



VILNIAUS GEDIMINO
TECHNIKOS UNIVERSITETAS
APLINKOS INŽINERIJOS FAKULTETAS
TERITORIJŲ PLANAVIMO MOKSLO INSTITUTAS

PROJEKTĄ IŠ DALIES FINANSUOJA:
EUROPOS SOCIALINIS FONDAS

PROJEKTĄ ĮGYVENDINA:
ANYKŠČIŲ RAJONO
SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

PROJEKTĄ RENGIA:
VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS
UNIVERSITETAS
TERITORIJŲ PLANAVIMO MOKSLO
INSTITUTAS

ANYKŠČIŲ RAJONO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS DVIRAČIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALUSIS PLANAS



AIŠKINAMASIS RAŠTAS

Projekto vadovas: Marija Burinskienė

Vilnius, 2014

Turinys

IVADAS	5
1. ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖ	6
1.1 Anykščių rajono ir miesto dviračių takai ir trasos.....	6
1.1.1 Jono Biliūno kelias	6
1.1.2 Šventosios pažintinis takas.....	7
1.1.3 Šventosios upės kairiojo kranto takas.....	8
1.1.4 Dviračių ir pėsčiųjų takas link Naujųjų Elmininkų	8
1.1.5 Mažojo dviračių žiedo trasa	9
1.1.6 Medžių lajų tako kompleksas Anykščių regioniniame parke	10
1.1.7 Dviračių takas Anykščiai – Niūronys.....	11
1.2 Transporto srautų tyrimai ir analizė	12
1.2.1 Bendra informacija apie transporto srautų tyrimą	12
1.2.2 Transporto priemonių srautų tyrimų rezultatai	13
1.3 Dviračių takų ir trasų infrastruktūros anketinis tyrimas Anykščių mieste ir rajone	15
1.3.1 Bendrieji apklausos rezultatai	16
1.3.2 Dviračių takų ir trasų infrastruktūros kokybės vertinimas pagal respondentų atsakymus.....	17
1.4 Gyventojų pasiūlymai ir pastabos dėl dviračių infrastruktūros plėtros Anykščių mieste ir rajone.....	20
2. KONCEPCIJA	22
2.1 Alternatyvų aprašymas.....	22
2.2 Dviračių transporto infrastruktūros pagrindiniai planavimo principai	24
2.3 Planuojamos dviračių trasos	25
2.4 Dviračių trasų investicijų poreikis.....	29
2.4.1 Kainų nustatymo principai	29
2.4.2 Dviračių takų statyba	29
3. SPRENDINIAI	31
3.1 Dviračių takų tinklo ir infrastruktūros formavimo principai.....	32
3.2 Dviračių takų klasifikacija	33
3.3 Dviračių takų tinklo planavimas Anykščių mieste.....	34
3.3.1 Atskirieji dviračių takai	34
3.3.2 Dviračių eismo juostos	37
3.3.3 Dviračių gatvės	38

3.3.4 Pėsčiųjų ir dviračių takai.....	39
3.3.5 Dviratininkai bendrame sraute.....	40
3.3.6 Dviračių takų projektavimas pervažose	43
3.4 Dviračių takų tinklo planavimas Anykščių rajone	44
3.5 Dviračių saugyklos.....	47
3.6 Poilsio aikštelės	48
3.7 Rinkodaros priemonės dviračių turizmui populiarinti	49

IVADAS

Anykščių rajono savivaldybės teritorijos dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialusis planas rengimas Anykščių rajono savivaldybės tarybos sprendimo pagrindu: „Dėl pritarimo rengti Anykščių rajono savivaldybės teritorijos dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialųjį planą (2012 m. sausio 26 d. Nr. TS-5).

Planuojama teritorija – Anykščių rajonas, įskaitant ir Anykščių miestą. Bendras planuojamos teritorijos plotas 1765 km².

Anykščių rajono savivaldybės teritorijos dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialaus plano tikslas – suplanuoti optimalią Anykščių rajono dviračių takų infrastruktūrą. Šiam tikslui pasiekti, planavimo organizatoriaus funkcijų vykdytojas – Anykščių rajono savivaldybės administracijos Architektūros ir urbanistikos skyrius, suformulavo šiuos planavimo uždavinius:

1. Užtikrinti sistemingą Anykščių rajono ir miesto dviračių takų infrastruktūros darnų vystymąsi, racionalų rajonų teritorijų, lėšų ir kitų išteklių panaudojimą, įrengiant naujas dviračių trasas, įvertinat esamas;
2. Išvystyti turistinį – pažintinį dviračių trasų tinklą Anykščių miesto ir rajono teritorijose;
3. Išvystyti kasdieninio susisiekimo dviračių trasų tinklą Anykščių miesto teritorijoje;
4. Išanalizuoti dviračių takų – trasų infrastruktūros plėtros poreikį Anykščių mieste ir rajone;
5. Planuojamus dviračių takus ir trasas sujungti į vientisą dviračių takų sistemos tinklą su esamais tinklais;
6. Trumpiausiu atstumu sujungti traukos objektus – lankytinas vietas;
7. Numatyti pažintines – turistines dviračių trasas prie paslaugų ir poilsio zonų;
8. Numatyti kasdieninio susisiekimo dviračių trasas Anykščių mieste, siekiant, kad dviračių trasos apjungtų daugiausia darbuotojų ir daugiausia lankytojų turinčias įstaigas;
9. Numatyti dviračių stovėjimo ir saugojimo aikštelių vietas;
10. Sudaryti prioritetinį Anykščių miesto ir rajono dviračių takų įrengimų sąrašą;
11. Nustatyti pagrindinius prioritetinius maršrutų įgyvendinimo etapus bei reikalingas investicijas (Anykščių miestui ir rajonui atskirai);
12. Numatyti rinkodaros priemones, reikalingas dviračių turizmo populiarinimui Anykščių miesto ir rajono teritorijose;
13. Numatyti takų ribas, komunikacijų koridorius ir kitas infrastruktūros plėtros kryptis;
14. Numatyti žemės sklypų dalis, kurios turėtų būti paimitos visuomenės poreikiams;
15. Sudaryti vientisą, saugų, patrauklų ir patogų gyventojams dviračių takų tinklą, kuris būtų suderintas su gamtine, urbanistine aplinka, gyventojų fizinio judrumo galimybėmis, darbo, buitiniiais bei laisvalaikio tikslais ir skatintų gyventojus pasirinkti šią alternatyvią transporto priemonę.

Planavimo organizatorius: Anykščių rajono savivaldybės administracija, vadovaujama administracijos direktoriaus Viliaus Juodelio. Adresas: J. Biliūno g. 23, LT-29111 Anykščiai. Informaciją teikia Architektūros ir urbanistikos skyriaus vyriausiasis specialistas S. Pesliakas, tel.: (8381) 58032, el. p.: saulius.pesliakas@anyksciai.lt.

Bendrojo plano rengėjas: VGTU Teritorijų planavimo mokslo institutas. Adresas: Saulėtekio al. 11, LT – 10223, Vilnius. Projekto vadovė – prof. dr. Marija Burinskienė. Koordinatorius – Vytautas Palevičius, tel. 85 2745072, faks.: 8 5 2744731, el. paštas: vytp@vgtu.lt

1. ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖ

1.1 Anykščių rajono ir miesto dviračių takai ir trasos

Anykščių rajone, įskaitant Anykščių miestą, išskiriami septyni esami ir planuojami patraukliausi dviratininkų maršrutai: Jono Biliūno kelias, Šventosios pažintinis takas, Šventosios upės kairiojo kranto takas, mažojo dviračių žiedo trasa, medžių lajų tako kompleksas Anykščių regioniniame parke ir dviračių takas Anykščiai – Niūronys. Šie dviračių maršrutai aprašyti ir pateikti žemiau.

1.1.1 Jono Biliūno kelias

Maršrutas: dvarvietė – Jono Biliūno tėviškė – Arkliaus muziejus – Žirgo takas – Andrioniškis – Anykščiai (1.1 pav.). Maršruto ilgis apie 18 km.

Kelionės pradžia – buvusi dvarvietė, kur stovi senieji dvaro ir buvusios mokyklos pastatai. Mokykloje 1895 m. mokėsi būsimo rašytojas A. Žukauskas – Vienuolis. Šiuo metu pastate įsikūrusi Anykščių regioninio parko direkcija. Šalia dvarvietės teka Anykštos upelis, kuriam pradžią duoda gražiausias Anykščių regioninio parko Rubikių ežeras. Dvarvietės teritorijoje stovi Šv. Jono Nepamuko ir Šv. Onos stogastulpis. Šiuo stogastulpiu prasideda penkių stogastulpių ansamblis, pastatytas prie kelio į Jono Biliūno gimtinę Niūronis. Visai šalia – 1867 m. pastatyta cerkvė, kuri buvo pavadinta didžiojo Rusijos kunigaikščio Aleksandro Nevskio vardu. J. Biliūno gatve paėjus 100 m yra traukinio „siauruko“ bėgiai, kurie į dešinę pusę veda Rubikių ežero link, o į kairę – Anykščių geležinkelio stoties link.



1.1 pav. Jono Biliūno kelias

Keliaujant toliau nuo „siauruko“ bėgių, dešinėje pusėje plyti Janydžių geomorfologinis draustinis, kairėje - Anykščių miesto stadionas, dar už 100 m yra posūkis į kairę, šis kelias veda į Niūronis. Už 250 m dešinėje pusėje prie Piestupio upelio - antrasis stogastulpis su Šv. Jonu. Sekantis stogastulpis su Šv. Jono krikštytojo skulptūra pastatytas prie Elmės upelio, šio upelio baseinas yra Elmės kraštovaizdžio draustinyje. Upelio ilgis – 17 km, jis tęsiasi nuo Kelmiškio ežerėlio iki Šventosios upės.

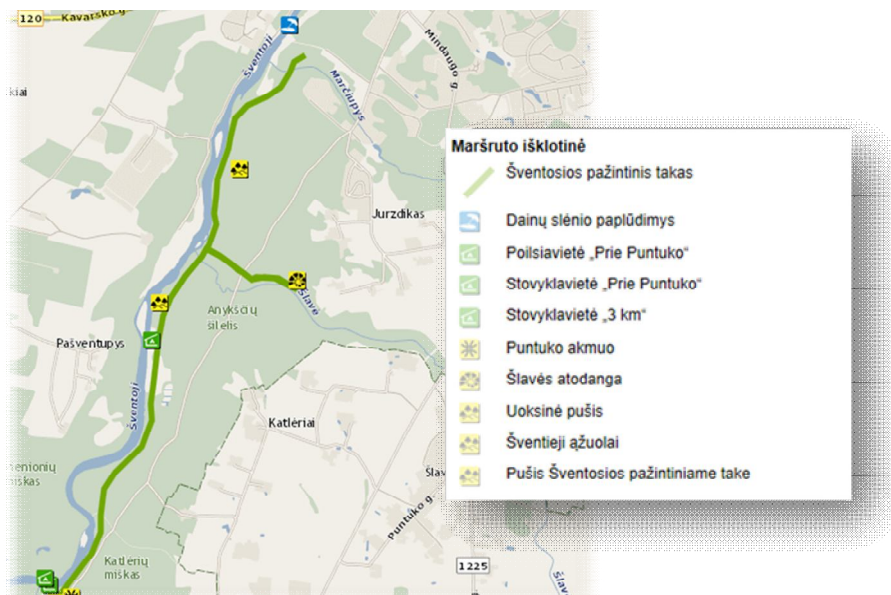
Jono Biliūno kelias tęsiasi tolyn link Variaus upelio (už 0,5 km), čia yra pastatytas ketvirtasis stogastulpis su Šv. Jono Krikštytojo skulptūra. Teigiama, kad klaidžiuose slėniuose esantys koplytstulpiai sergėjo šventą ramybę, nes, pasak padavimų, šiose gūdžiose vietose dažnai vaidendavosi. Variaus upelis yra paskelbtas hidrografiniu draustiniu, šalia upelio driekiasi Variaus botaninis draustinis. Už poros kilometrų Pievelėje stovi anykštėno Valentino Survilos išskobtas Šv. Jonas Nepomukas. Šiek tiek toliau, dešinėje pusėje yra kelias, vedantis į rašytojo Jono Biliūno gimtinę.

Už 0,5 km įsikūręs „Arklis muziejus“, toliau - Variaus atodanga. Kryptį į Variaus atodangos vietą parodo ženklas, teigiantis, kad iki atodangos yra 2,2 km. Keliaujant tolyn už 300 m yra senosios Niūronių kapinės, kuriose palaidoti 1945 m. žuvę šių apylinkių partizanai.

Keliaujant toliau mišku, atsiveria puikus Šventosios upės vaizdas. Kairėje keliuko pusėje - Anykščių regioninio parko direkcijos įrengta poilsiavietė, kurioje galima trumpam apsistoti, pasimaudyti, dešinėje - tiltas per Šventąją (statytas 1941 m.). Dešiniajame Šventosios krante, prie Griežos ir Šventosios santakos, yra Andrioniškio bažnytkaimis. Andrioniškio bažnyčia - vienas iš gražiausių objektų šiose apylinkėse. Dar neišvažiavus iš Andrioniškio, pasukus į kairę ir pavažiavus lauko keliuku, yra Latavos upelis, prie kurio žiočių įrengta stovyklavietė. Grįžtant atgal į Anykščius galima aplankyti Sabaliūnų, Migdoliškio, Gylių kaimus (*šaltinis: Anykščių regioninio parko informacija*).

1.1.2 Šventosios pažintinis takas

Tai 4,70 km ilgio trasa (1.2 pav.), kuria gali keliauti dviratininkai ir pėstieji. Take įrengta 20 pažintinių stotelių, supažindinančių su Antano Baranausko apdainuotomis „Anykščių šilelio“ vertybėmis. Anykščių šilelio kraštovaizdžio draustinyje auga daugiau nei 20 į Lietuvos Raudonąją knygą įrašytų augalų rūšių. Pailsėti galima įrengtose atokvėpio vietose bei poilsiavietėse. Šventosios pažintinio tako trasos paskutinėje stotelėje randasi Anykščių šilelio puošmena – Puntuko akmuo (*šaltinis: Anykščių regioninio parko informacija*).



1.2 pav. Šventosios pažintinis takas

1.1.3 Šventosios upės kairiojo kranto takas

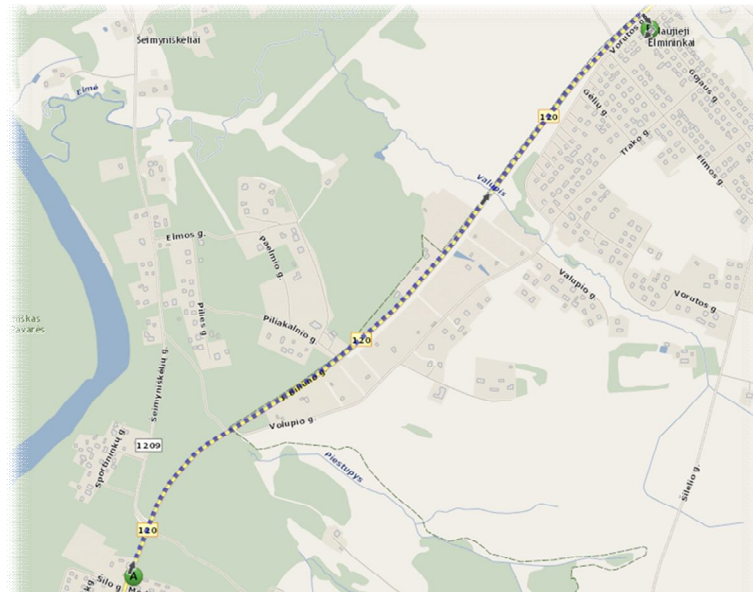
Tai maždaug 3,3 km ilgio takas (1.3 pav.). Vietomis takas išgrįstas plytomis, vietomis – medinis. Takas vingiuoja palei Šventosios upę. Kelionę patogiu pradėti nuo poilsio namų „Anykščių šilelis“, čia įrengtas ir modernus paplūdimys. Keliaujant galima grožėtis aukščiausia Lietuvoje dviejų bokštų Šv. Mato bažnyčia, paminklais literatūros klasikams A. Baranauskui ir A. Vienuoliui-Žukauskui, aplankyti jiems skirtus memorialinius muziejus. Pusiaukelėje yra užtvankta Šventosios užtvanka, dar tolėliau puikuoja Anykščių miesto parkas. Tako pabaigoje įrengta Anykščių regioninio parko lankytojų centro ekspozicija. Tako pabaiga yra šalia „šiauruko“ tilto per Šventąją. Keliaujantiems patogiu pailsėti atokvėpio vietose, išsimaudyti patogiuose paplūdimiuose, vaikams įrengta daug žaidimų aikštelių (*šaltinis: Anykščių regioninio parko informacija*).



1.3 pav. Šventosios upės kairiojo kranto takas

1.1.4 Dviračių ir pėsčiųjų takas link Naujųjų Elmininkų

Esamas dviračių ir pėsčiųjų takas nutiestas šalia J. Biliūno gatvės. Takas prasideda nuo autobusų sustojimo stotelės ir apie 500 m eina per mišką. Pravažiavus mišką, dviračių ir pėsčiųjų takas eina per Naujųjų Elmininkų gyvenvietę ir tęsiasi apie 2 kilometrus iki kaimo pabaigos (1.4 pav.).

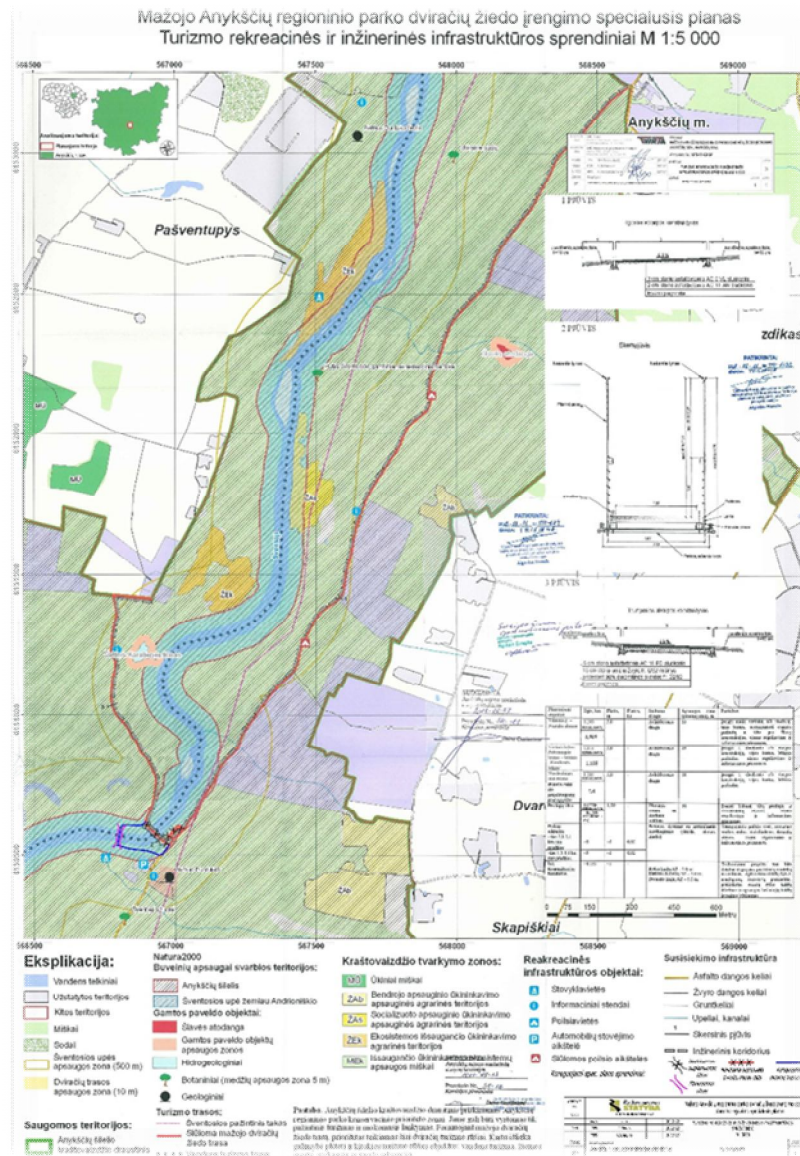


1.4 pav. Dviračių ir pėsčiųjų takas link Naujųjų Elmininkų

1.1.5 Mažojo dviračių žiedo trasa

2011 m spalio 27 d. Anykščių rajono savivaldybės tarybos nutarimu Nr. TS-317 buvo patvirtintas Mažojo Anykščių regioninio parko dviračių žiedo įrengimo specialusis planas. 2012 m spalio 25 d. Anykščių regioninio parko direktoriaus įsakymu Nr. V-45, specialiuoju planu keičiama suplanuota tilto per Šventosios upę vieta. Nauja tilto vieta planuojama už 100 metrų toliau į vakarus, šalia šios vietos yra įrengta poilsio aikštelė, į kurią veda keletas esamų pėsčiųjų takų, prie jos yra įrengta prieplauka. Naujojo tilto statyba paprastesnė ir pigesnė, nes abu upės krantai yra panašaus aukščio, todėl nereikės vieno kranto nukasinėti.

Pakoregavus tilto vietą, tilto ilgis sumažėjo 10,9 m (iki 65,0 m), bet 72 metrais padidėjo dviračių tako bendras ilgis. Detalesni pakoreguoti sprendiniai pateikti specialiajame plane (2013 m kovo 28 d. sprendimu Nr. 1-TS-103 patvirtino Mažojo Anykščių regioninio parko dviračių žiedo įrengimo Anykščių sen., Anykščių r. sav., specialiojo plano koregavimo specialųjį planą).



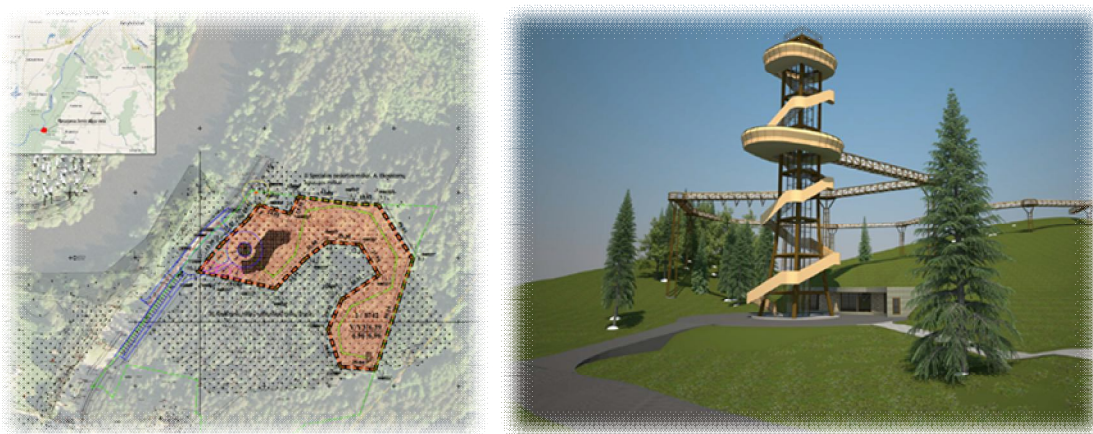
1.5 pav. Mažojo dviračių žiedo trasa

1.1.6 Medžių lajų tako kompleksas Anykščių regioniniame parke

Anykščių rajono savivaldybės taryba 2013 m. kovo 28 d. sprendimu Nr. 1-TS-102 patvirtino Žemės sklypo suformavimo „Medžių lajų komplekso“ statybai Dvaronių k., Anykščių sen., Anykščių r. sav., detalųjį planą.

Anykščių šilelio medžių Lajų tako komplekso projektą parengė UAB „Rekreacinė statyba“. Šis pažintinis Medžių lajų takas, apžvalgos bokštas ir pakabinamas pėsčiųjų tiltas per Šventosios upę papildys esamą Anykščių šilelio lankymo sistemą su vienu didžiausių šalyje gamtos ir kultūros paminko statusą turinčiu Puntuko akmeniu, Šventaisiais ažuolais, pažintiniu požiūriu vertingais Šventosios upės slėnio kraštovaizdžio kompleksais bei gamtinėmis ir kultūrinėmis vertybėmis (1.6 pav.).

Lajų tako kompleksas susiejamas su įrengta ir ateityje numatoma įrengti antžemine pažintinio turizmo ir rekreacijos – autoturizmo, pėsčiųjų ir dviračių takų sistema. Lajų tako kompleksu siekiama: patraukliomis priemonėmis supažindinti regioninio parko lankytojus su Anykščių šilelio gamtinėmis vertybėmis, kraštovaizdžiu, apžvelgiant šilėlį nuo Medžių lajų tako ir iš apžvalgos bokšto; skatinti lankytojus geriau pažinti ir saugoti gamtines vertybes; išmokyti pajauti mišką erdvėje, giliau pažinti miškų ekosistemą, medynų skirtumus; iš paukščio skrydžio pajauti Anykščių šilelio kraštovaizdžio grožį, pasigėrėti itin seno gamtinio darinio – Šventosios upės slėnio su ypač vertingomis geologinėmis atodangomis vaizdais.



1.6 pav. Medžių lajų tako kompleksas Anykščių regioniniame parke

Medžių lajų tako komplekso sudėtinės dalys:

Pažintinis Medžių lajų takas. Lajų tako maršrutas prasideda nuo apžvalgos bokšto (pakylama laiptais, neįgalieji – liftu) į 21 m aukštį. Lajų tako ilgis – 300 m, praėjimo plotis – 1,5 m su informacinėmis ir prasilenkimo salelėmis. Detaliuoju planu numatoma aukščiausia „Medžių lajų tako“ vieta nuo žemės apie 22 m.

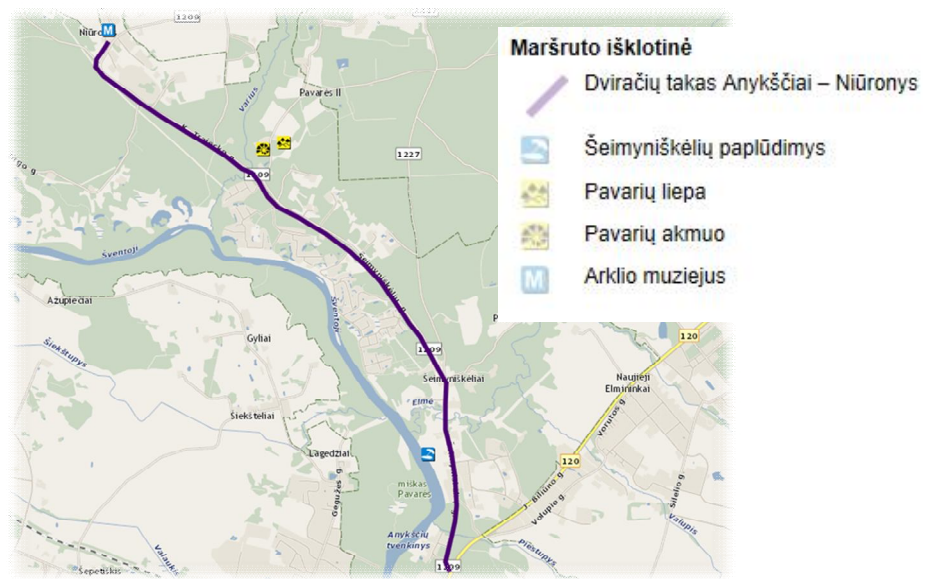
Apžvalgos bokštas. Konstrukcijų aukštis sieks apie 39 metrus (1.6 pav.).

Informacinis centras. Bokšto apačioje numatoma įrengti patalpas aptarnaujančiam personalui, turistinės informacijos pardavimui, WC.

Pėsčiųjų tiltas per Šventosios upę įrengiamas nuo takų sistemos mazgo pagrindinėje renginių aikštėje iki kitoje upės pusėje esančio vaizdingo mišrių medynų miško masyvo, tarp stovyklavietės ir teritorijos Natūra 2000 ribos pabaigos.

1.1.7 Dviračių takas Anykščiai – Niūronys

Trasos ilgis apie 5,5 km, kelionės trukmė dviračiu apie 1 val. (1.7 pav.). Keliaujant šiuo maršrutu iš Anykščių link Niūronių galima aplankyti šiuos objektus: Pavarių liepą ir Pavarių akmenį, J. Biliūno gimtąją sodybą ir muziejų. Niūronyse įsikūręs unikalus Arkliaus muziejus.



1.7 pav. Dviračių takas „Anykščiai – Niūronys“

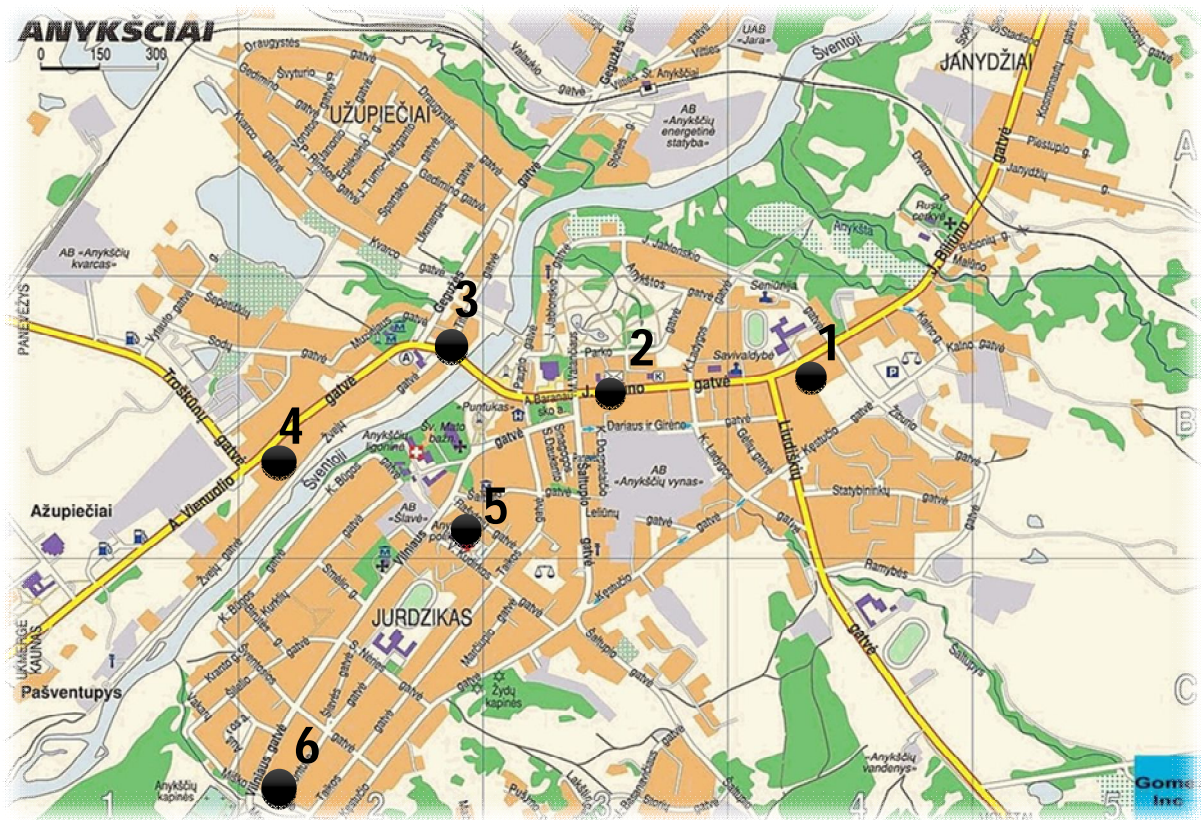
1.2 Transporto srautų tyrimai ir analizė

Transporto srautai – tai visų miesto ir dalies užmiesčio gyventojų poreikių, t. y. jų kelionių, suminė realizacija. Tiriant transporto srautus tiesiogiai gatvėse gaunami gana išsamūs tyrimų rezultatai, kurie reikalingi pagrįsti dviračių poreikį mieste

1.2.1 Bendra informacija apie transporto srautų tyrimą.

Siekiant nustatyti transporto priemonių faktinį apkrovimą Anykščių miesto gatvėse, VGTU Teritorijų planavimo mokslo instituto tyrėjai atliko transporto srautų tyrimus pagrindinėse miesto sankryžose (1.8 pav.).

Transporto srautų tyrimai pradėti 2013 m. liepos 11 d. tiriant šešias pagrindines Anykščių miesto sankryžas rytinio ir dienos (pietų) piko metu. Rytinio piko tyrimas atliktas nuo 8.00–9.00 val. ir dienos (pietų) piko metu nuo 12.00–13.00 val.



1.8 pav. Sankryžų tyrimo schema

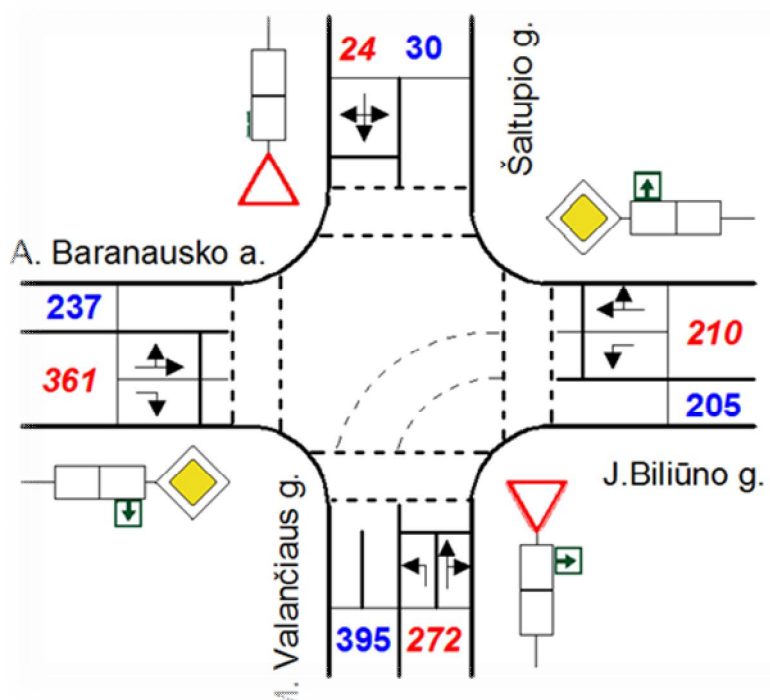
Atliekant tyrimus, transporto priemonės sraute buvo klasifikuojamos į kategorijas:

- 1) Lengvieji automobiliai;
- 2) Mikroautobusai;
- 3) Sunkvežimiai <3 ašių;
- 4) Sunkvežimiai >3 ašių;
- 5) Autobusai;
- 6) **Dviračiai**;
- 7) Motociklai.

1.2.2 Transporto priemonių srautų tyrimų rezultatai

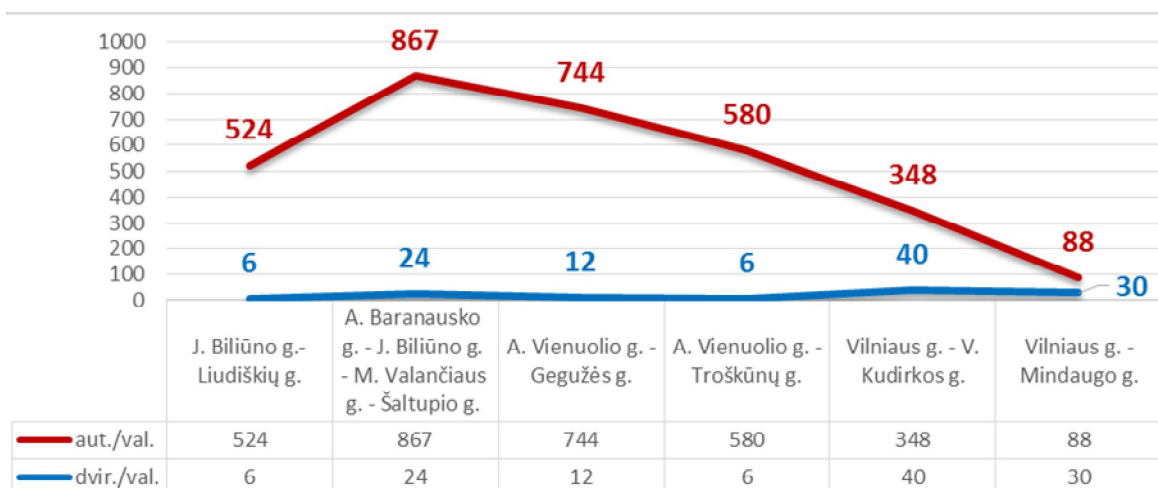
Transporto srautų tyrimai sankryžose buvo atliekami natūriniu būdu. Tyrimo metu buvo suskaičiuotos transporto priemonės įvažiuojančios į sankryžą, užfiksuoti jų manevrai (posūkiai) bei suklasifikuoti į transporto priemonių kategorijas.

Pradinių tyrimų metu nustatyta, kad labiausia apkrauta gatvė yra A. Baranausko g. – J. Biliūno g. – M. Valančiaus g. – Šaltupio g. sankryža. Rytinio piko metu į sankryžą įvažiuoja 867 transporto priemonių, iš kurių 24 dviratininkai (1.9 pav.).



1.9 pav. A. Baranausko g. – J. Biliūno g. – M. Valančiaus g. – Šaltupio g. sankryžos apkrovimas rytinio piko metu (aut./val.)

Taip pat dideliu transporto priemonių apkrovimu išsiskiria A. Vienuolio g. – Gegužės g. sankryža (1.10 pav.), kur rytinio piko metu į sankryžą įvažiuoja 744 transporto priemonės, iš kurių 12 dviratininkų. Labiausiai dviratininkais apkrauta sankryža yra Vilniaus g. – V. Kudirkos g., kur rytinio piko metu pravažiavo 40 dviratininkų/val., o dienos metu 20 dviratininkų/val. Detalesnė sankryžų apkrovimo informacija pateikta Priede Nr. 1.



1.10 pav. Eismo intensyvumo skirtumai pagrindinėse miesto sankryžose rytinio piko metu (aut./val.)

Remiantis atliktais tyrimais, sankryžose (1.1 lentelė) sumodeliuota, GIS programinės įrangos paketu, transporto priemonių intensyvumo kartograma (1.11 pav.). Detalesnė informacija apie transporto srautų pasiskirstymą sankryžose, pateikta Priede Nr. 1.

1.1 lentelė. Eismo intensyvumas sankryžose tyrimai

Eil. Nr.	Susikertančios gatvės	Rytas 8.00–9.00 val./aut. (dviračių)/val.	Diena 12.00–13.00 val., dviračių/val.
1.	J. Biliūno g.– Liudiškių g.	524 (6)	24
2.	A. Baranausko g. – J. Biliūno g. - M. Valančiaus g. – Šaltupio g.	867 (24)	30
3.	A. Vienuolio g. – Gegužės g.	744 (12)	12
4.	A. Vienuolio g. – Troškūnų g.	580 (6)	22
5.	Vilniaus g. – V. Kudirkos g.	348 (40)	20
6.	Vilniaus g. ☼ 0 Mindaugo g.	88 (30)	14



1.11 pav. Transporto priemonių intensyvumo kartograma

1.3 Dviračių takų ir trasų infrastruktūros anketinis tyrimas Anykščių mieste ir rajone

Tyrimo metodologija parengta pagal analogiškų tyrimų praktiką. Atliktas anketinis tyrimas leis identifikuoti problemas, kurias nustatant, sudarys galimybes gerinti dviračių takų ir trasų infrastruktūrą Anykščių mieste ir rajone.

Anketinėje apklausoje analizuojami 64 respondentų pateikti atsakymai. Gautus apklausos rezultatus galime traktuoti kaip pusiau ekspertinius. Anketa buvo platinama Anykščių rajono

savivaldybės tarybos nariams, administracijos darbuotojams, seniūnijoms, turizmo ir informacijos centrai ir kt.

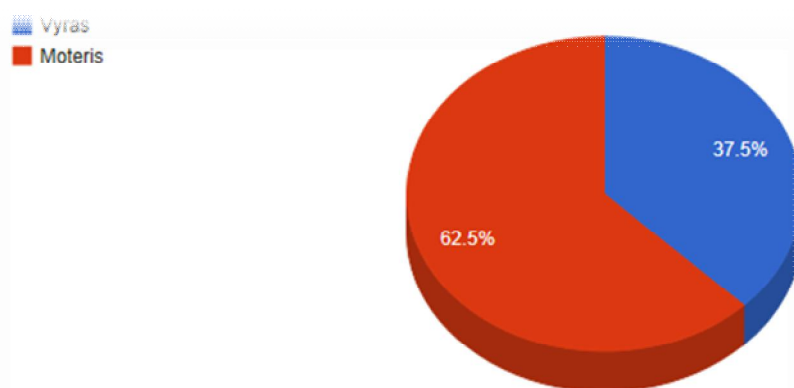
1.3.1 Bendrieji apklausos rezultatai

Anketinio vertinimo metu respondentai pagal amžių buvo suskirstyti į keturias pagrindines grupes (1.2 lentelė). Daugiausiai į klausimus atsakė 35–59 metų amžiaus grupės respondentai, t. y. 61 % apklaustųjų, 34 % apklaustieji priklausė 18–34 metų amžiaus grupei, 5 % 60 ir daugiau amžiaus grupei.

1.2 lentelė. Respondentai pasiskirstymas pagal amžiaus grupes

Atsakymo variantai	Kiekis	Santykis ▼
35–59 metų	39	60,9 %
18–34 metų	22	34,4 %
60 ir daugiau	3	4,7 %
>17 metų	0	0,0 %

Anketiniame vertinime pagal lytį respondentai pasiskirstė nevienodai (1.11 pav.): 24 vyrai (t. y. 37 % visų apklausos dalyvių) ir 40 moterų (63 % visų apklausos dalyvių).



1.11 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal lytį

Didžioji dalis respondentų atsakė, kad yra dirbantieji 94 % (t. y. 61 visų apklausos dalyvių), po 3 % apklaustųjų sudarė studentai ir bedarbiai (1.3 lentelė).

1.3 lentelė. Respondentai pagal užimtumą.

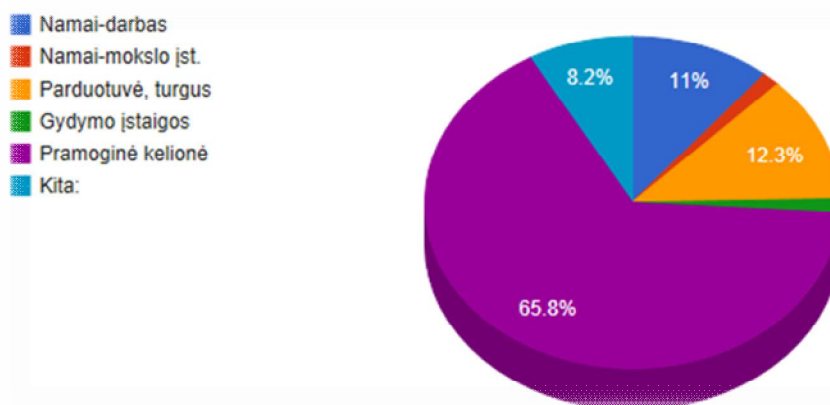
Atsakymo variantai	Kiekis	Santykis ▼
Dirbantysis	61	93,8 %
Studentas	2	3,1 %
Bedarbis	2	3,1 %
Mokinys	0	0,0 %
Pensininkas	0	0,0 %
Kitas variantas	0	0,0 %

Didžiosios daugumos dalyvavusių anketinėje apklausoje respondentų gyvenamoji vieta yra Anykščių miestas. Daugiau nei pusė – 65,6 % – apklausos dalyvių nurodė gyvenamąją vietą – Anykščių miestą, 29,7 % – Anykščių rajono teritoriją ir 4,7 % nurodė kitą gyvenamąją teritoriją.

1.3.2 Dviračių takų ir trasų infrastruktūros kokybės vertinimas pagal respondentų atsakymus

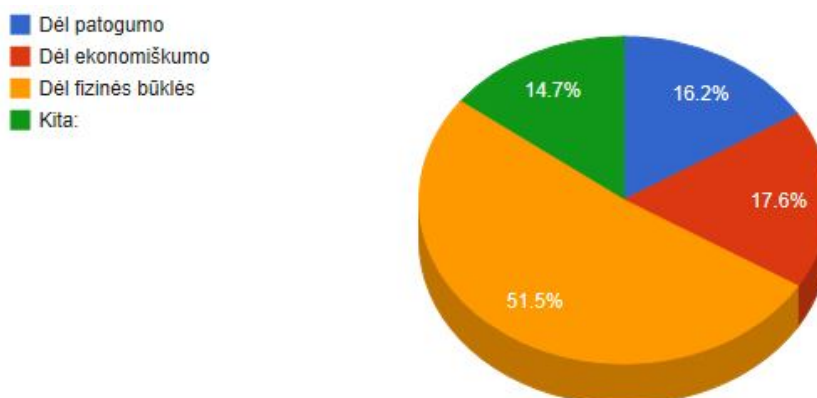
Minėtas anketines apklausas galima traktuoti, kaip gana objektyvią dviračių takų ir trasų sistemos ir infrastruktūros Anykščių mieste ir rajone vertinimo priemonę, padedančią identifikuoti tiek miesto, tiek rajono teritorijoje esančias dviračių takų funkcionuojančias/nefunkcionuojančias sistemas bei jos infrastruktūros esamas problemas.

Anketinio vertinimo metu buvo ypač svarbu nustatyti kiek respondentų turi dviračius ir kokiems tikslams juos naudoja. 84 % dalyvavusių anketinėje apklausoje respondentų nurodė turintys dviračius. Iš jų 48 respondentai (t. y. 65 %) nurodė, kad jų kelionės dviračiu tikslas - pramoginės kelionės, 12 % nurodė, kad dviračiais važiuoja apsipirkimo tikslais (parduotuvės, turgus), 11 % apklaustųjų nurodė, kad dviračių transporto priemonė skirta darbo kelionėms atlikti (1.12 pav.).



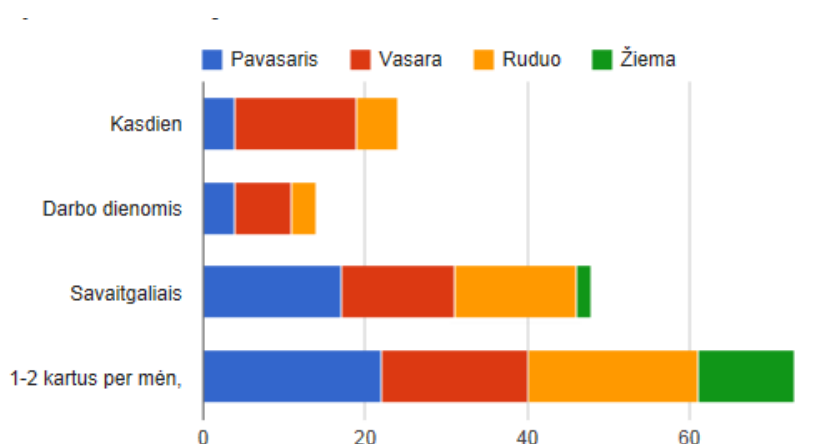
1.12 pav. Atliekamų kelionių procentinis pasiskirstymas

Kitas svarbus klausimas buvo nustatyti kokie veiksniai lemia dviračių panaudojimą Anykščių mieste ir rajone. 52 % (t. y. 35) respondentų nurodė, kad keliones renkasi dviračiais dėl fizinės būklės, 34 % nurodė, kad dviratį renkasi dėl patogumo ir ekonomiškumo, 15 % respondentų atsakė, kad dviratį renkasi dėl kitų priežasčių: dėl malonumo, smagumo, dėl to, kad neturi kitos transporto priemonės (1.13 pav.).



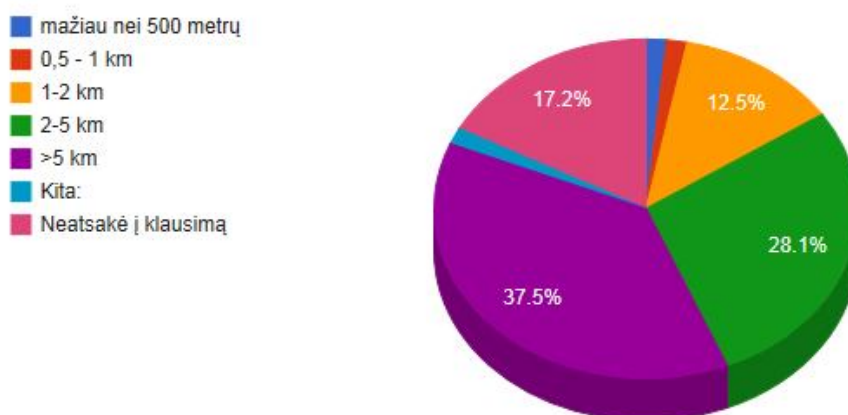
1.13 pav. Veiksniai, lemiantys dviračių panaudojimą

61 % (t. y. 39) respondentų nurodė, kad dviračiais keliones atlieka 1 kartą per dieną, 13 % - 2 kartus per dieną, 8 % - daugiau kaip 3 keliones per dieną, 16 % - neatsakė į klausimą. Analizuojant respondentų atsakymus į dviračių panaudojimo dažnumą skirtingais metų laikais, nustatyta, kad gyventojai dažniausiai dviračiais važinėja 1–2 kartus per mėnesį, mažiausiai kelionių atliekama darbo dienomis. Gauti rezultatai rodo, kad pavasarį, vasarą ir rudenį dviračių srautai išlieka tolygus, jie sumažėja tik žiemą (1.14 pav.).



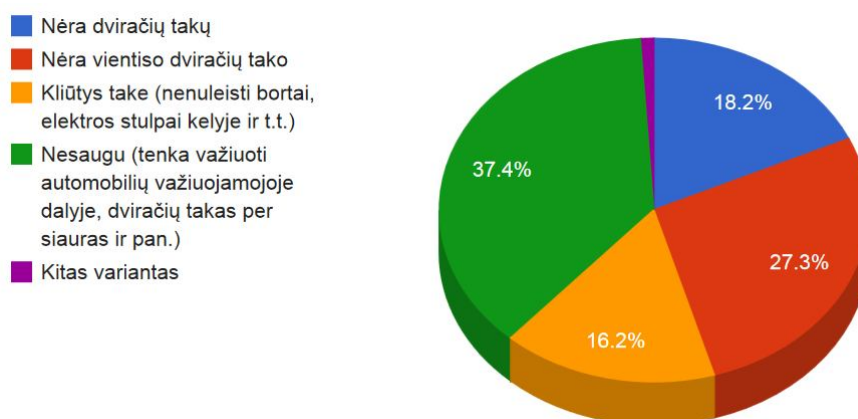
1.14 pav. Kelionių pasiskirstymas skirtingais metų laikais

Anketos vertinimo metu buvo nustatyta Anykščių miesto ir rajonų gyventojų rida, važiuojant dviračiu. 38 % (t. y. 24) nurodė, kad per dieną nuvažiuoja daugiau kaip 5 km, 28 % nurodė, kad jų kelionė svyruoja nuo 2 iki 5 km per dieną, 13 % nurodė, kad dviračiu įveikia 1–2 km per dieną (1.15 pav.).



1.15 pav. Respondentų procentinis pasiskirstymas pagal ridą

Siekiant nustatyti Anykščių mieste ir rajone esamą dviračių infrastruktūros būklę, respondentų buvo klausiama, ar važiuodami dviračiu jie susiduria su kliūtimis. 66 % respondentų nurodė, kad jie susiduria su kliūtimis, iš jų: 37 % apklaustųjų įvardijo, kad važiuojant dviračiu, tenka važiuoti automobilių važiuojamąja juosta arba, kai kuriose vietose, dviračių takas per siauras; 27 % apklaustųjų nurodė, kad nėra vientisos dviračių takų sistemos; 18 % nurodė, kad ten, kur jie gyvena nėra dviračių takų; 16 % atsakė, kad važiuojant dviračiu susiduria su kliūtimis - elektros stulpais kelyje, nenuleistais bortais ir t.t (1.16 pav.).



1.16 pav. Respondentų procentinis pasiskirstymas pagal kliūtis

Užbaigiant anketinę apklausą, respondentams buvo pateikti dar keturi klausimai: 1) Ar pakanka dviračių takų?; 2) Kaip vertinate dviračių takų dangos būklę?; 3) Ar saugu važiuoti esamais dviračių takais?; 4) Ar yra kur saugiai palikti dviratį? Į šiuos pateiktus klausimus respondantai individualiai turėjo įvertinti klausimus penkiabalsės sistemos balais: 1–Labai blogai; 2–Blogai; 3–Patenkinamai; 4–Gerai; 5–Labai gerai (1.4 lentelė).

1.4 lentelė. Respondentų dviračių takų infrastruktūros vertinimas

Vertinimo objektas	Respondentų vertinimas penkiabalės sistemos balais				
	1 balas, %	2 balas, %	3 balas, %	4 balas, %	5 balas, %
Ar pakanka dviračių takų?	9,4	14,1	45,3	26,6	4,7
Kaip vertinate dviračių takų dangos būklę?	4,7	6,3	39,1	40,1	9,4
Ar saugu važiuoti esamais dviračių takais?	3,1	7,8	35,9	39,1	14,1
Ar yra kur saugiai palikti dviračių?	14,1	21,9	46,9	12,5	4,7

Dviračių takų infrastruktūros vertinimas pagal respondentus parodė, kad dauguma gyventojų Anykščių miesto ir rajono dviračių takų infrastruktūrą vertina teigiamai.

1.4 Gyventojų pasiūlymai ir pastabos dėl dviračių infrastruktūros plėtros Anykščių mieste ir rajone

Atliekant gyventojų apklausą buvo gauta nemažai pasiūlymų ir pastabų dėl esamos ir planuojamos dviračių infrastruktūros Anykščių mieste ir rajone. Apibendrinus respondentų apklausos duomenis buvo suformuotos tokios pastabos ir pasiūlymai:

- 1) Trūksta dviračių tako nuo Anykščių miesto link Rubikių ežero, važiuoti šiuo keliu su dviračiu yra pavojinga;
- 2) Suplanuoti dviračio takų infrastruktūrą taip, kad būtų galima dviračiu pasiekti kiekvieną objektą, saugiai palikti dviračių, saugiai važiuoti. Anykščiuose dviračiai tikrai gali tapti pagrindine susisiekimo priemone. Tai būtų patogiu, ekonomiškai ir sveika;
- 3) Įrengti dviračių taką Anykščiai – Molėtai;
- 4) Numatyti dviračių takus iš Anykščių miesto mikrorajonų (Pušyno, Ramybės ir kt.), kuriais būtų galima pasiekti kairioje Šventosios upės pusėje esantį dviračių taką ar dviračių taką, einantį nuo Anykščių miesto pakraščio link Niūronių;
- 5) Numatyti dviračių takus į rajono miestelius ir iki lankomų pagrindinių kultūrinių objektų;
- 6) Anykščių mieste nėra dviračių takų juostos atskirtos nuo gatvės važiuojamosios dalies;
- 7) Senojo dviračių tako per Anykščių Šilėlių link Puntuko danga jau prastos kokybės;
- 8) Nužymėti dviračių takų zonas centrinėje miesto dalyje, gatvių važiuojamoje dalyje arba šaligatviuose;
- 9) Įrengti naujus dviračių takus vedančius į turistų traukos centrus ir kitas lankytinas vietas;
- 10) Dviračių takais sujungti Niūronis su Viešintomis;
- 11) Įrengti dviračiams tinkamą nusileidimą nuo Vienuolio gatvės prie pėsčiųjų tilto;
- 12) Į naująjį dviračių taką kairiajame Šventosios upės krante iš J. Jablonskio g., kelią pastoja aukštas bordiūras, dviratininkams keliantis nepatogumus;
- 13) Prie kavinės-baro „Bangelė“ šalia laiptų neįrengtas dviračiams tinkamas nusileidimas;
- 14) Prie Anykščių Šv. apaštalo evangelisto Mato bažnyčios pastatytas ženklas, draudžiantis važiuoti (išskyrus neįgaliesiems). Norint pakeliui užsukti į prekybos centrą „Norfą“, tenka važiuoti žvyro nuošliaužomis;
- 15) Puikus maršrutas Puntuko akmuo – Niūronys, tačiau ši trasa turi trūkumų: nesaugus kelio ruožas nuo Anykščių regioninio parko lankytojų centro iki Anykščių miesto ribos, nes tenka važiuoti gatvės važiuojamąja dalimi; Anykščių šilėlio teritorijoje prasta danga; prie Puntuko nėra

dviračiams skirtų stovų; labai pavojinga atkarpa per Variaus tiltą – tenka išvažiuoti į važiuojamąją kelio dalį, be to, ten yra prastas matomumas;

16) Anykščių rajone nėra dviračių žiedų, norint pasiekti lankytiną objektą reikia grįžti tais pačiais keliais;

17) Mieste yra vietų, kur nepakanka stovų dviračiams: prie A. Barausko skvero, prie bažnyčios prieigos, prie Anykščių regioninio parko lankytojų centro ir kt.

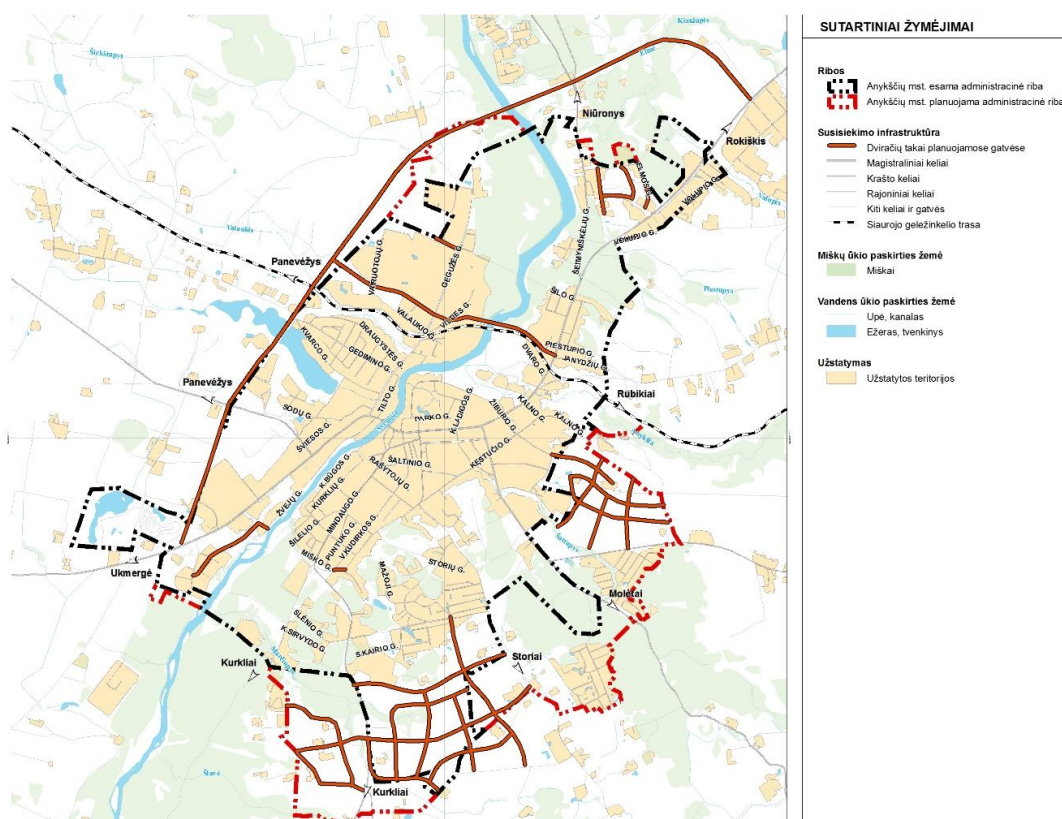
2. KONCEPCIJA

Vienas iš Anykščių rajono savivaldybės teritorijos dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialiojo teritorijų planavimo dokumento rengimo etapų yra koncepcijos rengimo stadija, kurios metu yra nustatomos infrastruktūros plėtros kryptys ir dviračių takų infrastruktūros vystymo prioritetai.

Koncepcijos rengimo metu siūlomos trys dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyvos. Pirmoji alternatyva pagrįsta savaiminės turizmo trasų, pėsčiųjų ir dviračių takų vystymo plėtros principais, antroji – rekreacinių objektų ir teritorijų plėtros principais ir trečioji – koordinuotos plėtros principais.

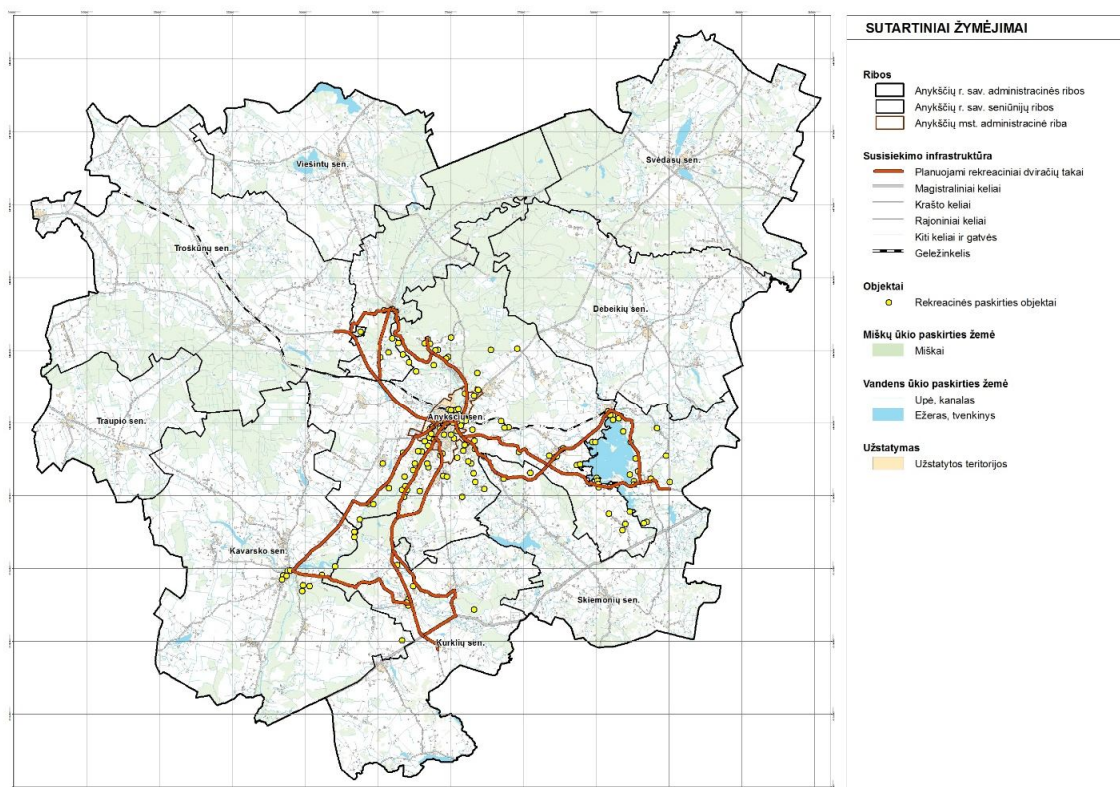
2.1 Alternatyvų aprašymas

I alternatyva – savaiminės dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyvos koncepcija (2.1 lentelė). Ši alternatyva neturi išankstinio veiksmų plano ir subjekto, kontroliuojančio ir reguliuojančio dviračių transporto infrastruktūros plėtros vystymą. Pažymėtina, kad savaiminės plėtros alternatyva neleis Anykščių rajone ir mieste įgyvendinti sistemingą dviračių transporto infrastruktūros plėtrą, nebus efektyviai panaudojamos teritorijos, finansinės lėšos ir kiti reikalingi ištekliai. Ši alternatyva prieštarauja darnios teritorijos vystymosi sąvokai, todėl ja vadovaujantis bus neįgyvendinti pagrindiniai dviračių transporto infrastruktūros formavimo principai: saugumas, integruotumas, tiesumas, patrauklumas ir patogumas.



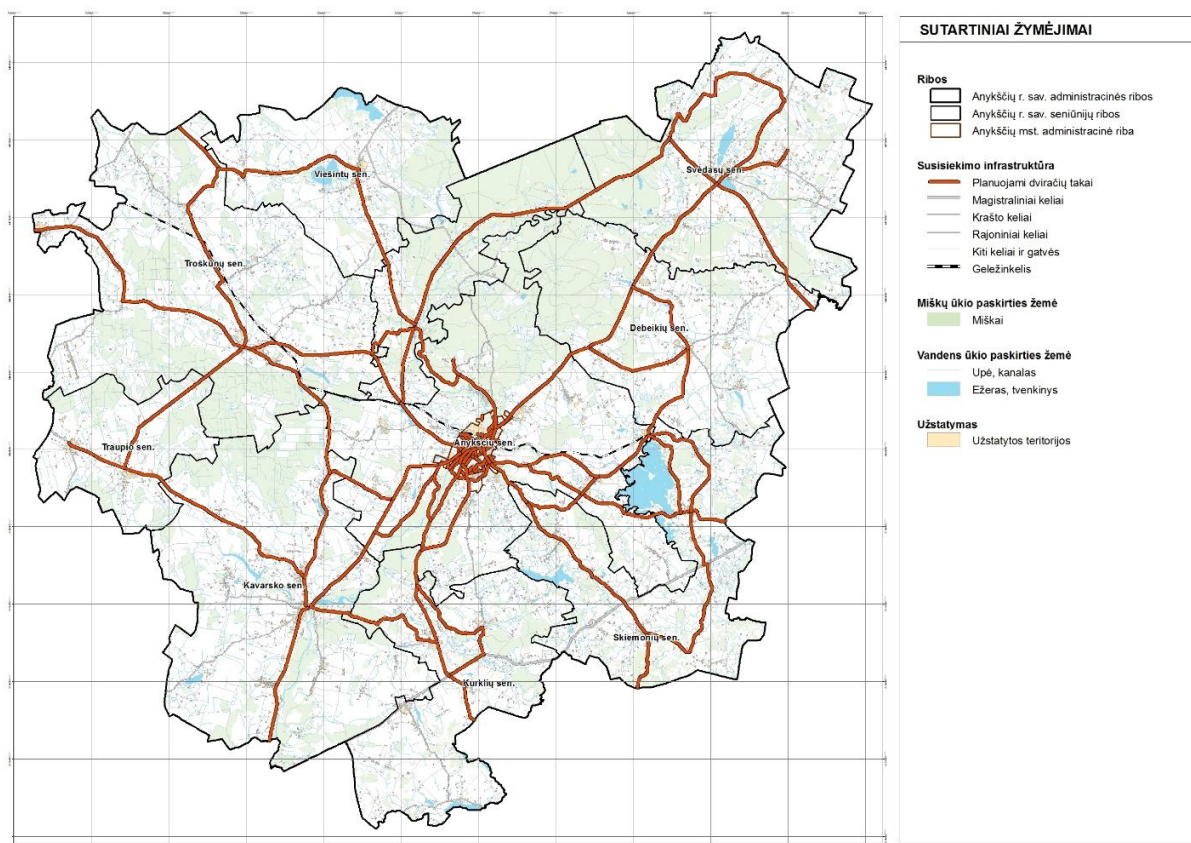
2.1 pav. Savaiminės dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyva

II alternatyva – rekreacinių objektų ir teritorijų dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyvos koncepcija (2.2 lentelė). Ši alternatyva grindžiama efektyvesniu rekreacinių išteklių panaudojimu, kuriuos apjungia dviračių trasų sistema. Jos įgyvendinimas sustiprins Anykščių rajono ir miesto gyventojų rekreacinę ir socialinę aplinką, bet nebus sudarytos patogios galimybės buitiniams ir darbo kelionėms atlikti. Svarbu paminėti, kad ši koncepcijos alternatyva apims mažą Anykščių rajono teritorijos dalį (daugiausiai Anykščių regioninį parką), kurioje tikėtina siaura dviračių naudotojų grupė: turistai ir artimosios aplinkos gyventojai.



2.2 pav. Rekreacinių objektų ir teritorijų dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyva

III alternatyva – koordinuotos dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyvos koncepcija (2.3 lentelė). Ši alternatyva turi būti suprantama kaip antrosios alternatyvos papildinys, kurios tikslas užtikrinti sistemingą Anykščių rajono (įskaitant Anykščių miestą) teritorijų darnų vystymąsi bei racionalų rajono teritorijų, lėšų ir išteklių panaudojimą, įrengiant naujas dviračių trasas, išvystant turistinius-pažintinius maršrutus, užtikrinant patogų dviračių trasų tinką, skirtą kasdieniniam susisiekimui, pramogoms ir turizmo reikmėms. Įgyvendinus šią koncepcijos alternatyvą bus užtikrinta sveikesnė aplinka (švarus oras, žemė, vanduo), socialinė gerovė (kokybiškas kultūrinių ir dvasinių poreikių tenkinimas), aktyvesnė ir konstruktyvesnė Anykščių rajono ir miesto bendruomenė ir kt.



2.3 pav. Koordinuotos dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyva

Derinant aplinkosauginius, socialinius ir ekonominius prioritetus, ši koncepcijos alternatyva numato tikslingą dviračių transporto infrastruktūros plėtrą, kuri neprieštarauja koncepcijoje keliamiems tikslams. **Rengėjų nuomone, siūloma įgyvendinti trečiąją alternatyvą, kurią detalizuosime tolesnėje darbo eigoje.**

2.2 Dviračių transporto infrastruktūros pagrindiniai planavimo principai

Vadovaujantis parengtais teritorijų planavimo dokumentais ir kitais LR teisės aktais, specialiajame plane dviračių transporto infrastruktūros plėtra vykdoma vadovaujantis pagrindiniais planavimo principais. Nustatoma dviračių transporto naudojimo paskirtis Anykščių rajone ir mieste (2.1 lentelė), išskiriami dviračių svarbiausi traukos objektai: specialaus intereso objektai (autobusų stotis, seniūnijos, kultūros centrai, bibliotekos, kapinės ir kt.), rekreaciniai traukos objektai (kultūros paveldo objektai ir teritorijos, saugomų teritorijų objektai ir teritorijos bei kiti rekreaciniai objektai ir teritorijos); kasdienės veiklos traukos objektai (prekybos centrai, paštas, darbovietės, mokymo įstaigos ir kt.).

2.1 lentelė. Dviračių transporto infrastruktūrai keliami reikalavimai, atsižvelgiant į dviračių transporto naudojimo paskirtį

Dviračių transporto naudojimo paskirtis	Dviračių naudotojų reikalavimai	Susisiekimo ryšių lokalizacija
Kasdienės kelionės	Saugus ir tiesus kelias, kokybiška dangą, tankus tinklas	Urbanizuotos teritorijos (ryšiai miestuose ir jų įtakos zonose, miesteliuose ir kaimuose)
Turistinės ir rekreacinės kelionės	Sveikatinimas	Ekologiška, saugi aplinka, patogus kelias palei želdynus, vandens telkinius
	Pažintinė rekreacija	Patraukli aplinka, lankomi objektai, paženklinta trasa
	Turizmas	Patogus, saugus kelias, turizmo infrastruktūra, socialinis saugumas, patraukli aplinka
		Miesto parkai ir kitos rekreacinės teritorijos
		Nacionaliniai ir regioniniai parkai, įdomūs gamtos, kultūros ir istorijos objektai
		Miestai, senamiesčiai, valstybiniai parkai, reikšmingi turizmo objektai

2.3 Planuojamos dviračių trasos

Planuojamos dviračių trasos nustatomos prioritetine tvarka atskirai Anykščių miestui ir rajonui. Siekiant kuo paprasčiau aprašyti dviračių trasų įrengimo prioritetinę tvarką, jos išskiriamos pagal dvi reikšmes: valstybės ir savivaldybės (2.2 lentelė). Valstybės dviračių trasos klasifikuojamos į tarptautinės ir regioninės reikšmės trasas. Savivaldybės dviračių trasos klasifikuojamos į magistralines, rajonines, vietines ir jungiamąsias. Magistralinės ir rajoninės trasos grupuojamos į pagrindines, o vietinės ir jungiamosios – į pagalbines dviračių trasas.

2.2 lentelė. Dviračių trasos pagal reikšmės kategorijas

Indeksas	Dviračių trasų tinklo kategorija	Ryšių svarbos aprašymas
V	Valstybinės reikšmės dviračių trasos	
V ₁	Tarptautinės	Susisiekimas tarp pagrindinių nacionalinių ir tarptautinių dviračių turizmo traukos objektų (tarp miestų, valstybinių parkų, reikšmingų kultūros ir gamtos paveldo paminklų, stambių rekreacinių zonų), pagal tarptautinius dviračių turizmo maršrutus, kertančius šalies teritoriją
V ₂	Regioninės	Susisiekimas tarp pagrindinių regioninių dviračių turizmo ir rekreacijos traukos objektų; valstybiniuose parkuose, rekreaciniuose regionuose ir nuo jų iki miestų, miestelių, pagal nacionalinius ir regioninius dviračių turizmo maršrutus bei tarp miestų skirtingose savivaldybėse
E ir F	Savivaldybių reikšmės dviračių trasos	
E ₁	Magistralinės	Susisiekimas tarp didelio miesto gyvenamųjų rajonų ir centro, tarp didžiausių savivaldybės teritorijos traukos objektų
E ₂	Rajoninės	Susisiekimas su nedidelių miestų, miestelių centrais, stambiais traukos objektais (mokymosi, darbo, rekreacijos), funkciniai ryšiai tarp visų miesto rajonų, rekreacinių ar kitų funkcinių zonų
F ₁	Vietinės	Susisiekimui miestų rajonuose, miesteliuose, kaimuose tarp miestų ir priemiesčių, rekreacinių zonų, ryšiai su pagrindiniu dviračių tinklu

2.2 lentelės pabaiga

F ₂	Jungiamosios	Gyvenamųjų vietų ir traukos objektų ryšiai su dviračių trasų tinklu
----------------	--------------	---

I-ajam prioritetui priskiriami dviračių takai – didžiausio turistinio potencialo, vertingiausios gamtinio kraštovaizdžio teritorijos, kurios yra patrauklios tiek vietiniams gyventojams, tiek atvykstantiems į Anykščių rajono savivaldybę turistams. I-ajam prioritetui priskiriami dviračių takai pateikti Anykščių regioninio parko tvarkymo plane, tuo tarpu Anykščių rajono bei miesto teritorijų bendruosiuose planuose pateikti nacionaliniai bei naujai siūlomi regioninės ir rajoninės reikšmės dviračių takai. Šiam prioritetui taip pat priskiriamos planuojamos magistralinės dviračių trasos, esančios Anykščių mieste (2.3 lentelė).

2.3 lentelė. Siūlomos dviračių trasos I-uoju prioritetu Anykščių rajone ir mieste

Nr. plane	Trasos pavadinimas	Maršrutas	Trasos ilgis Anykščių r. sav., km	Dviračių trasos pagal TP dokumentus
<i>Anykščių rajonas</i>				
N ₁	Nacionalinė trasa	Anykščių m. – Andrioniškio mstl. – Viešintų mstl. – Kupiškio r. sav.	38,0	Anykščių r. teritorijos BP (patvirtintas 2008-06-26 rajono tarybos sprendimu Nr. TS-223).
N ₂	Nacionalinė trasa	Molėtų r. sav. – Kurklių mstl.– Anykščių m.– Burbiškių k. (Nr. 1221) – Utenos r. sav.	39,0	Anykščių r. teritorijos BP (patvirtintas 2008-06-26 rajono tarybos sprendimu Nr. TS-223).
Rg ₁	Aukštaitijos parkų žiedas	Utenos r. sav. – Svėdasų mstl. – Andrioniškio mstl.– Anykščių m. – Kurklių mstl. – Molėtų r. sav.	69,1	Anykščių r. teritorijos BP (patvirtintas 2008-06-26 rajono tarybos sprendimu Nr. TS-223).
Rg ₂	Regioninis dviračių takas	Anykščių m. – Molėtų m.	20,9	-
Rg ₃	Regioninis dviračių takas	Anykščių m. – Panevėžio m.	35,3	-
Rg ₄	Regioninis dviračių takas	Anykščių m. – Kavarsko mstl. – Ukmergės m.	24,3	-
Rj ₁	ARP rytinis žiedas	Anykščių m. – Klykūnų k. – Mačionių k. – Rubikių k. – Keblonių k. – Anykščių m.	37,5	ARP tvarkymo planas (patvirtintas 2008 m. gruodžio 31 d. LR vyriausybės nutarimas Nr. D1-699).
Rj ₂	ARP šiaurinis žiedas	Anykščių m. – Niūronių k. – Andrioniškio mstl.– Anykščių m.	24,5	ARP tvarkymo planas (patvirtintas 2008 m. gruodžio 31 d. LR vyriausybės nutarimas Nr. D1-699).

2.3 lentelės pabaiga

Rj ₃	ARP pietinis žiedas	Anykščių m. – Kavarsko mstl. – Kurklių k.– Anykščių m.	45,4	ARP tvarkymo planas (patvirtintas 2008 m. gruodžio 31 d. LR vyriausybės nutarimas Nr. D1-699).
Rj ₉	Mažasis ARP dviračių žiedas	Anykščių m. – Puntuko akmuo – šaltinis Karalienės liūnas – Anykščių m.	4,5	Mažojo dviračių tako nuo šaltinio „Karalienės liūnas“ iki Anykščių miesto ribos Anykščių sen., specialusis planas (patvirtintas 2013 m. rugsėjo 26 d. tarybos sprendimu Nr. 1-TS-274).
J ₁	ARP rytinis žiedas	Arklių muziejus	1,2	ARP tvarkymo planas (patvirtintas 2008 m. gruodžio 31 d. LR vyriausybės nutarimas Nr. D1-699).

Anykščių miestas

Anykščių mieste dviračių infrastruktūros plėtrą planuojama įgyvendinti trimis etapais. Pirmuoju etapu, dviračių trasų tiesimas planuojamas vadovaujantis darnios plėtros principais, galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais (ARP tvarkymo plano, Anykščių rajono ir Anykščių miesto bendrųjų planų sprendiniais) ir kitais LR teisės aktais. I-uoju prioritetu Anykščių mieste siūloma nutiesti dviračių takus pagrindinėse miesto gatvėse, sujungiant miesto centrą su pagrindiniais traukos objektais ir rekreacinėmis poilsio zonomis. Išskirtos svarbiausios dviračių trasos kertančios Anykščių miestą: N₁, N₂, Rg₁, Rg₂, Rg₃, Rg₄, Rj₁, Rj₂, Rj₃, planuojama nutiesti 19,6 km dviračių trasų. Detalesnė informacija pateikta koncepcijos brėžinyje.

II-ajam prioritetui dviračių trasos priskiriamos rajoninės ir vietinės dviračių trasų tinklo kategorijai (2.4 lentelė). Šiam prioritetui priskiriami dviračių trasos tose teritorijose, kuriose yra stambūs traukos objektai: mokymosi, darbo, rekreacijos, funkciniai ryšiai rekreacinių ar kitų funkcinių zonų, taip pat ryšiai su pagrindiniu dviračių tinklu.

2.4 lentelė. Siūlomos dviračių trasos II-uoju prioritetu Anykščių rajone ir mieste

Nr. plane	Trasos pavadinimas	Maršrutas	Trasos ilgis Anykščių r. sav., km	Dviračių trasos pagal TP dokumentus
<i>Anykščių rajonas</i>				
Rj ₄	Mažasis Svėdasų dviračių žiedas	Svėdasų mstl. – Miškinių k. – Svėdasų mstl.	23,2	-
Rj ₅	Ramuldavos miško dviračių takas	Svėdasų mstl. – Anykščių m.	22,0	-

2.4 lentelės pabaiga

R _{j6}	Anykščių r. lygumų dviračių takas	Ažuožerių k. – Kavarsko mstl. – Traupio mstl. – Putino k. – Viešintų mstl. – Andrioniškio mstl.	72,9	Anykščių r. teritorijos BP (patvirtintas 2008-06-26 rajono tarybos sprendimu Nr. TS-223).
R _{j7}	Anykščių r. aukštumų dviračių takas	Anykščių m. – Skiemonių mstl. – Rubikių k. – Keblonių k. – Anykščių m.	51,4	Anykščių r. teritorijos BP (patvirtintas 2008-06-26 rajono tarybos sprendimu Nr. TS-223).
R _{j8}	Rajoninis dviračių takas	Debeikių mstl. – Čekonių k.	7,2	-
V ₁	Vietinis dviračių takas	Debeikių mstl. – Leliūnų k.	6,1	-
V ₂	Vietinis dviračių takas	Debeikių mstl. – Rubikių k.	6,8	-
V ₃	ARP pietinis žiedas	Kurklių k. – kelias A6 – Kurklių II k. – Buteikių k.	10,5	ARP tvarkymo planas (patvirtintas 2008 m. gruodžio 31 d. LR vyriausybės nutarimas Nr. D1-699).
V ₄	ARP pietinis žiedas	Kelias Nr. 1201 – Anykščių m.	7,2	ARP tvarkymo planas (patvirtintas 2008 m. gruodžio 31 d. LR vyriausybės nutarimas Nr. D1-699).
V ₅	Vietinis dviračių takas	Levaniškių k. – Traupio mstl.	4,0	-
V ₆	Vietinis dviračių takas	Troškūnų mstl. – Dabužių I k.	10,8	-
V ₇	ARP rytinis žiedas	Andrioniškio mstl. – Svilelių k. – 121 kelias.	3,9	ARP tvarkymo planas (patvirtintas 2008 m. gruodžio 31 d. LR vyriausybės nutarimas Nr. D1-699).
V ₈	Vietinis dviračių takas	Svėdasų mstl. – Daujočių k.	4,0	-

Anykščių miestas

Siekiant padidinti dviračių naudojimą Anykščių mieste, antruoju etapu siūloma dviračių takais sujungti miesto centrą ir gyvenamuosius rajonus. Jo metu, dviračių transporto infrastruktūros planavimas koncentruojamas į kasdieninių kelionių dviračių trasų vystymą, nes pagrindinėse gatvėse nėra dviračių takų, o tai verčia dviratinkus naudotis šaligatviais arba tiesiog važiuojamosios gatvės dalimi. Šiuo etapu bus nutiesta 29,0 km dviračių trasų. Detalesnė informacija pateikta koncepcijos brėžinyje.

III-ajam prioritetui dviračių trasos priskiriamos jungiamosios dviračių trasų tinklo kategorijai. Šiam prioritetui priskiriama dviračių trasų tinklas, jungiantis daugiau gyvenamųjų vietovių su įvairiais traukos objektais (2.5 lentelė).

2.5 lentelė. Siūlomos dviračių trasos III-uoju prioritetu Anykščių rajone ir mieste

Nr. plane	Trasos pavadinimas	Maršrutas	Trasos ilgis Anykščių r. sav., km	Dviračių trasos pagal TP dokumentus
<i>Anykščių rajonas</i>				
J ₂	-	Ažuožerių k. – Vaivadiškių k.	2,4	-
J ₃	-	Kavarsko mstl. – Janušavos k.	2,0	-
<i>Anykščių miestas</i>				
Trečiuoju etapu, Anykščių mieste siūloma tankinti dviračių trasų tinklą. Šiuo etapu bus nutiesta 14,3 km dviračių trasų. Detalesnė informacija pateikta koncepcijos brėžinyje.				

2.4 Dviračių trasų investicijų poreikis

Dviračių trasų kainų nustatymui naudoti Lietuvoje šiuo metu taikomi sustambinti statinių statybos skaičiuojamųjų kainų rodikliai („Statinių statybos skaičiuojamųjų kainų palyginamieji ekonominiai rodikliai, UAB Sistela), kurie naudojami planuojant investicijų poreikį, kai nėra parengti detalizuoti projektiniai sprendiniai.

2.4.1 Kainų nustatymo principai

Anykščių rajone ir mieste planuojamas dviračių takų tinklas gali kirsti labai skirtingas teritorijas, kurios turi įtakos statybos kainai. Vadovaujantis 2013 metų sustambintais statinių statybos skaičiuojamųjų kainų rodikliais 1 kilometro ir 2,0 metrų pločio dviračio tako nutiesimas kainuoja apie 300 tūkst. litų. Didelę įtaką kainai turi teritorijos reljefas ir inžinerinės infrastruktūros tinkų perkėlimas, todėl 1 kilometro dviračių tako nutiesimo kaina gali išaugti iki 600 tūkst. litų.

2.4.2 Dviračių takų statyba

Skaičiuojant dviračių takų statybos kainą buvo priimta, kad nutiesti 1 kilometrą Anykščių rajone kainuoja 300 tūkst. litų, o Anykščių mieste 600 tūkst. litų.

2.6 lentelėje pateikimas Anykščių rajono ir miesto dviračių takų statybos investicijų poreikis pagal prioritetus.

2.6 lentelė. Dviračių takų statyba pagal III alternatyvos prioritetus

Prioritetas	Dviračių takų ilgis (rajone/mieste), km	Dviračių takų statybos kaina (rajone/mieste), mln. Lt
I prioritetas	239,4/19,6	71,8/11,8
II prioritetas	230,0/29,0	69,0/17,4
III prioritetas	4,4/14,3	1,3/8,6

2.7 lentelėje pateikiamas investicijų poreikis pagal alternatyvas.

2.7 lentelė. Dviračių takų statyba pagal alternatyvas

Alternatyva	Dviračių takų ilgis, km	Dviračių takų statybos kaina, mln. Lt
Savaiminės dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyvos (I alternatyva)	25,2	15,12
Rekreacinių objektų ir teritorijų dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyva (II alternatyva)	132,1	39,63
Koordinuotos dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyvos (III alternatyva)	466,9	140,07

Detalesnė dviračių takų statybos kaina turėtų būti detalizuojama techninio projektu metu, kai bus nurodytas kiekvieno dviračio tako dangos tipas (asfaltas, betono trinkelės, šaligatvio plytelės, žvyras ir kt.), reikalingi papildomi infrastruktūros objektai (tiltai, viadukai, papildomos eismo saugumo priemonės ir kt.).

3. SPRENDINIAI

Anykščių rajono savivaldybės teritorijos dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialiojo teritorijų planavimo dokumento sprendinių rengimo stadijoje detalizuojama koordinuotos dviračių transporto infrastruktūros plėtros alternatyvų pasiūlymai.

Patvirtinus koncepciją, specialiojo plano sprendinių rengimo metu Anykščių rajono savivaldybė gavo Susisiekimo ministerijos parengtas miestų susisiekimo sistemos, bemotorio transporto plėtros įgyvendinimo gaires. Jose nurodoma, kad pagrindinis dėmesys bus skiriamas finansuojant DT infrastruktūros plėtrą, skirtą kasdienių kelionių naudojimui, o ne tik savaitgalio ar poilsio kelionėms. Šis dokumentas pakreipė Anykščių miesto dviračių transporto infrastruktūros plėtrą nauja linkme, pagrindinį dėmesį skiriant darbo, mokymosi, buitiniams kelionėms. Tuo tarpu rajono teritorijoje liko prioritetinga takų įgyvendinimo seka. Specialiojo plano sprendiniuose Anykščių mieste pagrindinis dėmesys skiriamas kasdieniam susisiekimui, o ne rekreacinėms kelionėms, tokiu būdu suformuotos papildomos jungtys tarp DT, kad užtikrintų vieningą ir rišlų takų tinklą.

Parengtas Anykščių rajono savivaldybės teritorijos dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialusis planas pagal poreikį detalizuoja Anykščių rajono ir miesto savivaldybės teritorijos bendrųjų planų sprendinius. Kadangi specialusis planas rengiamas Anykščių rajone M 1:25 000, o Anykščių mieste M 1:5 000, numatytos dviračių takų (toliau DT) ir trasų vietos, DT parametrai ir DT tipai gali būti tikslinami žemesnio (detalesnio mastelio) lygmens planavimo dokumentuose. Detalizuojant specialiojo plano sprendinius žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentais, DT turi būti planuojami nustatyta tvarka.

Suplanuoti dviračių transporto infrastruktūros objektai, t. y. dviračių stovėjimo ir laikinojo saugojimo vietos bei dviračių saugyklos, numatytos nedetalizuojant konkrečios objekto įrengimo vietos (nenurodomos konkrečios koordinatės).

Atkarpose, kur pagal specialiojo plano sprendinius numatytų tipų DT atitinkančius STR ir kitų teisės aktų reikalavimus esant dabartinei gatvių būklei įrengti neįmanoma, nustatytų tipų pėsčiųjų ir DT įrengimas turi būti sprendžiamas šiais būdais:

1. **Gatvės važiuojamosios dalies siaurinimas** (toliau – GVDS) turi būti sprendžiamas rengiant gatvės techninį projektą.
2. **Gatvės kategorijos žeminimas** (toliau – GKŽ). Kai pagal dabar galiojančią Anykščių miesto bendrąjį planą esamose/planuojamose gatvėse įrengti DT pagal atitinkančius STR reikalavimus negalima, rekomenduojame rengiant naują Anykščių miesto teritorijos bendrąjį planą tose gatvėse sumažinti gatvės kategoriją iki leistinų reikšmių. Šie siūlomi DT gali būti įrengiami tik pakeitus Anykščių miesto teritorijos bendrąjį planą, kuriame bus įgyvendinti Anykščių rajono savivaldybės teritorijos dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialiojo plano siūlymai.
3. **Esamo pėsčiųjų tako platinimas** (toliau – ETP), suformuojant pėsčiųjų ir DT.
4. **Kliūčių naikinimas** (toliau – KN) esamojo pėsčiųjų tako erdvėje.

Išnagrinėjus žemės visuomenės poreikiams paėmimą, nustatyta, kad įgyvendinant Anykščių rajono savivaldybės teritorijos dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialųjį planą žemės paėmimas nebus vykdomas.

Visi DT susikirtimai su magistraliniu dujotiekiu ir dujotiekių infrastruktūros objektų sanitarinėmis apsaugos zonomis turi būti sprendžiami žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentuose ir/ar techniniuose projektuose.

3.1 Dviračių takų tinklo ir infrastruktūros formavimo principai

Pagrindinis dviračių tinklo infrastruktūros plėtros tikslas – suplanuoti optimalią DT infrastruktūrą Anykščių rajone ir mieste. Šiam tikslui pasiekti, DT infrastruktūros plėtra suskirstyta į dvi teritorijas – DT plėtra Anykščių mieste ir rajone.

Pirminis dėmesys skiriamas Anykščių miesto gyventojų kasdienių ir laisvalaikio dviračiais kelionėms atlikti. Siekiant suplanuoti rišlų ir saugų dviračių takų tinklą, mieste turi būti nutiestos trūkstamos esamo DT tinklo atkarpos, kurios jau artimiausiu metu leistų dalinai suformuoti pakankamos apimties DT infrastruktūrą laisvalaikio kelionėms. Siekiant pritaikyti dviračių naudojimą kasdieniams poreikiams turi būti suplanuota DT infrastruktūra remiantis pagrindiniais planavimo kriterijais (3.1 pav.).



3.1 pav. DT infrastruktūros planavimo pagrindiniai kriterijai

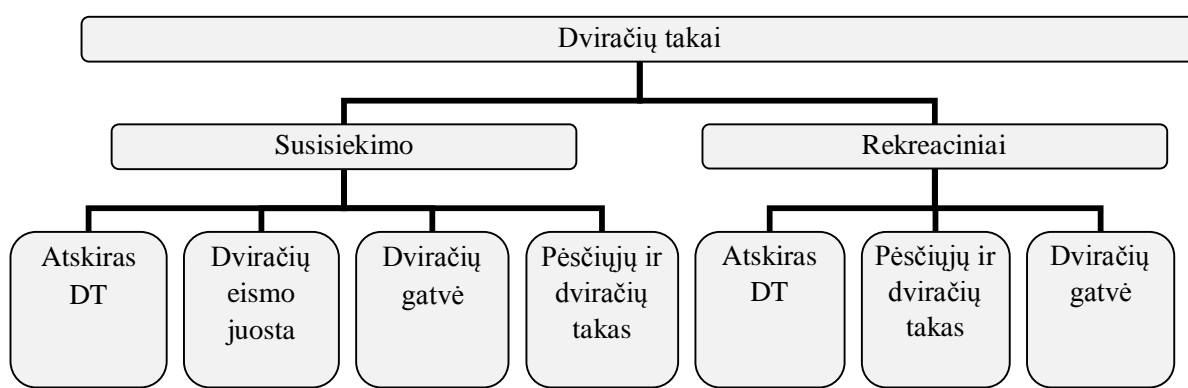
Saugumas – važiuojant DT, dviratininkams turi būti maksimaliai užtikrintas eismo saugumo sąlygos. Universalumas – DT sistema planuojama taip, kad tarptautiniai, nacionaliniai, regioniniai, rajoniniai ir vietiniai DT tarpusavyje jungtųsi taip sudarydami vientisą DT sistemą. Patrauklumas – DT planuojami taip, kad apjungtų Anykščių miesto ir rajono rekreacinius išteklius. Racionalumas – DT sistema kuriama taip, kad tikslingai ir efektyviai išnaudotų esamą gatvių ir kelių infrastruktūrą. Patogumas – kuriama greita ir patogi DT infrastruktūra.

Antrinis dėmesys skiriamas Anykščių rajone DT, kurie planuojami rekreacijos tikslais. Rekreacinių, turistinių DT įrengimas numatytas apjungiant populiariausius dviračių turizmo maršrutus: Anykščiai – Rubikiai, Anykščiai – Puntuko akmuo, Anykščiai – „Arklis muziejus“ – Andrioniškis ir Anykščiai – Nevėžos ežeras.

3.2 Dviračių takų klasifikacija

Dviračių susisiekimo tinklas planuojamas ir tiesiamas vadovaujantis funkcionalumo, saugaus eismo ir ekologiškumo principais, kaip vientisa, savarankiška, jungianti gyvenamąsias, darbo, paslaugų ir poilsio vietas, susisiekimo sistema.

Valstybiniai DT klasifikuojami į tarptautines ir regionines reikšmės trasas, o savivaldybių reikšmės DT klasifikuojami į magistralines, rajonines, vietines ir jungiamąsias trasas. Magistralinės ir rajoninės trasos grupuojamos į pagrindines, o vietinės ir jungiamosios – į pagalbines dviračių trasas. Taip pat DT yra skirstomi pagal paskirtį ir funkcionalumą. Susisiekimo paskirčiai priskiriami atskiras DT (T1), dviračių gatvės (T2), dviračių eismo juosta (T3) ir pėsčiųjų ir dviračių takas (T4). Rekreacinei paskirčiai – atskiras DT, pėsčiųjų ir dviračių takas ir dviračių gatvė (3.2 pav.).



3.2 pav. DT skirstymas pagal paskirtį ir funkcionalumą

Vadovaujantis Anykščių miesto bendroju planu DT tipai gyvenamosiose teritorijose parenkamos pagal gatvių kategorijas, kurios pateiktos 3.1 lentelėje.

3.1 lentelė. DT tipo parinkimas pagal gatvių kategorijas

Gatvės kategorija	Projektinis greitis, km/h	DT tipas			
		Atskiras DT	Dviračių eismo juosta	Dviračių gatvė	Pėsčiųjų ir dviračių takas
C	50	+	+		+
D	50	+	+		+
D ₁	40	+	+		+
D ₂	30	+	+		+
D ₃	20	+	+		+
E	≤ 30			+	+
F	≤ 30			+	+

DT tipas negyvenamosiose teritorijose parenkamos atsižvelgiant į kelio kategoriją, leistiną važiavimo greitį ir dviratininkų intensyvumą (3.2 lentelė).

3.2 lentelė. Dviračių tako tipo parinkimas pagal kelių kategorijas

Kelio paskirtis, reikšmė, kategorija	Projektinis greitis, km/h	DT tipas		
		Atskiras DT	Dviračių eismo juosta	Pėsčiųjų ir dviračių takas
Tranzitinės paskirties keliai				
Magistraliniai keliai:				
AM	130/110			
I	110/100			
IIa	100			
Krašto keliai:				
Ia	90	+		+
IIa	90	+		+
Skirstomosios paskirties keliai				
Magistraliniai keliai:				
II	90	+		+
III	90	+		+
Krašto keliai:				
III	90	+		+
IV	90	+(+*)		+
Privažiuojamosios paskirties keliai				
Rajoninės reikšmės keliai:				
IV	90	+(+*)		+
V	70	+(+*)	+	+
Va	70/50	+(+*)	+	+
Vietinės reikšmės keliai:				
I _v	50/40	+(+*)	+	+
II _v	40/30	+(+*)	+	+
III _v	30/20	+(+*)	+	+

*Pastaba: * atskiras DT gali būti ant važiuojamosios kelio dalies, nuo transporto priemonių eismo atskirtas apsauginėmis atitvarų sistemomis*

3.3 Dviračių takų tinklo planavimas Anykščių mieste

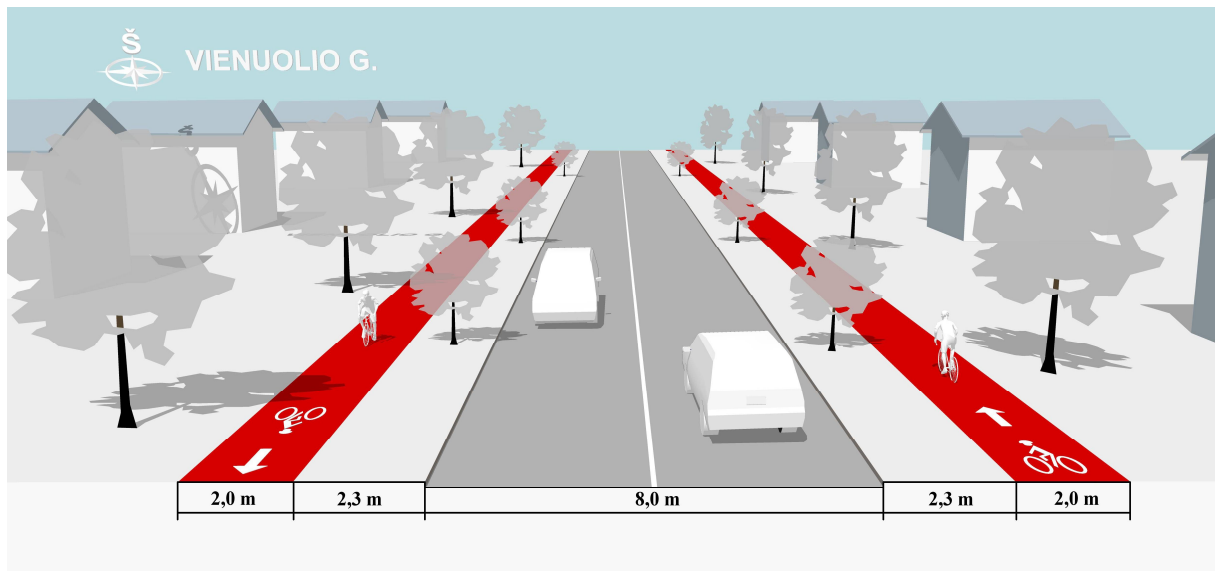
Parengtame aiškinamajame rašte pateikiami rekomenduojami dviračių takų tipai ir trasos, kurios numatytos palei Anykščių miesto gatves, atskirose sankryžose ir kitose vietose. Planavimo stadijoje numatyta dviračių transporto infrastruktūros plėtra palengvins darbą projektavimo stadijoje, kurios metu bus išvengta klaidų projektuojant DT.

3.3.1 Atskirieji dviračių takai

Atskirų DT planavimas gyvenamosiose vietovėse yra saugiausia dviračių eismo infrastruktūra, kurioje dviratininkų eismas fiziškai atskirtas nuo kitų eismo dalyvių. Parenkant DT tipą – prioritetas pirmiausia skiriamas atskiriems DT, nes jie geriausiai atitinka paskirtį esant pakankamai ilgiems nepertraukiamiems ruožams su nedideliu sankryžų skaičiumi.

DT skirstomi į vienpusio ir dvipusio eismo kryptis. Remiantis užsienio patirtimi, prioritetas teikiamas vienpusio eismo DT, kurie įrengiami abiejose gatvės pusėse. Tačiau Anykščių miesto užstatymas ne visur leidžia suformuoti tokio tipo DT sistemos mieste.

Vienpusio eismo DT. Vienpusio eismo DT rekomenduojama įrengti priemiestinėse miesto dalyse: Vienuolio gatvėje, Gegužės gatvės, Troškūnų gatvės atkarpoje ir Ramybės gatvėje (3.3 pav.).



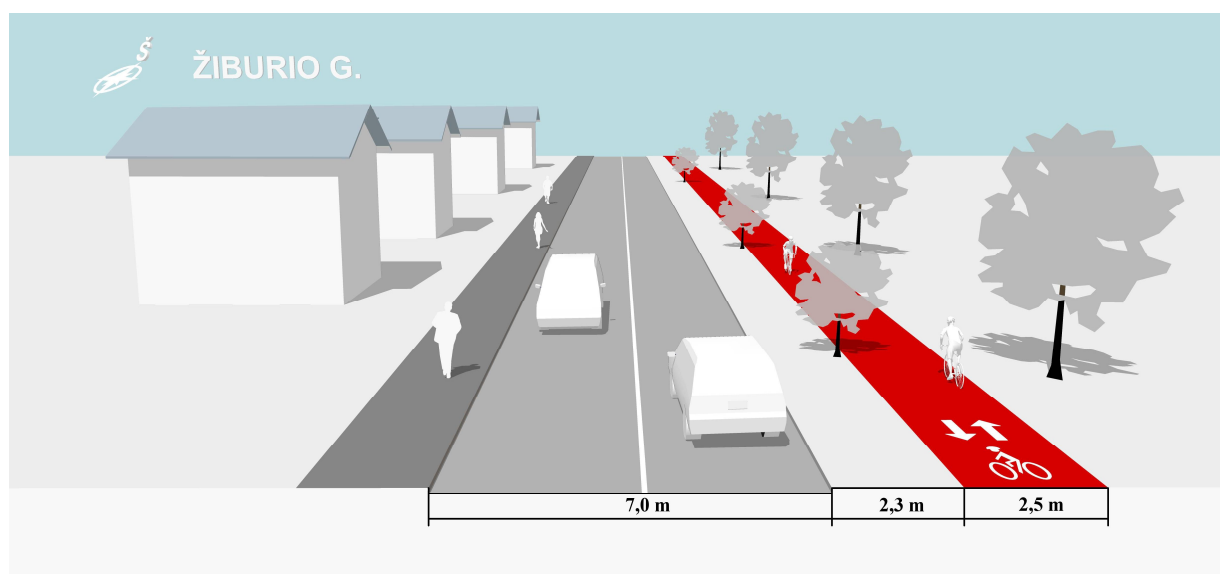
3.3 pav. Vienpusio eismo atskiro DT ruože tarp sankryžų schema (sudaryta autorių)

Vienpusio eismo, vieno DT minimalus dangos plotis rekomenduojamas 2,0 m, ankštesiose vietose reikšmė gali būti sumažinta iki 1,6 m. Šoninės skiriamosios juostos minimalus plotis gyvenamosiose vietovėse, atsižvelgiant į įrenginius joje gali būti nuo 0,35 m iki 2,30 m. Įrengiant veją plotis – 0,35 m; tvorelę – 0,70 m, apšvietimo stulpus ar kelio ženklų atramas – 1,00 m, apsauginių atitvarų sistemas – 1,10 m ir apželdinant medžiais ar krūmais – 2,30 m. Negyvenamosiose vietovėse skiriamosios juostos minimalus plotis 1,75 m. Detalesnė vienpusio eismo atskiro DT planavimo charakteristika ir rekomendacijos pateiktos 3.3 lentelėje.

3.3 lentelė. Vienpusio eismo atskiro DT planavimo charakteristika

Nr. plane	Gatvės pavadinimas	Gatvės kategorija	DT plotis, m.	Minimalus skiriamosios juostos plotis, m.	DT ilgis, m.	Galimas DT įrengimo būdas tikslinant specialiojo plano sprendinius
Da1	A. Vienuolio g.	C1	2,0	2,30	2 071	Įrengti GRL ribose
Da2	Gegužės g.	C2	2,0	2,30	540	Įrengti GRL ribose
Da3	Troškūnų g.	C1	2,0	2,30	819	Įrengti GRL ribose
Da4	Ramybės g.	D1	2,0	2,30 (0,35)	664	Įrengti GRL ribose
Viso:					4 094	

Dvipusio eismo DT. Dvipusio eismo DT rekomenduojama A. Vienuolio (3.4 pav.), Šaltupio, J. Jablonskio, Vilties ir kitose gatvėse.



3.4 pav. Dvipusio eismo atskiro DT ruože tarp sankryžų schema (sudaryta autorių)

Dvipusio eismo atskiro DT minimalus dangos plotis rekomenduojamas 2,5 m, o ankštesiose vietose reikšmė gali būti sumažinta iki 2,0 m. Šoninės skiriamosios juostos minimalūs reikalavimai atitinka vienpusio DT parametrus. Detalesnė dvipusio eismo atskiro DT planavimo charakteristika ir rekomendacijos pateiktos 3.4 lentelėje.

3.4 lentelė. Dvipusio eismo atskiro DT planavimo charakteristika

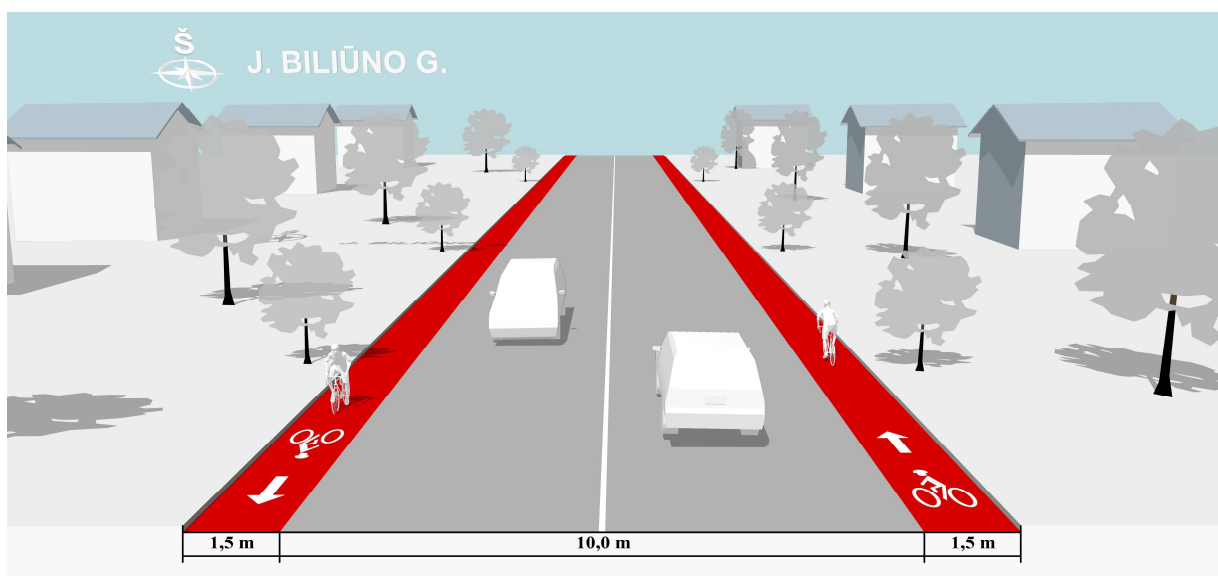
Nr. plane	Gatvės pavadinimas	Gatvės kategorija	DT plotis, m.	Minimalus skiriamosios juostos plotis, m.	DT ilgis, m.	Galimas DT įrengimo būdas tikslinant specialiojo plano sprendinius
Da5	A. Vienuolio g.	C1	2,5	2,30	286	Įrengti GRL ribose
Da6	Šaltupio g.	C2	2,5	2,30	693	Įrengti GRL ribose
Da7	J. Jablonskio g.	D2	2,5	2,30	193	Įrengti GRL ribose
Da8	Vilties g.	-	2,5	2,30	142	Įrengti GRL ribose
Da9	Vilties g. ir rekreacinio tako jungtis	-	2,5	2,30	111	Įrengti GRL ribose
Da10	Tilto ir Draugystės g. jungtis	-	2,5	-	94	Įrengti GRL ribose
Da11	Muziejaus ir Vienuolio g. jungtis	-	2,5	-	118	Įrengti GRL ribose
Da12	Jungtis nuo Vilniaus g. ir K. Sirvydo g. sankryžos iki esamo DT	-	2,5	2,3	256	Įrengti GRL ribose
Da13	-	-	2,5	-	123	Įrengti GRL ribose

3.4 lentelės pabaiga

Da14	-	-	2,5	-	353	Įrengti GRL ribose
Da15	-	-	2,5	2,3	1 374	Įrengti GRL ribose
					Viso:	3 743

3.3.2 Dviračių eismo juostos

Dviračių eismo juosta mieste įrengiama kaip alternatyva atskiram DT, kai trūksta erdvės. Dviračių eismo juostos gali būti projektuojamos C ir D kategorijų gatvėse, turinčiose ne daugiau kaip dvi eismo juostas ir leistinas transporto priemonių važiavimo greitis ≤ 50 km/h. Dviračių eismo juosta gali būti tik vienpusio eismo, kuri turi būti įrengiama abiejose gatvės pusėse. Dviračių eismo juosta nuo transporto priemonių eismo turi būti atskiriama siaura brūkšnine horizontaliojo ženklavimo linija, dviračių eismo juosta paženklinta baltu dviračio simboliu ir horizontaliojo ženklavimo balta rodykle, nurodančią eismo kryptį. Baltas dviračio simbolis ženklinamas dviračių eismo juostos pradžioje, už sankryžų, ir kartojamas kas 50–100 m. Gyvenamosiose vietovėse dviračių eismo juostos dangą rekomenduojama įrengti raudonos spalvos, nes tada visiems eismo dalyviams lengviau ir saugiau orientuotis bendroje susisiekimo infrastruktūros erdvėje. Rekomendacinė schema pateikta 3.5 paveiksle.



3.5 pav. Dviračių eismo juostos ruožė tarp sankryžų schema (sudaryta autorių)

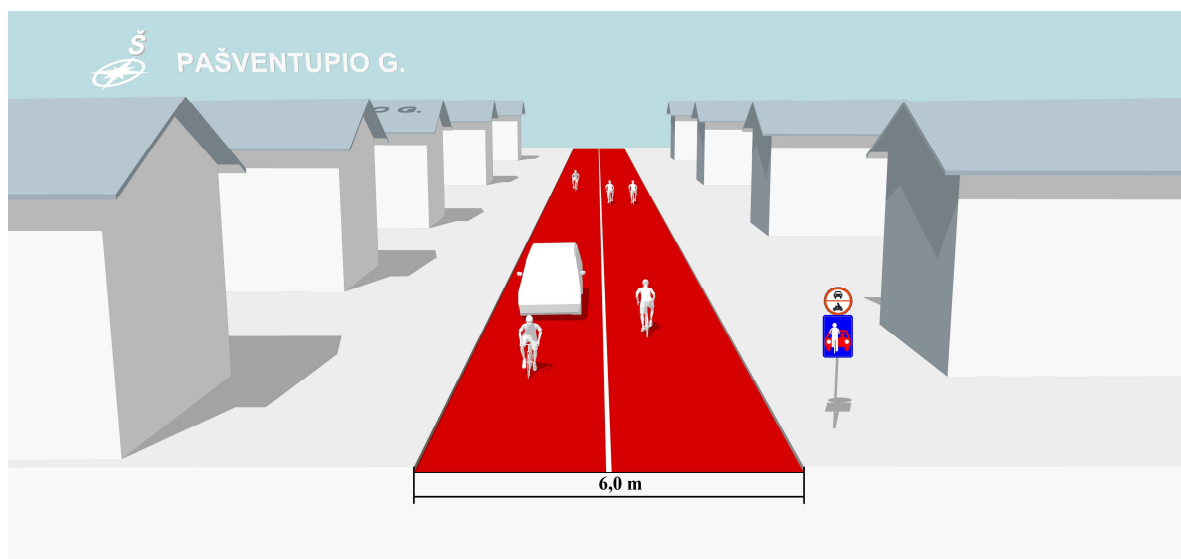
Anykščių mieste planuojant dviračių eismo juostas turi būti išlaikomas minimalus dangos plotis. Vienos dviračių eismo juostos plotis – 1,5 m, o ankštesiose vietose plotis gali būti sumažintas iki 1,2 m. Detalesnė dviračių eismo juostų planavimo charakteristika pateikta 3.5 lentelėje.

3.5 lentelė. Dviračių eismo juostų planavimo charakteristika

Nr. plane	Gatvės pavadinimas	Gatvės kategorija	Važiuojamosios dalies plotis, m		DT plotis, m.	DT ilgis, m.	Galimas DT įrengimo būdas tikslinant specialiojo plano sprendinius
			Esamas	Planuojamas			
Dj1	Žiburio g.	C1	9	6	1,5	725	GVDS
Dj2	Šaltupio g.	C2	9	6	1,5	462	GVDS
Dj3	Gegužės g.	C2	10	7	1,5	4 320	GVDS
Dj4	J. Jablonskio g.	D2	8,5	6	1,5	248	GVDS
Viso:						5 755	

3.3.3 Dviračių gatvės

Remiantis STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ reikalavimais dviračių gatvės yra priskirtos E ir F kategorijoms. E – pagrindinės pėsčiųjų ir dviračių eismo gatvės ir takai, o F – pagalbiniai pėsčiųjų ir dviračių eismo takai, šaligatviai (juostos). E gatvės kategorijos pagrindinė paskirtis – susisiekimas pėsčiomis, dviračiais ir kitomis biotransporto rūšimis tarp atskirų miesto dalių, su miesto centru, darbo ir poilsio vietomis. Netolimas susisiekimas su priemiesčio zona. F kategorijos pagrindinė paskirtis – vietinis susisiekimas tarp namų grupių, lokalinių centrų. Vaikų pasivažinėjimas. Pavyzdinė schema pateikta 3.6 paveiksle.



3.6 pav. Dviračių gatvės ruože tarp sankryžų schema (sudaryta autorių)

Anykščių mieste planuojant dviračių gatves turi būti išlaikomas plotis tarp „raudonųjų“ linijų. E kategorija – 10–15 m, o F – 5–10 m. Šiose gatvėse projektinis greitis ≤ 20 km/h. Vienos dviračių eismo juostos plotis – 1,5 m, o ankštesiose vietose plotis gali būti sumažintas iki 1,2 m.

Remiantis užsienio patirtimi, Anykščių miesto gatvėse rekomenduojama įdiegti naują kelio ženklą (3.6 pav.), kurį turi patvirtinti LR Vyriausybė. Šis ženklas suteikia pirmenybę dviratininkams. Taip pat rekomenduojama riboti eismo greitį iki 20 km/h.

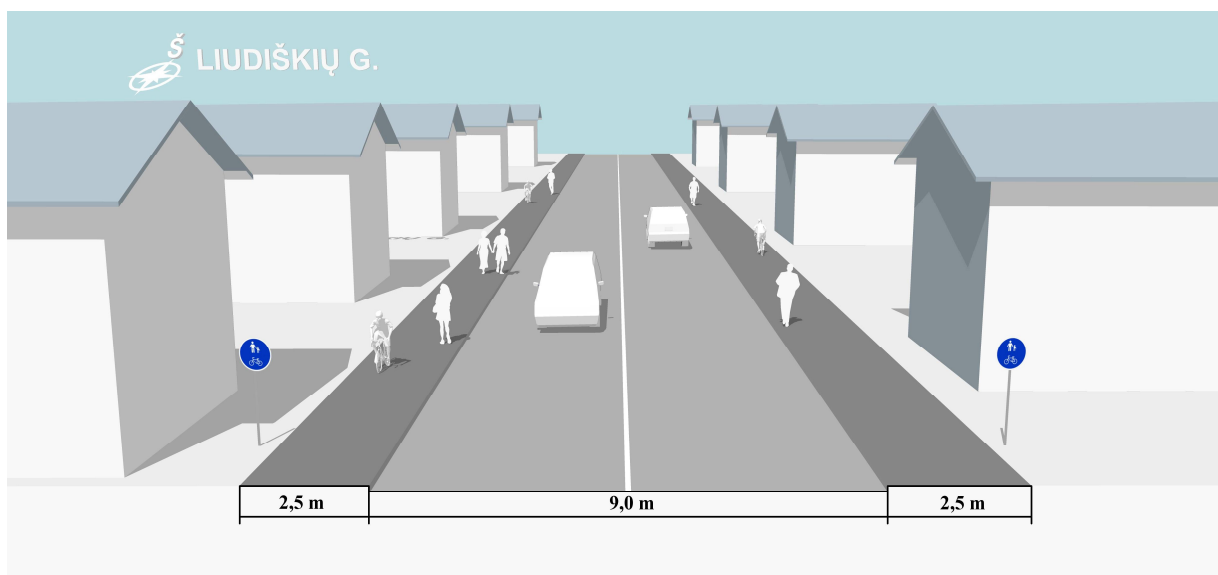
Detalesnė Anykščių mieste dviračių gatvių planavimo charakteristika pateikta 3.6 lentelėje.

3.6 lentelė. Dviračių gatvės planavimo charakteristika

Nr. plane	Gatvės pavadinimas	Gatvės kategorija	DT plotis, m.	DT ilgis, m.	Pastaba
Dg1	Pašventupio g.	-	6	480	Riboti greitį ≤ 20 km/h.
Viso:				480	

3.3.4 Pėsčiųjų ir dviračių takai

Pėsčiųjų ir DT mieste įrengiami mišriam pėsčiųjų ir dviračių eismui, kuris pažymėtas kelio Nr. 413 „Pėsčiųjų ir dviračių takas“. Pėsčiųjų ir DT mieste gali būti projektuojamos B, C ir D kategorijų gatvėse. Dviratininkų ir pėsčiųjų srautas gali būti atskiriamas siaura brūkšnine horizontaliojo ženklinimo linija. Rekomendacinė schema pateikta 3.7 paveiksle.



3.7 pav. Pėsčiųjų ir dviračių taikai ruože tarp sankryžų schema (sudaryta autorių)

Pėsčiųjų ir DT minimalus plotis 2,5 m. Detalesnė pėsčiųjų ir DT planavimo charakteristika pateikta 3.7 lentelėje.

3.7 lentelė. Pėsčiųjų ir dviračių takų planavimo charakteristika

Nr. plane	Gatvės pavadinimas	Gatvės kategorija	Važiuojamosios dalies plotis, m		Planuojamas pėsčiųjų ir DT, m.		Galimas DT įrengimo būdas tikslinant specialiojo plano sprendinius
			Esamas	Planuojamas	Plotis	Ilgis	
Dp1	Troškūnų g.	C1	6	6	2,5	587	Įrengti GRL ribose
Dp2	A. Vienuolio g.	C1	10	10	2,5	201	ETP
Dp3	A. Baranausko a.	C1	16	16	2,5	145	Prie A. Baranausko a. 1 ir 3 namo GVDS
Dp4*	J. Biliūno g.	C1	10	7	2,5	682	KN
Dp5	Liudiškių g.	C1	9	6	2,5	3 442	GVDS

3.7 lentelės pabaiga

Dp6	A. Vienuolio g.	C1	10	7	2,5	847	GVDS
Dp7*	J. Biliūno g.	C1	10	7	2,5	2 556	GVDS
Dp8	A. Baranausko a.	C2	16	16	2,5	56	ETP
Dp9	Vilniaus g.	C2/D1	7	6	2,5	3 848	GVDS**
Dp10	Šaltupio g.	C2	7	7	2,5	302	Įrengti GRL ribose
Dp11	Šaltupio g.	C2	7	7	2,5	1 012	Įrengti GRL ribose
Dp12	Mindaugo g.	C2	8	6	2,5	1 026	GVDS
Dp13	Žiburio g.	C2	8	6	2,5	529	GVDS
Dp14	Šeiminiškėlių g.	D1	6	6	2,5	298	Įrengti GRL ribose
Dp15	Ramybės g.	D1	8	8	2,5	650	Įrengti GRL ribose
Dp16	Taikos g.	D1	9	6	2,5	396	GVDS
Dp17	K. Ladigos g.	D2	8	6	2,5	636	GVDS
Dp18	Miško g.	D2	6	6	2,5	163	Įrengti GRL ribose
Dp19	Storių g.	D2	6	6	2,5	1 126	Įrengti GRL ribose
Dp20	J. Basanavičiaus g.	D2	9	6	2,5	840	GVDS
Dp21	Šventosios g.	-	6	5,5	2,5	128	GVDS ir suteikti D3 kategoriją
Dp22	A.Baranausko a.	-	-	-	2,5	92	GVDS***
Dp23	-	-	7	-	2,5	946	Planuojama valstybinėje žemėje
Dp24	-	-	3	-	2,5	185	Planuojama valstybinėje žemėje
Dp25	-	-	3	-	2,5	209	Planuojama valstybinėje žemėje
Dp26	-	D1	3	6	2,5	220	Reikalinga gatvės rekonstrukcija
Viso:						21 122	

*J. Biliūno gatvėje nuo sankryžos su Liudiškių g. iki sankryžos su Šeimyniškėlių g. (iki esamo DT) turi būti detalai išnagrinėtas DT įrengimo galimybės rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus ir/ar techninius projektus.

**Nežeminant gatvės kategorijos pėsčiųjų ir DT gali būti įrengiamas tik vienoje gatvės pusėje. Esant poreikiui įrengti pėsčiųjų ir DT abiejose gatvės pusėse, turi būti žeminama gatvės kategorija.

***Pėsčiųjų ir DT įrengti mažinant esamos automobilių stovėjimo aikštelės plotį.

3.3.5 Dviratininkai bendrame sraute

Anykščių mieste yra daugiau kaip 20 gatvių, kurių važiuojamosios dalies plotis svyruoja nuo 3 m iki 7 m. Vadovaujantis statybos techniniu reglamentu STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai“ dviračių eismas organizuojamas bendrame sraute D2 arba D3 kategorijų gatvėse (3.8 lentelė).

3.8 lentelė. Gatvės, kuriose planuojama dviračių eismas bendrame sraute

Nr. plane	Gatvės pavadinimas	Gatvės kategorija	Važiuojamosios dalies plotis, m		DT plotis, m.	DT ilgis, m.	Galimas DT įrengimo būdas tikslinant specialiojo plano sprendinius
			Esamas	Planuojamas			
Db1	Šaltupio g.	C2	6	6	1,5	426	GKŽ į D2
Db2	Kęstučio g.	D1	5	5	1,2	2 468	GKŽ į D2
Db3	Kalno g.	D1	5	5	1,2	698	GKŽ į D2
Db4	K. Ladigos g.	D1	6	6	1,5	1 030	GKŽ į D2
Db5	J. Basanavičiaus g.	D1/D2	6	6	1,5	1 302	GKŽ į D2
Db6	Slėnio g.	D1	5	5	1,2	2 396	GKŽ į D2
Db7	J. Basanavičiaus g. ir Šaltupio g. jungtis	D1	5	5	1,2	628	GKŽ į D2
Db8	Liudiškių ir Šalupio g. jungtis	D1	7	6	1,5	1 010	GKŽ į D2
Db9	Draugystės g.	D2	5	5	1,2	974	GKŽ į D3
Db10	Gedimino g.	D2	6	6	1,5	1 872	GKŽ į D3
Db11	Kvarco g.	D2	6	6	1,5	1 894	GKŽ į D3
Db12	Šilelio g.	D2	5	5	1,2	118	GKŽ į D3
Db13	Kranto g.	D2	6	6	1,5	494	GKŽ į D3
Db14	Miško g.	D2	6	6	1,5	448	GKŽ į D3
Db15	Kęstučio g.	D2	6	6	1,5	1 194	GKŽ į D3
Db16	S. Nėries g.	D2	7	7	1,5	576	GKŽ į D3
Db17	J. Janonio g.	-	6	6	1,5	786	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db18	Tilto g.	-	7	7	1,5	740	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db19	Sodų g.	-	5	5	1,2	168	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db20	Muziejaus g.	-	4,5	4,5	1,2	838	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db21	Šviesos g.	-	6	6	1,5	580	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db22	Šilo g.	-	5	5	1,2	348	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3

							<i>3.8 lentelės pabaiga</i>
Db23	Bičionių g.	-	4	4	1,2	760	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db24	Stadiono g.	-	6	6	1,5	348	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db25	Vilties g.	-	7	7	1,2	390	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db26	Tako g.	-	4	4	1,2	302	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db27	Šventosios g.	-	6	6	1,5	580	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db28	Jungtis tarp Kvarco g. ir Sodų g.	-	4	4	1,2	790	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db29	Jungtis tarp Šilo g. ir esamo DT	-	4	4	1,2	480	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db30	Jungtis tarp Tiltio g. ir esamo DT	-	6	6	1,5	326	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db31	Jungtis tarp Stadiono g. ir esamo DT	-	3	3	1,2	260	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db32	Jungtis tarp Tiltio g. ir Gegužės g.	-	3	3	1,2	128	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Db33	Jungtis tarp J. Jablonskio g. ir esamo DT	-	3,5	3,5	1,2	582	rekomenduojama nustatyti gatvės kategoriją D3
Viso:						26 944	

Susumavus visų DT tipų atkarpų ilgį Anykščių mieste, planuojama įrengti 63,725 km DT. Esamų DT ir pėsčiųjų takų ilgis 9,140 km. Detalesnė informacija pateikta 3.9 lentelėje.

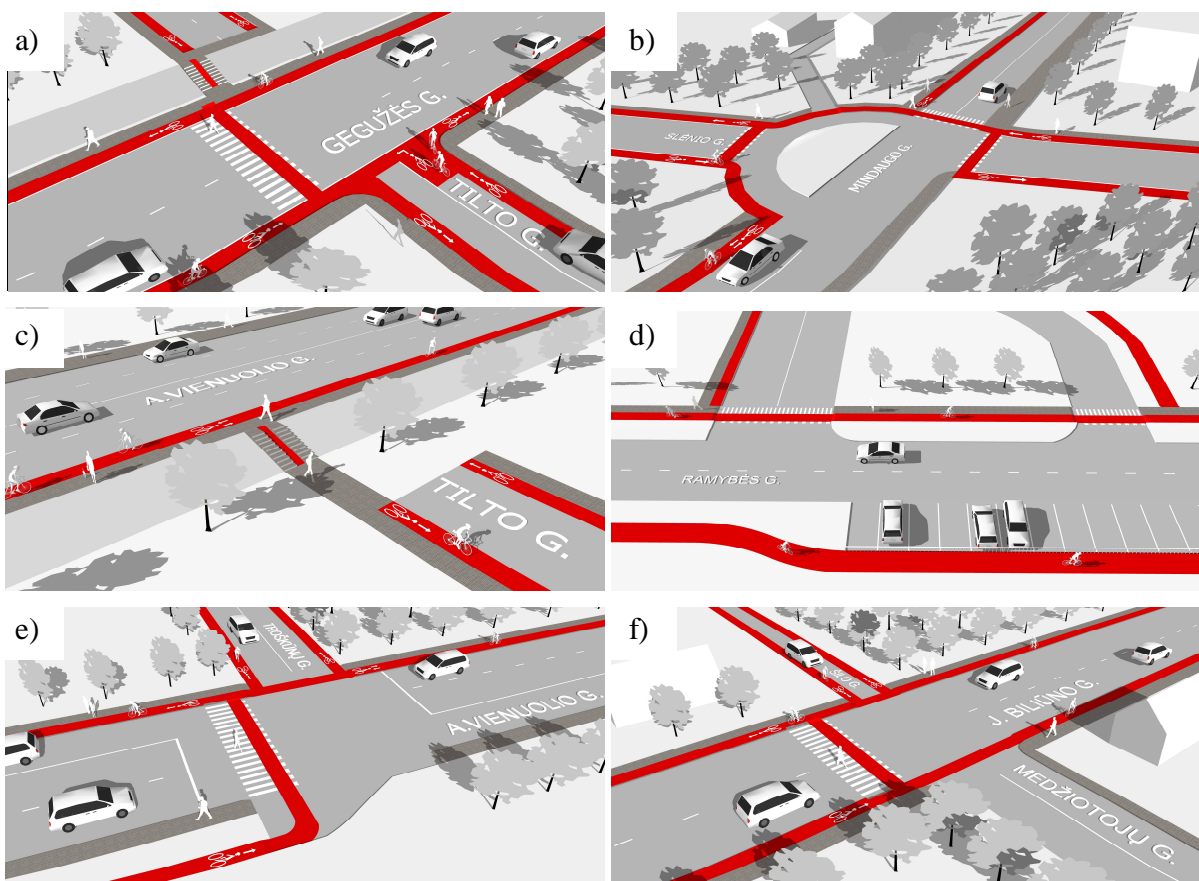
3.9 lentelė. Bendri dviračių takų tipų atkarpų ilgiai Anykščių mieste (km).

Atskirasis DT (Da)	Dviračių eismo juosta (Dj)	Dviračių gatvės (Dg)	Pėsčiųjų ir DT (Dp)	Gatvės su prioritetiniu dviračių eismu (Db)	Rekreacinis takas (Dr)	Viso
7,837	5,755	0,480	21,122	26,944	2,098	63,725

3.3.6 Dviračių takų projektavimas pervažose

Daugiausiai dviratininkų eismo įvykių įvyksta DT ir sankryžų susikirtimuose. Siekiant išvengti klaidų projektavimo stadijoje, specialiajame plane pateikiama rekomendaciniai DT sprendimo būdai pervažose (3.9 pav.), kurie leis žmonėms saugiau pasiekti darbo vietą, namus, mokyklą, parduotuvę ir kitus svarbius objektus. DT vizualizacija pervažose pateikta remiantis R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis“.

Pirmasis objektas pasirinktas Gegužės ir Tilto g. sankryžoje (3.9 pav., a). Tilto gatvėje rekomenduojama numatyti papildomą dviratininkams sustoti plotą. Šiame „Stop“ plote draudžiama stovėti automobiliams. Tokiu būdu užsidedus žaliai šviesoforo šviesai ar praleidus transporto priemones pagrindine gatve pirmenybė kirsti sankryžą įgauna dviratininkai. Tai pat panaši situacija numatyta Slėnio ir Mindaugo g. sankryžoje (3.9 pav. b), tačiau dviratininkų eismas vyksta pusiau žiedinėje sankryžoje.



3.9 pav. Probleminių dviračių takų susikirtimo mazgų siūlomi sprendimo būdai Anykščių miesto sankryžose (sudaryta autorių):

a) Gegužės g. – Tilto g. sankryža; b) Mindaugo g. – Slėnio g. sankryža; c) A. Vienuolio g. – Tilto g. sankryža; d) Ramybės g.; e) A. Vienuolio g. – Troškūnų g. sankryža; f) J. Biliūno g. – Šilo g. – Medžiotojų g. sankryža.

Tais atvejais, kai DT atsiranda vertikalių aukščių skirtumas (3.9 pav., c) turi būti įrengiami laiptai su dviračių panduso juosta arba grioveliu dviračiui vesti. Tilto ir A. Vienuolio g. sankryžos jungtyje rekomenduojama įrengti dviračių griovelį, kurio išilginis nuolydis turi būti ne didesnis

kaip 25 %. Papildomi reikalavimai projektavimui pateikti pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijose.

Tuo atveju, kai transporto priemonės stovėjimo vietos įrengiamos lygiagrečiai arba statmenai gatvės važiuojamai daliai (3.9 pav. d), tarp transporto priemonių stovėjimo vietų ir dviračių eismo juostos privalo būti užtikrintas saugus atstumas nuo statomų transporto priemonių, įrengiant 0,50–0,70 m pločio saugos juostą.

Įrengiant dviračių pervažas sankryžose, kuriose keičiasi DT paskirtis ar funkcionalumas, eismo organizavimo priemonėmis turi būti užtikrintas aiškus ir suprantamas eismo dalyvių pirmumas, turi būti užtikrintas matomumas ir informatyvumas, kad visi eismo dalyviai laiku pastebėtų vienas kitą. Pavyzdys pateiktas A. Vienuolio g. ir Troškūnų g. sankryžoje (3.9 pav. e) ir J. Biliūno g., Šilo g. ir Medžiotojų g. sankryžoje (3.9 pav. f).

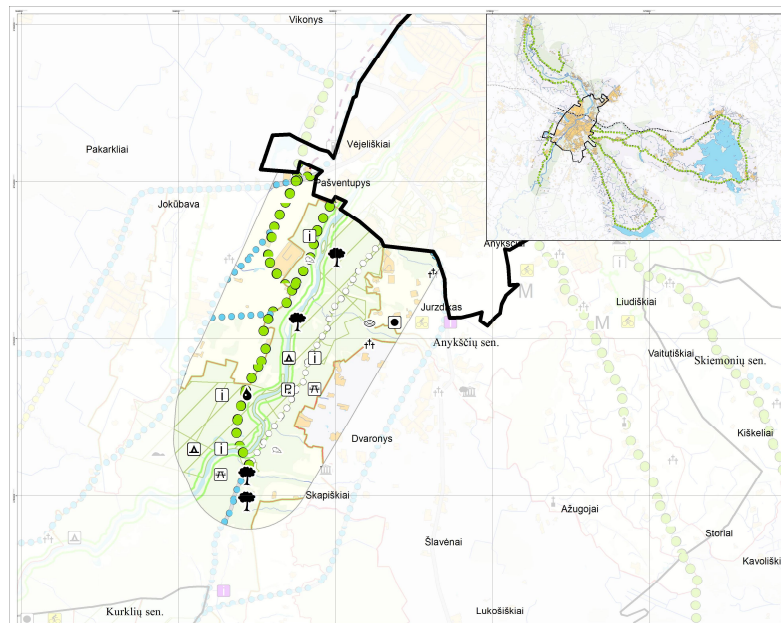
3.4 Dviračių takų tinklo planavimas Anykščių rajone

DT Anykščių rajone planuojami atsižvelgiant į esamą DT tinklo infrastruktūrą, kad užtikrinti sistemingą Anykščių rajono ir miesto DT infrastruktūros darnų vystymąsi, racionalų rajono teritorijų, lėšų ir kitų išteklių panaudojimą, įrengiant naujus DT ir trasas. DT ir trasos Anykščių rajone formuojami atsižvelgiant į koncepcijos stadijoje išskirtus prioritetus.

I-uoju prioritetu siūloma įrengti DT, kurie patenka į didžiausio turistinio potencialo ir vertingiausios gamtinio kraštovaizdžio teritorijas. Šios teritorijos yra patrauklios vietiniams gyventojams ir atvykstantiems į Anykščių rajono savivaldybę svečiams bei turistams. Siūloma įrengti DT, kurių įrengimo poreikis aprašytas parengtuose teritorijų planavimo dokumentuose: Anykščių regioninio parko tvarkymo plane, Mažojo dviračių tako nuo šaltinio „Karalienės liūnas“ iki Anykščių miesto specialiajame plane, Anykščių miesto šiaurinio aplinkkelio specialiajame plane, Anykščių miesto bendrajame plane ir kituose. Detalesnė informacija apie planuojamus DT pateikta 2.3 lentelėje.

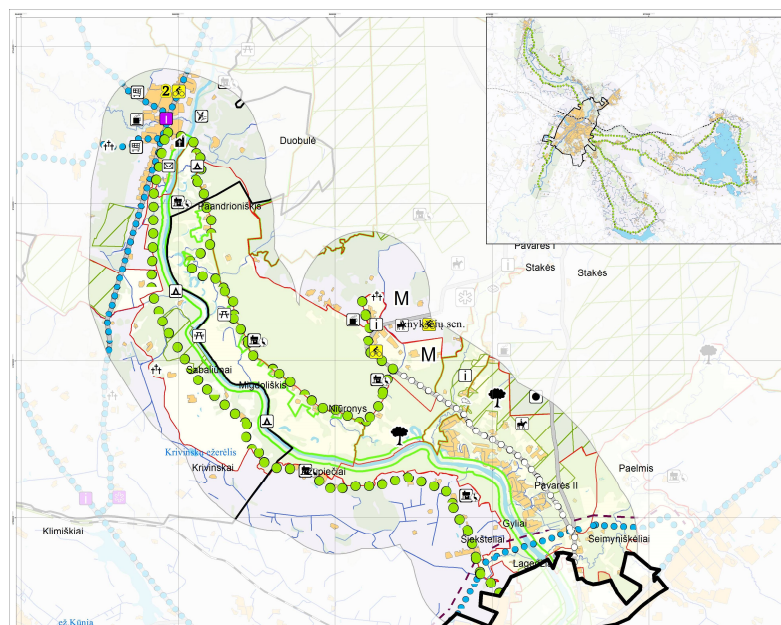
I-ame prioritete išskiriami 4 DT maršrutai, kurie turi būti tvarkomi prioritetine tvarka.

Pirmasis DT maršrutas (3.10 pav.) – mažasis Anykščių regioninio parko DT. Maršrutas prasideda esamu DT, kuris prasideda nuo Anykščių miesto ribos iki Puntuko akmens. Toliau nuo Puntuko akmens (Šventosios kairiajame krante) planuojamas naujas DT iki Anykščių miesto ribos. Planuojamas DT kirs Šventosios upę, praeis šalia šaltinio „Karalienės liūnas“ iki pat Anykščių miesto. Planuojamo ir esamo DT maršruto ilgis – 8,7 km, iš kurių planuojamo DT ilgis – 5,3 km. Šis DT maršrutas planuojamas vadovaujantis Mažojo dviračių tako nuo šaltinio „Karalienės liūnas“ iki Anykščių miesto ribos Anykščių sen., specialiuoju planu, kuris patvirtintas 2013 m. rugsėjo 26 d. tarybos sprendimu Nr. 1-TS-274.



3.10 pav. Mažoji Anykščiai regioninio parko dviračių tako schema

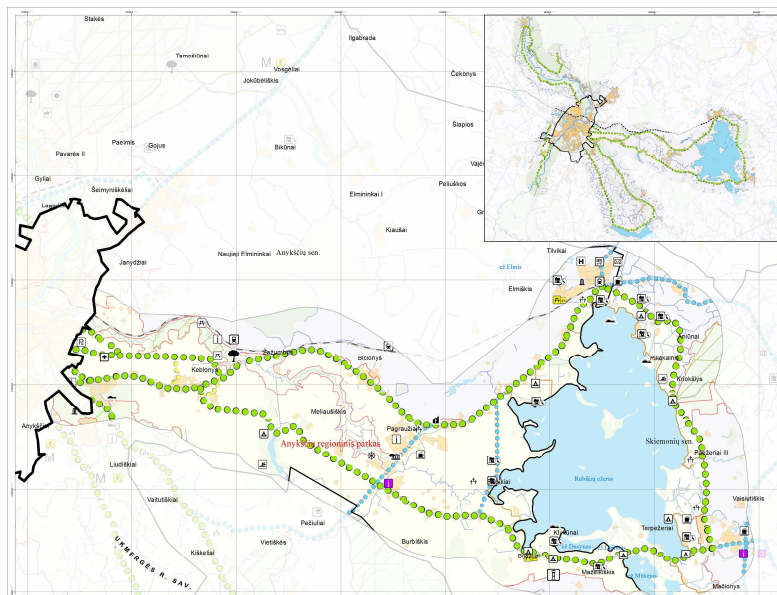
Antrasis DT maršrutas (3.11 pav.) – Anykščiai regioninio parko šiaurinis DT žiedas, kuris planuojamas nuo Anykščių miesto ribos – Niūronių k. – Andrioniškio mstl. ir Anykščių miesto. DT maršruto ilgis – 19,5 km, iš kurio planuojamas ilgis – 15,9 km. Šis DT maršrutas parengtas vadovaujantis Anykščių regioninio parko tvarkymo planu, kuris patvirtintas 2008 m. gruodžio 31 d. LR vyriausybės nutarimu Nr. D1-699.



3.11 pav. Anykščiai regioninio parko šiaurinio dviračių tako žiedo schema

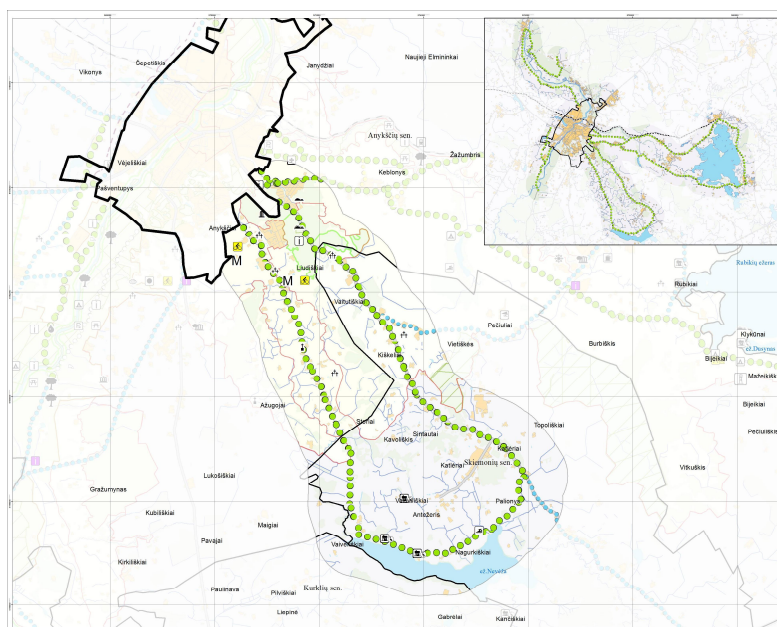
Trečiasis DT maršrutas (3.12 pav.) – Anykščiai regioninio parko rytinis DT žiedas, kuris planuojamas nuo Anykščių m. – Klykūnų k. – Mačionių k. – Rubikių k. – Keblonių k. – Anykščiai

m.. DT maršruto ilgis – 34,1 km. Šis DT maršrutas parengtas vadovaujantis Anykščių regioninio parko tvarkymo planu, kuris patvirtintas 2008 m. gruodžio 31 d. LR vyriausybės nutarimu Nr. D1-699.



3.12 pav. Anykščių regioninio parko rytinio dviračių tako žiedo schema

Ketvirtasis DT maršrutas (3.13 pav.) – Nevėžos ežero DT žiedas, kuris planuojamas nuo Anykščių m. iki Nevėžos ežero. DT maršruto ilgis – 18,2 km.



3.13 pav. Nevėžos ežero dviračių tako žiedo schema

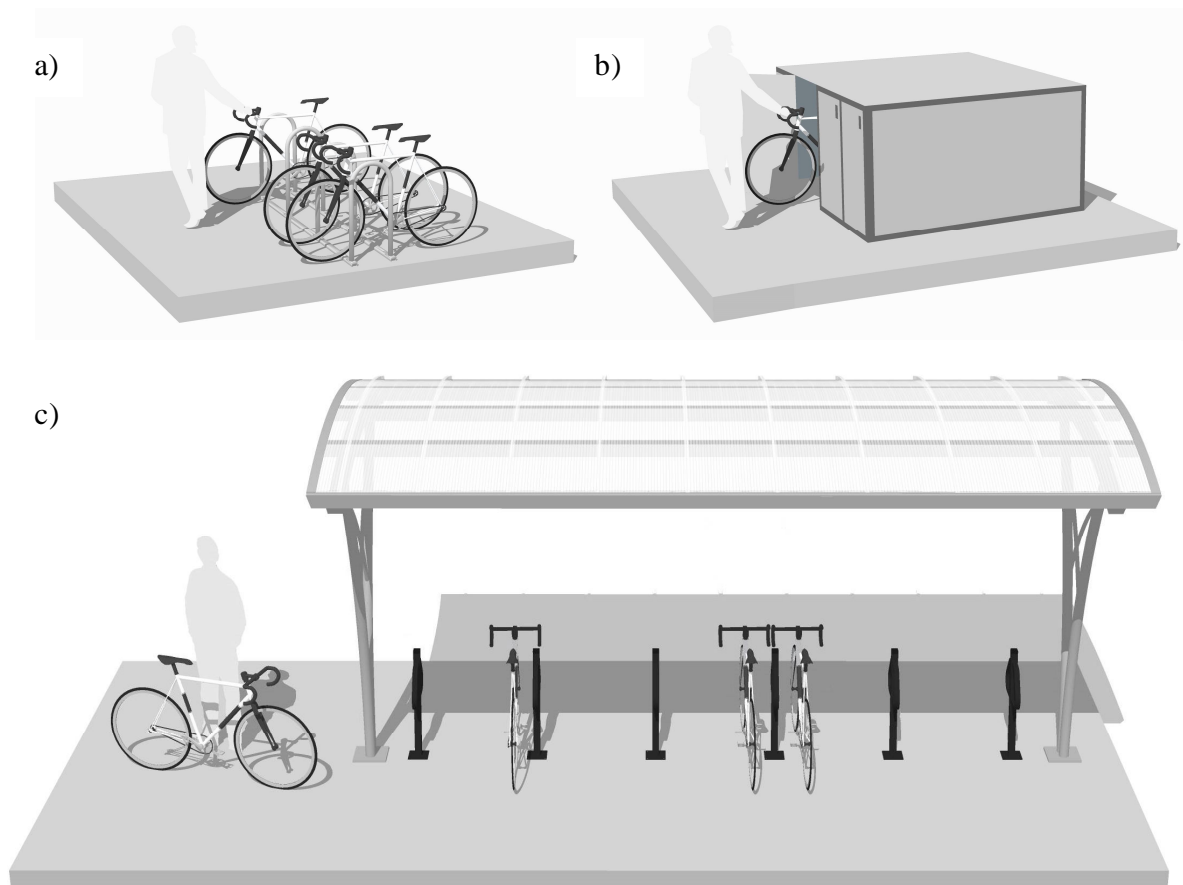
II-uoju ir III-uoju prioritetu siūloma įrengti dviračių trasas, kurios pateiktos koncepcijos stadijoje (2.4–2.6 lentelės). Šiems prioritetams priskirtos dviračių trasos sprendinių stadijoje nedetalizuojamos.

3.5 Dviračių saugyklos

Dviračių saugyklos planuojamos vadovaujantis R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis“. Planuojant dviračių stovėjimo vietų infrastruktūrą turi būti atsižvelgiama į dviračių stovų poreikį, kuris priklauso nuo traukos objekto dydžio, darbo vietų skaičiaus, turistų srauto, suteikiamų paslaugų komplekso ir kita.

Lietuvoje pagrindinis dviračių saugyklos infrastruktūros elementas yra dviračių statymo vieta. Lietuvos miestuose labiausiai paplitę dviračių stovai, prie kurių fiksuojamas priekinis dviračio ratas. Tokie stovai neleidžia patikimai prirakinti dviračio rėmo, todėl jie nėra saugūs.

Nyderlanduose, Danijoje, Švedijoje ir kitose šalyse dažniausiai naudojamos „U“ formos dviračių stovai, kurie tvirtai įbetonuojami į žemę (3.14 pav. a). Šie dviračių stovai gali būti įrengti prie prekybos centrų, prekyviečių, turgaus, kapinių ir kitose panašiose vietose.



3.14 pav. Dviračių saugyklų pavyzdžiai (sudaryta autorių):

a) „U“ formos dviračių stovai, b) asmeninės dviračių saugyklos, c) dviračių saugyklos su stogeliu.

Nyderlanduose plačiai paplitusios ir labai vertinamos asmeninės dviračių saugyklos (3.14 pav. b). Šios saugyklos pasižymi savo tvirtumu, pagamintos iš tvirtos plieninės konstrukcijos. Viduje gali būti papildomai įrengta dviračio prirakinimo stovas, kuris užrakinamas su bendra durų spyna. Taip pat gali būti įrengiama signalizacija sujungta su policija arba su saugos tarnybomis. Tokio tipo saugykla rekomenduojama įrengti prie autobusų stoties, „siauruko“ sustojimo vietose, prie baseino ir kitose panašiose vietose.

Specialiojo plano rengėjai rekomenduoja prie stambių įmonių, mokyklų, savivaldybių ir kitų panašių objektų įrengti dviračių stovėjimo vietas su stogu (3.14 pav. c).

3.6 Poilsio aikštelės

Poilsio aikštelės planuojamos vadovaujantis R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis“, kurios išdėstytos prie planuojamų DT. Remiantis užsienio planavimo patirtimi dviračių poilsio aikštelės turi būti išdėstytos nerečiau kaip kas 10 km. Pavyzdžiui, dviratininkai keliaujantys su šeimomis, kurių eismo greitis siekia apie 10 km/h, kelionės trukmė tarp poilsio aikštelių bus 60 min., o dviratininkai, kurių eismo greitis apie 20 km/h kelionės trukmė bus 30 min.

Poilsio aikšteles galima įrengti šalia esamų objektų: kavinių, parduotuvių, parkų ir pan. Tačiau turi būti įrengta reikalinga infrastruktūra: dviračių stovai, suoliukai šiukšliadėžės ir kita reikalinga įranga (3.15 pav.). Tokios poilsio aikštelės yra bendros motorizuotų transporto priemonių vairuotojams ir dviratininkams, todėl jų planavimas turi būti vykdomas vadovaujantis KTR 1.01:2008 reikalavimais.



3.15 pav. Poilsio aikštelės schema (sudaryta autorių)

Specialiajame plane numatytos poilsio aikštelių išdėstymo vietos turi būti konkretizuojamos žemesnio lygmens planavimo dokumentais ir/ar techniniais projektais.

3.7 Rinkodaros priemonės dviračių turizmui populiarinti

Išvystyta DT infrastruktūra – viena pagrindinių priežasčių, skatinanti dviratininkų srautų didėjimą. Tačiau ne mažesnę įtaką dviratininkų srautų pokyčiams daro ir tinkamai įgyvendintos rinkodaros strategijos. Ekspertų atlikti tyrimai rodo, kad tinkamai pritaikius rinkodaros priemones, dviratininkų skaičius miestuose galėtų išaugti 5–10 %. Šiandien išsamesnę informaciją apie dviračių maršrutus galima gauti atvykus į turizmo informacijos centrus. Tačiau ne mažiau efektyvi priemonė būtų informacijos sklaida internetu apie dviračių maršrutus ir atitinkamais maršrutais pasiekiamus turistinius ir rekreacinius infrastruktūros objektus bei rekreacines teritorijas. Tokia informacijos sklaida būtų greitai prieinama visoms suinteresuotoms vartotojų grupėms.

Siūloma rinkodarą vykdyti regioniniu ir rajoniniu lygmenimi. Ši rinkodaros strategija stiprintų ryšį su kitomis savivaldybėmis, pritraukiant turistus pirmiausiai iš arčiausiai esančių savivaldybių.

Pagrindiniai principai, kuriais vadovaujantis siūloma vykdyti rinkodarą:

Maršrutų sudarymas. Maršrutai galėtų turėti konkrečią paskirtį, pavyzdžiui pažintiniai maršrutai, kurie sudaro galimybę rajono gyventojams ar svečiams aplankyti teritorijas, kuriose sutelkta daug kultūros paveldo objektų ar rekreacinių išteklių. Distanciniai maršrutai – maršrutai pažengusiems dviratininkams, galintiems įveikti ilgas distancijas, esant sudėtingam reljefui ir pan.

Specialiajame plane siūloma trasų infrastruktūra skirstoma į prioritetinius DT ir trasas, kurios skirtos trumpalaikėms ir ilgalaikėms kelionėms. Informacija apie šiuos maršrutus turi būti prieinama vartotojui internetinėje svetainėje, informaciniuose leidiniuose ir informaciniuose stenduose.

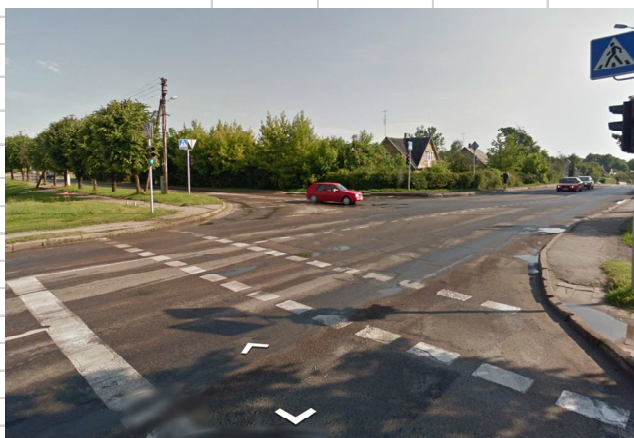
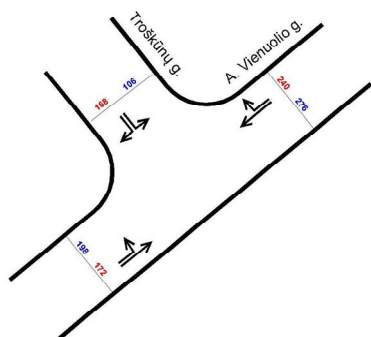
Anykščių rajono ir miesto savitumo pateikimas. Svarbu pateikti rajono ir miesto išskirtinumą ir savitumą formuojančius veiksniai, objektus, kurių pagrindu būtų kuriamas informacinės ir reklaminės medžiagos stilius, tikslinga įdomiausioms ar išskirtinėms trasoms suteikti pavadinimus bei sukurti grafinius ženklus. Taip atitinkamos trasos įgytų tik joms būdingus bruožus ir taptų žinomos bei patrauklios dviratininkams.

Informacinių leidinių sudarymas. Tai leidiniai, kurie būtų ruošiami tikslinei grupei ir kuriuose būtų pateikiama tik konkreti ir aktuali informacija, pavyzdžiui, informacija apie maršrutus ir jų savitumą, lankytinus kultūros paveldo ar rekreacinius objektus ir paslaugas, kurias dviratininkas galėtų gauti, pasirinkęs konkretų maršrutą. Informacija turėtų būti pateikta grafiškai ir aiškiai be perteklinės informacijos. Leidiniai gali būti pateikiami spaudos principu arba elektroninių leidinių principu. Turi būti strategiškai numatytas tinkamiausias laikas informacinių leidinių sklaidai. Informacinius leidinius galėtų sudaryti lankstinukai, juose pateikiama bendra pirminė informacija apie rajono ir miesto turizmo galimybes. Strateginės jų platinimo vietos galėtų būti turizmo informacijos centrai, apgyvendinimo įstaigos, esančios maršrutų prieigose, tikslinės susibūrimų vietos ir kita. Lankstinukuose skirtuose užsienio turistams turėtų būti pateikiama informacija apie šalies klimatinės sąlygas, kelių (gatvių) tinklą ir būklę, reljefą ir pan. Informaciniuose leidiniuose turi būti pateikiama visa aktuali informacija, sudaranti galimybę keliauti savarankiškai.

PRIEDAS Nr. 1

Sankryžos pavadinimas: A. Vienuolio g. - Troškūnų g.

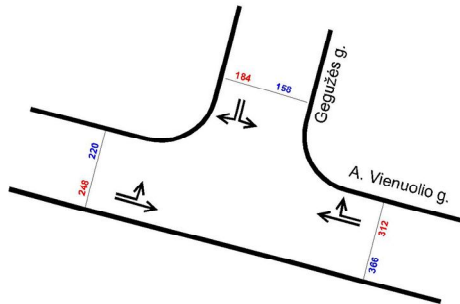
Tyrimo data: 2013-07-11 8:00-9:00



	Kryptys	Lengv. autom.	Mikro autobusai	Sunkv. < 3 ašių	Sunkv. > 3 ašių	Autob.	Dvirač.	Motoc.	Viso
	↖	76	2	4	2			2	86
	←	136	2	8	6		2		154
	↙								0
Viso		212	4	12	8		2	2	240
	↗	16	2		2				20
	→	144	2	4			2		152
	↘								0
Viso		160	4	4	2		2		172
	↖	34	2	6			2		44
	↓								0
	↘	102	2	10	6			4	124
Viso		136	4	16	6		2	4	168
	↗								0
	↑								0
	↖								0
Viso									0
Viso	<i>Viso:</i>	<i>508</i>	<i>12</i>	<i>32</i>	<i>16</i>	<i>0</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>580</i>
Viso	<i>Iš viso proc.:</i>	<i>88%</i>	<i>2%</i>	<i>6%</i>	<i>3%</i>	<i>0%</i>	<i>1%</i>	<i>1%</i>	<i>100%</i>

Sankryžos pavadinimas: A. Vienuolio g. - Gegužės g.

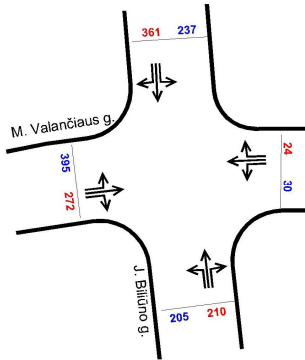
Tyrimo data: 2013-07-11 8:00-9:00



	Kryptys	Lengv. autom.	Mikro autobusai	Sunkv. < 3 ašių	Sunkv. > 3 ašių	Autob.	Dvirač.	Motoc.	Viso
	↖	104	2	8			6		120
	←	182		6	2			2	192
	↙								0
Viso		286	2	14	2		6	2	312
	↗	26	4	6			2		38
	→	188	4	14		2	2		210
	↘								0
Viso		214	8	20		2	4		248
	↖	22	2	4					28
	↓								0
	↘	142		12			2		156
Viso		164	2	16			2		184
	↗								0
	↑								0
	↖								0
Viso									0
Viso	<i>Viso:</i>	<i>664</i>	<i>12</i>	<i>50</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>12</i>	<i>2</i>	<i>744</i>
Viso	<i>Iš viso proc.:</i>	<i>89%</i>	<i>2%</i>	<i>7%</i>	<i>0%</i>	<i>0%</i>	<i>2%</i>	<i>0%</i>	<i>100%</i>

Sankryžos pavadinimas: J. Biliūno g. - M. Valančiaus g.

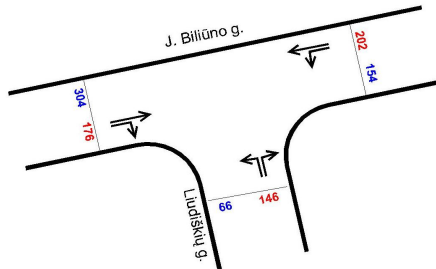
Tyrimo data: 2013-07-11 8:00-9:00



	Kryptys	Lengv. autom.	Mikro autobusa	Sunkv. < 3 ašių	Sunkv. > 3 ašių	Autob.	Dvirač.	Motoc.	Viso
	↖	15					4		19
	←	18		3			8		29
	↙	159		3					162
Viso		192		6			12		210
	↗								0
	→	135		3			2		140
	↘	207	3	9			2		221
Viso		342	3	12			4		361
	↖	9							9
	↓	12							12
	↘	3							3
Viso		24							24
	↗	60					2		62
	↑	9					2		11
	↖	186	3	6			4		199
Viso		255	3	6			8		272
Viso	<i>Viso:</i>	<i>813</i>	<i>6</i>	<i>24</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>24</i>	<i>0</i>	<i>867</i>
Viso	<i>Iš viso proc.:</i>	<i>94%</i>	<i>1%</i>	<i>3%</i>	<i>0%</i>	<i>0%</i>	<i>3%</i>	<i>0%</i>	<i>100%</i>

Sankryžos pavadinimas: J. Biliūno g. - Liudiškių g.

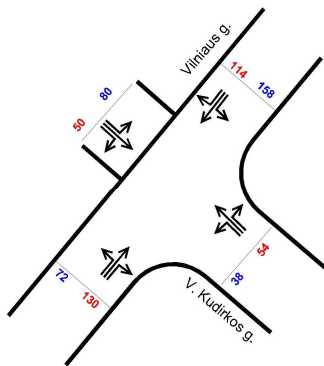
Tyrimo data: 2013-07-11 8:00-9:00



	Kryptys	Lengv. autom.	Mikro autobus	Sunkv. < 3 ašių	Sunkv. > 3 ašių	Autob.	Dvirač.	Motoc.	Viso
	↖								0
	←	164	6	8	2		6		186
	↙	10	6						16
Viso		174	12	8	2		6		202
	↗								0
	→	96	14	14	2				126
	↘	40	4	4	2				50
Viso		136	18	18	4		0		176
	↖								0
	↓								0
	↙								0
Viso							0		0
	↗	24	2	2					28
	↑								0
	↖	98	14	2	2			2	118
Viso		122	16	4	2		0	2	146
Viso	<i>Viso:</i>	432	46	30	8	0	6	2	524
Viso	<i>Iš viso proc.:</i>	82%	9%	6%	2%	0%	1%	0%	100%

Sankryžos pavadinimas: Vilniaus g. - Kudirkos g.

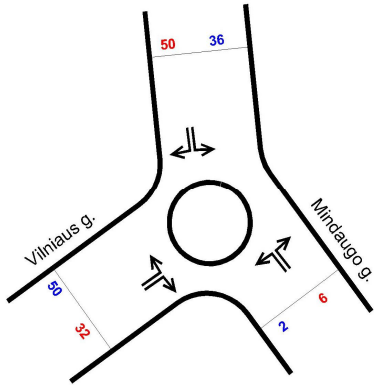
Tyrimo data: 2013-07-11 8:00-9:00



	Kryptys	Lengv. autom.	Mikro autobus	Sunkv. < 3 ašių	Sunkv. > 3 ašių	Autob.	Dvirač.	Motoc.	Viso
	↖	22	6						28
Kudirkos	←	12					4		16
	↙	6	2				2		10
Viso		40	8				6		54
	↗	24					6		30
	→	4					4		8
	↘	4					8		12
Viso		32					18		50
	↖	24	8	2			2		36
	↓	34	10	2	2		4		52
	↘	26							26
Viso		84	18	4	2		6		114
	↗	4							4
	↑	72	12	8			6	2	100
	↖	20	2	2			4		28
Viso		96	14	10			10		130
Viso	Viso:	252	40	14	2	0	40	0	348
Viso	Iš viso proc.:	72%	11%	4%	1%	0%	11%	0%	100%

Sankryžos pavadinimas: Vilniaus g. - Mindaugo g.

Tyrimo data: 2013-07-11 8:00-9:00



	Kryptys	Lengv. autom.	Mikro autobus	Sunkv. < 3 ašių	Sunkv. > 3 ašių	Autob.	Dvirač.	Motoc.	Viso
	↖						6		6
	←								0
	↙								0
Viso							6		6
	→								0
	→								0
	↘								0
Viso							0		0
	↖								0
	↓	38					12		50
	↘								0
Viso		38					12		50
	↗						2		2
	↑	14	4	2			10		30
	↖								0
Viso		14	4	2			12		32
Viso	<i>Viso:</i>	52	4	2	0	0	30	0	88
Viso	<i>Iš viso proc.:</i>	59%	5%	2%	0%	0%	34%	0%	100%