Siektina rodiklio reikšmė	Vykdymo terminas	Preliminarus lėšų poreikis (mln. Eur)	Galimi lėšų šaltiniai
1. Viešojo transporto plėtra ir skatinimas						
1.	Optimizuoti viešojo transporto sistemą	Suformuota hierarchinė VT aptarnavimo lygmenų sistema	1	2022	100	SB, VTV
2.	Įvesti vieningą kelionės bilieto sistemą su geležinkeliais	Įvesta vieninga kelionių bilieto sistema	1	2023	0,03	SB, LTG
3.	Atnaujinti viešojo transporto e-bilieto sistemą	Atnaujinta e-bilieto sistema	1	2022-2023	8	SB, ES
4.	Integruoti Vilniaus regioną į bendrą Vilniaus miesto viešojo transporto sistemą (Vilniaus rajoną, Trakų rajoną, Elektrėnų, Širvintų rajoną, Šalčininkų rajoną)	Integruotų rajonų skaičius, vnt.	5	2024	1,35	SB, VTV, P, ES (5 prioritetas)
5.	Įrengti naujas ir rekonstruoti esamas viešojo transporto stoteles pagal universalus dizaino principus	Įrengtų ir rekonstruotų VT stotelės su aplinkos sutvarkymu, vnt.	72	2022-2024	0,422	SB
6.	Plėsti viešojo transporto eismo juostų tinklą	Įrengtos naujos VT juostos, km	9	2022-2024	12,82	SB, ES (8.1 prioritetas)
7.	Plėsti greičio matuoklių tinklą su numerių fiksavimo ir atpažinimo sistemomis (viešojo transporto eismo juostų pažeidimų fiksavimui)	Įrengtų greičio matuoklių skaičius, vnt.	43	2023-2024	1,46	SB, VTV
8.	Vykdyti viešojo transporto parko modernizavimą	Įsigytos naujos transporto priemonės, vnt.	383	2022-2024	173	VTV, ES (8.1 prioritetas)
9.	Įrengti viešojo transporto priemonėms elektros įkrovimo stoteles	Įrengtų VT priemonių elektros įkrovimo stotelių skaičius, vnt.	8	2022-2024	0,7	SB, P, ES (8.1 prioritetas)

10.	Įrengti naują viešojo transporto priemonių parko bazinę aikštelę Liepkalnyje, įrengiant alternatyvių degalų įkrovimo ar papildymo infrastruktūrą	Įrengtų VT priemonių parko bazinių aikštelių skaičius, vnt.	1	2022-2024	10,1	SB, VTV, ES (8.1 prioritetas)
11.	Įrengti papildomas ir rekonstruoti esamas viešojo transporto priemonių atstovos aikšteles bei galinius punktus	Įrengtų VT priemonių atstovos aikštelių skaičius ir galinių punktų skaičius, vnt.	10	2023-2024	4,03	SB, VTV, ES (8.1 prioritetas)
12.	Įrengti „Statyk ir važiuok“ kelionių aikštelę Nemenčinės plente	Įrengtų multimodalinių aikštelių skaičius, vnt.	1	2022-2024	0,6	SB, ES
13.	Įvesti viešojo transporto kainodaros pokyčius	Įvesti kainodara pokyčiai	1	2022-2023	0,2	SB
14.	Integruoti neregijų ir silpnaregių informacinę sistemą (NSIS) viešojo transporto priemonėse	Transporto priemonių skaičius su NSIS, vnt.	15	2023	0,3	SB, ES
15.	Plėsti švieslenčių tinklą viešojo transporto stotelėse	Įrengtų švieslenčių skaičius, vnt.	67	2022-2024	0,871	SB, ES
16.	Plėsti tvarkaraščių inovatyvius sprendimus stotelėse	Įrengtų inovatyvių tvarkaraščių skaičius, vnt.	30	2022-2024	0,22	SB, ES
17.	Naujos elektrinės antžeminės/požeminės viešojo transporto priemonės įvedimo Vilniaus mieste analizė ir vertinimas	Atlikta analizė, vnt.	1	2024	0,1	SB
2. Aplinkos humanizavimo, saugos ir ėjimo pėsčiomis skatinimo priemonės						
1.	Parengti universalaus dizaino taikymo Vilniaus mieste rekomendacijas, įtraukiant suinteresuotų institucijų atstovus	Parengtos UD principų taikymo Vilniaus mieste rekomendacijos	1	2022	0,01	SB
2.	Inventorizuoti visas miesto pėsčiųjų perėjas eismo saugos ir universalaus dizaino principų taikymo aspektais. Periodiškai atnaujinti inventorizacijos duomenis	Atlikta pėsčiųjų perėjų inventorizacija	1	2023	0,01	SB
3.	Atnaujinti ir/ar pertvarkyti esamas pėsčiųjų perėjas pagal UD principus	Įrengtų ir sutvarkytų pėsčiųjų perėjų, atitinkančių UD principus skaičius, vnt.	65	2022-2024	1	SB, P
4.	Pritaikyti skirtingų lygių pėsčiųjų perėjas pagal UD principus	Sutvarkytų skirtingų lygių pėsčiųjų perėjų skaičius, vnt.	4	2022-2024	0,1	SB
5.	Mažinti pėsčiųjų ir dviratininkų laukimo trukmę šviesoforinėse sankryžose	Sankryžų skaičius, kuriose sumažintas laukimo laikas pėstiesiems ir dviratininkams, vnt.	50	2022	-	-

6.	Suformuoti pagrindinį Vilniaus miesto pėsčiųjų trasų tinklą	Suformuotas pagrindinis pėsčiųjų takų tinklas	1	2022	-	-
7.	Rekonstruoti nesaugias ir netvarkingas pėsčiųjų takų atkarpas	Atnaujinta pėsčiųjų judėjimui skirta infrastruktūra, km	108	2022-2024	17	SB
8.	Įrengti naujas trūkstamas pėsčiųjų takų atkarpas	Įrengta pėsčiųjų judėjimui skirta infrastruktūra, km	100	2022-2024	16	SB
9.	Pertvarkyti gatves, didinant saugą ir patogų pėsčiųjų, dviratininkų judėjimą	Pertvartytų gatvių ilgis, km	30	2022-2024	90	SB, ES
10.	Vykdamat gatvių pertvarkymo, remonto ir rekonstrukcijos darbus, vertinti ir gatvių pralaidumo, ir eismo srautų pokyčius prieš ir po projekto	Vykdomas vertinimas	nuolat	2022-2024	-	-
11.	Įrengti apšvietimą pėsčiųjų ir dviračių takams urbanizuotoje miesto dalyje	Apšviestų takų ilgis, km	30	2022-2024	4	SB, P
12.	Vystyti viešųjų erdvių vaizdo stebėjimo kamerų tinklą	Įrengtų vaizdo stebėjimo kamerų skaičius, vnt.	104	2022-2024	0,9	SB, ES, P
3. Bevariklio transporto plėtra ir jo integracija						
1.	Įrengti dviračių trasų tinklą mieste	Įrengtų dviračių takų ilgis, km	60	2022-2024	28,8	SB, P, ES (8.1 prioriteto)
2.	Įrengti dviračių eismo kryptinius informacinius ženklus	Pažymėtų trasų ilgis, km	28	2022-2024	0,3	SB
3.	Įrengti dviračių stovus visoms miesto ugdymo įstaigoms	Įrengtų dviračių stovų skaičius, vnt.	1200	2022-2024	0,12	SB
4.	Įrengti dviračių stovus miesto viešosiose erdvėse, VT stotelių prieigose, rekreacinėse teritorijose, turistinių objektų sankauptų teritorijose ir kt., gatvės erdvėje	Įrengtų dviračių stovų skaičius, vnt.	1800	2022-2024	0,18	SB
5.	Įrengti dviračių laikymo saugyklas	Įrengtų dviračių saugyklų skaičius, vnt.	18	2022-2024	0,8	SB, ES (2014-2020)
6.	Plėtoti dalijimosi mikromobilumo priemonių paslaugas urbanizuotoje miesto teritorijoje	Įrengtų dviračių dalijimosi punktų skaičius, vnt.	111	2022-2024	8,32	P, SB
7.	Įrengti dviračių bėgelius, lengvinančius ir užtikrinančius dviratininkams sklاندų eismą laiptais	Įrengtų dviračių bėgeliai laiptuose skaičius, vnt.	30	2022-2024	0,04	SB
8.	Įrengti daviklius, fiksuojančius dviratininkų srautus	Įrengtų daviklių skaičius, vnt.	35	2022-2024	0,3	SB
4. Transporto ekologizavimas ir eismo organizavimo tobulinimas						
1.	B kategorijos gatvėse įrengti "žaliąją bangą"	Įrengtos "žaliosios bangos" gatvėse, vnt.	10	2023-2024	0,6	SB

2.	Parengti miesto logistikos eismo organizavimo žemėlapi (konceptija/politika), išskiriant jame tranzitines ašis užmiesčio logistikai, pagrindines miesto logistikos ašis	Parengtas miesto logistikos eismo organizavimo žemėlapis	1	2022-2024	0,1	SB, P
3.	Atnaujintos šviesoforinės sankryžos, užtikrinant viešojo transporto prioritetą	Atnaujintų šviesoforinių sankryžų skaičius, vnt.	40	2023-2024	8	SB, P, ES (8.1 prioritetas)
4.	Automobilių parkavimo plėtros vertinimą ir analizę, sudaryti įgyvendinimo veiksmų planą	Parengtas veiksmų planas	1	2024	-	-
5.	Įrengti papildomas automobilių stovėjimo vietas išnaudojant esamą perteklinę gatvių infrastruktūrą	Įrengtų automobilių stovėjimo vietų skaičius, vnt.	2100	2022-2024	0,3	SB
6.	Įvesti automobilių rinkliavos zoną gyvenamosiose teritorijose, kuriose yra aukštas automobilių stovėjimo vietų užimtumas	Apmokestintų gatvių ilgis, km	15	2022-2024	0,1	SB
7.	Įrengti elektromobilių įkrovimo punktus pagal patvirtintą plėtros planą	Įrengtų elektromobilių įkrovimo punktų skaičius, vnt.	351	2022-2024	7	P
8.	Kilpinio eismo organizavimas Užupyje	Įrengta nauja Užupio eismo reguliavimo ir administravimo sistema	1	2022-2024	1,5	SB, P, ES
9.	Nustatyti mažų emisijų zoną senamiesčio teritorijoje	Įvesta mažų emisijų zona	1	2023	0,2	SB
10.	Diegti eismo saugos priemonės juodųjų dėmių vietose, užtikrinant visų eismo dalyvių saugumą	Pertvarkytų juodųjų dėmių skaičius, vnt.	40	2022-2024	4	SB, ES, P
11.	Atlikti gatvių infrastruktūros plėtros ir remonto vertinimą, analizę, sudaryti įgyvendinimo veiksmų planą	Sudarytas veiksmų planas	1	2024	-	-
5. Judumo valdymo tobulinimas, racionalaus judumo įpročių ugdymas						
1.	Patvirtinti Vilniaus miesto gatvių standartą	Patvirtintas Vilniaus miesto gatvių standartas	1	2022-2023	-	-
2.	Sukurti ir palaikyti Vilniaus miesto imitacinio susisiekimo sistemos modelį	Sukurtas Vilniaus miesto imitacinis judumo modelis	1	2024	0,5	SB
3.	Sukurti interaktyvų Vilniaus m. ir Vilniaus m. priemiesčio "Švietimo ir Judumo" žemėlapi	Sukurtas Vilniaus miesto „Švietimo ir Judumo“ žemėlapis	1	2024	0,8	SB
4.	Parengti ir įgyvendinti Vilniaus miesto susisiekimo sistemos komunikacijos ir edukacijos programą	Parengta komunikacijos ir edukacijos programa	1	2023	0,1	SB

5.	Parengti ir įgyvendinti darnaus judumo edukacijos programą švietimo įstaigose	Parengta darnaus judumo edukacijos programa	1	2023	0,1	SB, P
6.	Vykdyti edukacijas darnaus judumo tema moksleiviams Vilniaus saugaus miesto centre	Pravestų edukacijų skaičius, vnt.	70	2022-2024	0,3	SB, P
7.	Integruoti į Google žemėlapius kelionių dviračių planavimo funkciją ir informaciją apie dviračių infrastruktūrą mieste	Integruota dviračių kelionių planavimo funkcija ir informacija, vnt.	1	2022-2024	-	-
8.	Remiantis monitoringo rezultatais, įvertinti dalijimosi, pavėžėjimo, taksi ir kt. paslaugų įtaką viešojo transporto sistemos veikimui	Atlikta analizė	1	2022-2024	-	-

SANTRUMPOS:

- ES – Europos sąjungos lėšos;
- SB – Savivaldybės biudžeto lėšos;
- VTV – Viešojo transporto vėžėjo lėšos;
- LTG – Geležinkelių operatoriaus lėšos;
- P – Kitų institucijų, įstaigų, įmonių.