Vilniaus miesto savivaldybė

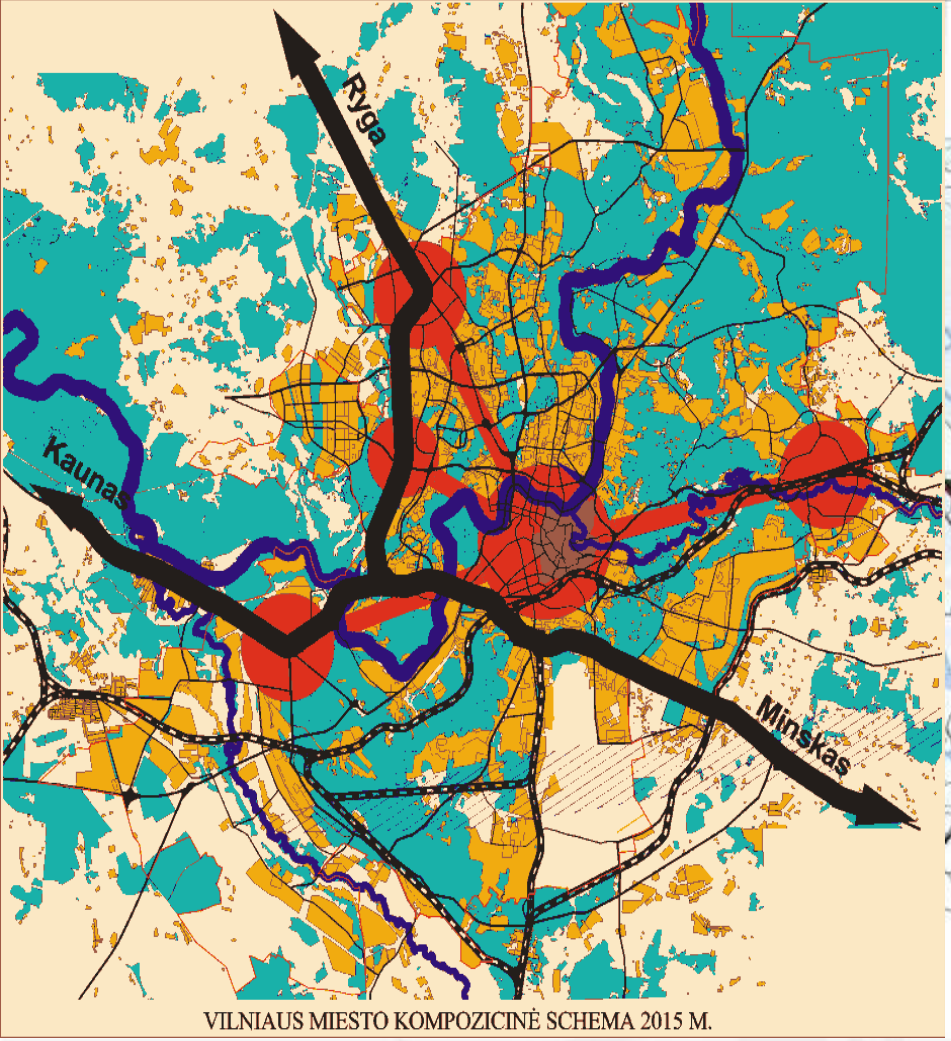
VILNIAUS MIESTO VIEŠASIS TRANSPORTAS

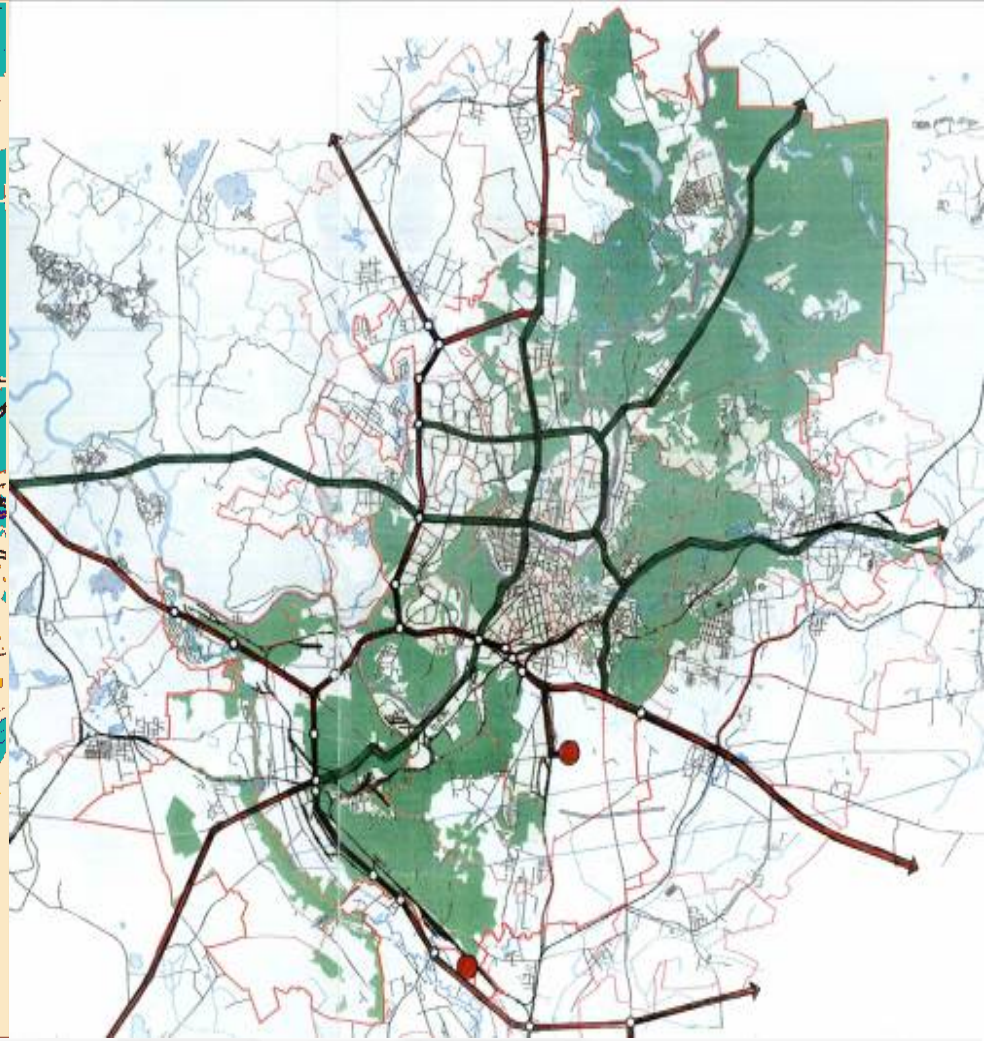
VILNIUS 2013-11-20

Miesto ūkio ir transporto departamentas, SĮ „Susisiekimo paslaugos“

Vilnius Vidurio ir Rytų Europoje

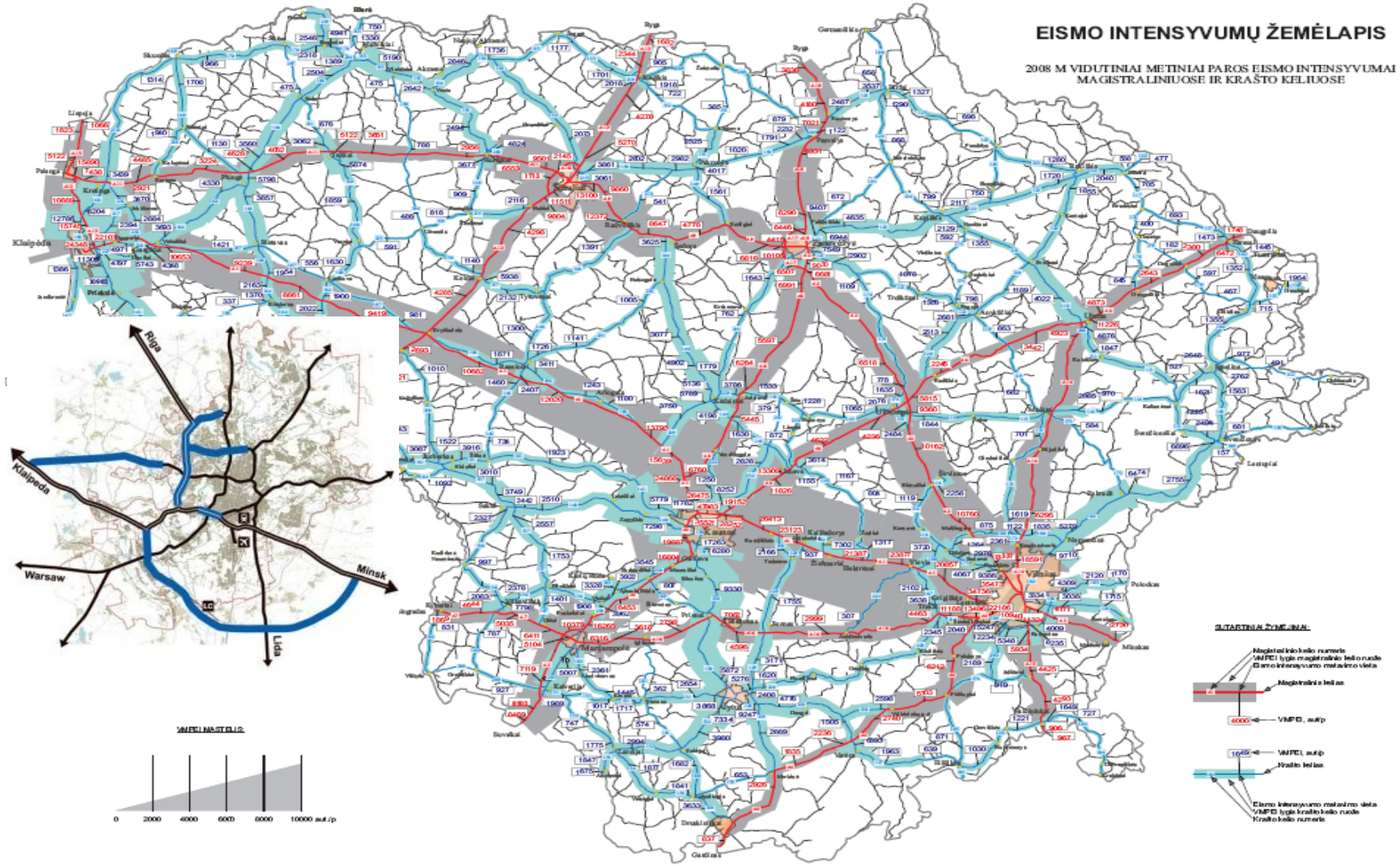
Vilniaus geografinė padėtis nėra palanki Europos Sąjungos, Baltijos jūros ir net Lietuvos teritorijos transportiniam aptarnavimui, tačiau svarbi Rytų - Vakarų aptarnavimui





Vilniaus miesto transporto infrastruktūros pagrindą formuoja trys tarptautiniai Klaipėdos, Rygos ir Minsko keliai (perspektyvoje –automagistralės) ir jų tęsiniai – integruoti transporto koridoriai miesto teritorijoje. Šiuo metu baigti Vakarinio transporto koridoriaus 1-as ir 2-as etapai – atkarpos tarp Oslo ir L.Asanavičiūtės gatvių ir L.Asanavičiūtės ir Ozo gatvių

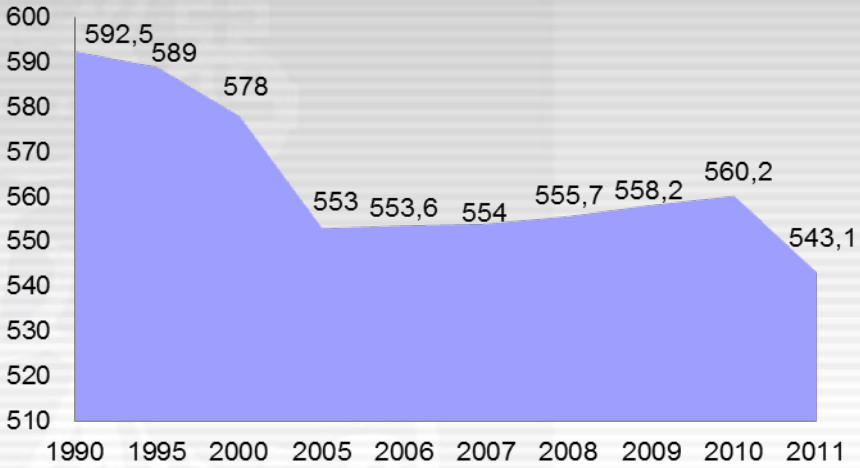
Didžiausias vidutinis metinis paros srautas Lietuvos keliuose -39,6 tūkst. aut. (Kaune) ir 32,7 tūkst. (Vilniuje), o už miesto ribų -23,9 tūkst. automobilių. Vilniuje, Geležinio Vilko g. transporto srautas siekia 141,8 tūkst. automobilių



Pagrindiniai Vilniaus miesto rodikliai

	Rodiklis	2013m.
1	Gyventojų skaičius – tūkst.	537,1
2	Dienos gyventojų skaičius - tūkst.	700,0
3	Teritorijos plotas – km2	401
4	Gyventojų tankis – gyv. sk. /km2	1344
5	Gatvių tankis – km /km2	2,47
6	Max transporto srautas, tūkst./val.	10,35

Gyventojų skaičius



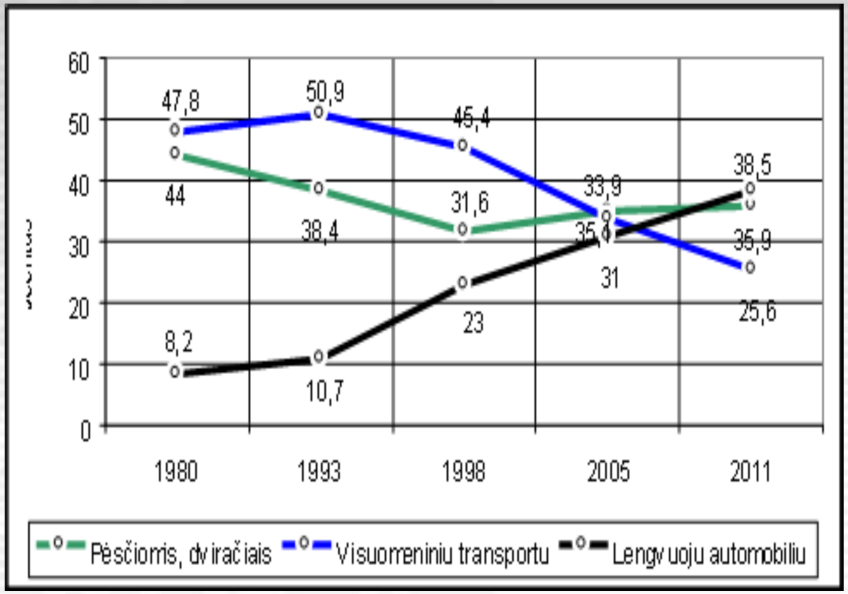
Vilniaus miesto viešasis transportas

Transporto rūšis	Maršrutų skaičius	Transporto priemonių skaičius	Paros keleivių skaičius- tūkst.	Tas pats – procentais
Miesto autobusas	**66**	**208**	**293.27**	**46.18**
Miesto troleibusas	**18**	**185**	**194.89**	**30.59**
Maršrutiniai taksi	**2**	**12**	**0.72**	**0.11**
Greitieji autobusai	**6**	**103**	**140.07**	**21.99**
Privatus autobusas	**4**	**17**	**6,8**	**1,2**
Viso mieste	**96**	**525**	**635.03**	**100,0**
Traukinys	**3**	**-**	**2,1**	**0,3**

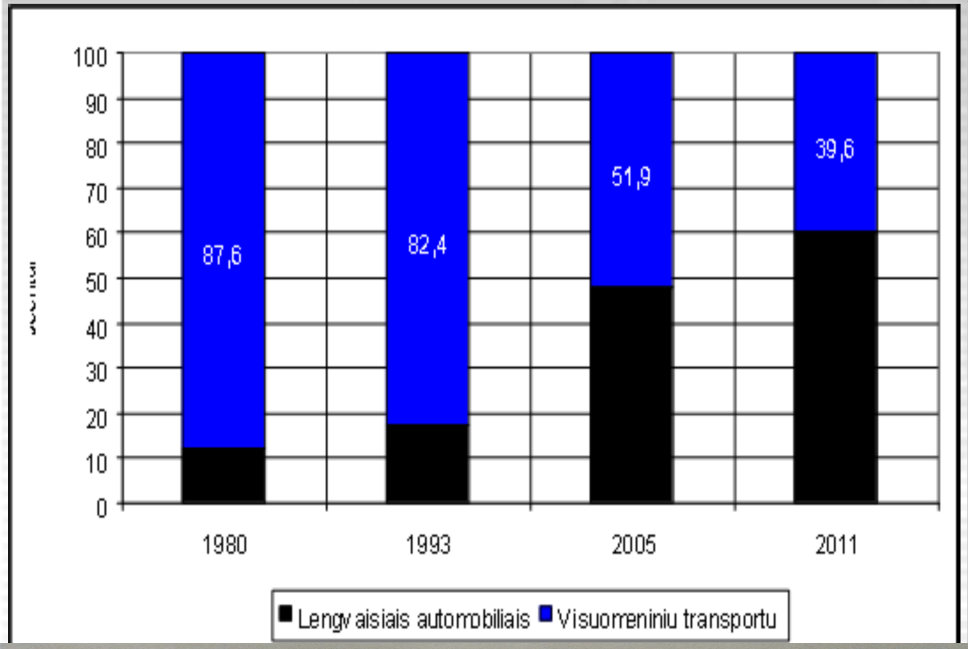
Vilniaus gyventojų procentinė kelionių struktūra

Gyventojų apklausos tyrimų duomenimis

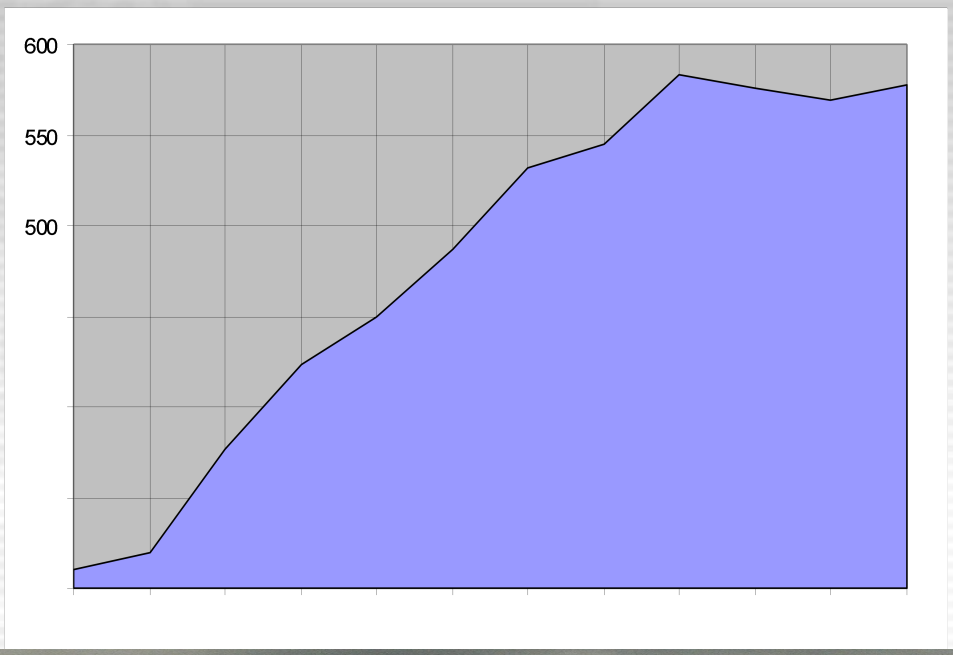
Kelionės būdas	1980	1993	2006	2011	Pokytis
Pėsčiomis	44,1	38,0	34,5	35,5	0,80
Miesto VT	47,1	49,4	33,1	24,6	0,52
Automobiliais	3,8	10,6	30,7	38,0	10,0
Žin. transportu	1,7	1,6	0,5	0,6	0,4
Taksi	2,9	0,1	0,4	0,7	0,2
Traukiniu	0,3	0,1	0,4	0,1	0,3
Dviračiais	0,1	0,2	0,4	0,6	6,0



Kelionių transportu santykis, -%



Vilniaus automobilizacijos lygis

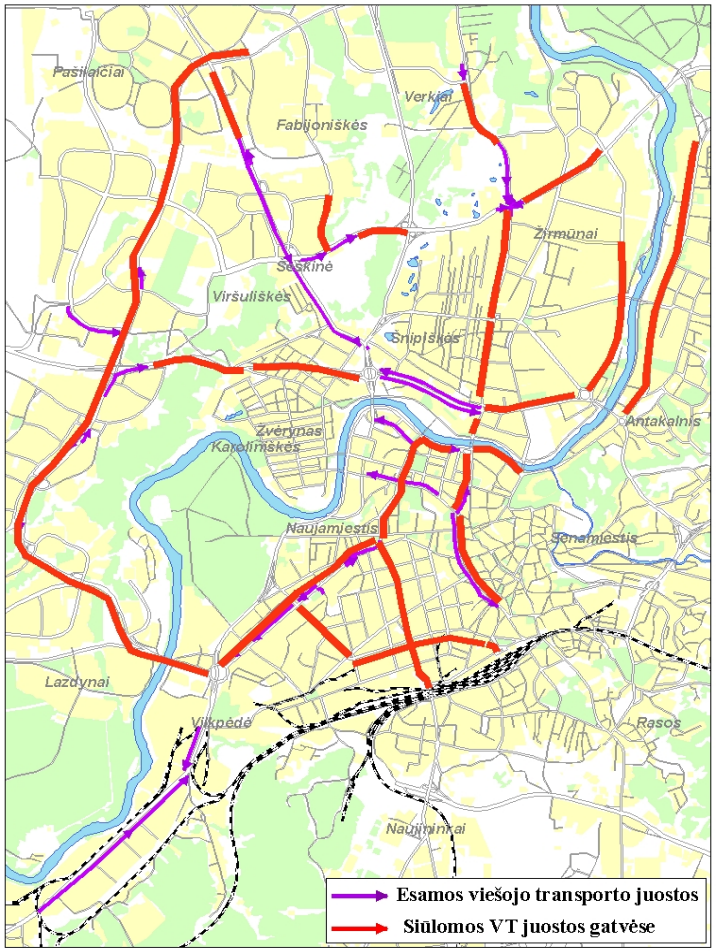


Gyventojų keliamos susisiekimo problemos

Specialiojo plano gyventojų anketinė apklausa 2011

- **Didžiausios susisiekimo problemos Vilniaus mieste:**
- **grūstys 69 %;**
- **automobilių stovėjimo vietų trūkumas 39 %;**
- **dideli viešojo transporto eismo intervalai 28 %;**
- **toli iki viešojo transporto stotelės 17 %;**

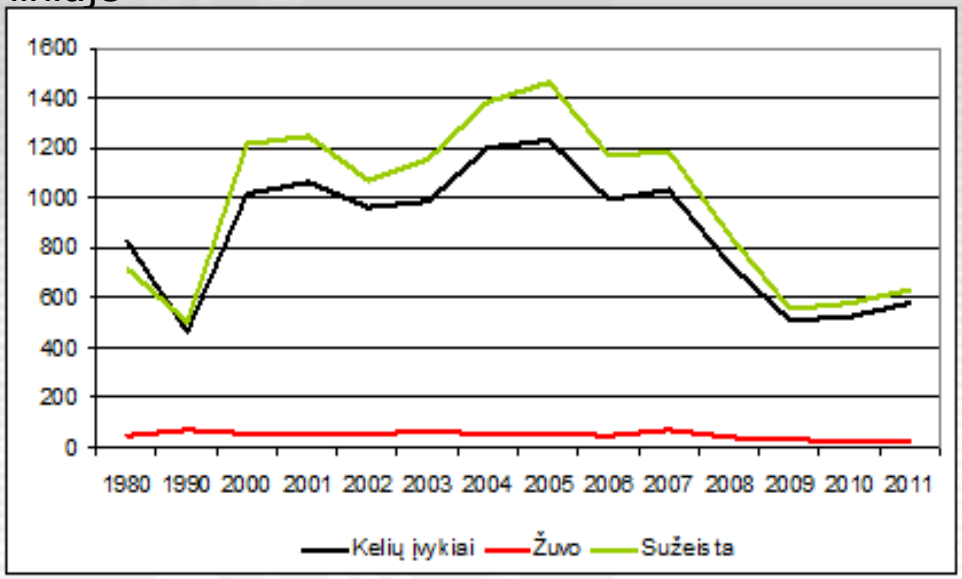
- **Atskirų viešojo transporto eismo juostų įvedimui:**
- **pritaria 73 % gyventojų;**
- **nepritaria 10 % gyventojų ;**
- **Neturi nuomonės 17 % gyventojų.**



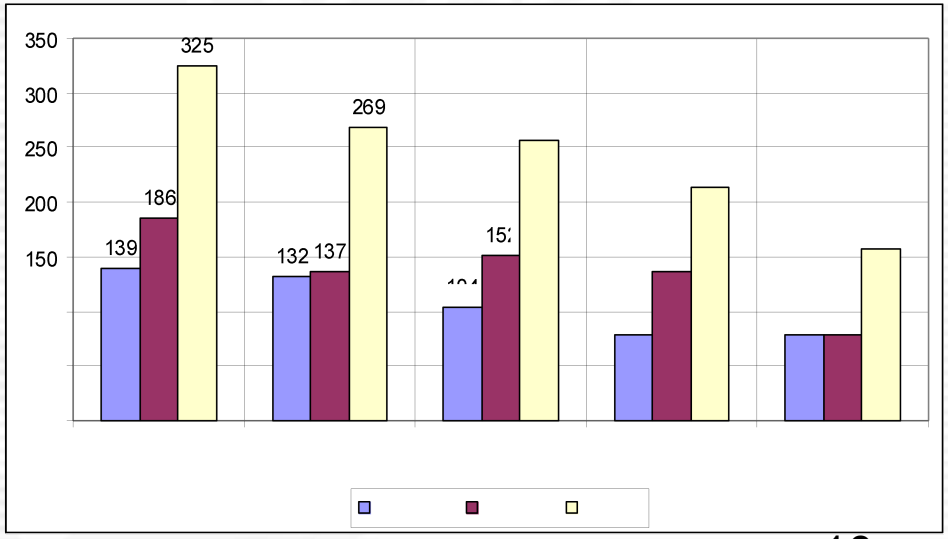
Eismo saugumas

Baltoji knyga: „Iki 2050 m. užtikrinti beveik visišką kelių saugą. Siekdama šio tikslo ES tikisi iki 2020 m. pasiekti, kad aukų keliuose sumažėtų perpus; užtikrinti, kad ES pirmautų pasaulyje visų transporto rūšių saugos ir saugumo srityje“

Įskaitinių eismo įvykių ir nukentėjusiųjų skaičius Vilniuje



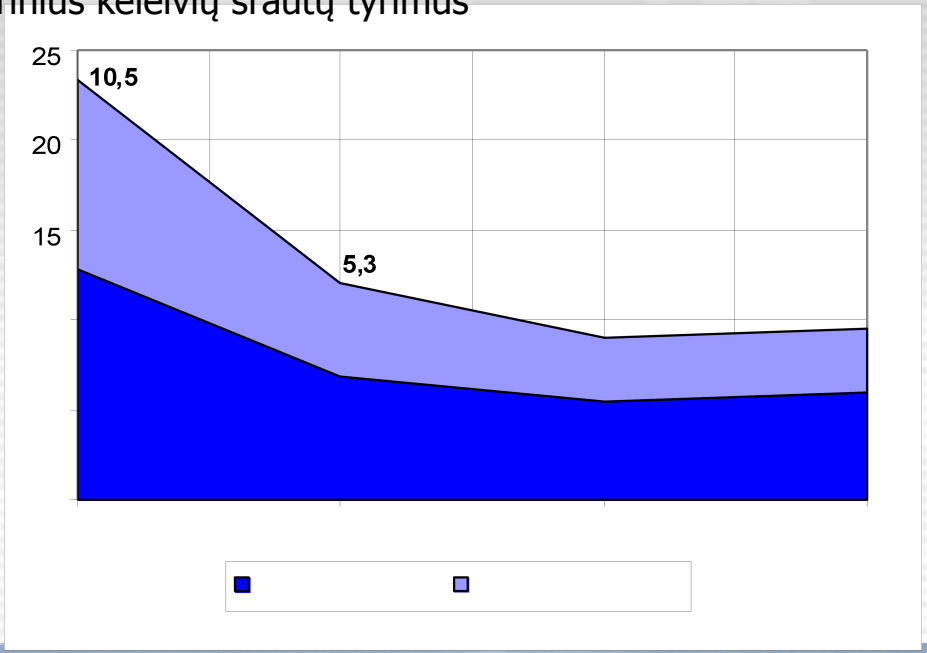
Juodųjų dėmių skaičius ir pokytis Vilniuje



Taikomos eismo ir techninės eismo saugumo priemonės leido ženkliai sumažinti avaringumo lygį Vilniuje, tačiau esamų juodųjų dėmių skaičius Vilniuje yra beveik 3 kartus didesnis nei valstybiniuose keliuose.

Maksimalus keleivių srautas miesto VT piko valandomis

Pagal natūrinius keleivių srautų tyrimus

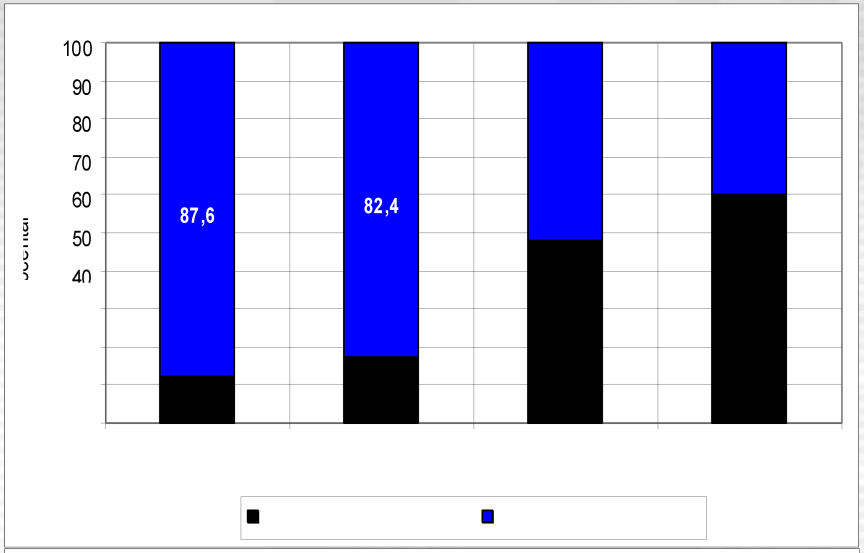


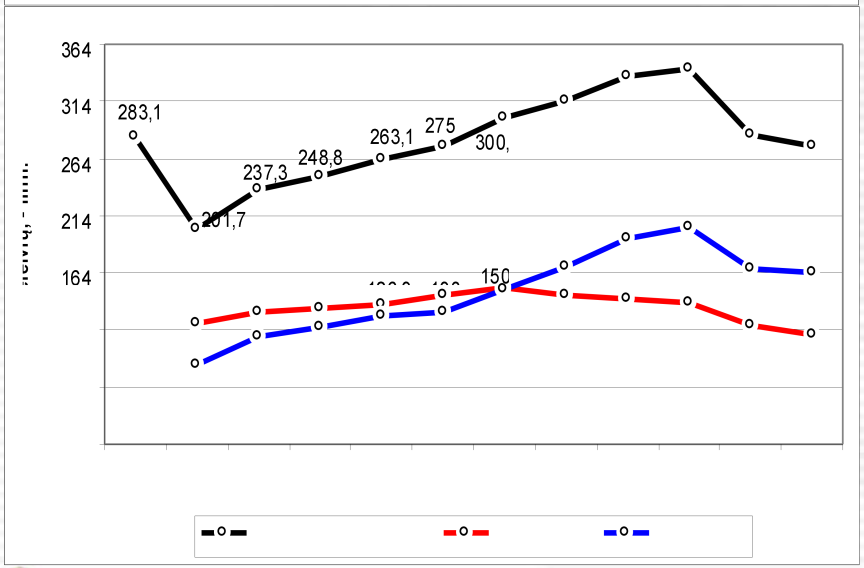
Susisiekimo sistemos gerinimas - kompleksinis uždavinys

A. Subalansuota ir efektyvi urbanistinė plėtra:
- kompaktiškas miestas ir urbanistinės sklaidos mažinimas;
- esamų rajonų gyventojų tankio didinimas ir pramonės rajonų konversija;
- gyvenamųjų ir darbo vietų subalansavimas, mišraus užstatymo plėtra;
- darbo pradžios laiko reguliavimas

B. Miesto viešojo transporto tinklo optimizavimas:
- maršrutinio tinklo hierarchizavimas, greitųjų maršrutų įvedimas;
- komforto didinimas ir kelionės trukmės mažinimas:
- transporto priemonių ir talpos linijose subalansavimas su keleivių srautais;
- maršrutinio tinklo urbanizuotose teritorijose dengiamumas pagal STR;
- traukinių maršrutų integravimas į miesto VT sistemą su vieningu bilietu;
- P+R, B+R sistemų diegimas prie viešojo transporto keleivių terminalų

Esamos būklės analizės išvados



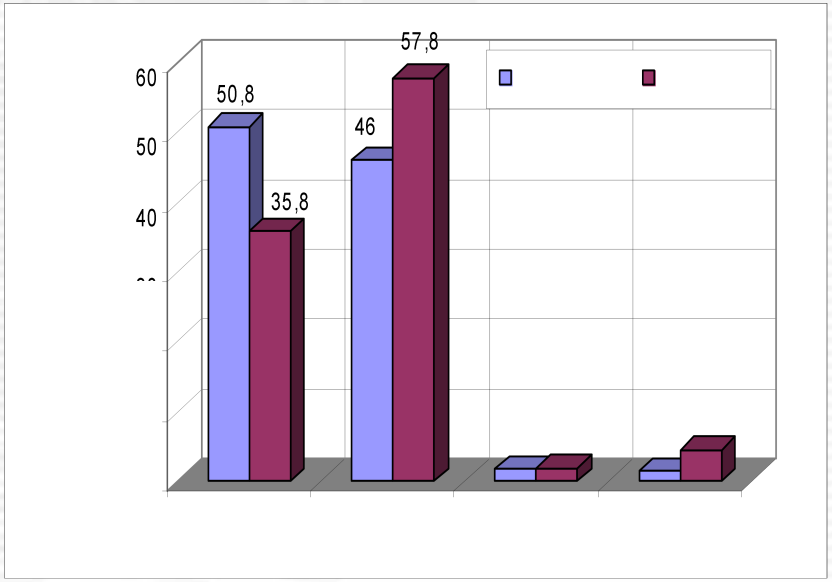


- Nerimą kelia gyventojų transportinis mobilumas, kas prieštarauja darnios plėtros principams. Kelionių skaičius visuomeniniu transportu sumažėjo daugiau nei dvigubai: nuo 87,6% - 1980 metals iki 39,6%- 2011 metais.
- Natūriniai keleivių srautų tyrimai ir SĮ "Susisiekimo paslaugos" statistiniai duomenys patvirtina ženklų keleivių srautų mažėjimą miesto visuomeniniame transporte. Ypatingai turėtas pozicijas praranda troleibusai, visiškai į tinklą neintegruotas ir neefektyviai dirbantis geležinkelio transportas, kuris savo pervežimų pajėgumais prilygsta metro.
- Maksimalus keleivių srautas sumažėjo nuo 10,32 tūkst. - 1980m. iki 3,8 tūkst. keleivių per val. viena kryptimi 2011m. Autobusų ir troleibusų transporto pajėgumas – iki 6,0-10,0 tūkst. keleivių/h, todėl jis nėra keleivių srauto mažėjimo priežastimi.

Esamos būklės analizės išvados (tęsinys)

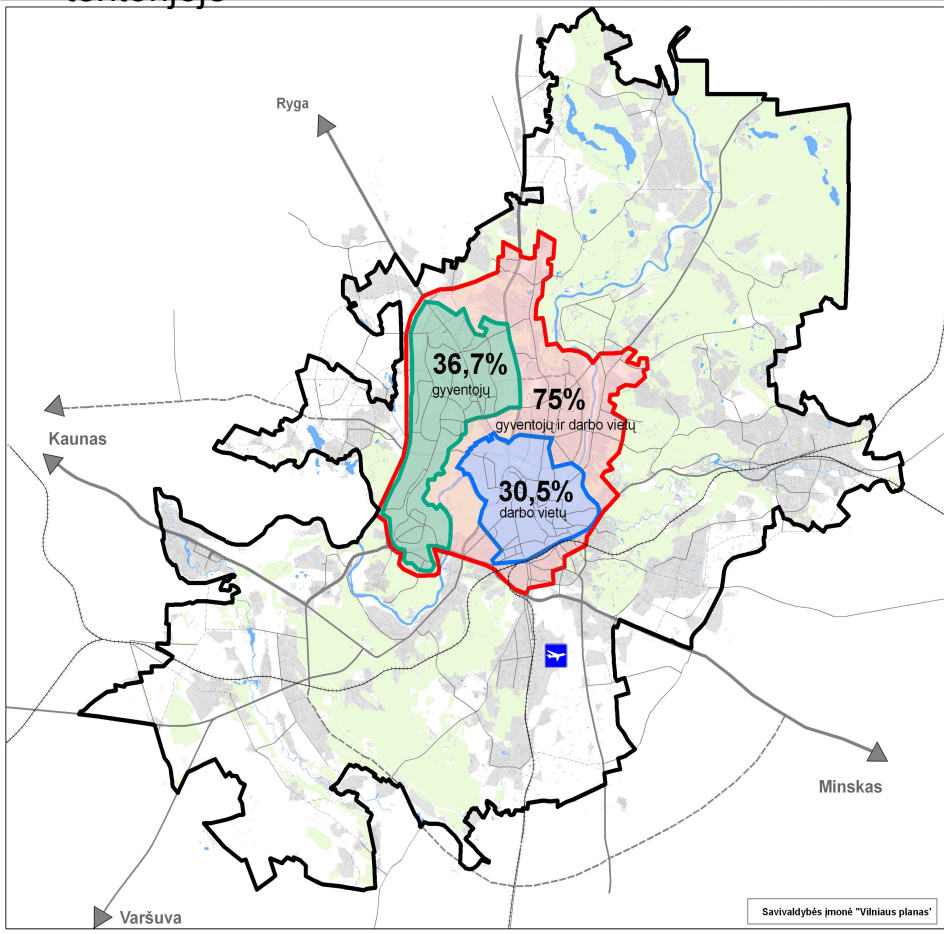
	STR 2.06.01:1999 reikalavimai	vykdymas
1	Darbo kelionės Vt trukmė 80% keleivių neturi viršyti - 50 min.	Neviršija 50 min. 82%
2	Vt aptarnavimo teritorija- 80% užstatytos miesto teritorijos.	Aptarnavimo zona apie 85%
3	Vt paros darbo trukmė – 18h	Atitinka
4	Stovinčių keleivių skaičius 70% maršruto neviršytų5kel./m2	Nesiekia 40-50% maršruto ilgio
5	Minimalus Vt eismo intervalas stotelėse - 30min.	Viršijamas kai kur periferinėje zonoje
6	Vt maršrutai -paprastieji, greitieji ir ekspresiniai.	Įvesti greitieji autobusų maršr.

Esama Vilniaus VT sistema atitinka esminiams STR reikalavimams ir naujos transporto rūšies įvedimas yra siejamas su kokybiniais rodikliais: komfortu, šiuolaikiškumu, patrauklumu, didesniu greičiu, aukštesniu eismo reguliarumu. Tai galėtų būti ryškesniu impulsu naujų, komfortą vertinančių keleivių pritraukimui.

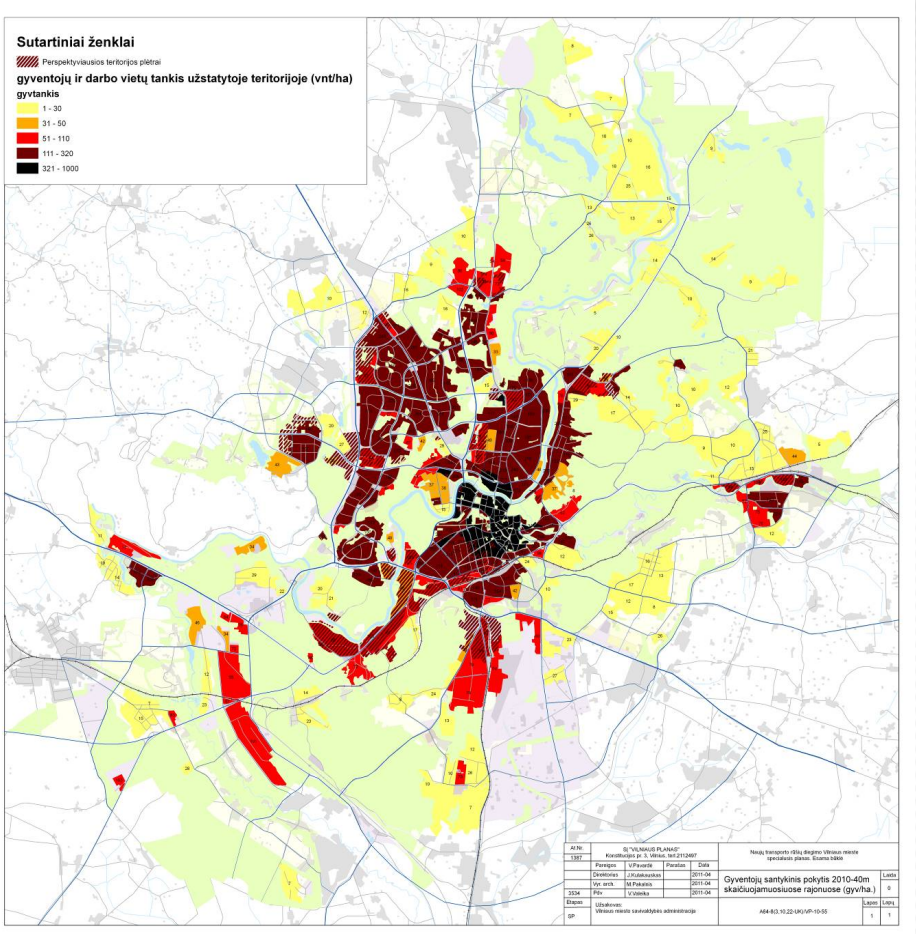


Išeities pozicija: VT aptarnavimo efektyvumo galimybės

Pagrindinės miesto gyventojų ir darbo vietos teritorijoje

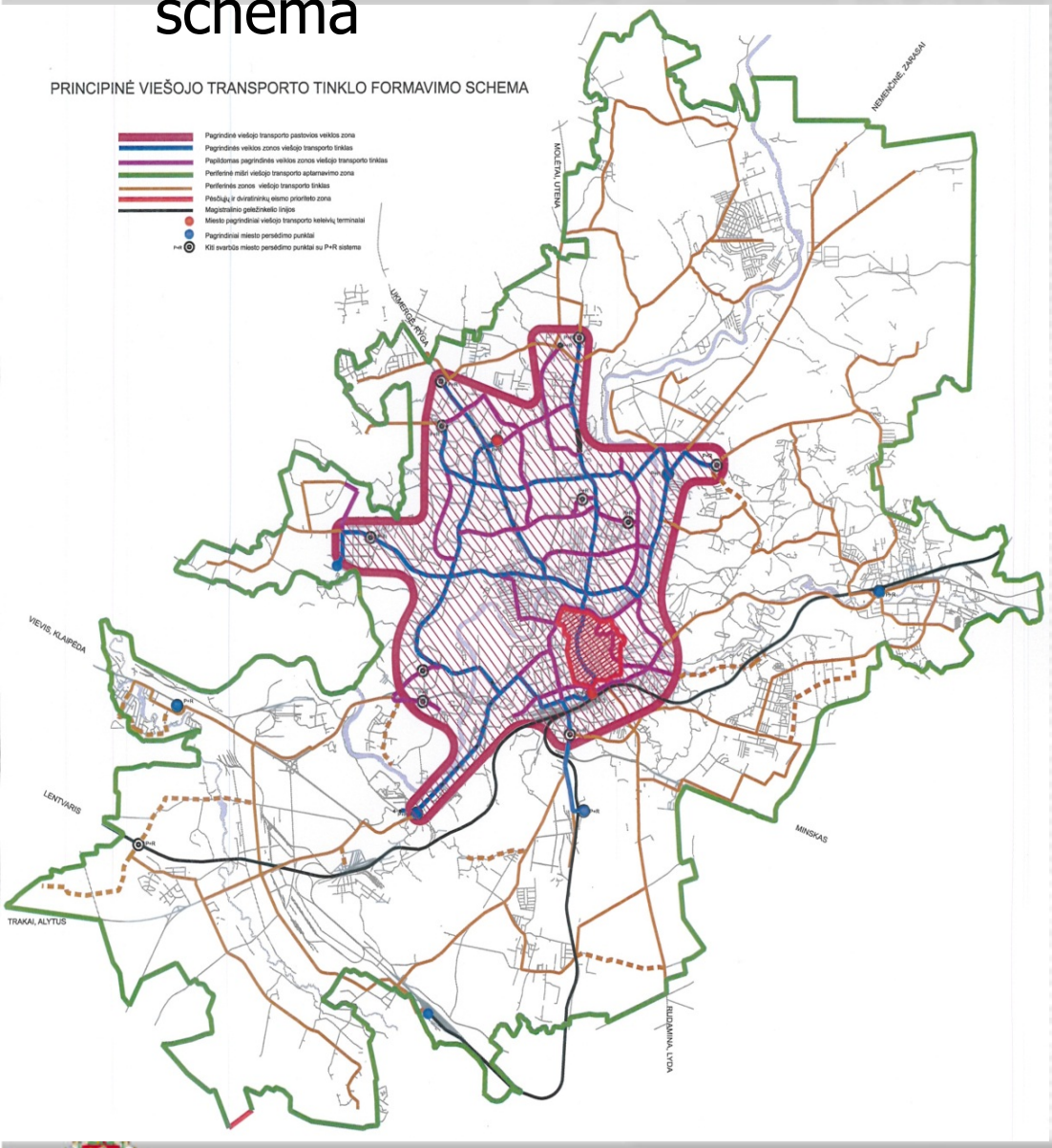


Gyventojų ir darbo vietų tankis užstatytoje



Viešojo transporto aptarnavimo lygiai: neefektyvus<25 gyventojų/ha; mažo intensyvumo – 26-42g./ha (intervalas 30-60min.), vidutinio intensyvumo –43-92g./ha (intervalas <30 min), intensyvaus eismo >92g./ha (intervalas <10min) (>92)efektyvumas. **Apie 55% miesto teritorijos priklauso neefektyviam VT aptarnavimo lygiui**

Principinė viešojo transporto tinklo formavimo schema



Perspektyvinė principinė viešojo transporto schema – universalus raktas iš esmės reorganizuojant ir optimizuojant miesto maršrutinį tinklą.

Pagrindinis dėmesys turi būti teikiamas **pagrindinei viešojo transporto pastovios veiklos zonai**, į kurią pakliūna ir prioritetinė pėsčiųjų ir dviratininkų Centro zona.

Periferinė mišri viešojo transporto zona aptarnaujama privežtinais maršrutais ir mažos talpos autobusais iki pagrindinės zonos, su galimybe persėsti į greito eismo maršrutinį tinklą.

Visų zonų perimetruose numatomi persėdimo punktai P+R (centre B+R), taikant nuolaidas persėdusiems iš lengvųjų automobilių.

VT tinklo hierarchijos lygiai

Greitieji maršrutai

- Autobusų aptarnaujami maršrutai.
  Autobusai stoja didžiausio apkrovimo persėdimo taškuose.
  Intervalas 4-5 min.

Pagrindiniai maršrutai

- Autobusų ir troleibusų aptarnaujami maršrutai.
- Autobusai stoja visose maršruto stotelėse.
  Intervalas 10 - 15 min.

Privežantieji maršrutai

- Autobusai ir mikroautobusai aptarnaujantys periferinę miesto zoną (privežimo funkcija).
  Intervalas 15 -30 min.

Viešojo transporto plėtros strategija

- **Baltoji knyga: „Kad būtų sumažintos spūstys ir būtų išmetama mažiau teršalų, miestuose reikalinga mišri strategija, apimanti žemės panaudojimo planavimą, kainodaros schemas, efektyvias viešojo transporto paslaugas, nevariklinių transporto rūšių infrastruktūrą ir ekologiškų transporto priemonių įkrovimą bei degalų papildymą. Tam tikro dydžio miestai turėtų būti skatinami rengti visus šiuos aspektus apimančius miesto judumo planus. Miesto judumo planai turėtų būti visiškai suderinti su integruotais miesto plėtros planais".**

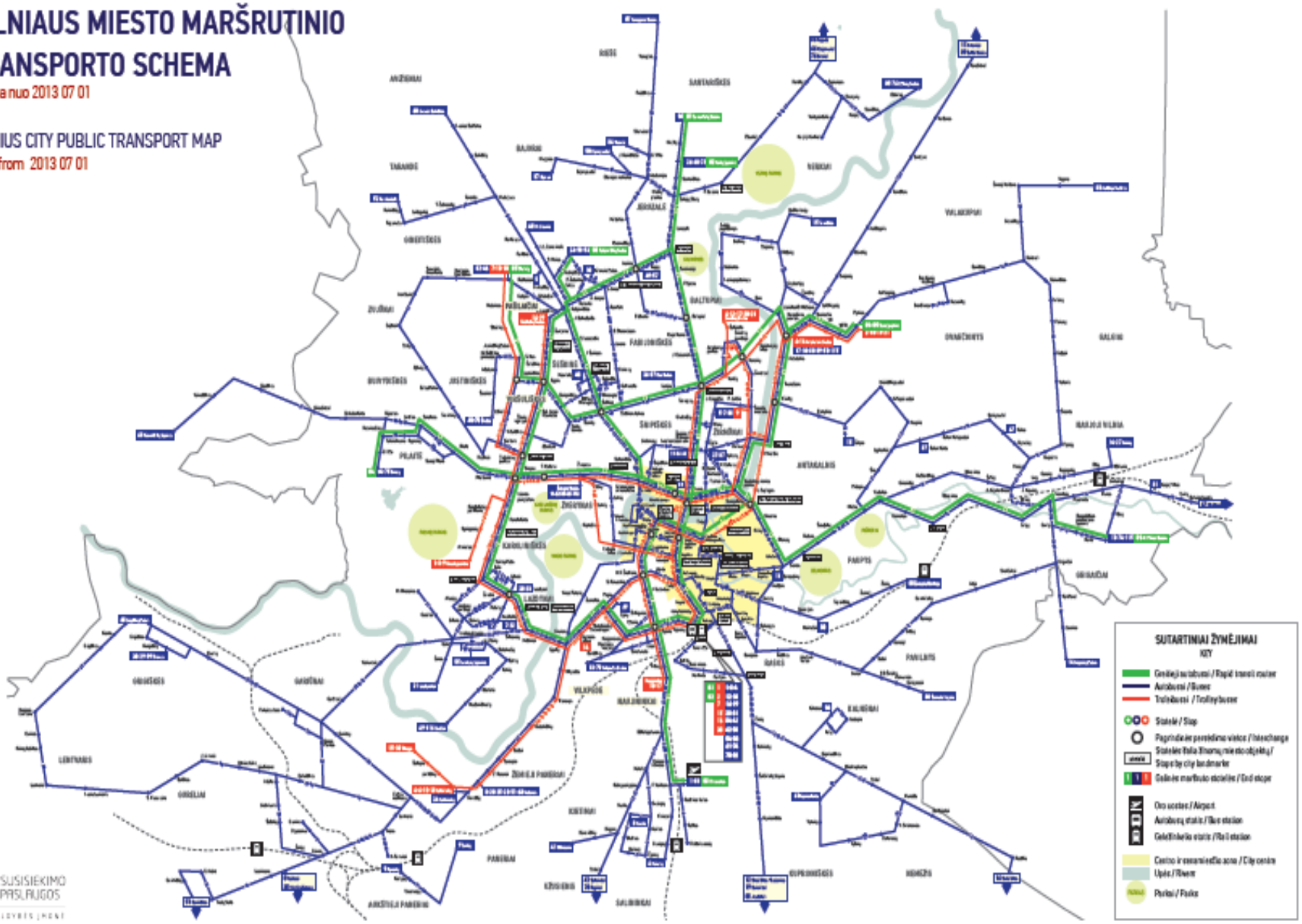
- **Vilniuje perspektyvoje prioritetas teikiamas viešajam transportui, pėsčiųjų ir dviratininkų eismui miesto centrinėje dalyje ir gyvenamuosiuose rajonuose. Keliant viešojo transporto prestižą numatomas naujos transporto rūšies įvedimas, P+R sistemos plėtra ir kiti sisteminiai dalykai, leidžiantys mažinti bendrą miesto transporto taršos sumažėjimą 60procentu pagal Baltosios knygos rekomendacijas**

VILNIAUS MIESTO MARŠRUTINIO TRANSPORTO SCHEMA

Galioja nuo 2013 07 01

VILNIUS CITY PUBLIC TRANSPORT MAP

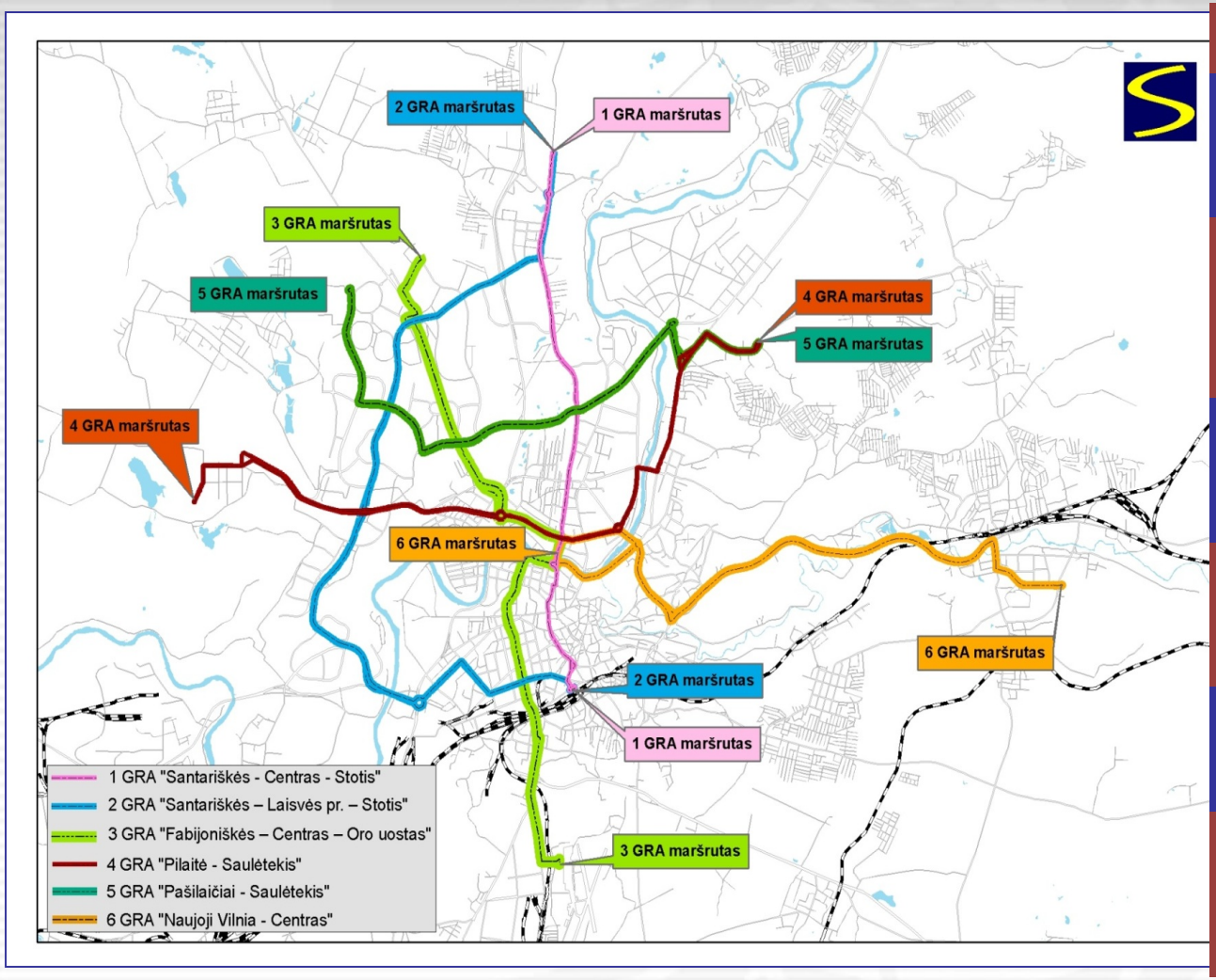
Valid from 2013 07 01



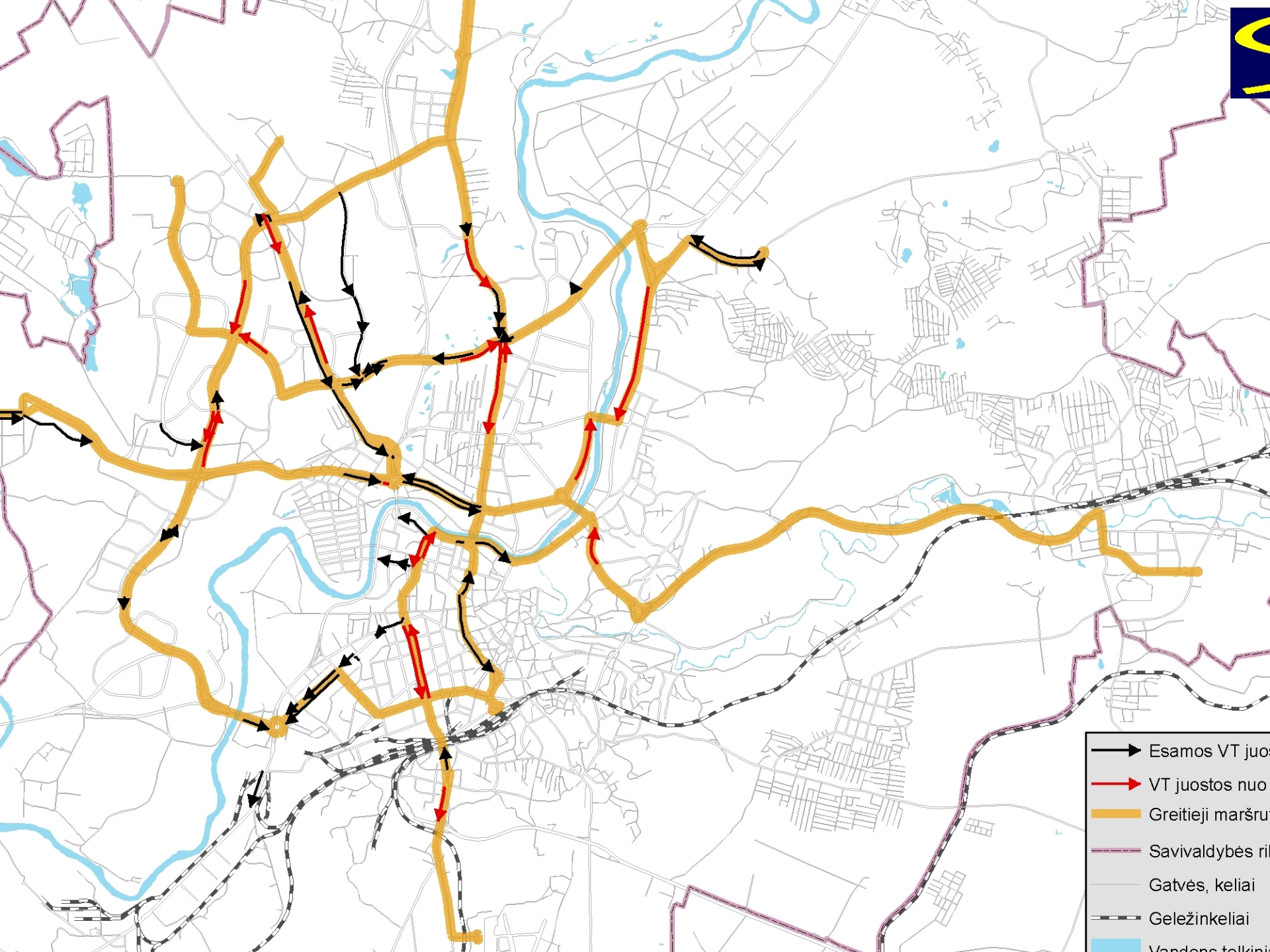
SUSISIEKIMO PASLAUGOS

SAVIVALDYBĖS ĮMONĖ

Greitųjų autobusų maršrutų tinklas



Nr.	Pavadinimas	Komentaras
1 GRA	Stotis - Santariškės	Formuojamas esamų a26, t5 maršrutų pagrindu
2 GRA	Santariškės -Laisvės pr. - Stotis	Formuojamas esamų a54, a55, a55A ir t16 maršrutų pagrindu
3 GRA	Fabijoniškės - Centras - Oro uostas	Formuojamas esamų a2, a6 maršrutų pagrindu
4 GRA	Pilaitė - Saulėtekis	Formuojamas esamų a30, t19 maršrutų pagrindu
5 GRA	Pašilaičiai - Saulėtekis	Formuojamas a45 maršruto pagrindu
6 GRA	Naujoji Vilnia -Centras	Formuojamas a44 maršruto pagrindu

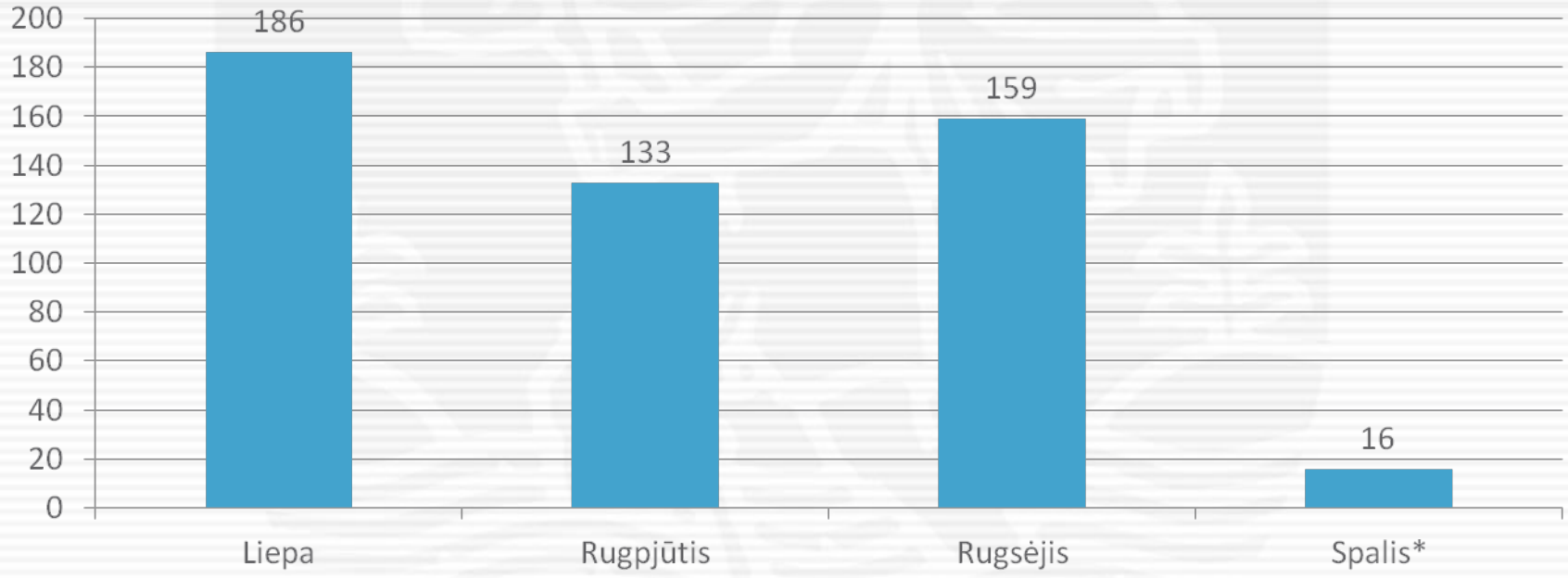

Esamos VT juos
VT juostos nuo
Greitieji maršru
Savivaldybės ri
Gatvės, keliai
Geležinkeliai
Vandens telkini

Greitųjų maršrutų greičių palyginimas

Maršrutas	Kelionės trukmė, min			Susisiekimo greitis, km/h		
	Dabar	Iki liepos 1 d.	skirtumas	Dabar	Iki liepos 1	skirtumas
1G Stotis–Kalvarijų g.–Santariškės	30	44	-14	22,2	15,3	6,9
Santariškės–Kalvarijų g.–Stotis	33	46	-13	20,4	14,6	5,8
2G Santariškės–Laisvės pr.–Stotis	50	59	-9	21,5	18,5	3
Stotis–Laisvės pr.–Santariškės	47	69	-22	22,1	15,8	6,3
3G Fabijoniškės–Centras–Oro uostas	41	61	-20	21	14,1	6,9
Oro uostas–Centras–Fabijoniškės	35	49	-14	24,5	17,5	7
4G Pilaitė–Konstitucijos pr.–Saulėtekis	39	57	-18	23,4	15,3	8,1
Saulėtekis–Konstitucijos pr.–Pilaitė	41	47	-6	21,9	18,5	3,4
5G Pašilaičiai–Ozo g.–Saulėtekis	36	42	-6	20,3	16,1	4,2
Saulėtekis–Ozo g.–Pašilaičiai	34	38	-4	22,1	17,8	4,3
6G Parko–Olandų g.–Žaliasis tiltas	27	35	-8	27,1	21,4	5,7
Žaliasis tiltas–Olandų–Parko g.	22	38	-16	34,4	19,7	14,7

keleivių skundai, pasiūlymai, pastabos

Per liepos-spalio mėn. gauta apie 490 keleivių skundų, padėkų, pasiūlymų el. paštu, SĮ „Susisiekimo paslaugos“ Facebook paskyroje. Įžeidžiantys, nekonkrėtūs, temos neatitinkantys skundai neįtraukti.

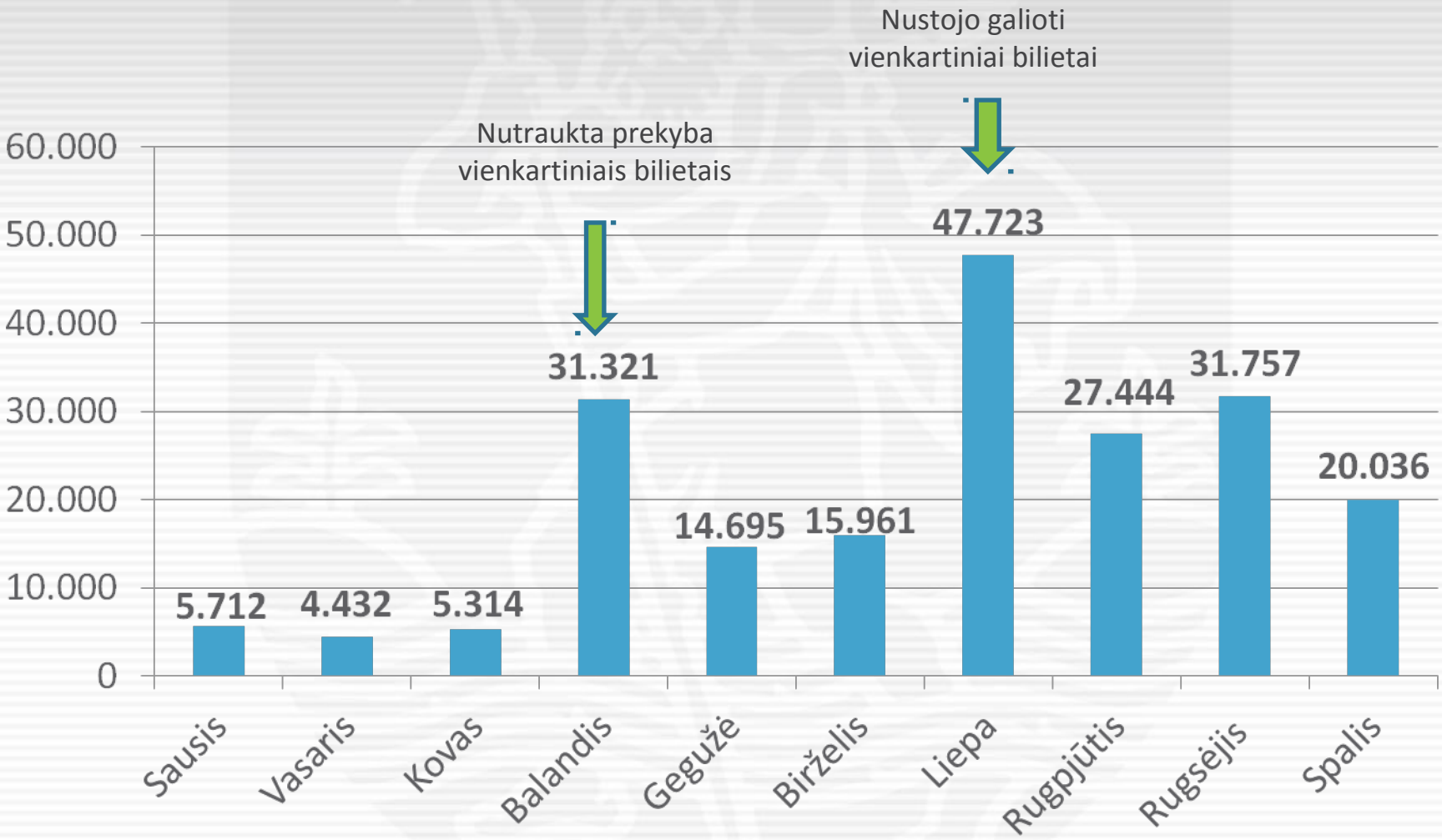


* Iki spalio 14 dienos.

Keleivių informacinė sistema

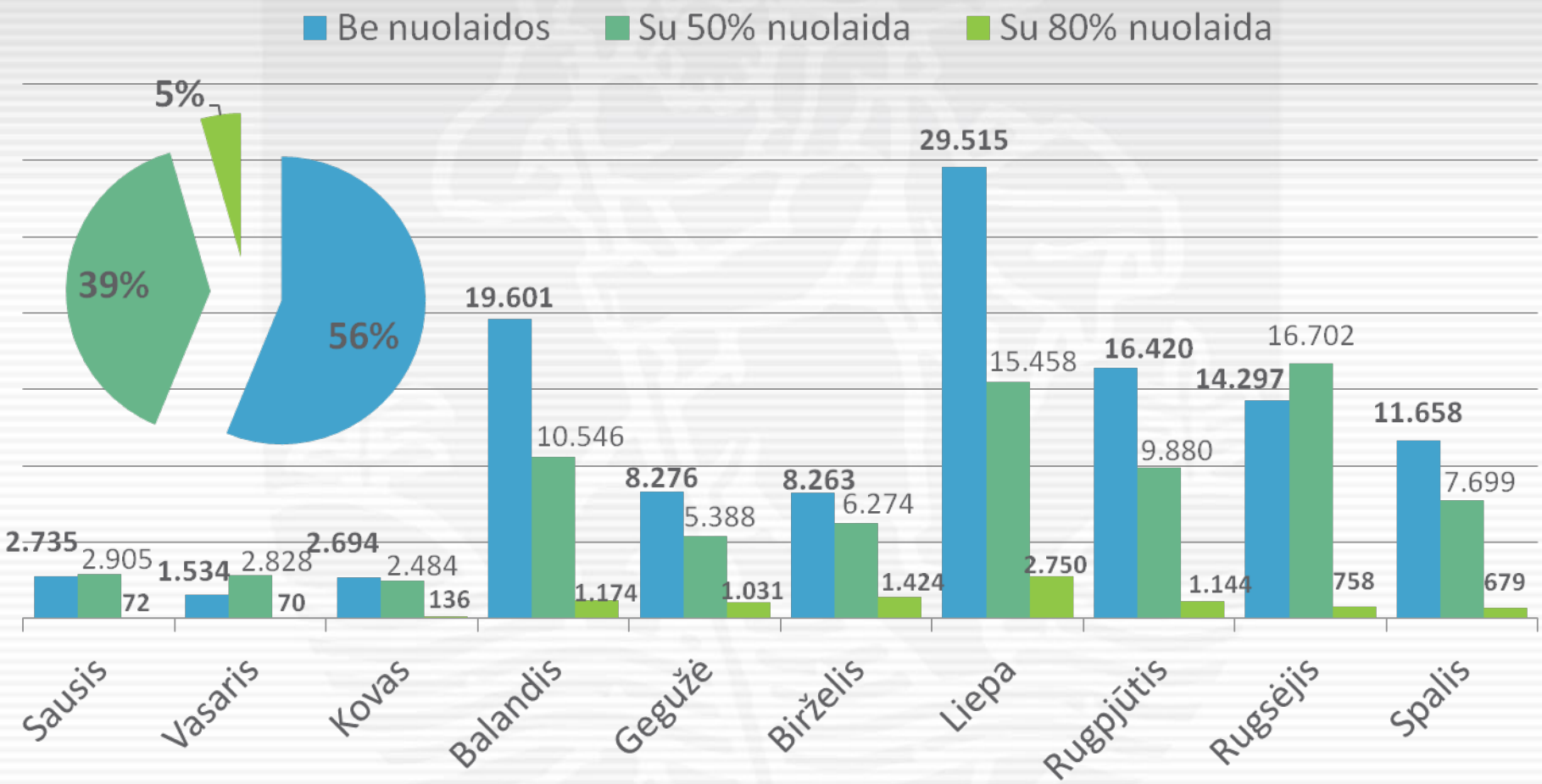
Vilniečio kortelių pardavimai, vnt.

Šiais metais išplatinta - 204 tūkst. Nuo projekto pradžios - 425 tūkst.



2013 m.

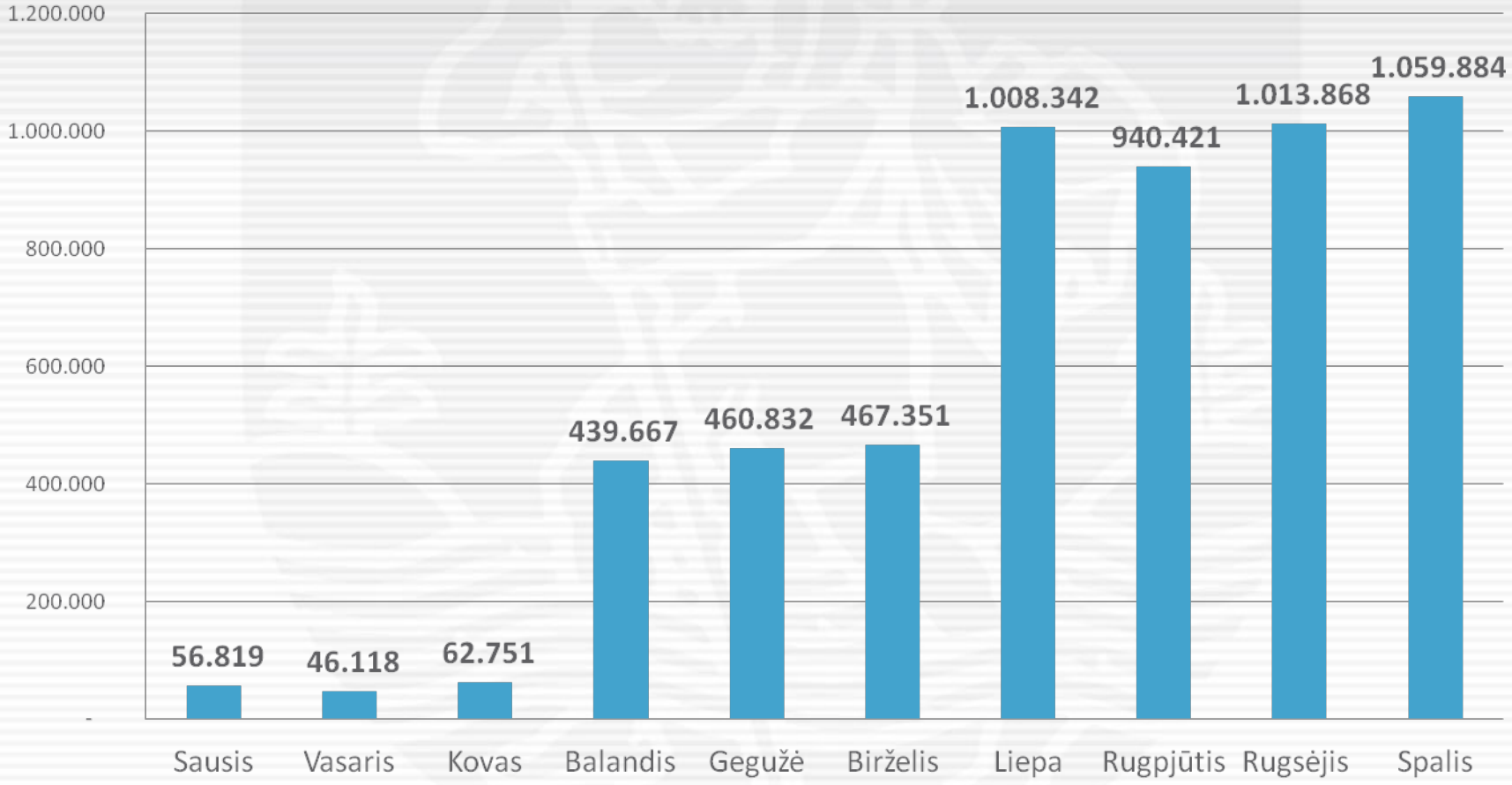
Vilniečio kortelių struktūra, vnt.



2013 m.

E.piniginės pildymai, lt

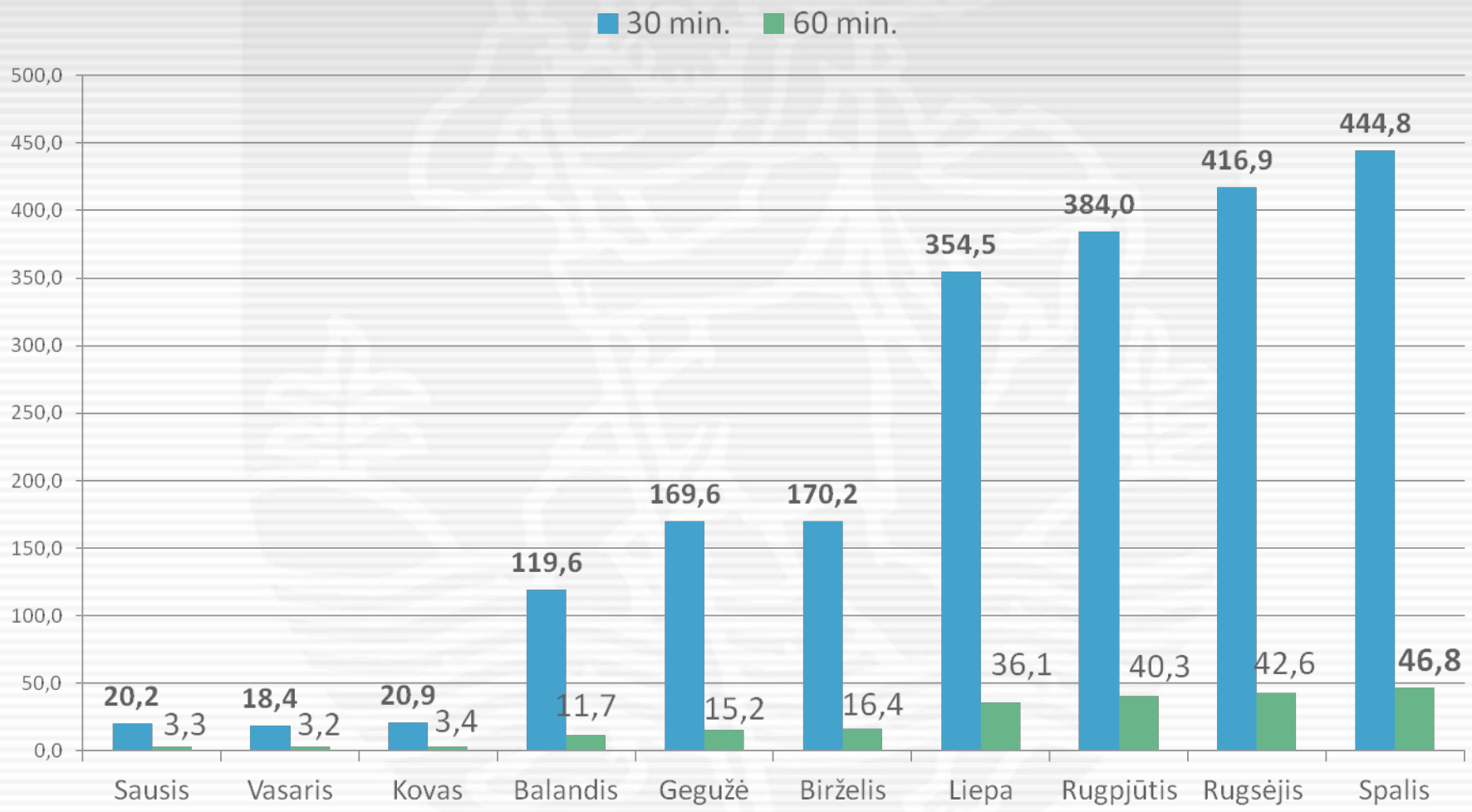
E. piniginės papildymai didėjo nuolat, kol liepos mėnesį išaugo daugiau nei 50 proc.
Ji populiari, nes leidžia keleiviams rinktis bilietą transporte pagal poreikį.



2013 m.

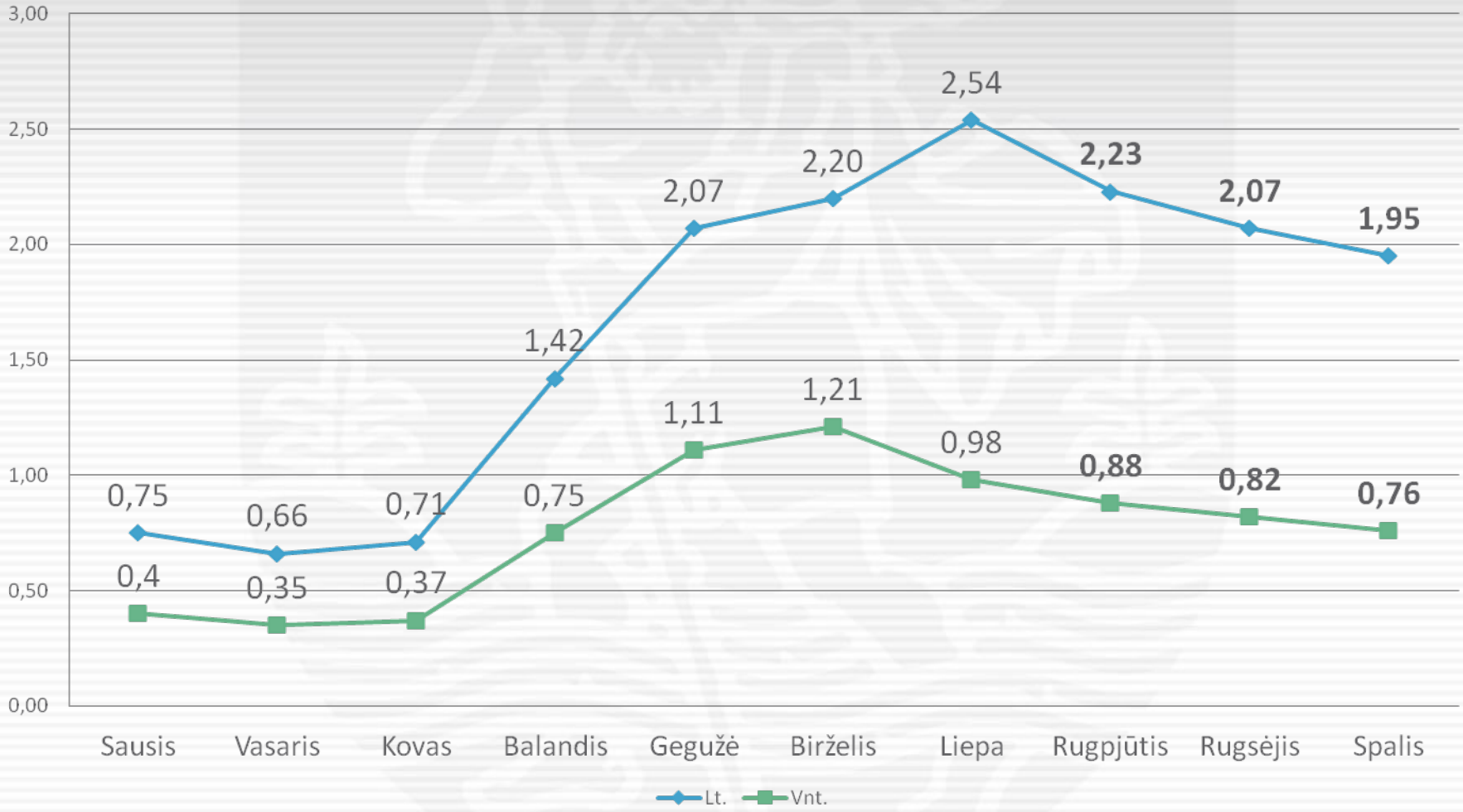
Bilietų nuskaitymai iš e. piniginės, tūkst. vnt.

Populiariausi – 30 min. bilietai.



Bilietai iš vairuotojo mln. Lt be PVM / mln. vnt.

Bilietų pardavimai pas vairuotoją tolygiai mažėja.



2013 m.

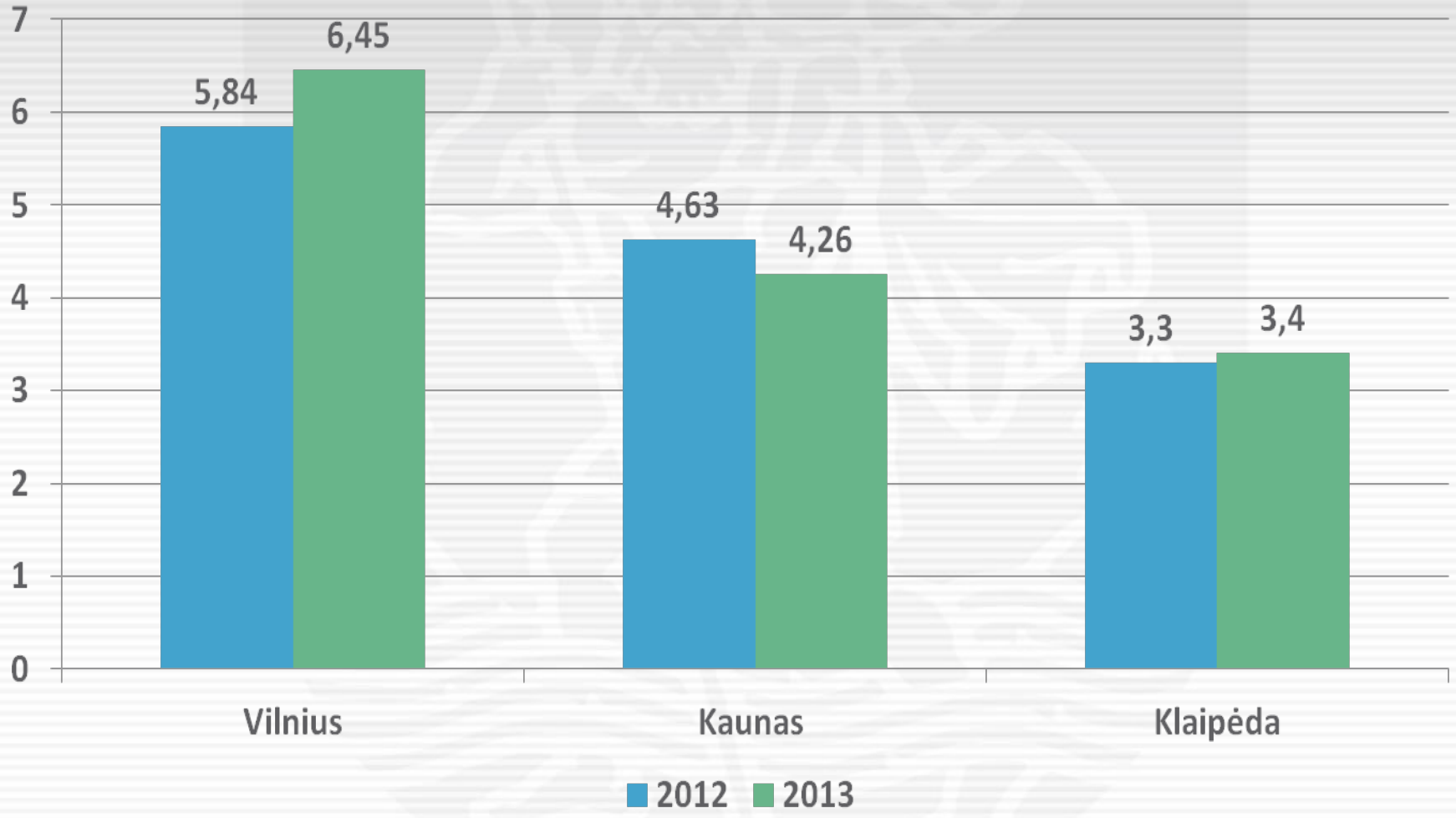
MIESTŲ VIEŠOJO TRANSPORTO BILIETŲ SISTEMOS PALYGINIMAS:

	Vilnius	Kaunas	Klaipėda
Bilietų rūšys, vnt.	42	34	32 (plius dar 20, I ir II zonose)
Platinimo vietų skaičius	175	165	61
Prekybos vietos (ne kioskai)	Maxima, L. Paštas	IKI	Maxima
Platinimas internetu	YRA (nuo 06.25)	YRA	YRA
Prekybos dalis internetu	4,62 %	1 %	8 %
Bilietų rūšys internetu	39 (terminuotieji ir 30, 60 min.)	31 (terminuotieji ir vienkartiniai)	23 (tik terminuotieji)
E. piniginė	YRA	YRA	NĖRA
E. piniginės pildymas internetu	NĖRA	YRA	NĖRA
Nuolaida perkant internete	NĖRA	NĖRA	YRA (5 proc.)
Popierinis bilietas (kioske)	NĖRA	NĖRA	YRA
30/60 min. bilietai	YRA	Elektroninis vienkartinis persėdimo per 30 min.	NĖRA

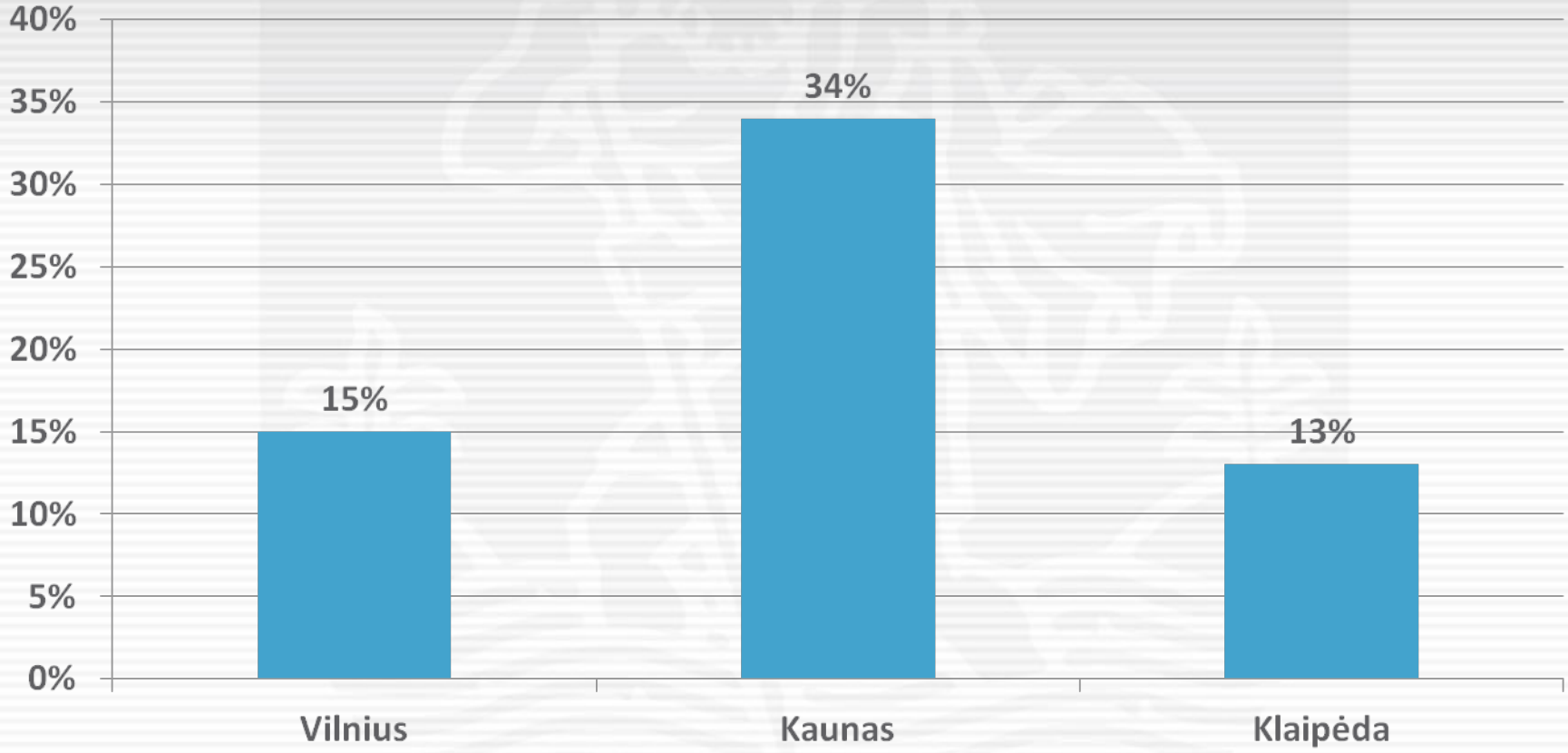
Viešojo transporto rodiklių palyginimas 2013 m. sausis–rugsėjis:

Rodiklis	Vilnius	Kaunas	Klaipėda
Maršrutų skaičius	94	43 (be mikroautobusų)	38
Kontrolierių skaičius	61	Privati tarnyba	9
Transporto priemonių išleidimas darbo dienomis	508	253	122
Transporto priemonių išleidimas savaitgaliais	303	123	97
Keleivių kelionių skaičius, mln. vnt.	146,2	49,2	24,8
VT darbo laikas darbo dienomis	5.30 – 23.00	4.15 – 23.00	4.38 – 23.54
VT darbo laikas savaitgaliais	6.30 – 23.00	5.15 – 23.00	5.10 – 23.54
Viešojo transporto stotelių skaičius	1246	825	450
Rida, mln.km/sausis -rugsėjis	25,78	11,56 Sausis - rugpjūtis	6,444 Sausis - rugpjūtis

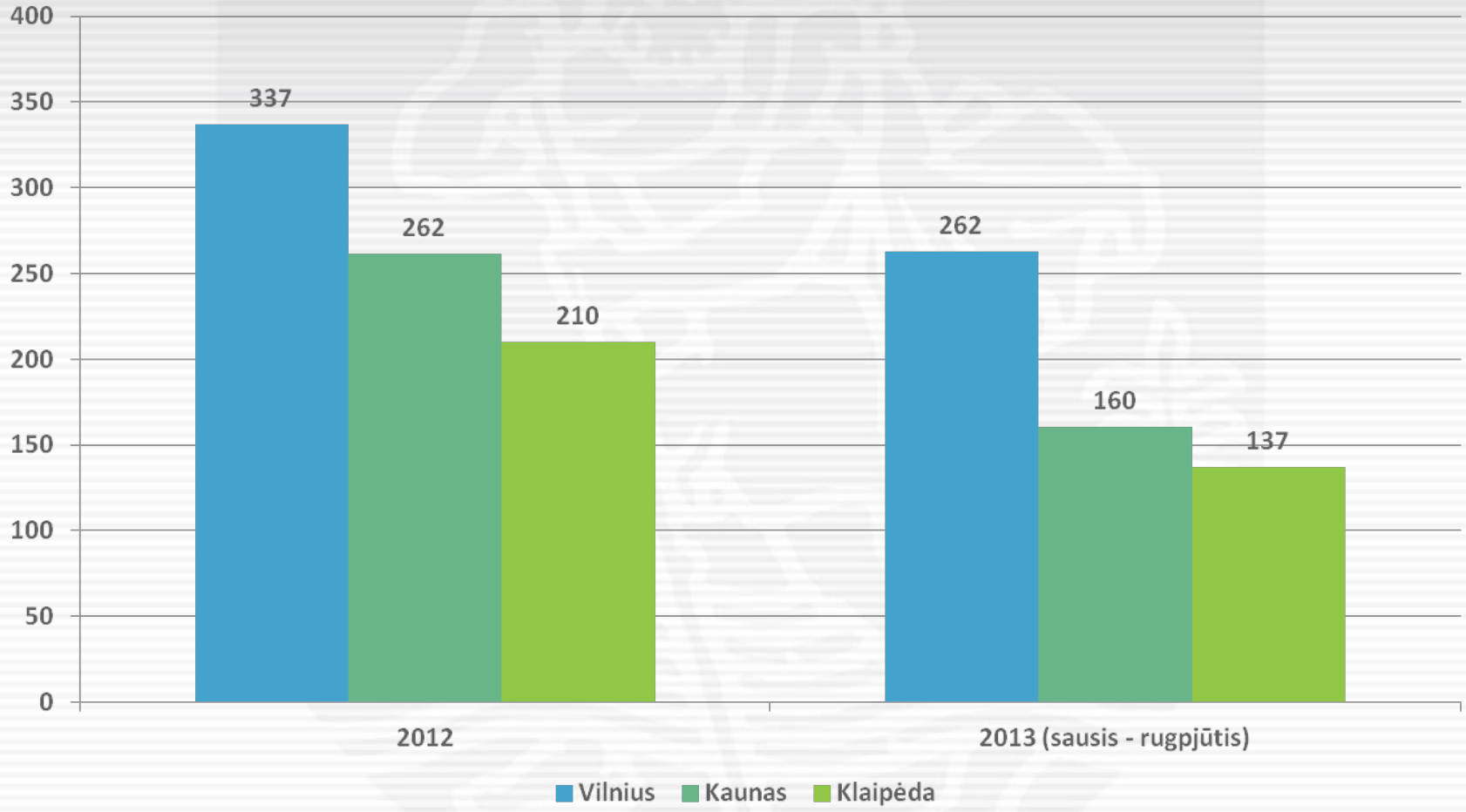
Pervežama keleivių 1 km ridos



Bilietų pas vairuotoją dalis nuo visų pardavimų, proc. 2013 m.



Kelionių VT skaičius, tenkantis 1 gyventojui per metus



Subnuomos konkursas

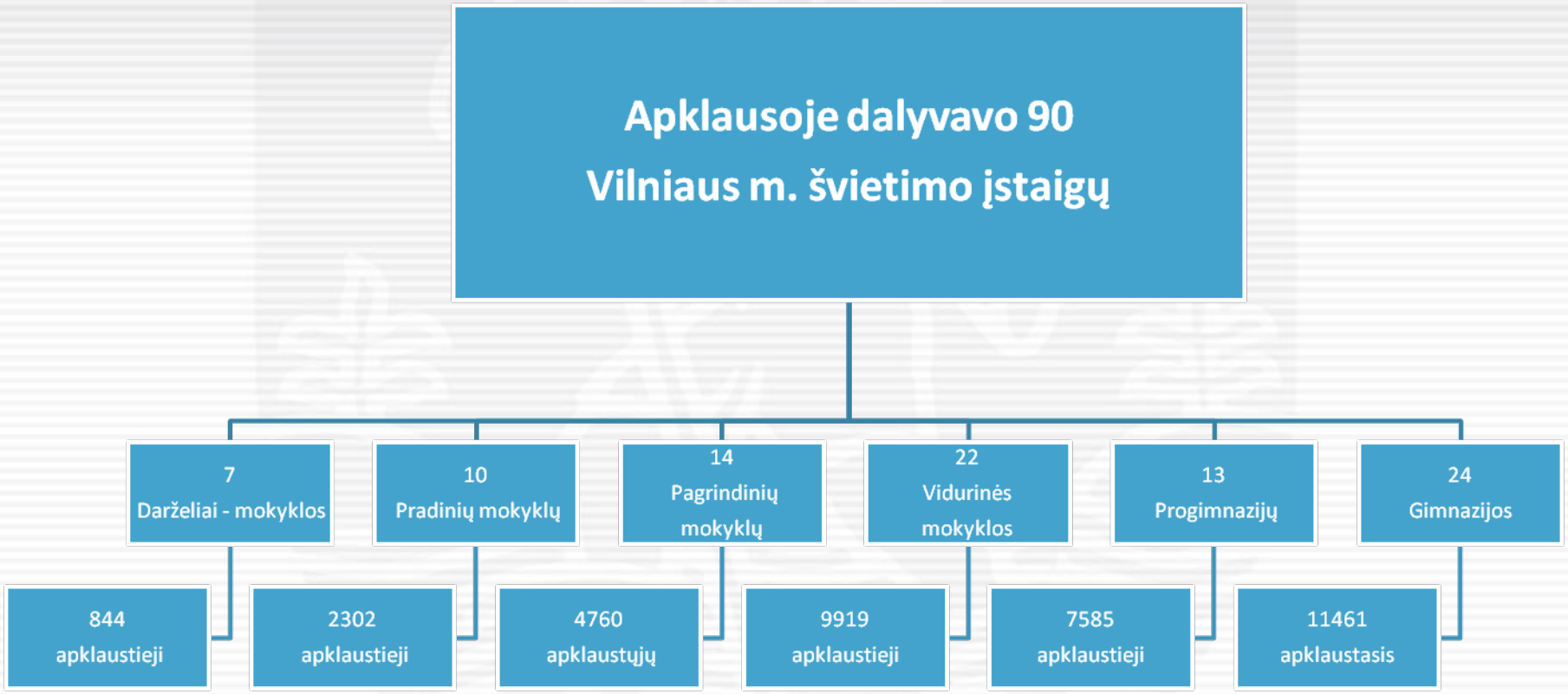
Maršruto Nr. ir pavadinimas	Transporto priemonių skaičius iki lapkričio 1 d.	Transporto priemonių skaičius nuo lapkričio 1 d.	Pokytis
9 „Zuikių–Agrastų g. “	1 (M2 klasės)	1 (mažos talpos)	**0**
20 „Žemieji Paneriai–Mūrinė Vokė–Lazdynai“	2 (dviašiai)	4 (mažos talpos)	**+2**
28 „Žemieji Paneriai–Grigiškės“	1 (dviašis)	2 (mažos talpos)	**+1**
40 „Fabijoniškės–S.Stanevičiaus g.–Centras“	10 (dviašių)	10 (dviašių)	**0**
		VISO:	**+3**

Europos Sąjungos leidinyje jau paskelbti konkursai privatiems vežėjams Vilniuje

- **Planuojama, kad 2014 metais paskelbus konkursus su privačiais vežėjais, kurie juos laimės, bus sudaromos ilgalaikės sutartys. Jie keleivius Vilniuje galės vežti 7 metus, bet bus numatyta galimybė sutartis pratęsti dar 3 metams.**
- **Konkursai bus skelbiami ne tik privežamiesiems, bet ir pagrindiniams Vilniaus miesto maršrutams. Iš viso numatoma į privačiųjų vežėjų rankas perduoti penkis pagrindinius autobusų maršrutus. Tikimąsi, kad keleivius veš 40 standartinių dviašių autobusų, o jų metinė rida sieks 2,56 mln. km, taip pat 19 privežamųjų autobusų maršrutų, kuriuose dirbs 43 mažos talpos autobusai. Skaičiuojama, kad jų metinė rida sieks 4,12 mln. km.**
- **Privačių vežėjų konkurso laimėtojas bus nustatomas pagal ekonominio naudingumo kriterijų. Konkursuose bus vertinama pasiūlyta 1 km savikaina ir autobusų, kurie veš keleivius, amžius.**

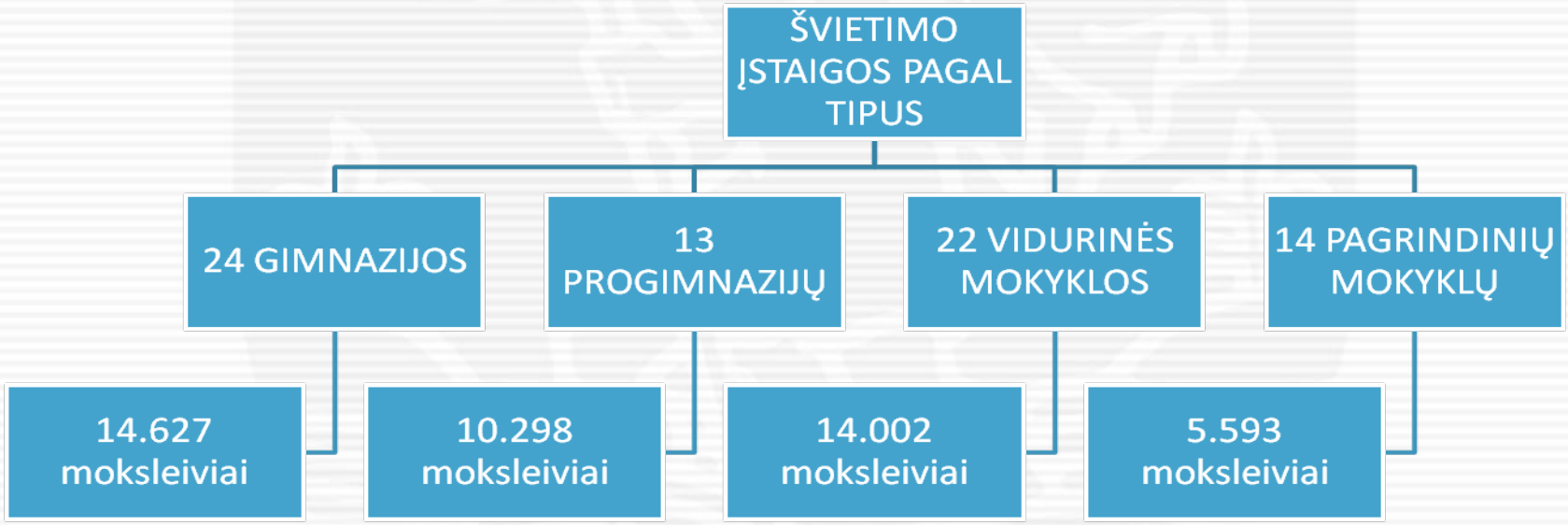
Apklaustų mokyklų ir mokinių skaičius

Per š.m. rugsėjo mėnesį vykusią apklausą „Moksleivių apklausa apie kelionės į pamokas“ buvo apklaustos 90 Vilniaus miesto mokyklų, užpildyta 36.871 anketa.



Švietimo įstaigos Vilniaus mieste ir moksleivių skaičius

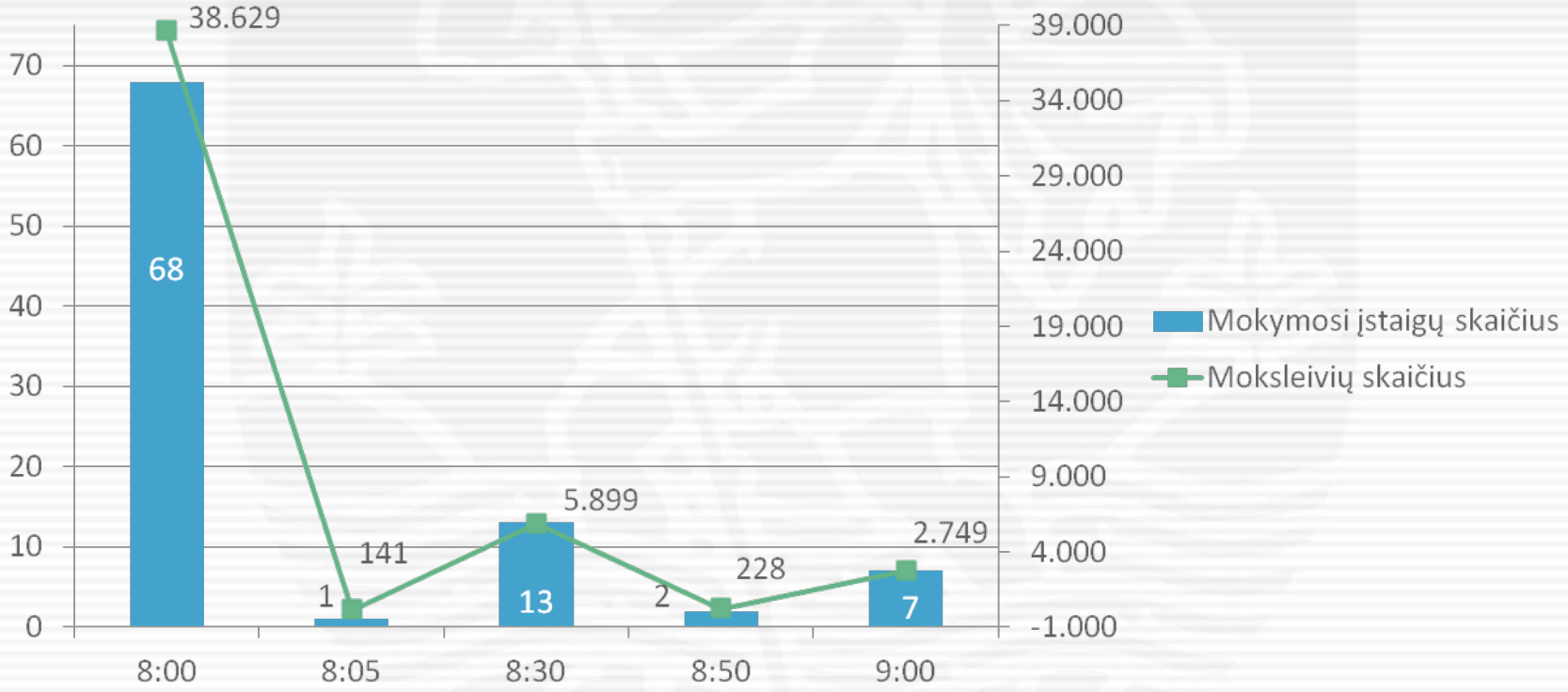
Analizuojamos 73 Vilniaus miesto švietimo įstaigos (kuriose mokosi 5-12 klasių moksleiviai), kuriose mokosi 44.520 moksleivių.



* Vilniaus miesto savivaldybės administracijos Švietimo sk. duomenys.

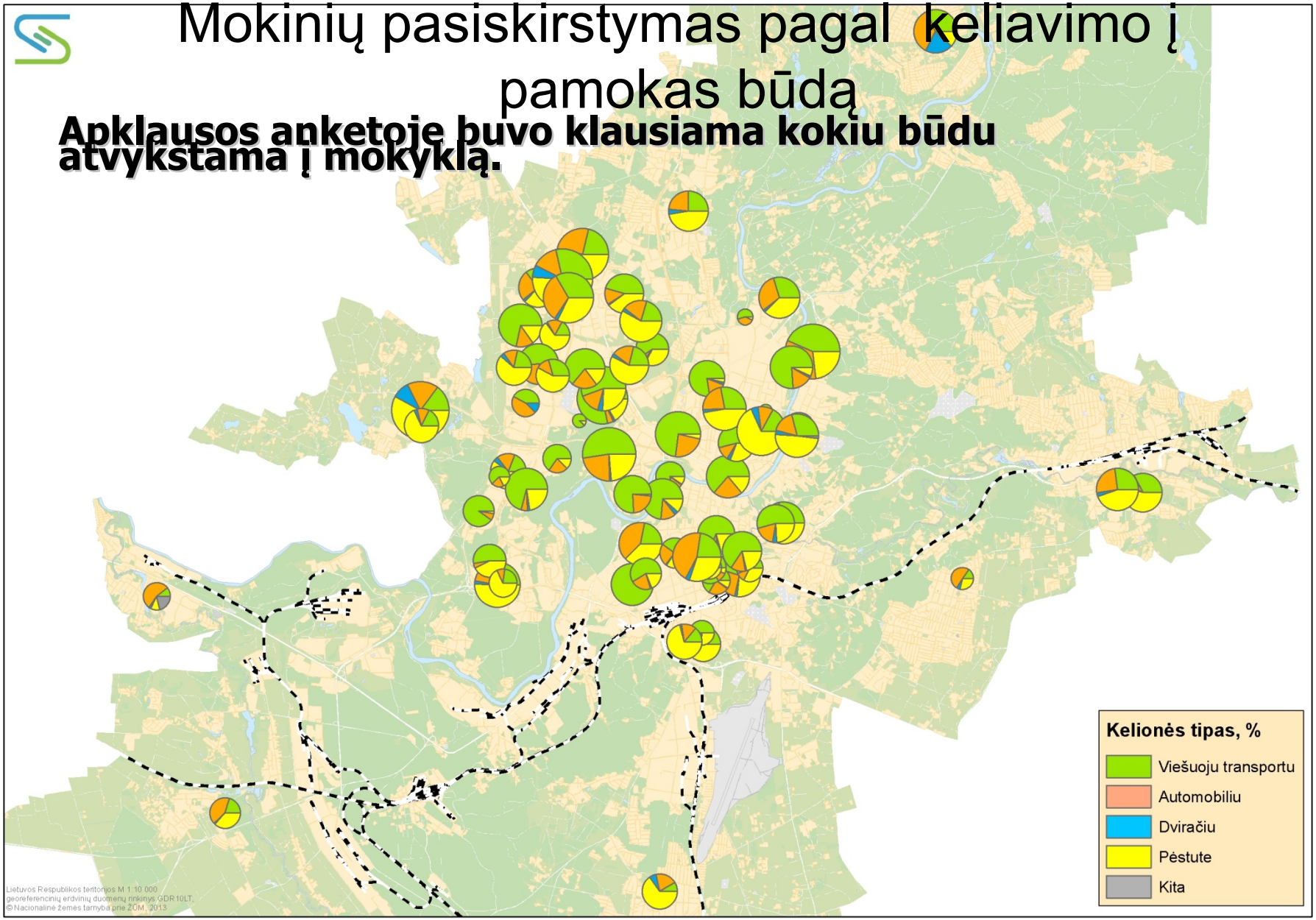
Vilniaus m. mokyklų pamokų pradžios laikas ir besimokančiųjų skaičius

Pamokos švietimo įstaigose prasideda skirtingu laiku. 68 švietimo įstaigos pamokas pradeda 8:00 val. Laikui nuo 8.00 val. iki 8.30 val. į pamokas keliauja 44.669 moksleiviai. 2.977 moksleivių į pamokas vyksta vėlesniu laiku.



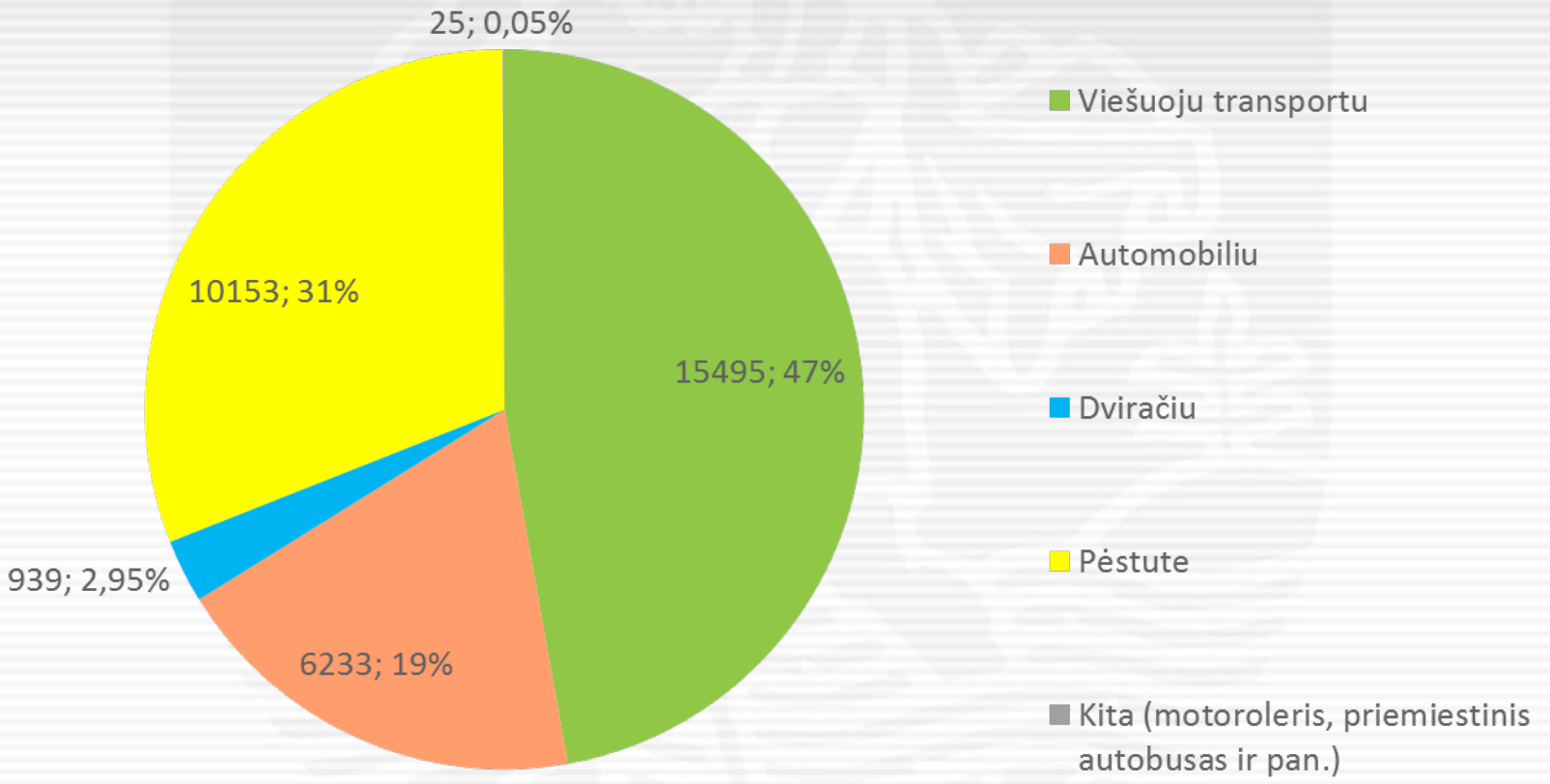
Mokinių pasiskirstymas pagal keliavimo į pamokas būdą

Apklausos anketoje buvo klausiama kokiu būdu atvykstama į mokyklą.



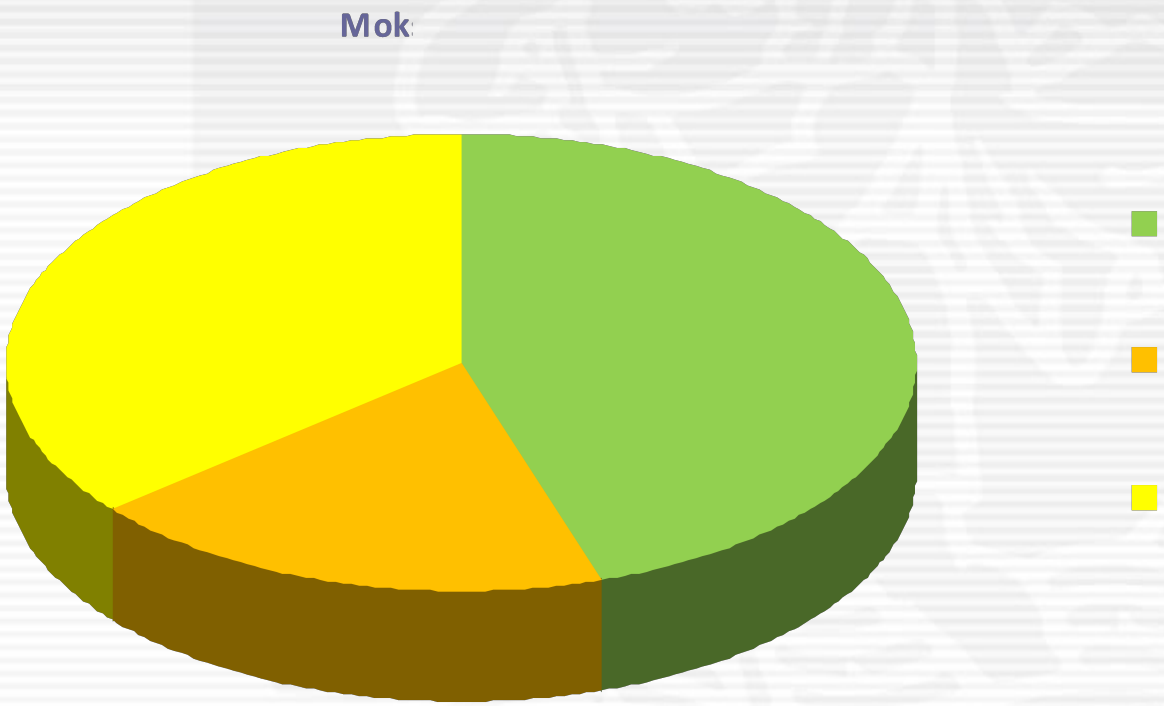
Mokinių pasiskirstymas pagal keliavimo į mokyklas būdą

Šiuo metu 5-12 klasėse mokosi 32.845 mokiniai. Iš jų 47% (15.495) atvyksta viešuoju transportu. 31% (10.153) moksleivių keliauja pėsčiomis, 19% (6.233) - automobiliu.



5-12 kl. moksleiviai, pradedantys pamokas 8.00 val. ryto

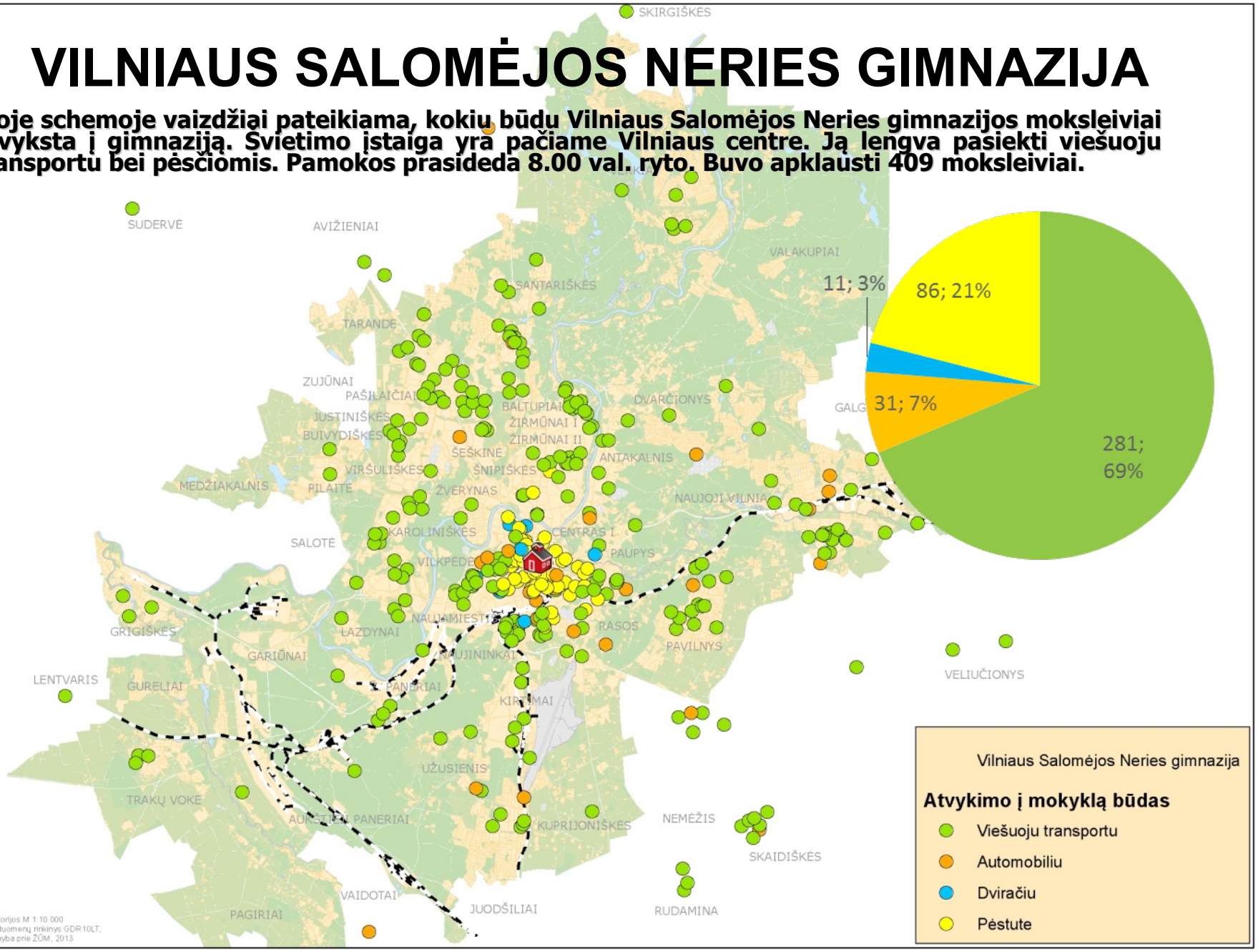
8.00 val. pamokas pradeda 26.521 moksleivis.



*11.922 mokinių pervežimui reikia 120 dviašių transporto priemonių.

VILNIAUS SALOMĖJOS NERIES GIMNAZIJA

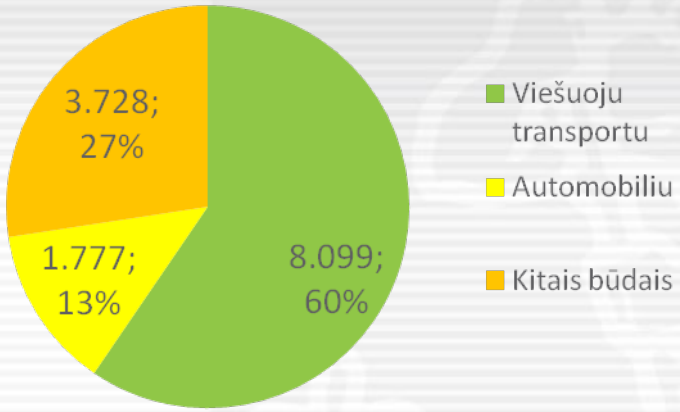
Šioje schemoje vaizdžiai pateikiama, kokiu būdu Vilniaus Salomėjos Neries gimnazijos moksleiviai atvyksta į gimnaziją. Švietimo įstaiga yra pačiame Vilniaus centre. Ją lengva pasiekti viešuoju transportu bei pėsčiomis. Pamokos prasideda 8.00 val. ryto. Buvo apklausti 409 moksleiviai.



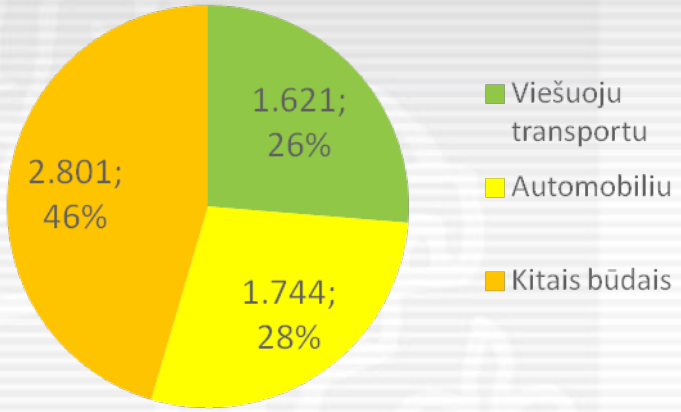
moksleivių atvykimas į švietimo įstaigas pagal tipus

Kelionės tipas priklauso nuo mokyklų išsidėstymo mieste, viešojo transporto srauto bei stotelių išdėstymo.
Nuo moksleivių skaičiaus, lankančių savo gyvenamojo rajono mokyklą.

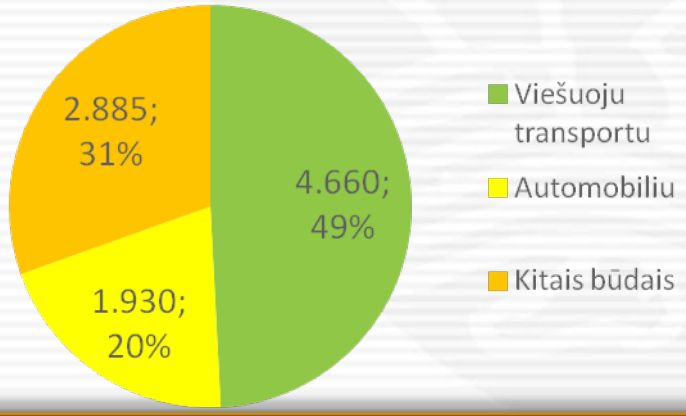
Gimnazijos



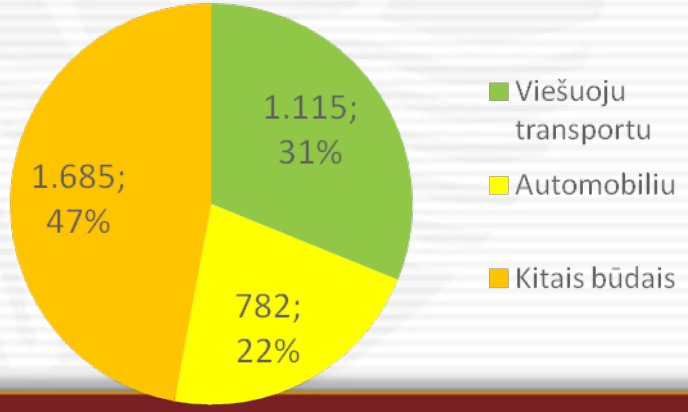
Progimnazijos



Vidurinės mokyklos

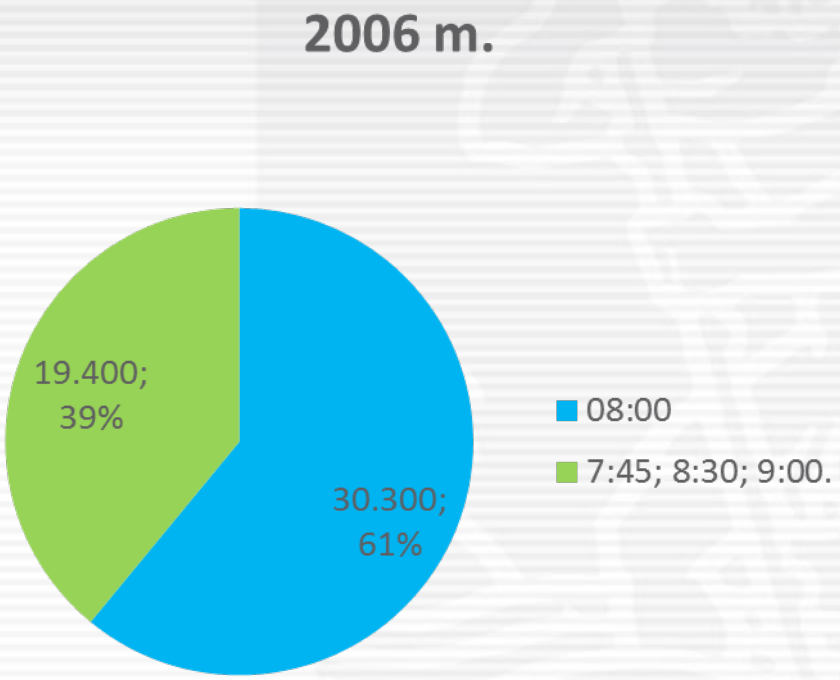


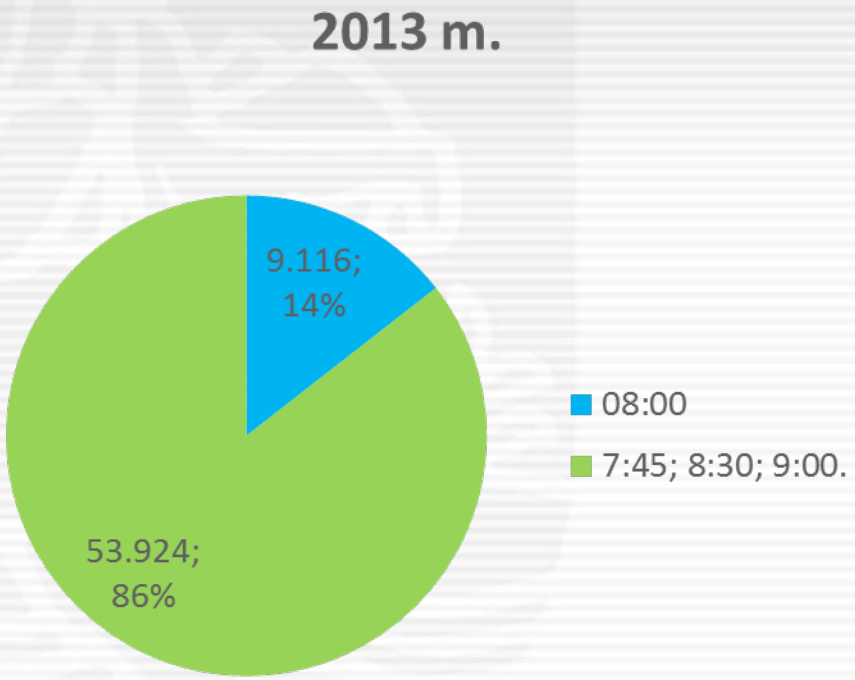
Pagrindinės mokyklos



paskaitų pradžios laikas ir studentų srautas

Šiuo metu į paskaitas ryte 8.00 valandai vyksta apie 9.116 studentai. Kitiems – apie 53.924 studentams, paskaitos prasideda įvairiu laiku: 7.45, 8.30 ir 9.00 val.





Baltoji knyga: „Plačiau naudojant kolektyvinio transporto rūšis ir nustačius būtiniausius paslaugos reikalavimus, bus galima paslaugą teikti dažniau ir didesniam kiekiui keleivių, taip kuriant palankią aplinką įvairių rūšių viešajam transportui“.

KONCEPTUALIOJI STADIJA 2040 METAI

METROPOLI-TENAS	RATINIS METRO VAL	MODERNUS TRAMVAJUS	RATINIS VIENABĖGIS TRAMVAJUS	BRT AUTOBUSAS PHILEAS	ULTRA PAG

SPRENDINIŲ STADIJA 2025 METAI

MODERNUS TRAMVAJUS	RATINIS VIENABĖGIS TRAMVAJUS	BRT AUTOBUSAS PHILEAS

Rekomenduojamos greito susisiekimo VT rūšys Vilniuje

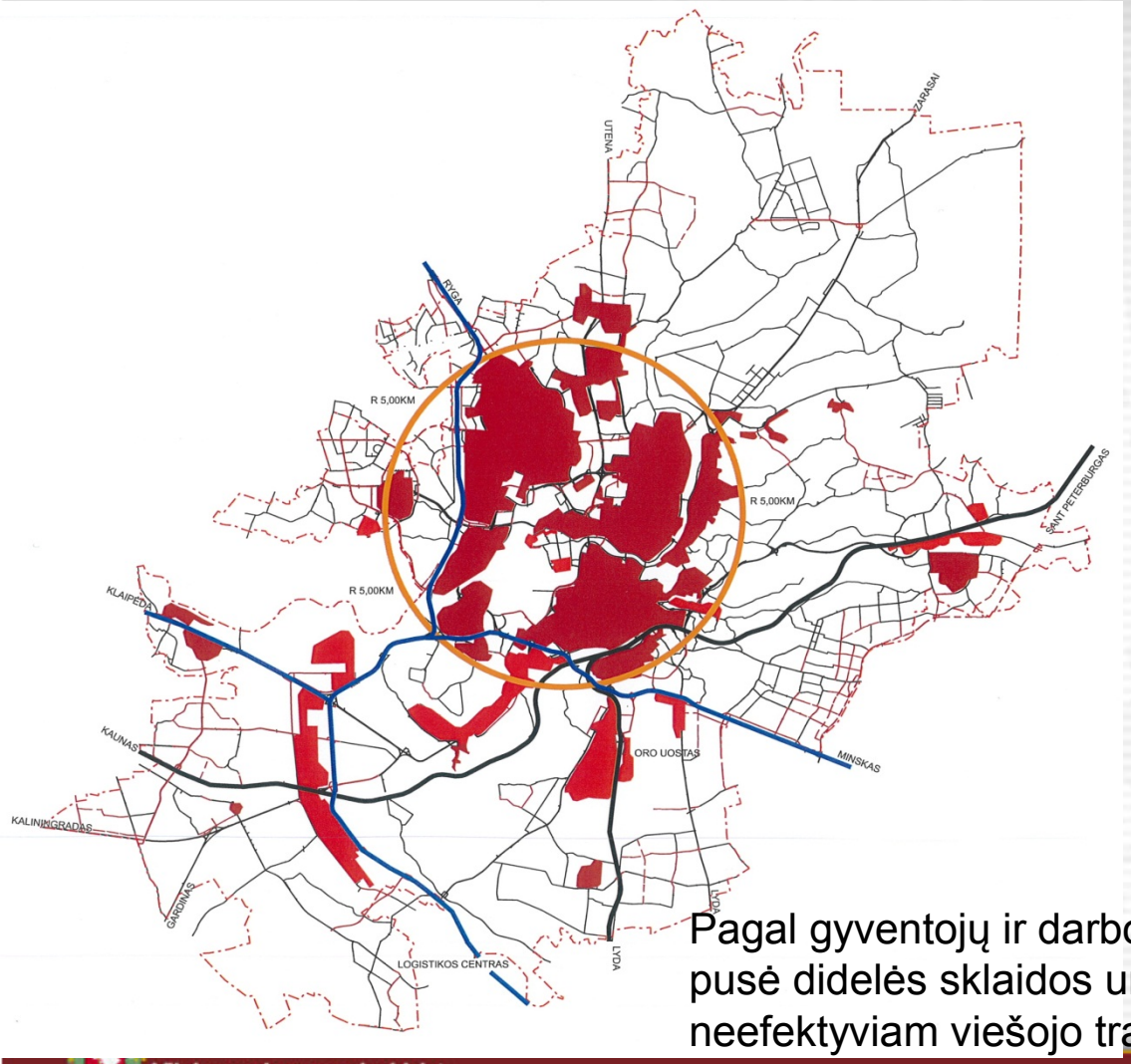
CITADIS. Daugelyje miestų išbandyta ir patikima didelio pajėgumo tramvajaus sistema. Eismas vykdomas atskirtose nuo bendro transporto srauto juostose. Sudėtingesnis patalpinimas urbanistinėje aplinkoje, reikalingas inžinerinių tinklų iškėlimas, didesnės investicinės sąnaudos

TRANSLOHR. Išbandyta autobuso su vienu bėgiu VT sistema. Eismas vykdomas atskirtose nuo bendro transporto srauto juostose. Dėl siauresnės eismo juostos, mažesnių spindulių sankryžose ir didesnių išilginių nuolydžių lengviau talpinama urbanistinėje aplinkoje. Mažesnės investicinės sąnaudos tačiau nepakankamai aiškūs eksploataciniai kaštai.

PHILEAS. Išbandyta autobusų sistema su virtualiu bėgiu atskiroje juostoje. Dėl siauresnės eismo juostos, mažesnių spindulių sankryžose ir didesnių išilginių nuolydžių lengvai talpinama urbanistinėje aplinkoje. Mažesnės investicinės sąnaudos tačiau nepakankamai aiškūs eksploataciniai kaštai, mažesnis pervežimų pajėgumas.

Vilniaus viešojo transporto aptarnavimo efektyvumas

Viešojo transporto aptarnavimo efektyvumo schema



Viešojo transporto aptarnavimo lygiai:

Neefektyvus - <25 gyventojų/ha

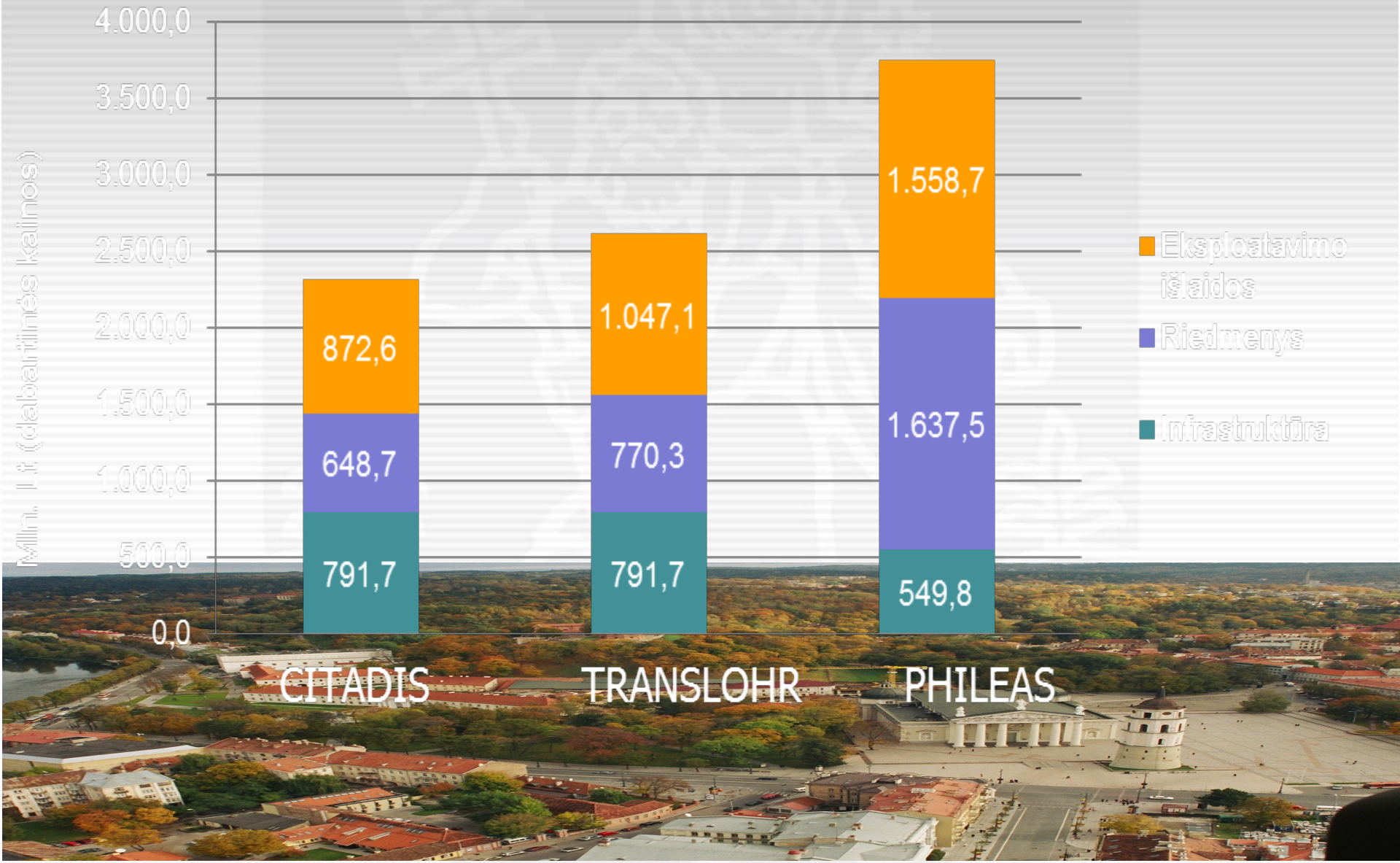
Mažo intensyvumo – intervalas 60min. (26-42)

Vidutinio intensyvumo – intervalas 30 min (43-92)

Inter

Pagal gyventojų ir darbo vietų tankio rodiklius – daugiau nei pusė didelės sklaidos urbanizuotos teritorijos priklauso neefektyviam viešojo transporto aptarnavimui

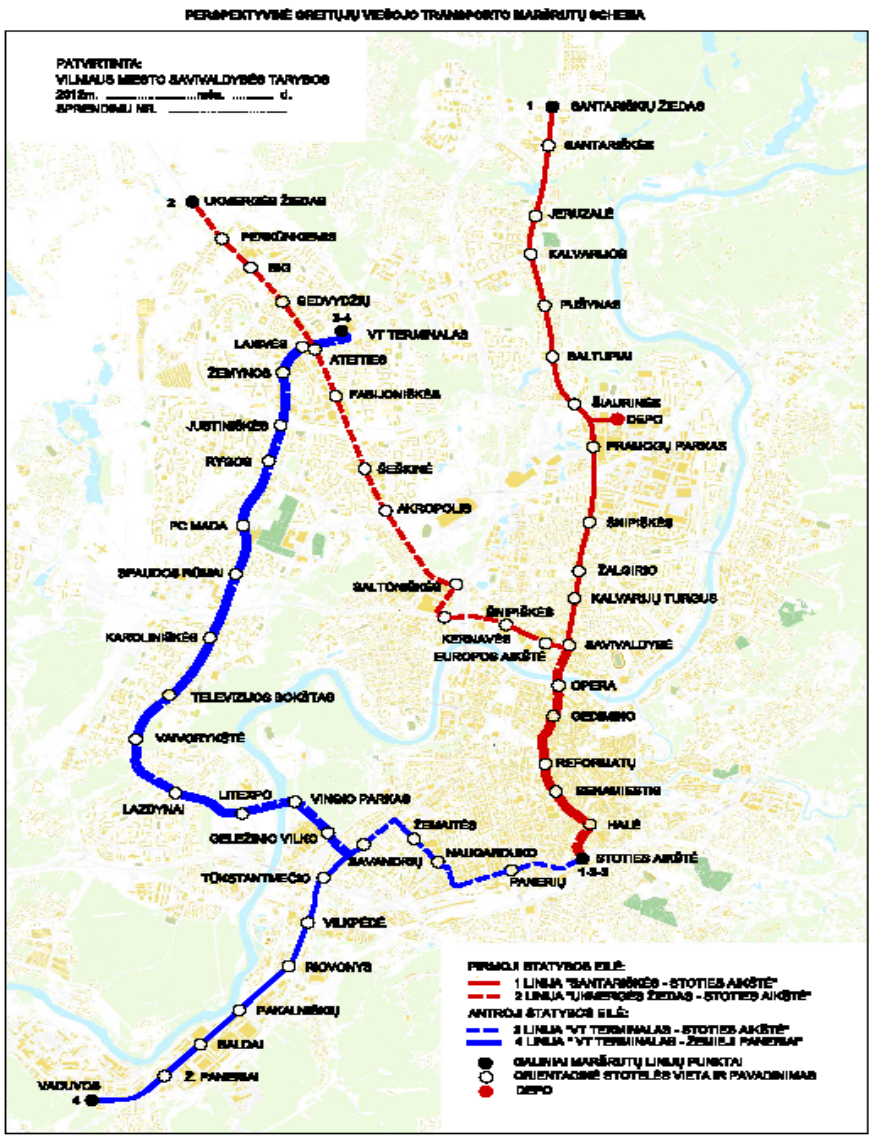
Projekto sąnaudos per 30 metų, -mln. Lt



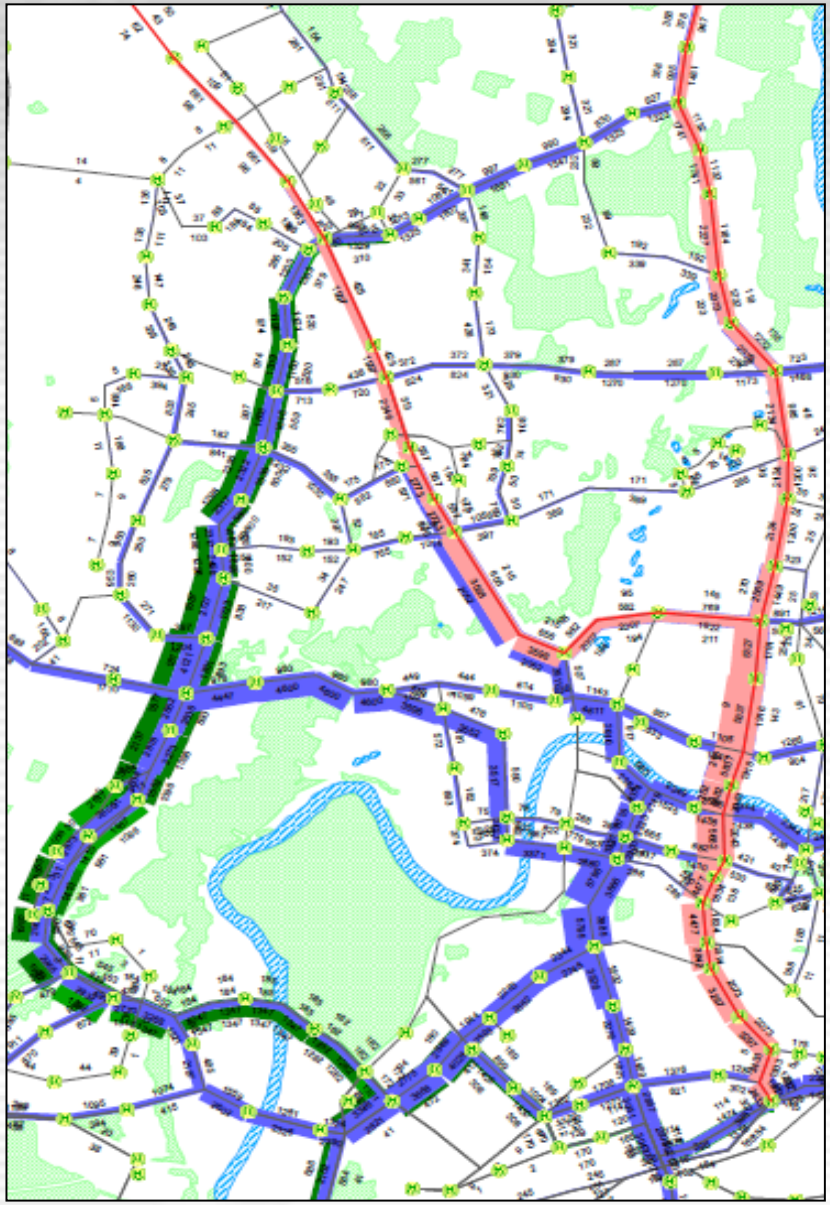
Rekomendacijos ir siūlymai

- **Pritarti esminiam VT sistemos modernizavimui ir naujos rūšies įvedimui didinant konkurencingumą ir naikinant neigiamas keleivių pervežimų tendencijas.**
- **Atkreipti dėmesį į dideles miesto urbanistinės plėtros sklaidos tendencijas ir mažą gyventojų tankį, kas nesudaro galimybių sukoncentruoti Vt keleivių srautų didesnio galingumo Vt rūšims, bei pigiai ir efektyviai aptarnauti miesto gyventojus ir svečius.**
- **Pritarti efektyvesnei ir reguliuojamai atskirų miesto mišrių urbanistinių linijinių darinių su kokybiška aplinka plėtrai, kuri užtikrintų pastovius ir reikiamo dydžio (4-5 tūkst. keleivių viena kryptimi) koncentruotus keleivių srautus visame jų ilgyje ir kuri garantuotų efektyvų naujos didelio pajėgumo Vt rūšies įvedimą.**
- **Kompleksiškai vystyti dviračių - pėsčiųjų susisiekimo ir P+R parkavimo sistemas, atitinkančias darnios plėtros principams.**

Greito susisiekimo maršrutų tinklas



Keleivių srautas rytinio piko val.

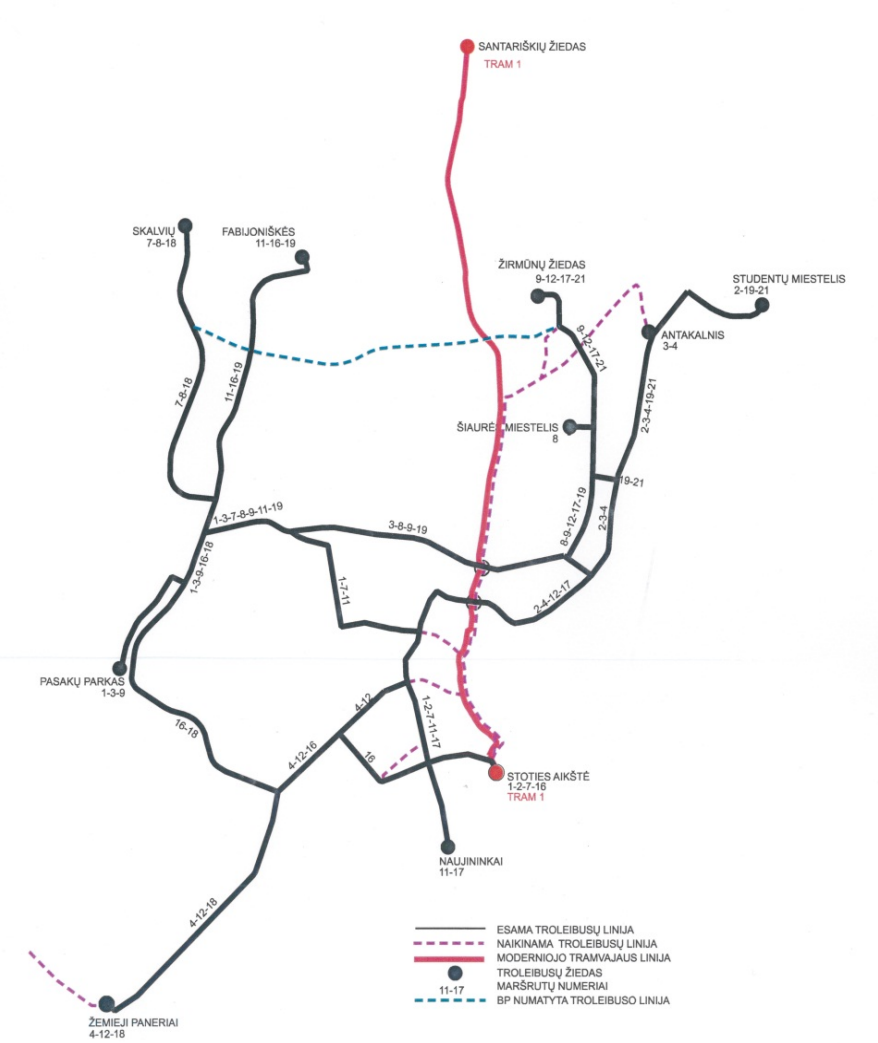


Greitųjų maršrutų Vilniuje aptarnavimo lygis
(priimtas stotelių pasiekiamumas – 800 metrų)

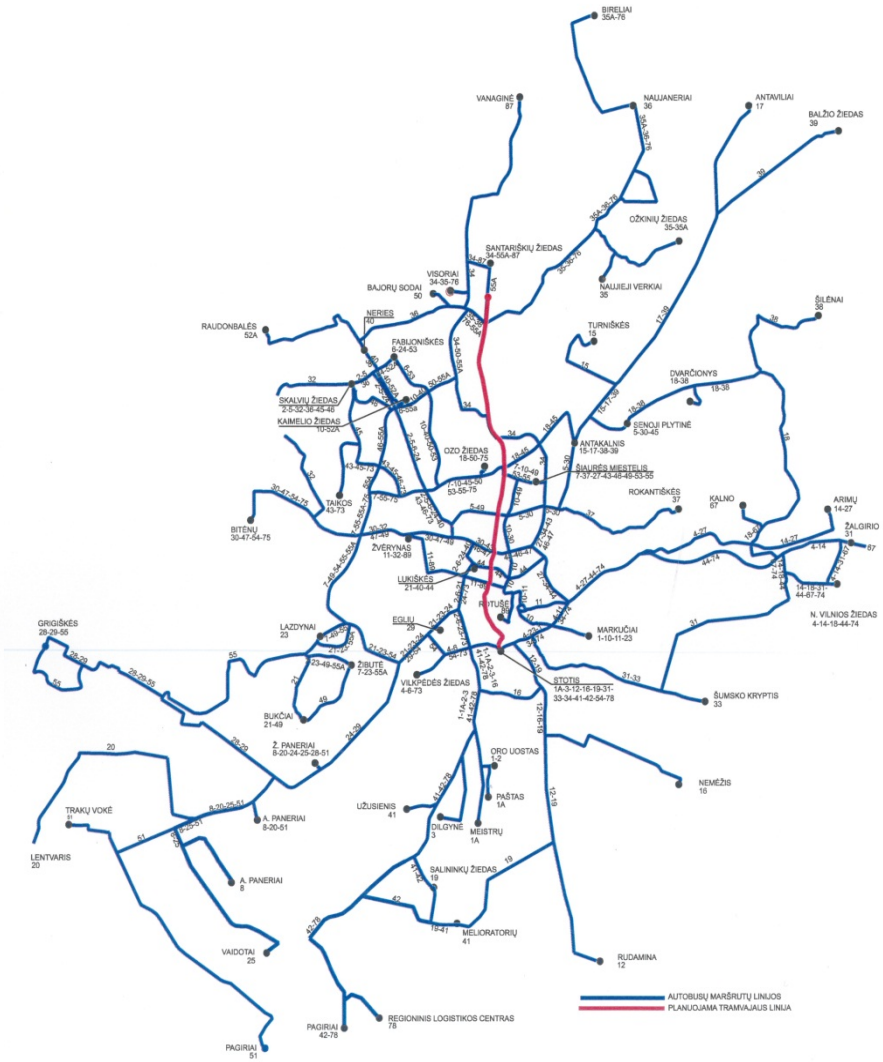
Maršrutas	Maršruto linijos ilgis-km	Gyventojų ir darbo, mokymosi vietų skaičius aptarnaujamoje zonoje - tūkst. 2011m.	Gyventojų ir darbo, mokymosi vietų skaičius aptarnaujamoje zonoje - tūkst. 2025 m.	Tas pats procentais 2025m.
1 statybos eilė				
1 linija "Stotis-Santariškės"	10,1	210,5	215,5	21,8 %
2 linija "Ukmergės žiedas-Stotis"	11,4	265.5	275.7	27.9 %
2 statybos eilė				
3 linija "Fabijoniškės-Stotis"	12,7	240,0	240,0	24,2 %
4 linija "Fabijoniškės-Ž.Paneriai"	13,7	176,8	186,0	18,8 %
viso:	47,9	516,0	529,0	53.4 %

Troleibusų eismo reorganizavimo schema

Autobusų reorganizavimo schema



TROLEIBUSU MARŠRUTINIO TINKLO REORGANIZAVIMAS 2025 M.

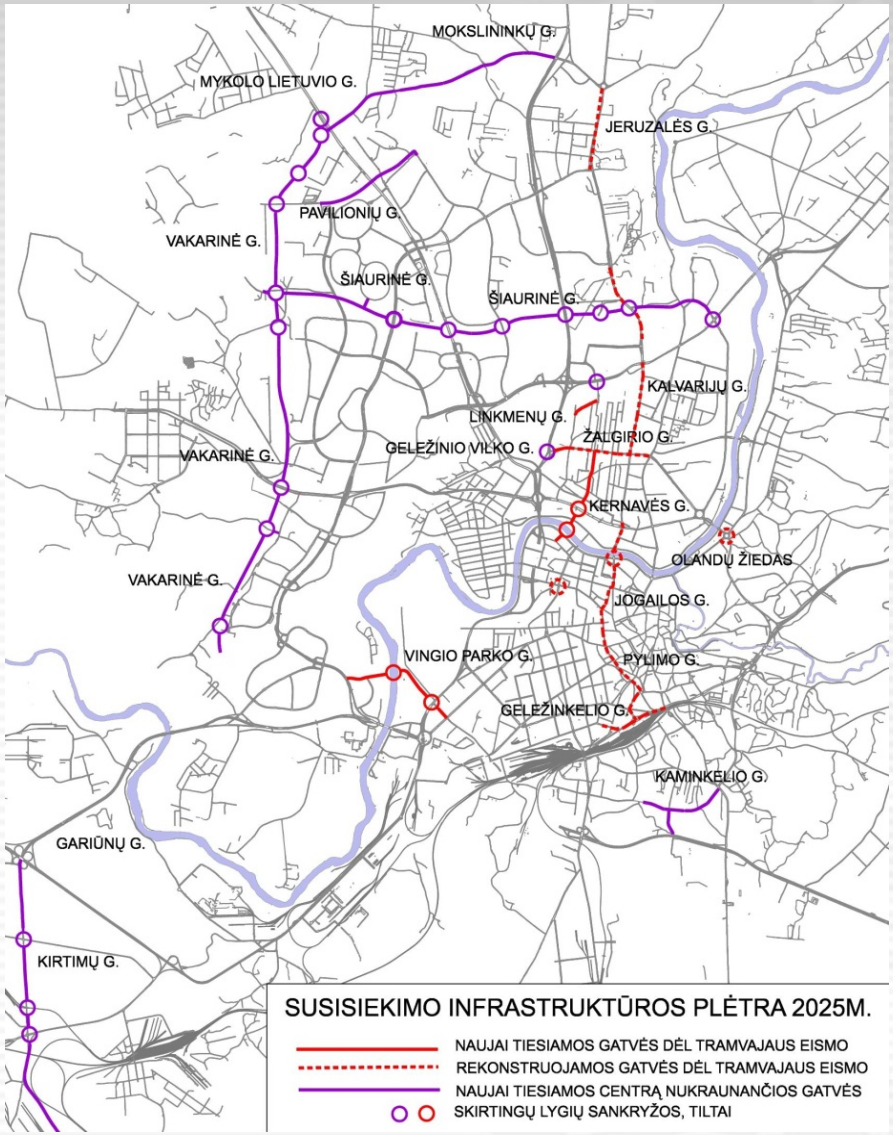


AUTOBUSU MARSRUTINIO TINKLO REORGANIZAVIMAS 2025 M.

Troleibusų perspektyvos Vilniaus mieste

- **Patvirtintame specialiajame plane ypatingas dėmesys yra teikiamas troleibusų maršrutinio tinklo reorganizavimui, nes skirtingai nuo autobusų eismo, šiose linijose yra kontaktinis ir kabelinis tinklas, specialios atramos ir traukos pastotės. Atkreiptinas dėmesys, kad šiuo metu Vilniaus miesto troleibusų parko vidutinis amžius – virš 18 metų, didžioji dalis traukos pastočių bei kontaktinio ir kabelinio tinklo sistemų reikalauja kapitalinio remonto. Tai didelės investicijos, kurių artimiausiu metu Vilniaus miesto savivaldybės biudžete dėl realiai susiklosčiusių aplinkybių nenumatoma.**
- **Pirmame viešojo transporto optimizavimo etape dėl mažo ekonominio efektyvumo siūloma naikinti troleibusų eismą, dubliuojantį autobusų eismą naujai atsirandančiose greitųjų autobusų maršrutų linijose. Specialiajame plane nurodoma, kad tolimesnėje perspektyvoje, laikotarpyje tarp 2018 ir 2025 metų, įvedus į miesto maršrutinį tinklą naują miesto viešojo transporto rūšį ir atsiradus maršrutų linijose šiuolaikiniams elektriniams autobusams, troleibusų eismas palaipsniui turi būti naikinamas, atsisakant miesto vaizdą darkančio kontaktinio tinklo. Trečiajame viešojo transporto optimizavimo etape, laikotarpyje tarp 2025 ir 2030 metų planuojama visiškai atsisakyti troleibusų kontaktinio tinklo įvedant naujus greito susisiekimo elektrinius autobusų maršrutus.**

Gatvių tinklo plėtros schema



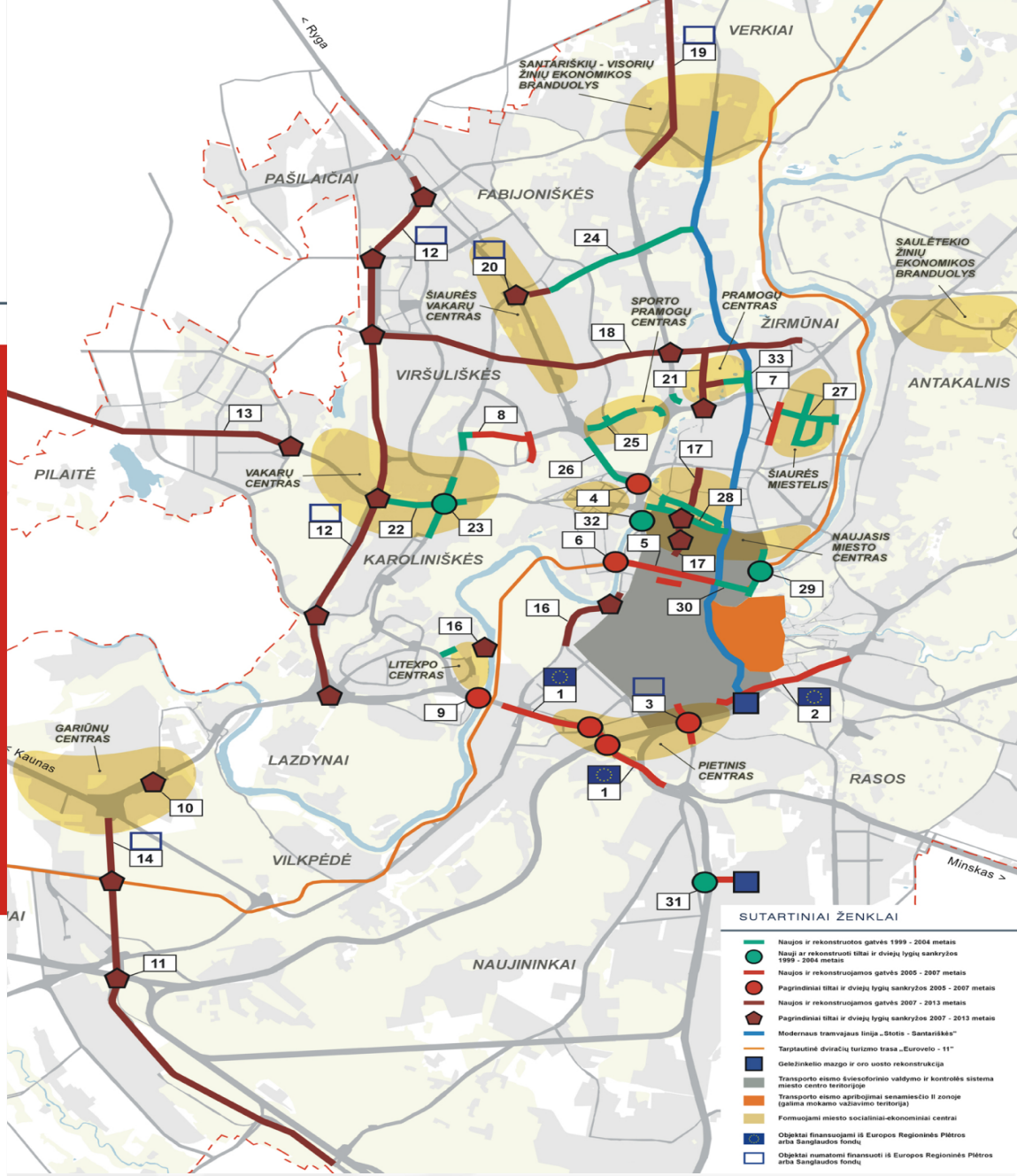
Vilniaus centro nukrovimo schema

Greito eismo gatvių tinklo plėtra periferinėje miesto zonoje sudarys sąlygas lengvojo transporto eismo suvaržymui miesto centrinėje dalyje, suteikiant prioritetą viešojo transporto ir pėsčiųjų - dviratininkų eismui.

Susisiekimo sistemos plėtros metmenys 2005/15 m.

SAVIVALDYBĖ + VALSTYBĖ + EUROPOS SĄJUNGA + PARTNERIAI,

PLĖTOJANTYS VILNIAUS MIESTO INFRASTRUKTŪRĄ



Estakada Gel. Vilko-Ukmergės g. sankryžoje

Dviejų lygių Ukmergės-Ateities g. sankryža

Vakarinė greito eismo gatvė

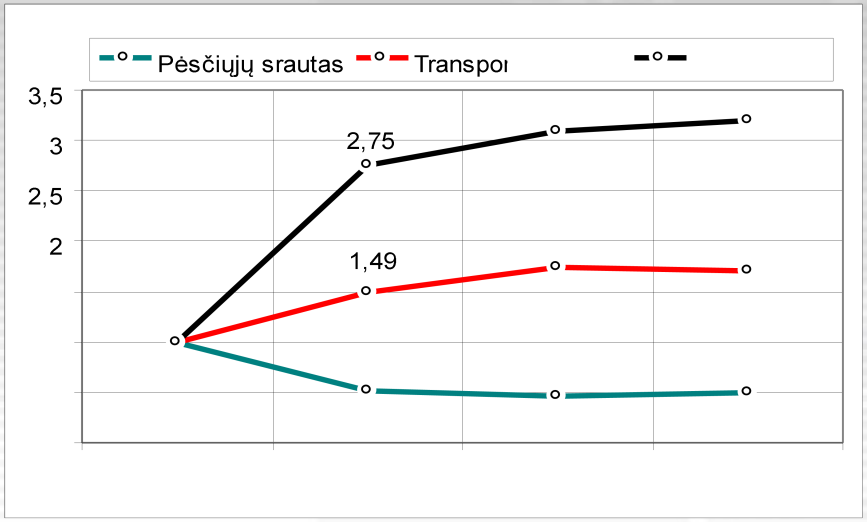
Trijų lygių Oslo-Vakarinės g. sankryža

Geležinio Vilko gatvės tęsinys iki Molėtų pl.

Karaliaus Mindaugo tiltas

Eismo dinamika ir parkavimas senamiestyje

1



Vilniaus miesto senamiestis yra įtrauktas į UNESCO Pasaulio kultūros paveldo sąrašą. Šiuo metu įvažiavimui į senamiestį jokių didesnių eismo apribojimų nėra, tačiau nutiesus aplinkkelį, transporto srautai ir parkavimas stabilizavosi. Tranzitas Vilniaus senamiestyje sudaro iki 39 %.

Gedimino pr. prieš ir po rekonstrukcijos

Geros kelionės viešuoju transportu

AČIŪ UŽ DĖMESĮ