



Urbanistika
UŽDAROJI AKCINĖ BENDROVĖ



ATESTATO
Nr.0428

KOMPLEKSO
NR.
U - 0827

STADIJA
BP

TOMAS
III

METAI
2008



PROJEKTĄ REMIA LIETUVOS RESPUBLIKA. PROJEKTĄ IŠ DALIES FINANSUOJA EUROPOS SĄJUNGA

**PANEVĖŽIO MIESTO TERITORIJOS
BENDRASIS PLANAS**

(PANEVĖŽIO MIESTO BENDROJO PLANO KEITIMO
PROJEKTAVIMO PASLAUGA)

(III TOMAS)
SPRENDINIAI

**PLANAVIMO ORGANIZATORIUS
PANEVĖŽIO MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA**

UAB „URBANISTIKA“

2008

| PAREIGOS | PAVARDĖ | PARAŠAS |
|---|---------------|---------|
| DIREKTORIAUS PAV. - VYR. ARCHITEKTAS | L.NAUJOKAITIS | |
| PROJEKTO VADOVAS | A. GUČAS | |

III TOMO TURINYS

III DALIS: SPRENDINIAI

| | | |
|-----------|--|-----------|
| | Darba parengusių specialistų sąrašas | 4 |
| | Įvadas | 5 |
| 1. | Miesto struktūra ir teritorijos naudojimo reglamentai | 6 |
| 1.1. | Įžanginės nuostatos | 7 |
| 1.2. | Miesto teritorijos žemės naudojimas | 8 |
| 1.3. | Miesto urbanizuojamos ir neurbanizuojamos teritorijos | 9 |
| 1.4. | Miesto struktūra ir architektūrinės erdvės kompozicija | 11 |
| 2. | Gyvenamosios statybos teritorijų plėtra | 15 |
| 3. | Socialinė infrastruktūra | 18 |
| 3.1. | Švietimo ir ugdymo įstaigų poreikis | 19 |
| 3.2. | Asmens sveikatos priežiūros ir socialinių paslaugų infrastruktūra | 19 |
| 3.3. | Kultūra | 21 |
| 4. | Darbo vietos | 22 |
| 5. | Gamtinis karkasas ir bendro naudojimo bei rekreacijos teritorijų plėtra | 28 |
| 5.1. | Želdynų ugdymas bendro naudojimo teritorijose | 29 |
| 5.2. | Miškai | 34 |
| 5.3. | Saugomos teritorijos | 35 |
| 5.4. | Gamtinio karkaso ugdymas | 35 |
| 6. | Nekilnojamojo kultūros paveldo sauga | 39 |
| 6.1 | Pagrindinis tikslas | 40 |
| 6.2. | Panevėžio kultūros paveldo objektai | 40 |
| 6.2.1. | Panevėžio miesto istorinis centras | 40 |
| 6.2.2. | Kultūros vertybės | 40 |
| 6.3. | Svarbiausios konceptualios nuostatos | 44 |
| 6.4. | Apsaugos, tvarkybos ir naudojimo prioritetai | 45 |
| 6.4.1. | Panevėžio istorinis centras (urbanistinė kultūros vertybė – vietovė) | 45 |
| 6.4.2. | Panevėžio istorinio centro gretimybės | 45 |
| 6.4.3. | Pavienės ar kompleksinės kultūros vertybės | 46 |
| 6.5. | Apsaugos ir tvarkybos įgyvendinimas | 46 |
| 6.5.1. | Taikomi režimai ir apribojimai | 46 |
| 6.5.2. | Bendrieji režimai ir apribojimai | 46 |
| 6.5.3. | Apsaugos ir tvarkybos pasiūlymai | 47 |
| 6.5.4. | Apsaugos ir tvarkybos įgyvendinimas | 47 |
| 7. | Susisiekimo sistemos plėtra | 48 |
| 7.1. | Panevėžio miesto išorės perspektyviniai susisiekimo ryšiai | 49 |
| 7.2. | Automobilizacijos lygis | 51 |
| 7.3. | Miesto viešasis transportas | 52 |
| 7.4. | Panevėžio miesto gatvių tinklas | 54 |
| 7.4.1. | Transporto srautų prognozė pagrindinėse Panevėžio miesto gatvėse | 54 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 7.4.2. | Panevėžio miesto gatvių kategorijos | 54 |
| 7.5. | Aptarnavimo infrastruktūra | 59 |
| 7.5.1. | Automobilių stovėjimas ir laikymas | 59 |
| 7.5.2. | Degalinės | 59 |
| 7.5.3. | Logistikos centras | 60 |
| 7.6. | Bevariklis transportas | 60 |
| 7.7. | Geležinkelių transportas | 62 |
| 7.8. | Oro transportas | 63 |
| 7.9. | Rekomenduojami Panevėžio miesto susisiekimo infrastruktūros projektai | 65 |
| 7.10. | Prioritetiniai Panevėžio miesto susisiekimo infrastruktūros objektai 2017m. | 65 |
| 7.11. | Išvados | 65 |
| 8. | Inžinerinės infrastruktūros plėtra | 67 |
| 8.2. | Ekoinžinerinė infrastruktūra | 68 |
| 8.2.1. | Vandentieka | 68 |
| 8.2.2. | Vandenvala | 68 |
| 8.2.3. | Lietaus nuotekos | 69 |
| 8.2.4. | Atliekų tvarkymas | 69 |
| 8.3. | Energetinės infrastruktūros vystymas | 70 |
| 8.3.1. | Elektros energijos tiekimas ir gamyba | 70 |
| 8.3.2. | Gamtinių dujų tiekimas | 71 |
| 8.3.3. | Centralizuotas šilumos tiekimas | 71 |
| 8.4. | Ryšių infrastruktūros vystymas | 72 |
| 8.5. | Įgyvendinimo prioritetai | 72 |
| 8.5.1. | Ekoinžinerinės infrastruktūros vystymo prioritetai | 72 |
| 8.5.2. | Energetikos infrastruktūros vystymo prioritetai | 72 |
| 9. | Sprendinių įgyvendinimo prioritetai ir baigiamosios nuostatos | 74 |
| | Literatūros sąrašas | 77 |
| Brėžiniai: | | 79 |
| 1. | Žemės naudojimo, tvarkymo ir apsaugos reglamentai M 1: 20 000 | |
| 2. | Susisiekimo sistemos plėtra M 1 : 20 000 | |
| 3. | Vandentvarkos vystymo schema M 1 : 20 000 | |
| 4. | Energetikos vystymo schema M 1 : 20 000 | |
| 5. | Nekilnojamojo kultūros paveldo sauga M 1 : 20 000 | |
| 6. | Valdymo ir socialinė infrastruktūra M 1 : 40 000 | |
| 7. | Gamtinis karkasas ir bendro naudojimo bei rekreacijos teritorijų plėtra M 1 : 40 000 | |
| 8. | Prekybos centrų išdėstymo schema M 1 : 40 000 | |
| 9. | Aukštybinių pastatų išdėstymo ir išskirtinai tvarkytinų gatvių, aikščių, skverų ir krantinių schema M 1 : 40 000 | |

DARBA PARENGUSIŲ SPECIALISTŲ SĄRAŠAS

| Eil. Nr. | Vardas, pavardė (kvalifikacijos atestato Nr.) | Teksto skyriai |
|--|---|---|
| UAB „URBANISTIKA“ | | |
| 1. | Augis Gučas Projekto vadovas (kvalifikacijos atestatas Nr. A669) | Įvadas 1 sk. Miesto struktūra ir teritorijos naudojimo reglamentai 9 sk. Baigiamosios nuostatos |
| 2. | Kazimiera Šimkūnienė (kvalifikacijos atestatas Nr.785) | 2 sk. Gyvenamosios statybos teritorijų plėtra 3 sk. Socialinė infrastruktūra 4 sk. Darbo vietos |
| 3. | Rasa Rudytė – Murauskienė (kvalifikacijos atestatas Nr. 17684) | 7 sk. Susisiekimo sistemos plėtra |
| 4. | Valdas Maleckas | 8 sk. Inžinerinės infrastruktūros plėtra |
| 5. | Asta Anikėnienė | Grafinės dalies kompiuterinis atlikimas |
| VĮ VALSTYBINIS ŽEMĖTVARKOS INSTITUTAS | | |
| 6. | Vidmantas Razgūnas | 5 sk. Gamtinis karkasas ir bendro naudojimo bei rekreacijos teritorijų plėtra |
| PAMINKLŲ RESTAURAVIMO INSTITUTAS | | |
| 7. | Giedrė Miknevičienė (kvalifikacijos atestatai Nr. 0189, Nr. 0734) | 6 sk. Nekilnojamojo kultūros paveldo sauga |

KONSULTANTAS:

Alfonsas Barauskas, Panevėžio klubas “Dviračiai”, valdybos pirmininkas.

ĮVADAS

Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniai parengti vadovaujantis Panevėžio miesto tarybos sprendimu, 2006-09-22 pasirašyta Panevėžio miesto bendrojo plano keitimo projektavimo paslaugų pirkimo sutartimi ir Technine specifikacija – Panevėžio miesto bendrojo plano keitimo darbų programa, planavimo sąlygomis (žiūr. priedą), o taip pat LR įstatymais ir kitais miestų planavimą reglamentuojančiais Valstybės norminiais aktais.

Taip pat vadovautasi esamais galiojančiais aukštesniojo lygmens teritorijų planavimo dokumentais – Lietuvos Respublikos teritorijos bendruoju planu (LRS 2002-10-29 nutarimu Nr.IX-1154) bei LRS Nutarimu dėl Seimo nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano“ pakeitimo (2006-10-12 Nr.X-851), kuriuo Panevėžio miestas buvo priskirtas R kategorijos metropoliniam centrai. Atsižvelgiama ir į pastaruosiu metu UAB „Urbanistika“ parengtus Panevėžio apskrities bendrojo plano sprendinius.

Rengiant Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano sprendinius, prieš tai yra atlikta:

1. ESAMOS BŪKLĖS analizė (I TOMAS) - UAB „Urbanistika“ 2007)
2. STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO APIMTIES NUSTATYMO DOKUMENTAS (KONCEPCIJA) – UAB „Urbanistika“ 2007
3. MIESTO VYSTYMO KONCEPCIJA (II TOMAS) – UAB „Urbanistika“ 2007. Patvirtinta Panevėžio miesto tarybos 2008 kovo... d.
4. STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO ATASKAITA – UAB „Urbanistika“ 2007

Šiais Bendrojo plano sprendiniais teikiami nauji pasiūlymai sparčiai kintančioje, lyginant su 1995 m., kada buvo parengtas paskutinysis miesto Bendrasis planas, padėtyje. Pastaruosiu laikotarpiu, Lietuvai tapus NATO ir ES nare, o Panevėžio miestui – vienam iš Lietuvos Respublikos metropolinių centrų, pakito jo teisinė ir ekonominė aplinka, miesto teritorijos žemėnauda. Miesto plėtros procesus ėmė aktyviai įtakoti ir pro Panevėžį nutiesta tarptautinio „Via Baltica“ autokelio trasa. Taip pat tapo juntami ir neigiami visai Lietuvai demografinių procesų veiksniai.

1. MIESTO STRUKTŪRA IR TERITORIJOS NAUDOJIMO REGLAMENTAI

1. MIESTO STRUKTŪRA IR TERITORIJOS NAUDOJIMO REGLAMENTAI

1.1. Įžanginės nuostatos

Panevėžio miesto Bendrojo plano (Bendrojo plano keitimo projektavimo paslaugos) sprendiniai parengti remiantis atlikta esamos būklės analize (I TOMAS. ESAMA BŪKLĖ), jos pagrindu sukurta miesto vystymo koncepcija (II TOMAS. MIESTO VYSTYMO KONCEPCIJA) bei šios koncepcijos įgyvendinimo strateginiu pasekmių aplinkai vertinimu (STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO APIMTIES NUSTATYMO DOKUMENTAS). Taip pat atsižvelgta į darbo pradžioje UAB „Urbanistika“ projektuotojų grupės atliktus miesto transporto srautų tyrimų rezultatus ir Bendrojo plano rengėjų užsakymu UAB „RAIT“ specialistų surengtos sociologinės PANEVĖŽIO MIESTO GYVENTOJŲ APKLAUSOS rezultatus.

Tokiu būdu sprendinius įtakojo miesto išorinės struktūros – jo padėties visos šalies bei gretimų teritorijų aplinkumoje, jų tarpusavio ryšių analizė, Panevėžio urbanistinės-erdvinės struktūros, jo vystymosi ir planavimo raidos, taip pat miesto teritorijų dabartinio naudojimo įvertinimas, o taip pat surinkti duomenys apie socialinę, ekonominę, gamtinę aplinką, nekilnojamojo kultūros paveldo, dabartinę susisiekimo sistemos, inžinerinės infrastruktūros būklę. Šio Bendrojo plano sprendinių parinkimui taip pat labai svarbūs ir sociologinės miestiečių apklausos metu išryškėję, pačių miesto gyventojų prioritetai bei lūkesčiai, jų požiūris – gyvenamojo būsto, susisiekimo sistemos, poilsio teritorijų, istorinės centrinės miesto dalies, ir apskritai – miesto įvaizdžio ugdymo ir gerinimo klausimais.

Sprendiniuose išryškinti šie pagrindiniai teiginiai:

1. Sumažintos prognozuojamos daugiaaukštės daugiabutės statybos apimtys ir ženkliai padidinti, lyginant sus ankstesniais bendraisiais planais, planuojami mažaaukštės gyvenamosios statybos plotai.
2. Toliau ugdoma, plečiama ir kuriama šiuolaikinė susisiekimo sistema. Planuojamos naujos svarbiųjų gatvių trasos bei skirtingai reglamentuojamų teritorijų ribos galimai derinamos su esamąja žemėnauda.
3. Ženkliai plečiami želdynų plotai ir kuriama kiek galima pieningesnė jų sistema. Žaliosioms jungtims aktyviai naudojama miesto teritorijoje esančių mažųjų upelių vagų (taip pat ir melioruotų) aplinka.
4. Išryškinama istorinio miesto centro ir jo funkcinės bei vizualinės aplinkos reikšmė miesto architektūriniam vaizdui bei savitumui. Numatomos urbanistinės veiklos reglamentavimo gairės šioms savybėms išsaugoti, išryškinti bei efektyviai ir darniai naudoti.
5. Nustatomos galimos aukštybinės bei padidinto aukštingumo statybos vietos, kad būtų užtikrinta maksimali miesto plėtros poreikių tenkinimo galimybė jo užimamoje teritorijoje bei toliau stiprinamas jo įvaizdis bei savitumas, išskyrus miesto istorinę dalį, kurios užstatymas reglamentuojamas specialiaisiais planais.

1.2. Miesto teritorijos žemės naudojimas

Bendrojo plano sprendiniai nurodo miesto teritorijos funkcines zonas, kuriose nustatyta galima žemės naudojimo paskirtis ir žemės naudojimo būdai bei užstatymo intensyvumo ir aukštingumo reglamentai. Planuojamos funkcinės zonos ir nustatyti šių zonų tvarkomieji reglamentai pavaizduoti Panevėžio miesto bendrojo plano sprendinių pagrindiniame brėžinyje.

Bendrojo plano sprendiniuose miesto teritorija suskirstyta pagal prioritetas žemės naudojimo paskirtis, išskiriant kiekvienai teritorijai nustatytą vyraujančią funkciją. Planuojant atskirų teritorijų naudojimo kryptis, atsižvelgiama į tai, kokia veikla šioje teritorijoje turėtų dominuoti.

Tam tikrai teritorijai priskirtas žemės naudojimo pobūdis reiškia, kad teritorija toliau bus vystoma pagal numatytą veiklą ir kitos galimos veiklos rūšys negali šiai veiklai daryti neigiamo poveikio. Teritorijos brėžinyje žymimos vyraujančių funkcijų spalvomis, joms suteikiami indeksai, kur reikia nurodantys ne tik tos teritorijos vyraujančią veiklą, bet ir kitas galimas veiklas. Funkcinio naudojimo prioriteto zonos apima atskiras miesto dalis, pasižyminčias gamtinės aplinkos ir urbanistinių sąlygų bei prioritetinių teritorijos funkcinių interesų panašumu. Sprendiniai nustato esminius funkcinių zonų plėtros principus, formuojančius subalansuotą polifunkcinį miesto atskirų kvartalų užstatymą.

Sprendiniuose nebelieka žemės ūkio paskirties žemės, vietoj jos daugiausiai numatoma kitos paskirties žemė gyvenamosioms teritorijoms, o taip pat pramonei ir komercijai. Miesto teritorijoje esančios sodininkų bendrijos virsta sutankintos mažaaukštės statybos teritorija.

Miesto teritorijoje esančių saugomų nekilnojamojų kultūros vertybių teritorijos priskiriamos konservacinės paskirties žemei.

Funkcinių zonų pagrindiniai tvarkymo, naudojimo ir apsaugos reglamentai nurodyti reglamentų lentelėje. Nustatyti šie reglamentai:

- vyraujantys teritorijos (funkcinės zonos) požymiai;
- galima pagrindinė tikslinė žemės naudojimo paskirtis ir naudojimo būdas;
- rekomenduojama teritorijų (atskirų funkcinių zonų) struktūros sandara;
- galimas maksimalus užstatymo intensyvumas;
- galimas maksimalus pastatų aukštingumas.

Teritorijų naudojimą apibūdina teritorijų naudojimo bendrieji reglamentai, nurodantys tikslinę žemės naudojimo paskirtį, žemės naudojimo būdą ir pobūdį. Pagal tikslines teritorijos paskirtis sudaromas Panevėžio miesto teritorijų balansas (žiūr. 1.1.2. lentelė). Prie šio balanso taip pat priskiriama miesto centro teritorija.

1.1.2. lentelė. Teritorijų balansas

| Nr. | Tikslinė žemės naudojimo paskirtis, naudojimo būdas/ pobūdis | Ha | Procentai |
|------------|---|---------------|------------------|
| 1. | Miškų ūkio paskirties žemė | 94,7 | 1,9 |
| 1.1. | Rekreaciniai miesto miškai | 94,7 | |
| 2. | Vandens ūkio paskirties žemė | 97,5 | 1,9 |
| 2.1. | Valstybinio vandėnų fondo žemė | 97,5 | |
| 3. | Kitos paskirties žemė | 4828,4 | 96,2/100 |
| 3.1. | Miesto centras | 530,8 | 10,6/11 |
| 3.2. | Ne miesto centre mažaaukščių gyvenamųjų namų | 1587,6 | 31,6/32,9 |

| | | | |
|--------|---|---------------|------------|
| | teritorija | | |
| 3.3. | Ne miesto centre daugiaaukščių gyvenamųjų namų teritorija | 341,3 | 6,8/7,1 |
| 3.4. | Ne miesto centre visuomeninės paskirties teritorija | 112,5 | 2,2/2,3 |
| 3.5. | Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorija | 604,3 | 12,0/12,5 |
| 3.6. | Ne miesto centre komercinės paskirties objektų teritorija | 554,3 | 11,0/11,5 |
| 3.7. | Inžinerinės infrastruktūros teritorijos | 554,2 | 11,0/11,5 |
| 3.7.1. | <i>Susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorija</i> | 368,6 | |
| 3.7.2. | <i>Inžinerinės infrastruktūros įmonių ir automobilių saugojimo teritorija</i> | 185,6 | |
| 3.8. | Rekreacinė teritorija | 36,75 | 0,7/0,8 |
| 3.9. | Atskirieji želdynai | 506,6 | 10,1/10,5 |
| 3.9.1. | <i>Rekreacinės paskirties želdynai</i> | 482,4 | |
| 3.9.2. | <i>Apsauginiai želdynai</i> | 1,5 | |
| 3.9.3. | <i>Memorialiniai želdynai (Kapinės ir memorialinis skveras)</i> | 22,7 | |
| | Iš viso: | 5020,6 | 100 |

1.3. Miesto urbanizuojamos ir neurbanizuojamos teritorijos

Urbanizuojamą (užstatytą) miesto teritoriją sudaro kitos paskirties žemė be bendro naudojimo teritorijų. Bendrojo naudojimo teritorijos sudaro miesto neužstatytas teritorijas kitos paskirties žemėje.

Norint užtikrinti Panevėžio miesto plėtros koncepcijoje iki 2027 metų numatytą nuoseklios plėtros vystymą ir gamtinių bei kultūros paveldo teritorijų apsaugą, sprendiniuose iki 2017 metų numatytos miesto teritorijos (funkcinės zonos) skirstomos į urbanizuojamas ir neurbanizuojamas teritorijas. Planuojamos neurbanizuojamos teritorijos užtikrina miesto gamtinės aplinkos apsaugą.

Miesto teritorijoje esančių saugomų nekilnojamųjų kultūros vertybių teritorijos priskiriamos konservacinės paskirties žemei.

1. Urbanizuojamos teritorijos

Reglamentų lentelėje surašyti šioms teritorijoms nustatyti teritorijos naudojimo, tvarkymo ir apsaugos reglamentai. Panevėžio senamiesčio ir kitų saugomų teritorijų apsaugą reglamentuoja specialieji saugomų teritorijų planai ir joms nustatyti specialieji reglamentai. Sprendiniuose išskirtos šios urbanizuojamų teritorijų funkcinio naudojimo prioriteto zonos:

- Miesto centras. Vyrauja visuomeninė, komercinė ir gyvenamoji funkcija. Šioje miesto dalyje išsidėčiusios svarbiausios Panevėžio miesto visuomeninės – administracijos, kultūros, švietimo įstaigos, beveik visos bažnyčios ir kitų konfesijų maldos namai, joje daug bendro naudojimo (želdynų) teritorijų, o taip pat ir įvairių tipų daugiaaukštės bei mažaukštės gyvenamosios statybos. Keliami ypatingi reikalavimai pastatų ir viešųjų erdvių architektūrai. Kultūros paveldo objektai tvarkomi pagal nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugą reglamentuojančių teisės aktų ir juridinių dokumentų reikalavimus.

- Istorinis miesto centras. Panevėžio miesto savivaldybės tarybos 2005 m. lapkričio 25 d. sprendimu Nr.1-39-5 patvirtintu Panevėžio miesto specialiuoju planu apibrėžtoje zonoje yra seniausia Panevėžio miesto dalis, vyrauja visuomeninė, komercinė ir gyvenamoji funkcija. Tvarkomas pagal nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugą reglamentuojančių teisės aktų ir juridinių dokumentų reikalavimus.
- Miesto identitetą atspindinčios teritorijos riba, jo savitumui išsaugoti ir stiprinti svarbi vieta. Jai taip pat rekomenduojama rengti atskirą specialųjį planą atsižvelgiant į nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugą reglamentuojančių teisės aktų ir juridinių dokumentų reikalavimus.
- Teritorijos visuomenės poreikiams. Jose yra savivaldybės institucijos, bažnyčios ir kiti religinių bendruomenių pastatai, mokslo ir mokymo, kultūros, sporto, sveikatos apsaugos statiniai.
- Mažaaukščių gyvenamųjų namų statybos teritorijos. Šios teritorijos pagal indeksus skiriamos į atskiras mažaaukščių gyvenamųjų namų statybos teritorijas G1, sutankintas mažaaukštės statybos teritorijas G1.1, mišrias mažaaukštės statybos teritorijas su daugiaaukšte statyba G1.G2 ir į mišrias mažaaukštės statybos teritorijas su komerciniais statiniais G1.K
- Daugiaaukščių gyvenamųjų namų statybos teritorijos. Šios teritorijos skiriamos į daugiaaukščių gyvenamųjų namų statybos teritorijas G2, mišrias daugiaaukštės statybos teritorijas su mažaaukšte statyba G2.G1, mišrias daugiaaukštės statybos teritorijas su komerciniais statiniais G2.K
- Rekreacinės teritorijos skiriamos į atskiras rekreacines teritorijas R ir į rekreacines teritorijas su esama mažaaukšte gyvenamąja statyba R.G1
- Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos. Jos skirstomos į atskiras pramonės teritorijas P, pramonės teritorijas su komerciniais statiniais P.K, pramonės teritorijas su infrastruktūros statiniais ir įrenginiais P.I ir į pramonės teritorijas su komercinėmis ir infrastruktūros teritorijomis P.K.I. Šioje funkcinėje zonoje gyvenamoji statyba negalima. Planuojama veikla neturi daryti neigiamo poveikio greta esančioms gyvenamosioms teritorijoms.
- Komercinės paskirties objektų teritorijos. Šioje funkcinėje zonoje galimas skirstymas į atskiras komercines teritorijas K, komercines teritorijas su mažaaukšte statyba K.G1, komercines teritorijas su daugiaaukšte statyba K.G2, komercines teritorijas su pramonės teritorijomis K.P ir į komercines teritorijas su pramonės ir infrastruktūros teritorijomis K.P.I
- Inžinerinės infrastruktūros teritorijos skirstomos į susisiekiimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijas I1 bei inžinerinės infrastruktūros įmonių ir automobilių saugojimo teritorijas I2

2.Neurbanizuojamos teritorijos

Šiose teritorijose neplanuojama naujų urbanistinių objektų statyba. Urbanistinė plėtra galima esamose namų valdose, šių valdų teritorijos neskaidomos, maksimalus užstatymo intensyvumas – 0,3. Taip pat urbanistinė plėtra galima vykdant konversiją iš taršios ūkinės veiklos i neteršią ir kitose esamose įvairios paskirties statinių teritorijose, nedidinant užstatymo intensyvumo. Gali būti planuojama infrastruktūra (rekreacinė, inžinerinė ir kt.), reikalinga šių funkcinių zonų patrauklumui užtikrinti.

Sprendiniuose išskirtos šios neurbanizuojamų teritorijų funkcinio naudojimo prioriteto zonos:

- Atskirieji želdynai skirstomi į rekreacinius, memorialinius ir apsauginius želdynus. Rekreaciniai želdynai reglamentų lentelėje dar išskiriami į parkus, aikštes, skverus, žaliąsias jungtis, kurie žymimi indeksu Ž, bei į rekreacinius želdynus su esama mažaaukšte gyvenamąja statyba, žymimus indeksu Ž.G1
- Rekreaciniai miesto miškai. Tai miško parkai ir miesto miškai
- Vandenys – upės, tvenkiniai ir kiti vandens telkiniai.

1.4. Miesto struktūra ir architektūrinės erdvės kompozicija

Miesto erdvinę struktūrą formuoja charakteringas skirtingų miesto dalių užstatymas, jų tarpusavio išsidėstymas ir ryšiai. Jo kompozicija kuriama daugybės elementų, sudarančių sudėtingą ir įvairialypę, tačiau daugiau ar mažiau vieningą miesto erdvę. Ir dėl gamtinių sąlygų kuklumo, ir dėl miesto raidos ypatumų, Panevėžiui tebetruksta architektūrinio-urbanistinio savitumo, originalumo, išskiriančio jį iš kitų Lietuvos miestų, todėl toliau ugdant miestą, būtina numatyti prielaidas bei galimybes ryškinti miesto identitetą, tausoti tai kas jame yra vertinga, kurti patogias ir išimenančias įvairaus pobūdžio miesto erdves bei turtinti jo siluetą, plėtoti želdynų sistemą, statyti raiškios architektūros statinius, tuo pačiu ir aukštuminius pastatus - jiems tinkančiose vietose.

Šiuose Panevėžio miesto bendrojo plano sprendiniuose toliau konkretizuojamos bei detalizuojamos viso projekto apimtyje parengtos ir Miesto tarybos patvirtintos Miesto vystymo koncepcijos (II tomas) idėjos bei pasiūlymai. Pirmiausiai pabrėžiama ir išryškinama Senamiesčio, o tuo pačiu ir miesto centro teritorijų svarba. Istorinis miesto centras ir nekilnojamosios kultūros vertybės turi būti tvarkomos pagal paveldosaugos reikalavimus, nustatytus paveldosauginiais teisės aktais ir juridiniais dokumentais. Jei pats senamiestis privalės būti tvarkomas pagal paveldosaugos reikalavimus, nustatytus paveldosauginiais teisės aktais ir juridiniais dokumentais, tai likusioje miesto centro dalyje numatomas užstatymo tankio ir intensyvumo didinimas, leisiantis tuo pačiu sustiprinti ir paties miesto centro įvaizdį.

Apskritai Panevėžio mieste su laiku išivyras mažaaukščio gyvenamojo užstatymo tipas, o tuo metu intensyviausią, t.y. daugiaaukštį užstatymą ir toliau siūloma formuoti būtent vakarų kryptimi, abipus Klaipėdos gatvės, maždaug tarp Kerbedžio – Janonio bei Beržų – Alanto gatvių ruožų. Šiuo būdu užstatant teritorijas rekomenduojama nuo sovietiniais laikais plačiai naudoto laisvo užstatymo principo daugiau pereiti prie reguliaraus, aiškiau kuriant gatvių, aikščių bei kiemų erdves. Tuo pačiu racionaliau bus naudojama ir pati miesto teritorija. Šioje miesto dalyje numatoma ir pagrindinė aukštybinių pastatų galimos statybos vieta. Miesto plano struktūros vystymo požiūriu akcentuojama ir ryškinama struktūrinės Alanto gatvės svarba, jos trasą nukreipiant į esamo kelio vietą, Berniūnų gyvenvietės kryptimi, intensyvių užstatymą numatant iki pat dabartinės miesto teritorijos ribos. Taip iš dalies grįžtama prie kai kurių 1973 m. generalinio plano linijinės miesto plėtros idėjų, jas taikant šiuolaikinėmis, gerokai pakitusiomis miesto ir jo priemiesčių plėtros sąlygomis. Kartu sudaromos prielaidos miesto struktūrai plėstis vakarų kryptimi už „Via Baltica“ aplinkelio ar, tuo pačiu, į vakarus nuo miesto esančioms priemiestinėms gyvenvietėms lengviau integruotis į miesto gyvenimą.

Ne tokia didelė, tačiau svarbi ir intensyviai užstatyta teritorija taip pat planuojama ir ties Pažagieniais, t.y. ties pietiniu įvažiavimu į miestą. Čia kuriama nauja savaiminga ir gerai

įsimintina miesto vieta, „miesto vartai“ ir taip formuojama tam tikra nauja Panevėžio miesto architektūrinio-vizualinio identiteto zona – su svarbia gatvių sankirta, ir jos poreikių formuojama aikštės erdve, galima aukštybinių pastatų grupe. Rekomenduotinas jų aukštingumas – 12-18 a., o esant investitorių pageidavimui – galimas ir didesnis. Juose būtų talpinamos komercinės-administracinės bei visuomeninės įstaigos, o taip pat ir gyvenamieji butai. Tokiu būdu čia planuojama įrengti stambią žiedinio tipo sankryžą ir aplink ją naujuoju užstatymu formuoti minimąją apvalios formos aikštės erdvę.

Dabartinė, šio Bendrojo plano Esamos padėties analizės dalyje nustatytoji istoriškai susiformavusi miesto vizualinio identiteto zona (t.y. vietovė, kurioje atpažįstama, kad „Taip, tai yra būtent Panevėžys“), apima visą Panevėžio Istorinį miesto centrą (Senamiestį), su Senvagės parku bei likusia miesto centro dalimi - kur stovi visi šiuo metu reikšmingiausi miesto pastatai, įskaitant ir pietų pusėje, šalia Ramygalos gatvės esančius buvusių vėjo malūnų pastatus bei jų aplinką. Pastaroji privalo išlikti neužstatyta jokiais naujais statiniais, nei želdinama aukštaūgiais želdiniais, ir žymėti čia buvusį būdingą, vėjo malūnų gausa praeityje pasižymėjusį Šiaurės Lietuvos - Aukštaitijos agrarinį kraštovaizdį. Visa ši teritorija (įvardinta kaip „Vizualinio identiteto zona“) bendrojo plano sprendiniuose apibrėžiama ir įvardijama kaip Istorinės miesto dalies vizualinės apsaugos pozonis. Jame ribojamas (reguliuojamas) naujų būsimųjų pastatų aukštingumas ir kvartalų užstatymo morfotipų pokyčiai.

Bendrojo plano koncepcijoje pasiūlyta miesto planavimo, tvarkymo bei architektūros formavimo priemonėmis plėtoti ir kai kurias aplinkines teritorijas – Nevėžio upės ir jos slėnio aplinką, pagal tėkmę žemyn, ją toliau tvarkant panašiai, kaip ir dabartiniame Senvagės parke. Todėl šiuose sprendiniuose naujai įsisavinamos ir tvarkomos želdynų teritorijos apjungiamos su pagrindiniu miesto parku bei statomų jo aplinkoje miestui svarbių visuomeninių pastatų - Universaliosios sporto arenos bei Maldos namų teritorijomis. Ši urbanistiškai mišri ir miesto erdvinei kompozicijai svarbi vieta nuo Savitiškio-Kniaudiškių gatvės toliau į vakarus plėtojama ir naujojo užstatymo teritorijoje, tarp Nevėžio slėnio, Klaipėdos bei Alanto gatvių. Čia ir numatoma, aukščiau minėtoji, pagrindinė aukštybinių pastatų, kurių aukštis nebūtų niekaip ribojamas, statybos vieta. Taip planuojama miesto „vizitinė kortelė“, žvelgiant ar atvykstant į jį iš vakarų pusės. Tokiai statybai čia yra palankios urbanistinės erdvinės aplinkybės – stambaus svarbių tarptautinių autokelių E-272 ir E-67 „Via Baltica“ transporto mazgo artumas - iš vienos pusės, bei pakankamas atstumas nuo istorinio miesto centro, kad jis nebūtų užgožtas – iš kitos. Pati stambios Klaipėdos gatvės trasa užtikrina gerą šios vietos ryšį su pačiu miesto centru.

Kitas – nedidelis – galimų aukštybinių pastatų branduolys numatomas abipus Klaipėdos gatvės, ties sankryža su Nemuno gatve, t.y. netoli už istorinio miesto centro vakarinės ribos. Panevėžio erdvinės struktūros sistemoje jis tuo pačiu pabrėžtų, tarsi nurodytų, į patį miesto centrą, sustiprintų jo įvaizdį. Atsižvelgiant į šios miesto dalies erdvių bei esamų svarbiausių statinių kuklų mastelį, planuojamojo branduolio aukštingumą numatoma riboti 12 – 16 aukštų. Kad būtų stiprinamas miesto centro istorškumo įvaizdis, šioje Klaipėdos gatvės dalyje ateityje turėtų būti atitinkamai tvarkomos gatvės ir šaligatvių dangos, o minimą naująją statybą siūloma vystyti pagal istorinio miesto centro perimetrinio-reguliaraus užstatymo morfotipą (I dalis. Esamos būklės analizė, 3.6. – Miesto urbanistinių struktūrų užstatymo (morfologiniai) tipai, p.1., 46 psl.), kruopščiai išsaugant ir restauruojant čia išlikusius pavienius XIXa. pabaigos – XX a. pradžios namus, galimai laikantis jų formuojamų istorinių Klaipėdos gatvės užstatymo linijų. Šį užstatymo tipą planuojama naudoti visoje miesto centro zonoje, tuo pačiu kiek sutankinti sovietiniu laikotarpiu vietomis pernelyg išretėjusį miesto užstatymą, atkuriant kai kurias buvusias miesto erdves ir svarbesniųjų pastatų architektūrą.

Miesto centre numatoma taip pat ir viena svarbi miesto centro užstatymo vieta. Jos sklypas apima dabartinės autobusų stoties aplinką, šalia Basanavičiaus, Kudirkos ir Savanorių gatvių. Čia būtų atkurta II pasaulinio karo metu ir po jo sunaikinto užstatymo struktūra. Joje būtų talpinamos svarbios miesto administracijos ir verslo įstaigos, o taip pat ir prekybos bei paslaugų įmonės bei gyvenamieji butai. Ši statyba privalėtų sudaryti kelis perimetriškai bei kompaktiškai, pagal siauras istorines raudonąsias gatvių linijas, užstatytus kvartalus. Galutinai šio užstatymo parametrai turės būti nustatyti specialiuoju paveldosauginiu planu.

Visos aukščiau išvardintos priemonės skirtos atgaivinti bei sustiprinti Panevėžio miesto centro gyvybingumą bei įvaizdį, kurti svarbaus Lietuvos metropolinio miesto pavidalą.

Atskirai paminėtina miesto užuomazgos – pirmosios, XVI a. pradžioje statytos, bažnyčios ir seniausiųjį Panevėžio kapinių vieta. Paradoksalu, jog kaip tik šioje vietoje dabar yra tarybiniais metais pastatytoji lavoninė. Panevėžio miesto garbės ir prestižo reikalas yra šią padėtį ištaisyti. Naujuosiuose Bendrojo plano sprendiniuose lavoninės pastatą siūloma nugriauti ir tokioje iš prigimties vaizdingoje bei svarbioje vietoje įrengti išraiškingą želdyną, jame pastatydinti nedidelę, pirmąją Panevėžio bažnyčią menančią, koplyčią, buvusias kapines menantį ženklą.

Bendrojo plano sprendiniuose nemažai dėmesio skiriama gatvėms. Jos laikomos ne tik susisiekimo bei inžinerinės infrastruktūros koridoriais, bet, kaip dera, ir vienais svarbiausiųjų morfologinių miesto erdvės elementų. Pagrindinė statyba privalo vykti laikantis nustatytųjų raudonųjų linijų, stengiantis ateityje formuoti aiškiai artikuliuotas gatvių erdves. Šalia transporto požiūriu pagrindinių B ir C kategorijų magistralinių gatvių, plane nurodytos ir kai kurios plėtojamai miesto urbanistinei-erdvinei struktūrai svarbios D kategorijos gatvės. Joms tiesti, kur galima, naudojamos esamų svarbesniųjų lauko kelių trasos. Smailais-bukais kampais kirsdamosis su naujai formuojamomis pagrindinėmis magistralinių gatvių trasomis, kartu su numatomomis aikščių-skverų erdvėmis, jos formuos išraiškingą bei savaimingą miesto planą. Šią plano struktūrą pajvairins ir jos savitumą paryškins, išsaugomų melioruotų upelių vagos-grioviai, kurie su savosiomis apsaugos juostomis traktuojami kaip žalieji koridoriai ir skiriami pėsčiųjų bei dviračių takams tiesti, medžių alėjoms sodinti. Sykiu, keičiant miesto teritorijoje šiuo metu dar likusį agrarinį kraštovaizdį į naujai užstatomas urbanistines struktūras, naikinamų vienkiemų sodybų vietose numatoma palikti ir panaudoti architektūrinių erdvių formavimui jų vertingus želdinius ar pavienius statinius.

Daug dėmesio taip pat siūloma skirti ir istoriniu bei miesto kompozicijos požiūriu svarbioms miesto centro gatvėms: Ramygalos gatvei – nuo pagrindinės, pačiame miesto centre esančios Laisvės aikštės iki sankirtos su Basanavičiaus gatve, Elektros ir Vasario 16-sios gatvių trasai – nuo jos pradžios ties Basanavičiaus gatve iki sankirtos su Tulpių gatve. Taip pat – Stoties-Respublikos gatvei. Būtina, tuo pačiu, erdviškai ir funkciškai atkurti jos pirminę tiesią kryptį pietinėje gatvės dalyje. Taip pat - bene seniausiajai Panevėžyje - Senamiesčio-Venslaviškio gatvių kryptiai ir Jakšto gatvės krantinei. Tvarkant šias gatves – jų architektūrinę aplinką bei dangas, daugiau dėmesio reikėtų skirti jų estetikai, pėsčiųjų interesams bei patogumui ir savijautai jose, o taip pat jų kontaktui su gretimomis joms aikštėmis bei skverais.

Panevėžio miesto erdvinėje struktūroje ryškiai jaučiama geležinkelio (plačiojo ir siaurojo) kelių, jų stoties bei depų aplinka. Perspektyvoje, brangstant kurui bei kylant ekologinės saugos reikalavimams, prognozuotinas pervežimų bei susisiekimo geležinkeliu padidėjimas. Tuo pačiu Bendrojo plano sprendiniais siūloma ir funkcionalesnė, komerciškai aktyvesnė ir architektūriškai ambicingesnė pačios Stoties aikštės tvarkymo perspektyva. Sykiu planuojama atitinkamai tvarkyti ir ateičiai išsaugoti taip pat ir esamą, per miesto teritoriją į šiaurės vakarus vedančią, siaurojo geležinkelio trasą, kuri ateityje gali tapti aktuali ir priemiestiniam keleivių susisiekimui

Joniškėlio kryptimi. Šios trasos vieta ir dabar tebėra savaimingas, turintis miesto erdvinę struktūrą, jos tipologinis elementas. Siaurojo geležinkelio teritorijų ir apsaugos zonų tvarkymas reglamentuojamas paveldosauginių teisės aktu ir galiojančių juridinių dokumentų nustatyta tvarka.

Visos šiame skyriuje aukščiau išdėstytos Panevėžio miesto bendrojo plano sprendinių nuostatos sudaro prielaidas padidinti miesto plano struktūros veiksmingumą bei savitumą, architektūrinių erdvių išraiškingumą ir jaukumą, paryškinti ir sustiprinti miesto įvaizdį, o taip pat sykiu pateikia perspektyvinę miesto užstatytosios dalies viešųjų erdvių tvarkymo programą.

2. GYVENAMOSIOS STATYBOS TERITORIJŲ PLĖTRA

2. GYVENAMOSIOS STATYBOS TERITORIJŲ PLĖTRA

Rengiant Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano koncepciją, vadovautasi teritorijų darnaus vystymosi principais, siekiant pagerinti gyvenimo kokybę miesto erdvėje, formuojant išbaigtus kompaktinius miesto rajonus. Koncepcijoje buvo siūlomi du vakarų-pietvakarių krypties miesto erdvinės struktūros plėtros variantai. Panevėžio miesto tarybos sprendimu priimtas pirmas variantas.

Sprendinių konkretizavimo stadija rengiama pirmu variantu, taikant koncepcijoje pateikiamas optimistines prognozes. Sprendinių konkretizavimo stadijoje pateikiami teritorijos vystymo sprendiniai 2007-2017 metų periodu.

Panevėžio miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniai parengti įvertinus prognozę, kad būsto naudingas plotas tenkantis 1 gyventojui išaugs nuo 22,8 iki 30,0 m². Prognozuojama, kad iki 2017 metų miesto gyvenamasis fondas padidės iki 3030,7 tūkst. m². Planuojama kasmet pastatyti iki 42000 m² naudingo ploto t.y. iki 300 naujų būstų. Iš viso gyvenamosios statybos ir kitos reikmės teritorijų plėtrai numatoma panaudoti iki 650,0 ha miesto teritorijos, iš jos iki 610,0 ha – mažaaukštei individualiai statybai ir iki 40,0 ha – daugiabutei statybai.

Mažaaukštės individualios statybos rajonų apgyvendinimo rodiklis skaičiuotas 25 gyventojai viename ha, daugiaaukštės statybos – 200 gyventojų viename ha.

Naujos plėtros teritorijos siūlomos įsisavinti koncentruotai ir kompleksiškai. Šios teritorijos užstatomos tik įrengus inžinerinę bei susisiekimo infrastruktūrą, kartu įrengiant viešąsias erdves bei želdynus. Kartu su gyvenamaisiais kvartalais čia numatoma pastatyti prekybos, aptarnavimo, švietimo objektus ir taip užtikrinti geras gyvenimo, mokslo, darbo ir poilsio sąlygas gyventojams. Šių teritorijų numatyta daugiau, nei yra realus poreikis.

Miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniai numato daugiavercinių gyvenamųjų teritorijų plėtrą. Nauji būstai planuojami šiose funkcinėse zonose:

- miesto centras, mišrios didelio intensyvumo užstatymo teritorijos, jose talpinama nuo 2 iki 3 tūkst. naujų gyventojų mažaaukštėje ir daugiaaukštėje gyvenamoje statyboje.
- mažo ir vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamosios teritorijos miesto pietinėje dalyje iki 2017 metų suformuotą apie 320 ha teritoriją, kurioje gyventų iki 8,0 tūkst. gyventojų.
- Mažo užstatymo vidutinio intensyvumo gyvenamosios teritorijos miesto šiaurinėje dalyje naujose 160 ha teritorijose apsigyventų virš 3,0 tūkst. gyventojų.
- Vienaaukščiai gyvenamieji namai esamose namų valdose gali būti statomi ir kitose funkcinėse zonose, jei tai neprieštaruja esamiems užstatymo principams.

2.1. lentelė. Naujo gyvenamojo fondo prieaugis iki 2017 metų

| Plėtros variantai | Naujos statybos santykis proc. | | Gyvenamojo naudingo ploto prieaugis m ² | | |
|-------------------|--------------------------------|--------------|--|--------------|---------|
| | Mažaaukštė | Daugiaaukštė | Mažaaukštė | Daugiaaukštė | Iš viso |
| Optimistinis | 70 | 30 | 294 000 | 126 000 | 420 000 |

2.2. lentelė. Gyvenamojo fondo ir gyventojų pasiskirstymas miesto teritorijose

| | Gyvenamasis fondas tūkst. m ² naudingo ploto | | | Gyventojai | | |
|---------------------|--|-------------------------|-------------------------|------------|-------------------------|-------------------------|
| | VISO | tame skaičiuje | | VISO | tame skaičiuje | |
| | | Daugiaaukšč. namuose | Sodybiniuose namuose | | Daugiaaukšč. namuose | Sodybiniuose namuose |
| Miesto teritorijoje | 420,0 | 66,0 | 354,0 | 15300 | 2400 | 12900 |
| tame skaičiuje: | | | | | | |
| Centro zonoje | 60,0 | | 60,0 | 2200 | | 2200 |
| Vakarinėje | 58,0 | 58,0 | 0 | 2100 | 2100 | |
| Pietinėje dalyje | 213,8 | 8,0 | 205,8 | 7800 | 300 | 7500 |
| Šiaurinėje dalyje | 88,2 | - | 88,2 | 3200 | - | 3200 |

2.3. lentelė. Pagrindiniai rodikliai 2007 – 2017 metams

| | Optimistinis variantas |
|--|---------------------------------------|
| Gyvenamasis fondas 2007m. /2017 m. | 2610,7 / 3030,7 tūkst. m ² |
| Vidutinis metinis gyvenamojo fondo padidėjimas | 42,0 tūkst. m ² |
| Vienam gyventojui tekta (tektų) naudingo ploto 2007 m./2017 m. | 22,8 /27,5 m ² |
| Gyvenamojo naudingo ploto vienam gyventojui 2017 m. prieaugis | 4,7 m ² |
| Gyvenamojo naudingo ploto prieaugis dėl sąlygų pagerėjimo | 420,0 tūkst. m ² |
| Pagerinusių gyvenimo sąlygų gyventojų skaičius | 15,3 tūkst. žmonių |
| Teritorijų poreikis iš viso | 650,0 ha |
| Tame tarpe | |
| Daugiaaukštei gyvenamai statybai | 40,0 ha |
| Mažaaaukštei gyvenamai statybai | 610,0 ha |

3. SOCIALINĖ INFRASTRUKTŪRA

3. SOCIALINĖ INFRASTRUKTŪRA

3.1. Švietimo ir ugdymo įstaigų poreikis

Švietimo įstaigų poreikis skaičiuojamas atsižvelgiant į Panevėžio mieste esamą švietimo įstaigas lankančių vaikų skaičių, tenkantį 1000 gyventojų ir remiantis tarybiniais, bet dar galiojančiais Lietuvos normatyvais (SN ir P 2.07.01-89)

3.1.1. lentelė. Švietimo ir ugdymo įstaigas lankančių vaikų skaičius/1000 gyventojų

| Metai | Gyventojų sk. tūkst. | Ikimokyklinio ugdymo įstaigos | | Bendrojo lavinimo mokyklos | |
|-------|----------------------|-------------------------------|-----------------|----------------------------|---------------------|
| | | vietos | 1000gyv./viettų | Moksleivių sk. | 1000gyv./moksł. sk. |
| 2001 | 119,7 | 3992 | 33 | 22630 | 189 |
| 2002 | 121,9 | 3974 | 33 | 22688 | 186 |
| 2003 | 118,8 | 3974 | 33 | 22270 | 187 |
| 2004 | 117,6 | 4037 | 34 | 21514 | 183 |
| 2005 | 116,2 | 4333 | 37 | 20783 | 179 |
| 2006 | 115,3 | 4534 | 39 | 19785 | 172 |
| 2007 | 114,6 | 4534 | 40 | 19525 | 170 |

Priimame 1000 gyventojų – 60 vietų ikimokyklinio ugdymo įstaigose. Optimalus įstaigos dydis 180-200 vietų, jos sklypo dydis 1,0 ha (40 m²/1 vaikui). Naujų ikimokyklinio ugdymo įstaigų naujose teritorijose reikia: Pietinėje dalyje 420, Šiaurinėje dalyje 180 vietų.

Bendrojo lavinimo mokyklų poreikis skaičiuojamas:

1000 gyventojų – 140 vietų bendrojo lavinimo mokyklose. Optimali mokykla 800vietų, jos sklypo dydis 3,2 ha (40 m²/1 vaikui). Naujų bendrojo lavinimo mokyklų vietų poreikis: Pietinėje dalyje 980, Šiaurinėje dalyje 420 vietų.

Pasiekiamumo spindulys: ikimokyklinio ugdymo įstaigos – 500 m., bendrojo lavinimo mokyklos – 1000 m.

Numatoma:

- rezervuoti teritorijas mokyklų ir vaikų darželių statybai perspektyvinėse plėtros teritorijose: mokyklas ir vaikų darželius statyti atsižvelgiant į poreikių pasikeitimus teritorijose.
- kiekvienu konkrečiu atveju, projektuojant gyvenamųjų namų kvartalą (grupę), pagal poreikį turi būti numatomos naujos mokyklos ir vaikų darželiai, reikalingi pagal socialinės infrastruktūros teritorinius poreikius;

3.2. Asmens sveikatos priežiūros ir socialinių paslaugų infrastruktūra

Sveikatos priežiūros

Asmens sveikatos priežiūros įstaigose teikiančiose pirminio lygio paslaugas, daugėja apsilankymų skaičius, per 2007 metus vienas Panevėžio miesto gyventojas šiose įstaigose vidutiniškai apsilankė 7,1 karto, kai šalies vidutinis lygis 6,5 karto.

Siūloma:

- Visame mieste ir naujai planuojamose teritorijose, pagal poreikį numatyti pirminės sveikatos priežiūros objektų plėtrą.
- Išlaisvinamus valstybinių medicinos įstaigų pastatus, esant galimybei ir poreikiui siūloma panaudoti vystant privačių medicinos įstaigų tinklą.

Asmens sveikatos priežiūros įstaigose teikiančiose antrinio lygio paslaugas, 10000 gyventojų 2008 m. pradžioje teko 101,4 lovos, tai 26,6 % daugiau šalies vidutinio lygio. Antrinio lygio paslaugas teikiančių įstaigų plėtra nenumatoma.

Socialinės paslaugos

Socialinės paslaugos skiriamos į bendrąsias socialines paslaugas ir specialiąsias socialines paslaugas¹.

Specialiosios socialinės paslaugos skirstomos į: socialinę priežiūrą ir socialinę globą.

Socialinių paslaugų įstaigos skirstomos į stacionarias socialinių paslaugų įstaigas ir nestacionarias socialinių paslaugų įstaigas.

Socialinių paslaugų įstaigų pagal socialinių paslaugų rūšis ir žmonių socialines grupes perspektyviniame 115,0 tūkst. Panevėžio miesto gyventojų skaičiui, poreikis² pateiktas 4.2.1 lentelėje

3.2.1. lentelė. Socialinių paslaugų įstaigų poreikis

| | Paslaugų vietų normatyvas visiems savivaldybės gyventojams* | Gavėjų skaičiaus visiems savivaldybės gyventojams* normatyvas |
|---|---|---|
| 1. Dienos socialinė globa asmens namuose ir institucijose | | |
| 1.1 suaugusiems asmenims su negalia | 58 | 35 |
| 1.2. vaikams su negalia | 5 | 3 |
| 1.3. senyvo amžiaus žmonėms | 46 | 46 |
| 2. Trumpalaikė socialinė globa institucijose | | |
| 2.1. suaugusiems asmenims su negalia | 6 | x |
| 2.2. vaikams su negalia | 13 | x |
| 2.3. likusiems be tėvų globos vaikams, kuriems nustatyta laikinoji globa ir socialinės rizikos vaikams | 57 | x |
| 2.4. senyvo amžiaus žmonėms | 3 | x |
| 2.5 socialinės rizikos suaugusiems asmenims | 52 | x |
| 2.5.1. nakvynės namuose | 33 | x |
| 2.5.2. krizių centruose | 11 | x |
| 2.5.3. psichologinės bei socialinės reabilitacijos įstaigose | 8 | x |
| 3. Ilgalaikė socialinė globa institucijose | | |
| 3.1 suaugusiems asmenims su negalia | 80 | x |
| 3.2. vaikams su negalia | 12 | x |
| 3.3. likusiems be tėvų globos vaikams su negalia ir jų šeimoms | 98 | x |
| 3.4. senyvo amžiaus žmonėms | 115 | |
| 4. Socialinė priežiūra | | |
| 4.1. suaugusiems asmenims su negalia, senyvo amžiaus asmenims, vaikams su negalia ir jų šeimoms | 46 | 478 |
| 4.2. socialinės rizikos suaugusiems asmenims, socialinės rizikos šeimoms | 11 | 494 |
| 4.3. socialinės rizikos vaikams (teikiama socialinės priežiūros centruose, savarankiško gyvenimo namuose kt.) | x | 276 |

* projektinis gyventojų skaičius 115,0 tūkst. žmonių

¹ Valstybės žinios, 2006-04-20, Nr.43-1570

² Žinios, 2006 Nr. 124-4705, 2007m. liepos 4d. įsakymas Nr. A1-185

Atsižvelgiant į planuojamų teritorijų socialinės sandaros specifiką, numatoma pagal poreikį plėtoti socialinių paslaugų infrastruktūrą. Nestacionarioms socialinėms paslaugoms – dienos socialinės globos centrams, savarankiško gyvenimo namams steigti skiriamas prioritetas ES struktūrinių fondų paramai 2007 – 2013 m. gauti.

3.3. Kultūra

Kultūrai tenka svarbus vaidmuo kuriant atvirą visuomenę. Tarptautiniai kultūros ryšiai intensyvina ir įvairina šalies kultūrinį gyvenimą, didina krašto populiarumą, skatina visuomenės kultūrinę veiklą ir turizmą. Kultūros sklaida užsienyje sudaro galimybes formuoti patrauklų Lietuvos įvaizdį.

Siekiant plėtoti visų šalies regionų kultūrą, rengiamos ir įgyvendinamos regionų kultūros plėtros programos. Krašto gyventojų, ypač vaikų ir jaunimo dalyvavimas mėgėjų kūrybinėje veikloje, folkloro, amatų puoselėjimas sudaro sąlygas išsaugoti tautines tradicijas.³

Panevėžio miesto savivaldybėje veikia 12 kultūrinę veiklą vykdančių įstaigų reikšmingų visai šaliai, tai J.Miltinio dramos teatras, Panevėžio lėlių vežimo teatras yra vienintelis Europoje. Kiekvieną vasarą šio teatro aktoriai išvyksta gastrolių po Lietuvą. Panevėžio Muzikinis teatras vykdomas koncertinę veiklą, Panevėžio teatras „Menas“ vykdomas edukacinę veiklą, jame vyksta mokyklinių teatrų festivaliai, Kultūros centras Panevėžio bendruomenių rūmai – vienas didžiausių daugiafunkcinių kultūros centrų Lietuvoje, skiriantis didelį dėmesį renginiams, kuriuose siekiama išsaugoti tradicinę kultūrą, folklorą ir regioninės etninės kultūros savitumą. VšĮ „Panevėžio linelis“ pagrindinė veikla – tautinių šokių propagavimas vaikams ir jaunimui, Kultūros centras „Garsas“ pagrindinė kultūros centro veikla pristatyti plataus spektro kino filmus, Viešojoji įstaiga „Skulptūros centras“ pagrindinė įstaigos veikla – šiuolaikinio meno projektų įgyvendinimo viešose erdvėse. Mieste kultūros veiklą vykdančių įstaigų tinklas turėtų plėstis naujose teritorijose artimojoje gyventojų aplinkoje.

Siūloma:

- Sudaryti kultūros įstaigų modernizavimo programą.
- Kurti modernias daugiafunkcines kultūros įstaigas.
- Siekti, kad naujuose prekybos centruose atsirastų patalpos kultūriniam renginiams.
- Skatinti kurti visuomeninius muziejus.
- Steigti informacinius centrus esamų bibliotekų bazėje.

³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės
2001 m. gegužės 14 d. nutarimas Nr. 542

4. DARBO VIETOS

4. DARBO VIETOS

Bendrojo plano sprendiniai numato palankių sąlygų sudarymą tolesnei paslaugų, aptarnavimo, administravimo, tarpininkavimo, žinių ekonomikos, gamybos sektorių darbo vietų kūrimui. Darbo vietos gali būti kuriamos visose urbanizuojamose miesto teritorijose. Gyvenamosiose teritorijose (intensyvaus užstatymo, vidutinio ir mažo užstatymo intensyvumo) kuriamos darbo vietos, reikalingos konkrečiau rajono gyventojams aptarnauti.

Pagrindinės teritorijos darbo vietų kūrimui

- Esami ir kuriami miesto centrai – kuriant aptarnavimo, paslaugų sektoriaus darbo vietas.
- Konvertuojant gamybines ir sandėliavimo teritorijas siekiama išsaugoti darbo vietas, keičiant jų pobūdį iš gamybos į paslaugų bei aptarnavimo sektorius.
- Mokslo ir technologijų parkas.
- Universali sporto arena.
- Logistikos ir industrinis parkas.
- Laisvalaikio ir pramogų centras.
- Pramogų ir prekybos miestas.
- Didieji prekybos centrai.

1. Panevėžio mokslo ir technologijų parko steigimas (iš dalies finansuojamas ES struktūrinių fondų parama)



Panevėžio m. sav. Panevėžio m. J. Žemglio g. 46

Projekto tikslas: Panevėžio mokslo ir technologijų parko (MTP) įkūrimas, kuris paskatins naujų smulkiojo ir vidutiniojo verslo (aukštųjų technologijų) įmonių steigimąsi

Projekto stadija: I stadija (planavimas) – ekonominio pagrįstumo analizė ir techninio projekto parengimas; II stadija – dabartinių pastatų pertvarkymas į verslo inkubatorių (2 000 kv. m) ir į mokslo ir tyrimų centrą (1 100 kv. m); III stadija – eksperimentinio gamybos centro (1 500 kv. m) sukūrimas ir esamų MTP padalinių (apie 2 000 kv. m) plėtra

Geografinė vieta: 136 km nuo Vilniaus ir Rygos oro uostų, 101 km nuo Kauno oro uosto, 2 km nuo greitkelio „Via Baltica“

Investicinė aplinka: pramonės įmonės investavo į praktinės patirties plėtrą ir personalo tobulinimą. Projektas pratęstų dabartinį bendradarbiavimą tarp pramonės, mokslo ir švietimo institucijų ir kartu pagerintų jo kokybę. Yra galimybė vykdyti taikomuosius tyrimus ne tik Panevėžio regione. Sukurta palanki aplinka mechatronikos klasteriui – Kauno technikos universiteto (KTU) Panevėžio institutas yra sukaupęs didžiulį mokslinį ir techninį potencialą, mieste veikia stiprios elektronikos, mašinų ir metalo apdirbimo bendrovės

Teisinis nuosavybės statusas: Panevėžio savivaldybės nuosavybė

Infrastruktūros būklė: pastatai (2 200 kv. m) priklauso Savivaldybei, ketinama pastatyti naujų (apie 4 400 kv. m). Aplink pastatus esantis 1 ha žemės bus panaudotas Panevėžio MTP plėtrai. Geras susisiekimas su miesto centru ir greitkelio „Via Baltica“. Numatyta plėsti inžinerinius tinklus ir automobilių stovėjimo aikštelę

Žemės naudojimo pobūdis: viešasis ir infrastruktūros

Sklypo plotas: iki 10 000 kv. m

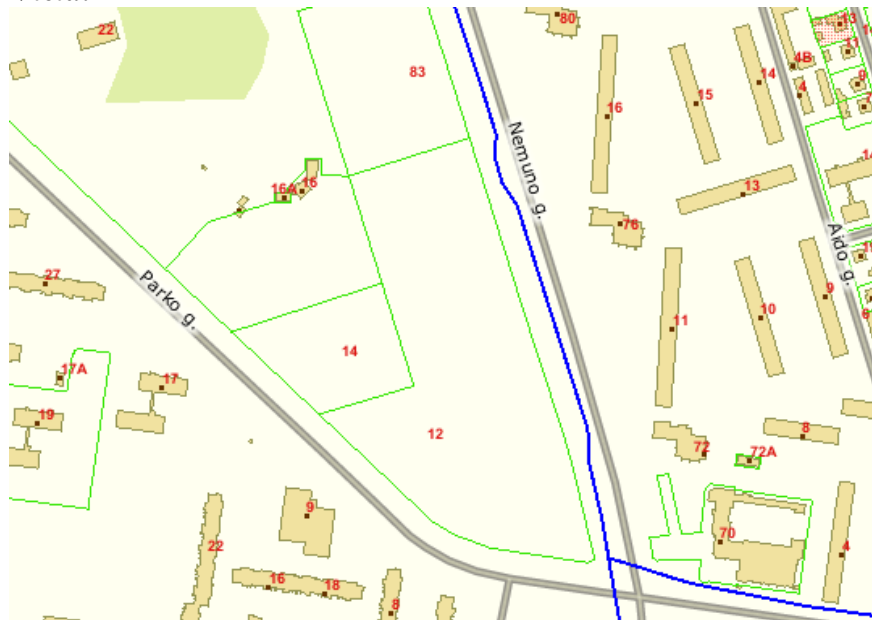
Investicijos: apie 28–34 mln. Lt

Projekto vykdytojas: Panevėžio miesto savivaldybė, Panevėžio institutas (KTU)

Statybos laikotarpis: 2006 rugsėjis – 2009

2. Panevėžio universalios sporto arenos įkūrimas (iš dalies finansuojamas ES struktūrinių fondų parama)

Vieta:



Panevėžio m. sav. Panevėžio m. Parko g. 12 (arena), Parko 14, 16 ir Nemuno 83 (sveikatingumo centras, ledo arena ir maniežas)

Projekto tikslai: sukurti naują traukos centrą Panevėžio regione ir užtikrinti aukštos kokybės pramogų bei turizmo paslaugas

Projekto stadija: parengta centro idėja, detalusis planas, Sporto arenos techninis projektas

Geografinė padėtis: sporto ir pramogų centras įsikurs Panevėžio kultūros ir poilsio parke (47 ha), 2 km nuo miesto centro, apie 3 km nuo greitkelio „Via Baltica“, 140 km iki Vilniaus ir Rygos oro uostų

Investicinė aplinka: Panevėžio sporto ir pramogų centrą sudarys universalioji sporto arena (5 000 vietų, 250 VIP vietų, planuojama apie 9 sporto, muzikos, prekybos renginių ir 300 000 lankytojų per metus), sveikatingumo centras su 25 m ilgio baseinu, ledo arena ir maniežas (galima žaisti futbolą). 250 metrų ilgio dviračių trekas bus vienas išskirtinių kompleksų elementų.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė pripažino Panevėžio sporto ir pramogų centrą nacionalinės svarbos objektu. Panevėžio savivaldybė planuoja suteikti koncesijas (25–30 metų) planavimui, statyboms, valdymui, sveikatingumo centro, ledo arenos ir maniežo naudojimui bei priežiūrai. Dėl sveikatingumo centro projekto jau pasirašyta koncesijų sutartis su privačiu investuotoju ir operatoriumi.

Arenos statybai planuojama pritraukti 69 mln. Lt ES struktūrinių fondų ir valstybės lėšų. Arenos operatoriui išrinkti bus skelbiamas konkursas

Teisinis nuosavybės statusas: Savivaldybė

Žemės naudojimo pobūdis: komercija ir pramogos

Sklypo plotas: 47 ha

Statymo galimybės: universali arena – 3,57 ha, sveikatingumo centras – 0,8 ha, ledo arena – 1,21 ha, maniežas – 1,27 ha

Leistinas aukštis: 20 m

Automobilių stovėjimo vietų skaičius: 1 015 vietos; būtina požeminė automobilių stovėjimo aikštelė

Bendrasis statinių plotas: 6,85 ha

Investicijos: arena – apie 69 mln. Lt, sveikatingumo centras – apie 14 mln. Lt. Galimos koncesijos maniežui – apie 10,3 mln. Lt, ledo arenai – apie 7 mln. Lt

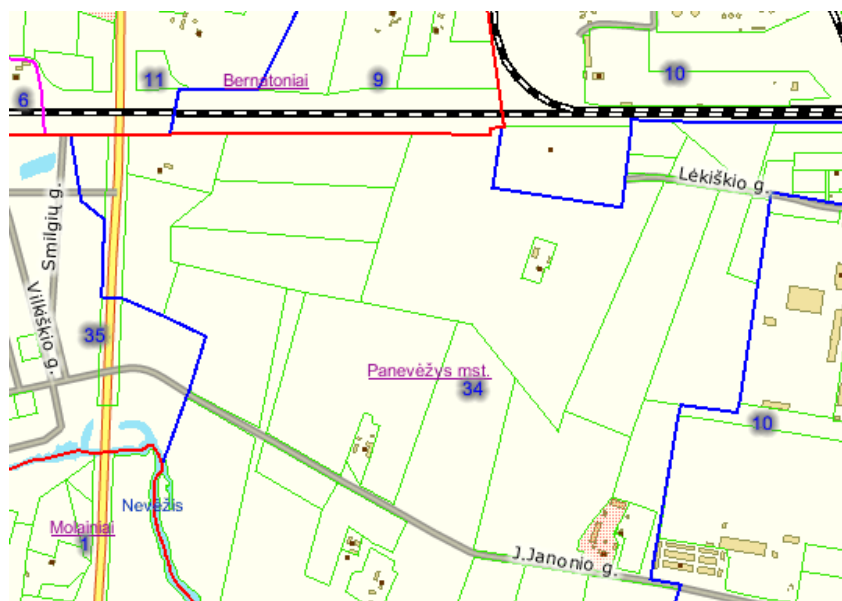
Projekto vykdytojas: Panevėžio miesto savivaldybė, reikalingi privatūs investuotojai

Projekto rengėjas: Panevėžio miesto savivaldybė, architektūros įmonė UAB „Forma“ (www.for.lt)

Statybos laikotarpis: 2006–2007

3. Panevėžio logistikos ir industrinis parkas

Vieta:



Projekto tikslai: sukurti pramonės ir logistikos parką su išplėtota infrastruktūra ir komunikacine sistema ir tokiu būdu didinti Panevėžio regiono patrauklumą investuotojams. Gerinti verslo aplinką ir skatinti plyno lauko investicijas. Ypač daug dėmesio skiriama Panevėžio kaip svarbaus transporto centro vaidmeniui didinti; lengvinti krovinių pervežimą naudojant įvairius transportavimo būdus; įsteigti ir plėtoti komercinius ryšius tarp Panevėžio ir kitų Baltijos regiono logistikos centrų

Projekto stadija: planuojamas

Geografinė vieta: pusiaukelė tarp dviejų Baltijos sostinių – Vilniaus ir Rygos, pirmasis tarptautinis transporto koridorius; prieiga prie IX B koridoriaus; galimybė naudotis „Rail Baltica“ (nuo 2014). 140 km nuo Vilniaus ir Rygos oro uostų, 101 km nuo Kauno oro uosto, 225 km nuo Klaipėdos uosto

Investicinė aplinka: Panevėžys – apskrities centras, užimantis 50 kv. km plotą. Tai penktasis Lietuvos miestas pagal gyventojų skaičių. Čia sudarytos palankios sąlygos steigti pramonės įmones, skirstymo centrus ir sandėlius, aptarnaujančius Baltijos valstybių bei Rusijos rinką

Teisinis nuosavybės statusas: privati ir valstybės nuosavybė

Infrastruktūros būklė: reikia išplėtoti komunikacinius ir inžinerinius tinklus

Žemės naudojimo pobūdis: pramoninis, sandėliavimo

Sklypo plotas: 55 ha (11 ha jau įsigijo tarptautinės logistikos bendrovės)

Statymo galimybės: sandėliai – 250 000 kv. m, gamybinės patalpos – 200 000 kv. m

Leistinas aukštis: bus patikslintas detalajame plane

Automobilių stovėjimo vietų skaičius: 15 000 kv. m – automobilių stovėjimo vietų; 150 sunkvežimiams

Bendrasis statinių plotas: 450 000 kv. m

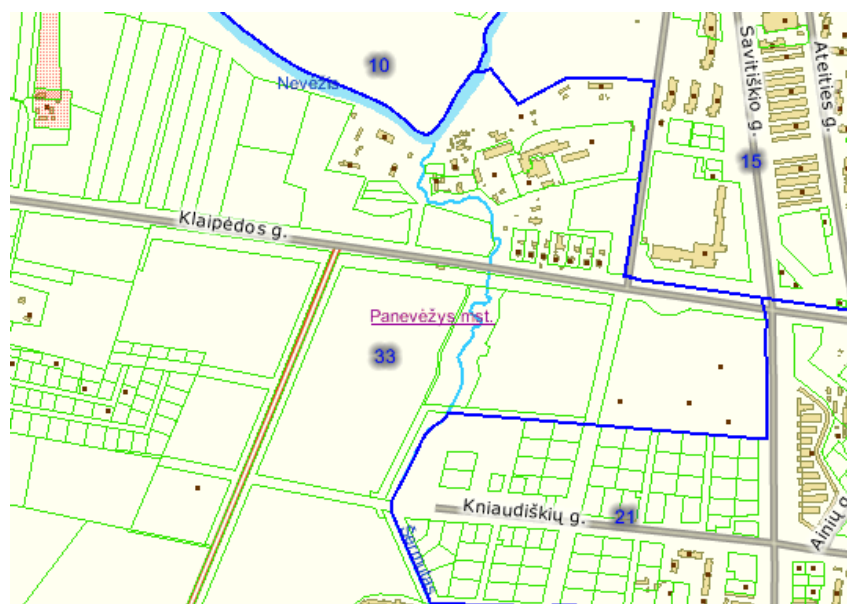
Investicijos: apie 621 mln. Lt

Projekto vykdytojas: Panevėžio miesto savivaldybė

Projekto autorius: konsultacinės bendrovės ECORYS, „Business Mobility International“, COWI, Viešasis politikos ir vadybos institutas (Vilnius), projektavimo kompanija „Panprojektas“ (Panevėžys).

Statybos laikotarpis: 2007–2009

4. Pramogų ir prekybos miestas (Babilonas)



Pramogų ir prekybos miesto vizija

Būsimasis miestas mieste – tai daigafunkcinis kompleksas, kuriame greta prekybos ir pramogų centrų bus statomi lengvosios pramonės ir komercinių biurų pastatai, kursis gyvenamieji kvartalai. Atskiri kvartalai turėtų atitikti įdomiausius pasaulio miestus, pavyzdžiui, Beverly Hills'ą iliustruotų prabangių vieno-dviejų aukštų gyvenamųjų namų kvartalas, Las Vegas'ą atitiktų pramogų ir laisvalaikio kvartalas su prabangiais viešbučiais, kazino, restoranais, kinoteatras ir pan.

Šiuo projektu siekiama, kad Panevėžys taptų ne tik pramonės, bet ir prekybos bei pramogų miestu, svarbiu traukos centru ne tik Vidurio ir Šiaurės Lietuvos gyventojams, bet ir svečiams iš Vilniaus ir Kauno.

Daigafunkcinis kompleksas bus vystomas 3 etapais:

Pirmiausia 7 ha teritorijoje statomas prekybos ir pramogų centras „Babilonas“, kurio bendrasis plotas bus daugiau nei 30'000 kv. m, mašinų parkavimo aikštelė – 1'200 vietų. Centrą planuojama atidaryti 2005 m. rugpjūčio 1 d.

Antroje teritorijos vystymo stadijoje, 10 ha teritorijoje šalia prekybos ir pramogų centro bus įkurtas prekybos parkas bei interjero ir namų apyvokos gaminių prekybos centras. Antrąją plėtros stadiją planuojama užbaigti 2006 m. pabaigoje.

Galiausiai 36 ha plote bus išvystytas miestas mieste su viešbučiu, pramogų centru su vandens parku ir dengta čiuożykla, biurų pastatais, intelektualios gamybos zona, auto verslo aikšte bei gyvenamųjų namų kvartalu. Į Šiaurę nuo daigafunkcinio komplekso, 80 ha teritorijoje, įsikurs tarptautinis logistikos centras.

Panevėžyje, išsikūrusiame šalia magistralės Via Baltica, pusiaukelėje tarp Vilniaus ir Rygos, sudarytos palankios sąlygos verslo plėtrai tiek vietiniu, tiek tarptautiniu mastu. Naujasis daigiafunkcinis kompleksas „Babilonas“ sukurs naujų darbo vietų, vienoje teritorijoje sutelks įvairias pramogas, prekybą, IT technologijų ir kitas lengvosios pramonės rūšis. Išplėtota verslo ir pramogų infrastruktūra skatins modernių gyvenamųjų namų statybas. Daigiafunkcinio komplekso „Babilonas“ prekybos ir pramogų centro statybą planuojama baigti 2009 m.



5. GAMTINIS KARKASAS IR BENDRO NAUDOJIMO BEI REKREACIJOS TERITORIJŲ PLĖTRA

5. GAMTINIS KARKASAS IR BENDRO NAUDOJIMO BEI REKREACIJOS TERITORIJŲ PLĖTRA

5.1. Želdynų ugdymas miesto bendro naudojimo teritorijose

Miesto aplinkos būklė priklauso nuo jame esančių negyvosios gamtos elementų – dirvožemio, vandens ir oro kokybės bei gyvosios gamtos elementų, t.y. želdinių gausos. Plėsdamasis Panevėžio miestas užima naujas teritorijas ir mažina miestui ekologiškai svarbius priemiesčio žemės ūkio naudmenų plotus, sunaikina ar neigiamai veikia išlikusias sąlyginai natūralias gamtines teritorijas, nutraukia jas jungiančius saitus. Apskritis ir savivaldybės centro plėtra yra natūralus ir neišvengiamas procesas, galintis daryti neigiamą poveikį aplinkai ir žmonių gyvenimo kokybei. Siekiant sumažinti šį poveikį, būtinas urbanizacinės plėtros reguliavimas, užtikrinantis svarbių gamtinių teritorijų išsaugojimą ir garantuojantis reikiamą želdinių kiekį.

Panevėžio miesto esamas bendro naudojimo teritorijas formuoja viešosios erdvės ir kapinės. Didžiausius plotus Panevėžio miesto bendro naudojimo teritorijų tarpe užima urbanizuotų teritorijų viešosios erdvės - žemės sklypai, kuriuose yra arba numatoma įrengti aikštes, parkus, skverus ir kitus želdynus.

Mieste želdynai užima didelius plotus, tačiau jų paplitimas yra nevienodas. Daugiausia želdynų yra abipus Nevėžio, prie "Ekranų" gamyklos tvenkinio ir miesto centre. Tankiai gyvenamose miesto teritorijose želdynų trūksta. Dauguma želdynų masyvų jungiasi žaliaisiais koridoriais – gatvių želdiniais. Mieste augantys želdiniai formuoja miesto gamtinio karkaso struktūrą.

Miesto želdynai – svarbus miesto erdvinės struktūros elementas, praturtinantis miesto architektūrinę kompoziciją. Jie formuoja žaliašias erdves (parkus, skverus, rekreacines zonas ir pan.). Suplanuota, vientisa ir prižiūrima želdynų sistema sukuria estetiško miesto įvaizdį, užtikrina ekologinį stabilumą, gerina oro sudėtį, teigiamai veikia mikroklimatą.

Be želdynų, miesto "žaliąją infrastruktūrą" sudaro ir urbanizuotos aplinkos kokybei yra svarbūs želdiniai - į viešųjų erdvių teritorijas nepatenkantys žmogaus pasėti ar pasodinti medžiai (tarp jų ir pasodinti pavieniai ar natūraliai išaugę), krūmai, krūmokšniai, puskrūmiai ir žoliniai augalai.

Vienas iš Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano tikslų – parengti miesto gamtinės aplinkos plėtotės strategiją, kurioje būtų nustatyti gamtinės aplinkos vystymo, tvarkymo ir apsaugos principai. Įgyvendinama tokia strategija prisidėtų prie darnios miesto aplinkos raidos.

Pastarųjų metų Panevėžio miesto urbanistinė plėtra išryškina du pagrindinius tikslus miesto žaliųjų teritorijų tvarkyme:

1. Gyvenamosios aplinkos kokybės gerinimą, plėtojant hierarchinę želdynų sistemą (vietinius, rajoninius ir centrinus želdynus).
2. Darnią gamtinių ir technogeninių elementų sąveiką formuojant, saugant ir tinkamai naudojant miesto gamtinio karkaso teritorijas.

Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniuose siūlomos miesto gamtinės aplinkos plėtros kryptys, bendro naudojimo ir rekreacinėms reikmėms numatomos teritorijos turėtų užtikrinti gerą miesto ekologinę būklę ir tenkinti miesto gyventojų bei svečių rekreacinius poreikius.

Plėtojant bendro naudojimo teritorijas, turi būti išlaikomi ir formuojami ekologiniai, funkciniai ir estetiniai ryšiai, saugomi ir ugdomi vertingi želdiniai, plečiama augalų rūšinė sudėtis. Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniai iki 2018 metų numato ugdyti ir pritaikyti rekreacijai želdynus, esančius upių ir tvenkinių pakrantėse ir slėniuose, įrengti želdynus gyvenamuosiuose rajonuose pagal gyvenamųjų teritorijų želdynų normavimo principus.

Miesto želdynai planuojami pagal nustatytas želdynų normas. Plėtojant Panevėžio miesto bendro naudojimo teritorijas, vadovaujamosi Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007-12-21 įsakymu Nr. D1-694 "Dėl atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų plotų normų ir priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo" (Žin., 2007, Nr. 137-5624) nustatytomis želdynų normomis.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos želdynų įstatymu (Žin., 2007, Nr. 80-3215), želdynai klasifikuojami į atskiruosius ir priklausomuosius. Panevėžio miesto teritorijos bendrajame plane analizuojami ir sprendiniai suformuoti tik atskiriesiems želdynams. Priklausomųjų želdynų plotų normų ir tvarkymo priemonių nustatymas yra detaliųjų ir specialųjų teritorijų planavimo dokumentų darbo objektas.

Atsižvelgiant į miesto gyventojų skaičių, planinę struktūrą, reikšmingumą bei išdėstymo tolygumą, atskirieji želdynai skirstomi į vietinius, rajoninius ir centrinius. Nustatytose normose didžiausia želdynų ploto dalis skiriama vietiniams želdynams, kurie yra arčiausiai gyventojų ir intensyviausiai lankomi, o mažiausia želdynų ploto dalis skiriama centriniams želdynams.

Panevėžyje dabartiniu metu gyvena apie 115000 gyventojų. Želdynų normų nustatymo tvarkos apraše nurodoma, kad dideliame mieste (virš 100000 gyventojų) vienam gyventojui turi tekti ne mažiau kaip 25 kv.m želdynų (įskaitant vejas ir gėlynus). Iš jų 10 kv.m turėtų būti vietiniai želdynai, 8 kv.m – rajoniniai, 7 kv.m – centriniai želdynai.

Panevėžio mieste nėra atlikta pilna želdynų inventorizacija ir zonavimas, todėl nustatyti tikslų įvairių grupių (vietinių, rajoninių ir centrinių) želdynų kiekį bendrame želdynų plote kol kas neįmanoma.

Vietinės reikšmės želdynai išdėstomi kvartalų grupėje, kurią formuoja aptarnaujančios (C kategorijos) gatvės. Vietinio želdyno didžiausias pasiekiamumo spindulys (atstumas nuo kvartalo grupės gyventojų iki želdyno) yra 300 m. Želdynų normų nustatymo tvarkos apraše nėra nustatytos atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų kategorijų proporcijos. Vietiniai miesto želdynai yra arčiausiai gyventojų ir intensyviausiai lankomi, todėl pagal ligi šiol šiems želdynams taikytą normavimą, dideliuose miestuose buvo skiriama didžiausia želdynų ploto dalis - 35 – 40 % viso želdynų ploto.

Rajoninės reikšmės želdynai išdėstomi miesto gyvenamuosiuose rajonuose, kuriuos riboja pagrindinės (B kategorijos) bei greito eismo (A kategorijos) gatvės. Rajoninio želdyno didžiausias pasiekiamumo spindulys - 800 m. Šiems želdynams dideliuose miestuose rekomenduojama skirti 30 – 35 % viso želdynų ploto.

Centriniai miesto želdynai išdėstomi gerai pasiekiamose vietose. Centrinio želdyno didžiausias pasiekiamumo spindulys - 3000 m. Jiems skiriama mažiausia miesto želdynų ploto dalis. Tokiems želdynams dideliuose miestuose turėtų būti skiriama apie 25 – 30 % viso želdynų ploto.

Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano rengimo metu, atlikus miesto želdynų apžvalgą, nustatyta, kad Panevėžyje didžiausius želdynų sistemos plotus užima gerai pasiekiamose miesto vietose išsidėstę centriniai miesto želdynai, o vietinių želdynų trūksta, jų būklė prasta.

Pastarąjį dešimtmetį didesnis dėmesys ir investicijos buvo skiriami reprezentacinei centrinių miesto želdynų grupei. Tuo tarpu nauji vietiniai gyvenamųjų kvartalų parkai ir skverai nebuvo kuriami, o kai kurie esami sunyko. Išliko vietinių želdynų išsidėstymo atskiruose rajonuose netolygumai. Ypač ryškus jų trūkumas daugiabučių namų kvartaluose. Šias problemas lėmė ir planavimo normatyvų, nustatančių privalomą želdynų kiekį, nebuvimas.

Taigi, ypatingas dėmesys, plėtojant miesto bendro naudojimo erdvių sistemą, turi būti skiriamas nedidelius plotus užimančių, bet itin svarbių, arti gyvenamųjų vietų esančių vietinių želdynų steigimui ir tvarkymui.

Viešųjų Panevėžio miesto erdvių plotas, tenkantis vienam gyventojui, yra daugiau, nei dvigubai didesnis už nustatytą minimalų želdynų plotą, skiriamą vienam miesto gyventojui. Didžioji dalis viešųjų miesto erdvių ploto yra želdynai, todėl nauji rajoniniai ir centriniai želdynai turėtų būti įrengiami tik žaluma skurdžiose ar naujos urbanistinės plėtros miesto teritorijose.

Želdynai Panevėžio mieste ugdytini, formuojant žaliąsias jungtis vietinio lygmens gamtinio karkaso struktūroje, gausinant želdynus vietinių želdynų grupėje, atstatant tolygų išsidėstymą skirtingose miesto dalyse bei saugant gyventojus nuo žalingo infrastruktūros poveikio. Naujų, didelių plotus užimančių centrinių miesto želdynų steigimas neperspektyvus ir nėra labai aktualus, nes pakanka esamų želdynų.

Nevėžio upės vingiuose, kur pati upės ašis yra kaip vizualinis koridorius, rekomenduojama įrengti miesto apžvalgos aikšteles. Įrengtos panoraminės regyklos padėtų suvokti miesto erdvinę struktūrą.

Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano sprendinių gamtinio karkaso ir bendro naudojimo bei rekreacijos teritorijų plėtros brėžinyje pažymėti pagrindiniai ir rajoniniai želdynai. Vietiniai želdynai pažymėti tik susiformavusiose arba detalai suplanuotose miesto dalyse bei naujai formuojamose, smulkių upelių ir melioracinių kanalų pakrantėmis besitęsiančiose, žaliosiose jungtyse. Naujos plėtros teritorijoms bendrajame plane reglamentuojamas privalomas minimalus jų plotas. Vietinių želdynų teritorijos nustatomos žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentuose. Juose turi būti nustatomas bendrasis žemės naudojimo būdas ir suformuojamas atskiras sklypas. Aplinkos priklausomųjų sklypo želdynų kiekį nustato Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007-12-21 įsakyme Nr. D1-694 "Dėl atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų plotų normų ir priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo" (Žin., 2007, Nr. 137-5624) pateikiamos želdynų normos ir statybos techniniai reglamentai. Naujos plėtros teritorijose būtina įrengti norminį vietinių želdynų plotą. Įgyvendinus Panevėžio

miesto teritorijos bendrojo plano sprendinius, želdynų plotas miesto teritorijoje padidėtų 67,82 ha.

Gamtinio karkaso ir bendro naudojimo bei rekreacijos teritorijų plėtros brėžinyje, vadovaujantis Lietuvos Respublikos želdynų įstatymu (Žin., 2007, Nr. 80-3215), atskirieji želdynai, pagal pagrindinę jų naudojimo paskirtį išskirti į:

- rekreacinės paskirties želdynus;
- mokslinės, kultūrinės ir memorialinės paskirties želdynus;
- apsauginės ir ekologinės paskirties želdynus.

Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniuose numatomas rekreacinės paskirties želdynų plotas yra 482,46 ha, mokslinės, kultūrinės ir memorialinės paskirties želdynų – 22,7 ha, apsauginės ir ekologinės paskirties želdynų – 1,48 ha.

Panevėžio miesto gamtiniai išteklių yra riboti, todėl Nevėžis, jo pakrantės ir “Ekrano” gamyklos tvenkinys yra didžiausią rekreacinį potencialą turinčios teritorijos. Čia numatoma ir tolesnė intensyvi jų plėtra. Vis tik Nevėžio pakrantės yra nepakankamai integruotos į miesto struktūrą ir per silpnai išnaudojamos rekreacijos tikslais. Esamos, funkcionuojančiose rekreacinėse teritorijose trūksta infrastruktūros. Plėtojant Panevėžio miesto poilsio zonas, siūloma kurti rekreacinės traukos centrus su juos aptarnaujančia infrastruktūra, įrengti pliažus, maudykles. Mieste vienam gyventojui turėtų tekti ne mažiau 1 – 1,5 kv.m palūdimių. Skatinant vandens turizmą, abiejose Nevėžio pakrantėse būtų galima įrengti baidarių prieplaukas.

Rekreacinių teritorijų trūkumo ir lankytojų srautų paskirstymo problemą padėtų spręsti esamų miesto viešųjų erdvių pritaikymas gyventojų poilsui. Miesto parkuose ir skveruose reiktų įrengti daugiau vaikų žaidimų ir sporto aikštelių, pasivaikščiojimo ir pažintinių takų. Poilsui skirtose teritorijose turėtų būti įrengtas apšvietimas, pastatyti viešieji tualetai, suoleliai ir šiukšliadėžės. Ypatingas dėmesys turėtų būti kreipiamas į vietinės reikšmės parkų ir skverų rekreacinių funkcijų vykdymo didinimą, juose esančio poilsio reikmėms skirto inventoriaus būklę ir įrengimą, vykdomą šių teritorijų priežiūrą.

Panevėžio gyventojų rekreacinius poreikius padėtų tenkinti priemiestinių poilsio zonų įkūrimas ir vystymas. Tokias poilsio zonas būtų galima plėtoti prie Paviesėčių ir Molainių tvenkinių.

Vystant Panevėžio miesto rekreacinių teritorijų sistemą, būtina įgyvendinti esamos planavimo schemose numatytą rekreacinių teritorijų plėtrą, jų apsaugos ir tvarkymo priemonės bei priežiūros darbus. Bendro naudojimo ir rekreacinių teritorijų plėtra turi būti vykdoma parengus planavimo dokumentus.

Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano sprendinių brėžinyje „Gamtinis karkasas ir bendro naudojimo bei rekreacijos teritorijų plėtra“ išskirti rekreacinės paskirties želdynai. Jie Panevėžio mieste užima 482,46 plotą. Pagal teritorijos naudojimo paskirtį ir pobūdį rekreacinės teritorijos suskirstytos į tris grupes:

- parkai ir paplūdimiai;
- skverai, aikštės;
- žaliosios jungtys.

Panevėžio miestą kerta dvi nacionalinės dviračių trasos - : Luokė – Šiauliai – Panevėžys – Dusetos (kaip trasos Palanga – Telšiai – Luokė tęsinys), sutampanti su trasa Kaunas – Panevėžys ir trasa Panevėžys – Joniškėlis – Biržai. Nacionalinių dviračių trasų sistema – dviračių turizmo trasų tinklas, jungiantis gyvenamąsias ir rekreacines vietas bei lankytinus objektus. Nacionalinė dviračių trasa - rekreaciniais ar turizmo tikslais daugiadienėms kelionėms (5 – 7 dienų) suplanuotu maršrutu keliauti dviračiais pritaikyta vientisa kelių, gatvių, dviračių takų infrastruktūra ir paženklinta dviračių trasos ženklais. Nacionalinė dviračių trasa gali būti techniškai įrengta ir nužymėta miestų gatvėmis, šaligatviais, keliais (išskyrus magistralinius – čia turėtų būti šalia kelio įrengiami dviračių takai), esamais arba specialiai tam tikslui įrengtais dviračių takais (miestuose ir kaimo vietovėse) esant juose kietai, neklampiai ir santykinai lygiai dangai.

Panevėžio mieste yra nutiesta virš 90 km dviračių ir pėsčiųjų takų (žr. brėžinį „Susisiekimo sistemos plėtra“). Panevėžio miesto teritorijoje dviračių ir pėsčiųjų takai, sujungia gyvenamųjų namų rajonus su miesto centru, mokyklomis, užmiesčio poilsio vietomis, kolektyviniais sodais. Panevėžio mieste yra dviračių trasos:

- “Žydroji trasa”, praeinanti palei Nevėžio upę ir jungia Dembavą su Berčiūnais (Pajuostis- Senvagė – Berčiūnai), 16 km;
- “Piniava –Ramygalos gatvė” jungia šiaurinius rajonus su miesto centrine dalimi (Piniava – Centras – Pažagieniai – Šilagalys, 14 km);
- “Didysis žiedas” apjungia spindulines trasas Nemuno, Beržų, J. Biliūno ir Kerbedžio gatvių šaligatviais, 11 km;
- “Berčiūnai-Venslaviškiai” jungia vakarinius gyvenamuosius rajonus su miesto centru (Berčiūnai – Centras – Venslaviškiai), 13 km;
- “Pramonės žiedas” – lokalūs takai šiaurės-vakarų pramonės zonai aptarnauti, 6 km;
- “Kniaudiškių žiedas-Centras” – pietvakarinių gyvenamųjų rajonų takų sistema, jungianti su miesto centru, 5 km;
- Sodai – Centras,
- kitos dviračių trasos.

Panevėžio miesto teritorijos bendrajame plane yra numatytos naujos steigtinos dviračių trasos (žr. brėžinį „Susisiekimo sistemos plėtra“). Ne visi dviračių ir pėsčiųjų takai šiuo metu atitinka keliamus saugaus eksploatavimo reikalavimus – kai kurie takai yra per siauri, remontuoti, nelygios dangos, netinkamai ar visai neženklinti, nepakankamas takų tankis, neįrengti šviesoforai, nesukurta informacinė sistema. Vystant viešąją turizmo infrastruktūrą Panevėžio mieste, bendrojo plano sprendiniuose siūloma prioritetine tvarka plėtoti miesto teritorija praeinančias nacionalines dviračių trasas:

1. Luokė – Šiauliai – Panevėžys – Anykščiai – Utena - Dusetos;
2. Panevėžys – Joniškėlis – Pasvalys - Biržai.

Bendrojo plano sprendiniuose siūloma sudaryti palankesnes keliavimo dviračiais sąlygas tiek turistiniams, tiek kitokiais tikslais. Turėtų būti gerinamos techninės keliavimo sąlygos ir plėtojama aptarnaujanti pakelės infrastruktūra (žr. susisiekimo sistemos plėtros sprendinius). Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano bendro naudojimo ir rekreacinių teritorijų plėtros sprendiniai iki 2017 metų numato:

- išlaikyti subalansuotus Nevėžio slėnių kraštovaizdžio erdvinius parametrus (reguliuojant užstatymo intensyvumą ir didinant želdynų kiekį);

- miesto urbanistinėje struktūroje formuoti integralų želdynų tinklą, susiejantį gamtinio karkaso ir gyvenamąsias teritorijas, formuoti urbanizuotų masyvų žaliąsias perskyras, žaliąsias juostas infrastruktūros koridorių apsaugos zonose;
- įtvirtinti normatyvinių želdynų parametrus naujos plėtros teritorijose;
- daugiabučių namų kvartaluose didinti vietinių želdynų kieki;
- Molainių miško ir pievų parką tvarkyti, parengus specialųjį planą;
- atlikti miesto želdynų ir želdinių inventorizavimą ir apskaitą pagal Lietuvos Respublikos želdynų įstatyme (Žin., 2007, Nr. 80-3215) nustatytą klasifikaciją;
- parengti specialųjį teritorijų planavimo dokumentą – miesto želdynų ir želdinių schemą, klasifikuojant Panevėžio miesto teritorijoje esančius želdynus į atskiruosius ir priklausomuosius;
- sukurti ir nuosekliai vykdyti miesto parkų programą, orientuotą į aktyvaus poilsio formavimą;
- rekreacijai naudojamas Nevėžio pakrantes intensyviau įjungti į miesto struktūrą;
- didelį dėmesį skirti rekreacinėse teritorijose trūkstamos infrastruktūros įrengimui;
- plėtoti Paviesečių ir Molainių tvenkinių rekreacines zonas;
- plėtoti dviračių trasų sistemą, prioritetą teikiant trasoms, sutampančioms su nacionalinėmis dviračių trasomis.

5.2. Miškai

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos miškų įstatymo pakeitimo įstatymu (Žin., 2001, Nr. 35-1161), Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano gamtinio karkaso ir bendro naudojimo bei rekreacijos teritorijų plėtros brėžinyje išskirti specialios paskirties miškų grupei priklausantys rekreaciniai miškai. Tai miško parkai, miestų miškai, valstybinių parkų rekreacinių zonų miškai, rekreaciniai miško sklypai ir kiti poilsiui skirti miškai. Ūkininkavimo tikslas – formuoti ir išsaugoti rekreacinę miško aplinką. Blogos sanitarinės būklės, sudarkyti stichinių arba biotinių veiksnių medynai kertami neplynais arba plynais sanitariniais kirtimais. Gamtinę brandą pasiekę medynai gali būti kertami pagrindiniais neplynais kirtimais. Leidžiami visų rūšių ugdymo, sanitariniai ir kraštovaizdžio formavimo kirtimai. Kertama ne poilsiaavimo sezono metu, išskyrus stichinių arba biotinių veiksnių sudarkytus medynus. Rekreaciniai miškai Panevėžio mieste užima 94,71 ha plotą.

Siekiant efektyviai naudoti ir tinkamai tvarkyti Panevėžio mieste esančius miškus, želdynus ir želdinius bei vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo (Žin., 1995, Nr. 107-2391; 2005, Nr. 152-5532) nuostatomis, Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo (Žin., 1994 m., Nr. 55-1049; 2006-04-27) nuostatomis, Lietuvos Respublikos želdynų įstatymu (Žin., 2007, Nr.80-3215), Želdynų ir želdinių inventorizavimo ir apskaitos taisyklėmis (Žin., 2008, Nr.5-200), Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. birželio 22 d. įsakymu “Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2004 m. gegužės 7 d. įsakymo Nr. D1-263 „Dėl apskrities teritorijos bendrojo (generalinio) plano rengimo, savivaldybės teritorijos bendrojo plano rengimo ir miestų ir miestelių bendrųjų planų rengimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo” Nr. D1-354 (Žin., 2007, Nr. 73-2917), Pagrindinės tikslinės žemės naudojimo paskirties nustatymo ir prašymų leisti pakeisti pagrindinę tikslinę žemės naudojimo paskirtį padavimo, nagrinėjimo ir sprendimų priėmimo taisyklėmis (Žin., 2004, Nr. 152-5545), Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniuose, siūloma:

- inicijuoti Panevėžio miesto teritorijoje esančių miško plotų, naudojamų ne miškų ūkininkavimo tikslams, pagrindinės tikslinės žemės naudojimo paskirties keitimą iš miškų ūkio paskirties žemės į kitos paskirties žemę, priskiriant juos atskiriesiems želdynams;

- išskirti iš valstybinės reikšmės miškų plotus, naudojamus visuomenės rekreaciniams poreikiams tenkinti ir išbraukti juos iš valstybinės reikšmės miškų sąrašo, priskiriant atskiriesiems želdynams.

5.3. Saugomos teritorijos

Vienintelė Panevėžio miesto saugoma teritorija – savivaldybės įsteigtas Sanžilės kraštovaizdžio draustinis. Tai konservacinio prioriteto saugoma teritorija, kurioje saugomas unikalus gamtinio kraštovaizdžio kompleksas - Sanžilės upelio kraštovaizdis su šiai vietai būdinga miškų ir pievų augmenija.

Sanžilės kraštovaizdžio draustinis buvo įsteigtas 1993 m. vasario 18 d. Panevėžio rajono valdybos potvarkiu Nr. 65. Nustačius naujas Panevėžio miesto teritorijos ribas (1995.06.01), tuo pačiu išplėtus jo užimamą plotą, dalis draustinio pateko į miesto teritoriją. Bendros viso draustinio ribos liko nepakeistos, nustatyti apsaugos reglamentai – taip pat. Panevėžio miestas plėsdamas savąją teritoriją, tuo pačiu prisiėmė prieš tai nustatytus įpareigojimus.

Didesnę draustinio dalį - 512 ha užima miškai. Jų tarpe vyrauja beržynai (38 %) ir pušynai (35 %). Pietinėje draustinio dalyje, Panevėžio miesto teritorijoje, yra Berčiūnų miško parkas (314 ha).

Viso Sanžilės kraštovaizdžio draustinio plotas – 805,24 ha. Į Panevėžio miesto teritoriją patenka 55,44 ha draustinio ploto.

Nepageidaujamas Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano sprendinių poveikis, mieste esančiai Sanžilės kraštovaizdžio draustinio teritorijai, nenumatomas. Planuojami sprendiniai tikslingai nukreipti į neigiamo poveikio galimybių, šiai teritorijai, išvengimą.

5.4. Gamtinio karkaso ugdymas

Viena iš svarbiausių Panevėžio miesto gamtinės aplinkos ugdymo priemonių - miesto ir jo apylinkių gamtinio karkaso plėtojimas. Gamtinis karkasas - ekologinio kompensavimo teritorijų tinklas, jungiantis vertingas bei pakankamai natūralias gamtinio pobūdžio teritorijas į bendrą kraštovarkinę ekologinio kompensavimo zonų sistemą. Mieste esančias bendro naudojimo teritorijas (urbanizuotų teritorijų viešąsias erdves, kapines) reikia vertinti, kaip gamtinio karkaso struktūrinius elementus, kurių funkcijos labai svarbios miesto aplinkos kokybei.

Gamtinis karkasas - susijusių ir priklausančių viena nuo kitos gamtinių teritorijų sistema. Panevėžio miestui svarbiausių gamtinio karkaso struktūros dalių – regioninių gamtinio karkaso elementų būklę gali įtakoti smulkiausi, vietinio lygmens gamtinio karkaso elementai. Nagrinėjant ir formuojant miesto gamtinę aplinką, negalima apsiriboti tik miesto teritorijoje esančiomis gamtinio karkaso dalimis. Juo labiau, kad į Panevėžio miesto teritorijos gamtinio karkaso struktūrą nepatenka svarbūs ekologinio tinklo elementai – vidinio stabilizavimo mazgai. Plėtojant miesto gamtinį karkasą, reikia pasiekti svarbiausias priemiestines gamtinio karkaso dalis, o gamtinio karkaso ugdymas turi būti kompleksiškas, aprėpiantis visus gamtinio karkaso elementus tiek miesto viduje, tiek ir už jo ribų.

Panevėžio miesto teritorijoje išskiriami šie gamtinio karkaso elementai: regioninė tarpsisteminio stabilizavimo ašis, regioniniai ir rajoniniai slėninės migracijos koridoriai, vietinio lygmens gamtinio karkaso teritorijos.

Regioninės tarpsisteminio stabilizavimo ašys yra svarbiausios gamtinio karkaso struktūroje, jos skiria stambias gamtines geosistemas ir palaiko bendrąją gamtinio kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą. Todėl šiaurinėje Panevėžio miesto dalyje, Nevėžio ir Lėvens upių vandenskyra einančios tokios ašies įtaka miestui yra itin reikšminga, o jos būklė ir funkcionalumas aktualūs miesto gamtinei aplinkai bei ekologiškai pusiausvyrai.

Dabartiniu metu tik nedidelės, pakraštinės regioninės tarpsisteminio stabilizavimo ašies dalys patenka į Panevėžio miesto teritoriją, tačiau plėsdamasis miestas užima vis naujus žemės ūkio naudmenų plotus ir tarsi pleištas skverbiasi į dar išlikusias natūralias ar sąlyginai natūralias gamtines teritorijas. Taip besibraudamos urbanizuotos teritorijos pažeidžia susiklosčiusią ir taip gana jautrią gamtinės aplinkos struktūrą, nutraukia atskiras gamtines teritorijas jungiančius saitus. Dėl to Panevėžio miesto teritorijos plėtra į šiaurės pusę, kurioje praeina regioninė tarpsisteminio stabilizavimo ašis, turi būti labai apgalvota ir atsargi.

Nors Panevėžio šiauriniu priemiesčiu nusidriekusi tarpsisteminio stabilizavimo ašyje gausu stambių miškų masyvų (Berčiūnų, Piniavos, Glebavičiaus, Paežerio miškai), o žemės ūkio naudmenų struktūroje vyrauja ganyklos, pastebimas neigiamas urbanizacijos poveikis kai kurioms, už miesto ribos esančioms, stabilizavimo ašies dalims. Labiausiai pažeistos ir pažeidžiamos tarpsisteminio stabilizavimo ašies dalys yra teritorijose, esančiose šalia susiekimo infrastruktūros koridorių. Čia intensyvesnė užstatytų teritorijų plėtra, be to, prisideda aplinkos oro bei fizikinė tarša.

Beveik visą tarpsisteminio stabilizavimo ašies plotą, patenkantį į Panevėžio miesto teritoriją, galima laikyti pažeista gamtinio karkaso teritorija. Užmiestyje pažeistas tarpsisteminio stabilizavimo ašies dalis sudaro kaimų užstatytos teritorijos ir teritorijos, esančios greta kelių, vedančių į Pasvalį ir Pušalotą. Miškai sudaro apie 40 % nagrinėjamoje teritorijoje esančios tarpsisteminio stabilizavimo ašies ploto, o paviršinio vandens telkinių labai mažai, todėl ji vertintina kaip silpno geoekologinio potencialo gamtinio karkaso teritorija. Teigiamą poveikį tarpsisteminio stabilizavimo ašiai darytų miškingumo didinimas.

Migracijos koridoriais vyksta intensyvi geodinaminė bei bioinformacinė apykaita, augalų bei gyvūnų rūšių migracija. Nevėžiu, jo slėniu ir prie upės prisiliejusiais miesto bendro naudojimo želdynais driekiasi svarbiausias Panevėžio miesto gamtinio karkaso elementas – *regioninis slėninės migracijos koridorius*. Tai patikimo geoekologinio potencialo teritorija. Joje daug želdynų, o neigiamas urbanizuotų teritorijų poveikis juntamas tik atskirose, nedidelėse migracijos koridoriaus atkarpose.

Tose regioninio migracijos koridoriaus dalyse, kuriose gamtinės paupio biocenozės yra skurdžios, tikslinga didinti želdynų kiekį. Migracijos koridoriuje biologinė įvairovė turi būti formuojama, atsižvelgiant į upės slėnio tipą ir dirvožemį. Didinant regioninio migracijos koridoriaus vientisumą, siektina, kad nors viename upės krante dominuotų ne žolinė augmenija, o krūmai ar medynai.

Panevėžio mieste, vyraujant užstatytoms teritorijoms, gamtiniai ryšiai, turintys užtikrinti gerą ekologinę aplinkos būseną, yra pertraukti. Kairiuoju Nevėžio intaku Šermutu ir jam gretimomis gamtinėmis teritorijomis vingiuoja vienintelis į dabartinę šalies gamtinio karkaso struktūrą įtrauktas *rajoninis slėninės migracijos koridorius*. Kai kur (ypač pietinėje miesto dalyje) Šermuto pakrantėse trūksta medžių ir krūmų želdinių arba jų visai nėra, todėl migracijos koridorius negali pilnai atlikti savo funkcijų. Gamtinius ryšius mieste padėtų atgaivinti ne tik šio

rajoninio migracijos koridoriaus ugdymas, plečiant ir gausinant pakrančių želdynų plotus, bet ir naujų rajoninių migracijos koridorių atsiradimas. Žagienio upelis ir jo pakrantės labiausiai tinka naujo rajoninio migracijos koridoriaus formavimui. Daugelyje vietų Žagienio upelio vaga yra "suspausta" užstatytų teritorijų, o pakrančių biotopai sunaikinti, todėl suformuoti vientisą migracijos koridorių yra sudėtinga ar net neįmanoma, tačiau naujo, nors ir trūkinėjančio, koridoriaus atsiradimas šioje miesto teritorijos dalyje būtų labai naudingas. Žalieji plotai tolygiau pasiskirstytų miesto teritorijoje, o pagerėjusi rytinės Panevėžio dalies ekologinė būklė teigiamai veiktų viso miesto aplinkos kokybę.

Rajoninių migracijos koridorių – Šermuto ir Žagienio pakrantės - tikslinga apželdinti vandens apsauginiais ir priešeroziniais želdiniais. Migracijos koridoriuose, žoline augmenija apaugusiose žemės naudmenose, pageidaujamas didesnis daugiamečiais žolėmis apsėtų plotų kiekis.

Šalia Panevėžio miesto esančių upelių – Sanžilės, Molainos ir Juostos slėniais vinguriuojantys regioniniai ir rajoniniai migracijos koridoriai yra patikimo geoekologinio potencialo. Nors priemiesčių upelių pakrantėse daug kur trūksta žalumos, tačiau retas užstatymas ir žemės naudmenų struktūroje vyraujančios žemės ūkio naudmenos (daugiausiai ganyklos) lemia normalų medžiagų, energijos ir gamtinės informacijos srautų apykaitos funkcionavimą, augalų bei gyvūnų rūšių migraciją. Siekiant išsaugoti ir pagerinti priemiestinių migracijos koridorių funkcionavimą, upių ir upelių pakrantės apsaugos zonose rekomenduojama didinti želdynų kiekį.

Panevėžio priemiesčiuose, apjungdami didesnius miškų masyvus, koncentruojasi regioniniai, rajoniniai ir svarbiausi vietiniai vidinio stabilizavimo mazgai. Nors šie arealai į Panevėžio miesto teritoriją nepatenka, jų ekologinis vaidmuo miestui yra labai svarbus. Šiose teritorijose esantys želdinių masyvai, natūralios pievos, pelkės bei kiti vertingi stambųjų geosistemų ekotopai kompensuoja neigiamą ekologinę įtaką gamtinėms geosistemoms, gali pakeisti šoninį nuotėkį ar kitus gamtinės migracijos srautus. Į šiaurės rytus nuo Panevėžio esanti Žalioji giria yra miestui ypač svarbus regioninis vidinio stabilizavimo mazgas. Mažai antropogenizuotų teritorijų išsaugojimas ir želdynų plėtojimas priemiesčio vidinio stabilizavimo arealuose padėtų jiems vykdyti ekologines funkcijas. **Vietinio lygmens gamtinį karkasą** formuoja želdiniai, nepatenkantys į tarpsteminio stabilizavimo ašies ir migracijos koridorių teritorijas.

Regioninis slėninės migracijos koridorius – Nevėžis ir jo slėnis su miestą supančiais vidiniais stabilizavimo arealais ir tarpsteminio stabilizavimo ašimi - turėtų jungtis rajoniniais slėninės migracijos koridoriais. Deja, miesto gamtinių teritorijų sąsajos su užmiestyje esančiais vidiniais stabilizavimo mazgais ir kitais struktūriniais gamtinio karkaso elementais yra silpnos arba visai nutrūkę. Atkurti šiuos miestui itin svarbius ryšius padėtų ne tik jau minėtų migracijos koridorių vystymas ir sujungimas su priemiestiniais stabilizavimo arealais, bet ir žaliųjų jungčių, galinčių atlikti ekologinio kompensavimo funkcijas, formavimas. Tokie ekologinio kompensavimo koridoriai galėtų eiti reljefo pažemėjimais, paviršinio vandens telkinių pakrantėmis, apjungti esamas miesto bendro naudojimo teritorijas, priemiesčio miškus bei kitas ekologiškai vertingas teritorijas. Jie ne tik vykdytų gamtinius ryšius, bet ir mažintų oro užterštumą, triukšmo sklaidimą, gerintų oro kokybę, mikroklimatą, estetinį miesto vaizdą. Funkcionuojančios gamtinės jungtys būtų svarbios ne tik miesto, bet ir viso regiono aplinkos kokybei.

Ugdant gamtinį karkasą ir miesto gamtinės aplinkos sąsajas su priemiesčio gamtinio karkaso elementais, Panevėžio miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniuose iki 2017 numatoma:

- stiprinti (įteisinti) gamtinio karkaso struktūrą pagrindinėje miesto dalyje ir priemiestyje;
- regioninėje tarpsteminio stabilizavimo ašyje sukurti patikimo geoekologinio

potencialo gamtinį karkasą, padidinant miškingumą iki 80 %;

- ypatingą dėmesį skirti regioniniam slėninės migracijos koridoriui - Nevėžio upei, atkurti želdynus pažeistose migracijos koridoriaus dalyse;
- Šermuto rajoninės migracijos koridoriuje didinti želdynų ir daugiametės žolinės augalijos kieki;
- Žagienio upelio vaga ir slėniu formuoti naują rajoninį migracijos koridorių;
- skatinti želdynų kiekio didinimą Sanžilės, Juostos ir Molainos regioniniuose ir rajoniniuose slėninės migracijos koridoriuose.

6. NEKILNOJAMOJO KULTŪROS PAVELDO SAUGA

6. NEKILNOJAMOJO KULTŪROS PAVELDO SAUGA

6.1. Pagrindinis tikslas

Svarbiausias bendrojo plano dalies „Nekilnojamojo kultūros paveldo sauga“ keliamas tikslas – išsaugoti Panevėžyje esantį kultūros paveldą ateinančioms kartoms ir išryškinti istorinį Panevėžio miesto identitetą, išplaukiantį iš esamų gamtinių sąlygų, istorinės miesto plano bei erdvinės struktūros raidos, išlikusių senojo užstatymo fragmentų bei atskirų objektų architektūros charakterio. Kultūros paveldas – esminis miesto identitetą nulemiantis faktorius.

6.2. Panevėžio kultūros paveldo objektai

Panevėžyje kultūros paveldo objektai susikoncentravę miesto istoriniame centre, todėl kalbėdami apie Panevėžio paveldą, kalbame apie miesto centrą (išskyrus kelis objektus, kaip Siaurojo geležinkelio komplekso G10KP dalis, malūnai ir kt.).

6.2.1. Panevėžio miesto istorinis centras

Panevėžio miesto istorinis centras pripažintas vertinga urbanistine vietoje. Istorinės dalies teritorija buvo nustatinėjama iš Panevėžio miesto specialiuoju planu „Panevėžio miesto kultūros paveldo tinklų schema“ apibrėžtos teritorijos, specialusis planas patvirtintas Panevėžio miesto savivaldybės tarybos 2005 m. lapkričio 24 d. Nr. 1-39-5. Vertinimo taryba, atsižvelgdama į suinteresuotų asmenų pageidavimus, apibrėžė miesto istorinės dalies teritoriją, kuri užima 1389685,29 m² plotą.

Panevėžio miesto savivaldybės kultūros paveldo vertinimo tarybos posėdyje (2008 kovo 31 d. protokolas Nr. KPV-8) pritarta tokios teritorijos įtraukimui į kultūros vertybių registrą. Vadovaujantis teisės aktų nustatyta tvarka turėtų būti sprendžiamas klausimas dėl registruotos vertybės tolimesnio saugojimo būdo pasirinkimo ir specialiųjų planų parengimo. Iki bus parengti specialieji planai ar kiti apsaugą reglamentuojantys dokumentai bei priimtas sprendimas dėl teritorijos apsaugos statuso, privalu vadovautis galiojančiu Panevėžio miesto specialiuoju planu „Panevėžio miesto kultūros paveldo tinklų schema“ ir galiojančiais teisės aktais.

6.2.2. Kultūros vertybės

Panevėžio mieste šiuo metu yra 78 objektai įrašyti į Lietuvos Respublikos nekilnojamųjų kultūros vertybių registrą. Kultūros paveldo objektų sąrašas pateikiamas tolimesnėse lentelėse.

6.2.2.1. lentelė. Panevėžio miesto objektai, paskelbti kultūros paminklais

| Nr. | Objektas | Reg. Nr. | Adresas |
|------------|----------------------------------|-----------------|---|
| 1. | Pilkapynas | A260P | J.Janonio g. |
| 2. | A.Aižino kapas | L406P | Apvaizdos takas |
| 3. | J.Milašiūno kapas | L408P | Apvaizdos takas |
| 4. | Siaurojo geležinkelio kompleksas | G10K | Anykščių rj. saviv., Biržų rj. saviv., Pasvalio rj. saviv., Pakruojo rj. saviv., Panevėžio rj. saviv., Panevėžio m. saviv., Panevėžio apskr., Utenos apskr., Šiaulių apskr. |

| | | | |
|--|------------------------------|----------|--|
| | Siaurojo geležinkelio ruožas | G10K3P | Panevėžys- Rubikiai |
| | Depo pastatas | G10K 32P | Į š. nuo Panevėžio glžk. stoties, tarp Geležinkelio ir Alyvų gatvių |
| | Prekių sandėlis | G10K 33P | Į š. nuo Panevėžio glžk. stoties, apie 10 m į rytus nuo pagrindinio depo pastato |

6.2.2.2. lentelė. Panevėžio miesto objektai, paskelbti saugomais valstybės

| Nr. | Objektas | Reg. Nr. | Adresas |
|------------|---------------------------------------|-----------------|---|
| 1. | Šv. Apaštalų Petro ir Povilo bažnyčia | S4 | Smėlynės g. 10 |
| 2. | Malūnas | S30 | Kranto g. 24 |
| 3. | Namas | S154 | A. Jakšto g. 3 |
| 4. | Bankas | S223 | Respublikos g.56 |
| 5. | Namas | S229 | K. Donelaičio g.6 |
| 6. | Namas | S230 | Sodų g. 3 |
| 7. | Butas | S231 | Algirdo g.54 |
| 8. | Namas | S232 | Šv. Zitos g. 18 |
| 9. | Pastatas | S233 | Klaipėdos g.3 |
| 10. | Pastatas | S234 | Kranto g. 21 |
| 11. | Pastatas | S235 | Vasario 16-osios g.20 |
| 12. | Namas | S237 | Puzino g. 11 |
| 13. | Pastatas | S238 | Respublikos g.47 |
| 14. | Pastatas | S288 | Laisvės a. 1 |
| 15. | Pastatas | S289 | Respublikos g.77 |
| 16. | Namas | S290 | Ramygalos g.41 a |
| 17. | Namas | S291 | Smėlynės g.97 |
| 18. | Namas | S292 | A. Smetonos g.4 |
| 19. | Namas | S293 | Velžio kelias 21 |
| 20. | Pastatas | S294 | S.Kerbedžio g. 16 |
| 21. | V. Žemkalnio gimnazija | S295 | Smėlynės g., 29 |
| 22. | Namas | S298 | Bruknyinės g. 22A |
| 23. | Kristaus Karaliaus katedra | S515 | Katedros a. 1 |
| 24. | Švč. Trejybės bažnyčia | S516 | Sodų g.2 |
| 25. | Marijonų vienuolyno pastatas | S517 | Marijonų g. 24 |
| 26. | Cukraus fabriko statinių kompleksas | G206K | Įmonių g.20-24 |
| 27. | Konservų fabriko pastatų kompleksas | G207K | Kranto g. 12,15, 15 a |
| 28. | Namų kompleksas | G537K | Vasario 16-osios g. 23, 25A |
| 29. | Siaurojo geležinkelio kompleksas | G10K | Anykščių rj. saviv., Biržų rj. saviv., Pasvalio rj. saviv., Pakruojo rj. saviv., Panevėžio rj. saviv., Panevėžio m. saviv., Panevėžio apskr., Utenos apskr., Šiaulių apskr. |
| | Siaurojo geležinkelio ruožas | G10K1 | Panevėžys- Biržai |
| | Geležinkelio viadukas | G10K56 | Senamiesčio g. |

| | | | |
|-----|-----------------------|--------|-----------------|
| 30. | Žydų senosios kapinės | L13 | Sietyno g. |
| 31. | J.Miltinio kapas | L520 | Ramygalos g. |
| 32. | Senosios kapinės | L964 | Venslaviškio g. |
| 33. | Senosios kapinės | L1435K | Apvaizdos takas |

6.2.2.3. lentelė. Panevėžio miesto kultūros paveldo objektai registruoti registre

| Nr. | Objektas | Reg. Nr. | Adresas |
|------------|--|-----------------|---------------------------|
| 1. | Namas | IR 131 | A. Smetonos g.27 |
| 2. | Namas | IR 299 | Anykščių g. 3 |
| 3. | Aikštė | IR 132 | Smėlynės g. |
| 4. | Kapas | IR135 | Ramygalos g. |
| 5. | Namas | IV 168 | Respublikos g. 16 |
| 6. | Pastatas | IV 1208 | A. Smetonos g.2 |
| 7. | Kapinės | IV 156 | Krekenavos g. |
| 8. | Kapinės | IP 2200/I, | J.Tilvyčio g. |
| 9. | Kapas | IV165 | Ramygalos g. |
| 10. | Kapai | IV1211 | Ramygalos g. |
| 11. | Paminklas | IV1210 | Pramonės g. |
| 12. | Pastatai | IP1119 | Sodų g. 10, 12a |
| 13. | Skulptūra | IP1886 | Nepriklausomybės a. |
| 14. | Kapas | IP2564 | Ramygalos g. |
| 15. | Kapas ir antkapinis paminklas | IP2570 | Ramygalos g. |
| 16. | Kapas ir antkapinis paminklas | IP2881 | Ramygalos g. |
| 17. | Atkapinis paminklas | DR390 | Ramygalos g. |
| 18. | Paminklas | DV3611 | Krekenavos g. |
| 19. | Skulptūra | DV3612 | Klaipėdos g. skveras |
| 20. | Skulptūra | DV4397 | Respublikos g. skveras |
| 21. | Skulptūra | DV4398 | Respublikos g. skveras |
| 22. | Antkapinis paminklas | DV4396 | Ramygalos g. |
| 23. | Miesto istorinė zona | La 5 | Panevėžys |
| 24. | Skaistakalnio (Jasnagurkos) buv. dvaro sodybos fragmentai | La 211 | Skaistakalnio parkas |

| | | | |
|-----|---------------------------------------|-------|-------------------------------|
| 25. | Sodyba | 20913 | Ukmergės g. 59A, Panevėžys |
| 26. | Pastatas | 30777 | Respublikos g. 3 |
| 27. | Advokato Česlovo Petraškevičiaus vila | 31205 | Smėlynės g. 171 |
| 28. | Pastatas | 31418 | Elektros g. 9 |
| 29. | Pastatas | 31419 | Ramygalos g.18 |
| 30. | Pastatas | 31420 | Savanorių g.11 |
| 31. | Pastatai | 31658 | M.Valančiaus g.4 |
| 32. | Kapas | 61659 | Ramygalos g. |
| 33. | Kapas | 31660 | Ramygalos g. |
| 34. | Kapas | 31661 | Ramygalos g. |
| 35. | Kapai | 31662 | Ramygalos g. |
| 36. | Kapas | 31663 | Ramygalos g. |
| 37. | Kapas | 31664 | Ramygalos g. |
| 38. | Kapas | 31665 | Ramygalos g. |
| 39. | Kapas | 31666 | Ramygalos g. |
| 40. | Kapas | 31667 | Ramygalos g. |
| 41. | Kapai | 31668 | A.Baranausko g. |

6.2.2.4. lentelė. Panevėžio miesto kultūros paveldo objektai buvę vietiniame registre

| Nr. | Objektas | Reg. Nr. | Adresas |
|------------|---|-----------------|-------------------------|
| 1. | Kalėjimo pastatas | | P. Puzino g. 12 |
| 2. | Sentikių bendruomenės cerkvė | | A. Mackevičiaus g. 10 |
| 3. | Evangelikų liuteronų bažnyčia | | Ukmergės g. 29 |
| 4. | Vėjo malūnai | | Ramygalos g. 111A, 121A |
| 5. | Malūnas | | Vilniaus g. 51 |
| 6. | J. Masiulio knygynas | | Respublikos g. 21 |
| 7. | Buvusi lenkų gimnazija | | Kranto g. 18 |
| 8. | Berčiūnų bažnyčia | | J.Janonio g. |
| 9. | O.Maksimaitienės kapas | | Ramygalos g. |
| 10. | K.Vitkaus kapas | | Ramygalos g. |
| 11. | Burmistro T. Chodakausko namas – KGB pastatas | | Vasario 16 –osios g. 22 |
| 12. | Buvusi KGB KPZ (Laikino sulaikymo kameros) areštinė | | A. Smetonos g. 30 |
| 13. | Buvęs KGB pastatas | | Smėlynės g. 17 |
| 14. | Z.Kanevičienės kapas | | J.Tilvyčio g. |
| 15. | A.Boguševičiaus kapas | | Ramygalos g. |
| 16. | G.Meškausko kapas | | Ramygalos g. |
| 17. | Koplytstulpis | | Katedros g.11 |

| | | | |
|-----|---------------------|--|----------------|
| 18. | Koplytstulpis | | Smėlynės g. 29 |
| 19. | Rūpintojėlis | | Aldonos g.4 |
| 20. | Heraldiniai ženklai | | Sodų g. 2 |
| 21. | Koplytstulpis | | Katedros a.1 |
| 22. | Kryžius | | Smėlynės g. 10 |
| 23. | Paminklas- pieta | | Katedros a.1 |
| 24. | A.Lipniūno kapas | | Katedros a.1 |

6.3. Svarbiausios konceptualios nuostatos

Generalinė Panevėžio kultūros paveldo saugos linija - saugant bei darniai tvarkant paveldą išsaugoti bei išryškinti Panevėžio miesto identitetą.

Vienas svarbiausių faktorių, kurie nulėmė urbanistinius Panevėžio miesto ypatumus – istorinė Panevėžio miesto plano raida. Atkreiptinas dėmesys, kad ilgą laiką Panevėžio miestą sudarė trys skirtingo pobūdžio urbanistiniai židiniai, atskirti želdinių ir upės vingių:

- **Senasis Panevėžys**, buvusi gatvinio kaimo tipo gyvenvietė su bažnyčia. Siauruose sklypeliuose galu į gatvę stovėjo nedideli mediniai namai. Kaimą pietuose juosė žalia Nevėžio pakrantė, į kurią buvo atsukta ūkinė sklypų zona. Senamiesčio ir Venslaviškio g. sankirtoje turėjo stovėti bažnyčia su kapinėmis šventoriuje. 1780 m. sudegusi Senojo Panevėžio bažnyčia buvo pastatyta kitoje vietoje, buv. Nikolajevo (Smėlynės) gyvenvietėje;
- **Naujasis Panevėžys** – tai jau miestelio tipo gyvenvietė su didele trikampė turgaus (dabartine Laisvės) aikšte ir apie ją centruotu užstatymu. XIX a. pab. – XX a. pradžioje Naujojo Panevėžio centre vyravo perimetrinis dviaukštis mūrinis užstatymas. Erdvinė-tūrinė Naujojo Panevėžio dominantė buvo stambus pijorų vienuolyno kompleksas su bebokšte klasicistine akmenine bažnyčia (statytas 1727 m., 1789 -1790 m. atstatytas po gaisro);
- **Nikolajevo miestelis** (Smėlynė), kuriam pradžią davė po Senojo Panevėžio bažnyčios gaisro Nevėžio kilpos pušyne pastatyta bažnyčia. Prie jos suplanuotas stačiakampio plano miestelis. Į stačiakampę aikštę iš trijų pusių rėmėsi statmenai į ją siauri sklypai. Užstatymas prie aikštės - perimetrinis su tarpais. Smėlynės bažnyčios tūris dominavo ne tik joje, bet ir viso Panevėžio panoramose.

Labai svarbu, kad išliktų nors fragmentiškai suvokiami trijų Panevėžį suformavusių miestelių (Senojo Panevėžio, Naujojo Panevėžio ir Nikolajevo-Smėlynės) branduoliai, būtų išsaugotas bei paryškintas jų istorinis charakteris.

Gamtinė aplinka Panevėžio miesto centre skurdoka, lygus reljefas, juo labiau svarbu išsaugoti žaliajį miesto centro karkasą apie Nevėžį, neužstatytą visą Skaistakalnio parko teritoriją.

Panevėžio miesto panoramose ieškoti charakteringų, miestą identifikuojančių bruožų sudėtinga. Istorinėse Panevėžio dalies panoramose dominavo bažnyčių, vėliau (XX a.) ir stambių pramoninių pastatų siluetai. Šiuo metu istorinės Panevėžio dalies, kaip ir viso miesto, siluetas nėra raiškus. Tai pasekmė gana lygaus reljefo, nedidelio skaičiaus kuklaus mastelio vertikalių, dviejų pasaulinių karų sugriovimų, pokario metų urbanistinių rekonstrukcijų. Taškų, iš kurių vizualiai suvokiamas istorinis miesto centras, nedaug, dauguma lokalūs. Šie vizualiniai ryšiai turėtų būti išsaugoti ir pagal galimybes atkurti. Reikėtų atkreipti dėmesį į Panevėžio

multikultūrinį paveldą, išsiskiriantį charakteringais bruožais, tradicinėmis architektūrinėmis detalėmis, tipišku užstatymu ir atskiros paskirties pastatų architektūrine raiška.

Kultūros paveldo saugos aspektu Panevėžio siluetai keltini tik bendrieji darnaus mastelio, subalansuotos architektūrinės erdvinės kompozicijos reikalavimai. Svarbu, kad istorinio centro vizualinės įtakos pozonyje, panoramose neatsirastų aukštybinių ar stambiatūrių statinių, iš esmės keičiančių panoramų charakterį.

Panevėžio planas yra mišrus – radialinis ir stačiakampis. Seniausios urbanistinės ašys dabartiniame centre yra Ramygalos, Vasario 16-osios, Ukmergės, Klaipėdos, Respublikos, Smėlynės gatvės. Centre susiformavę trys aikštės - tai buvusių istorinių urbanistinių struktūrinių vienetų centrai. Istorinei Panevėžio daliai buvo būdingas perimetrinis užstatymas – pačiame centre mūriniais 2-3 aukštų namais, pakraščiuose – vienaaukščiais mediniais namais. Istorinio Panevėžio miesto centro planinė erdvinė struktūra, urbanistinis audinys išlikę, bet pažeisti. Išlikęs ryškus yra buvusios žydų bendruomenės architektūrinis paveldas. Panevėžio miesto specialiajame paveldosauginiame plane - Panevėžio miesto kultūros paveldo tinklų schemoje, patvirtintoje Panevėžio miesto savivaldybės tarybos 2005 m. lapkričio 24 d. Nr. 1-39-5, centrinės miesto dalies teritorija sąlyginai suskirstyta pagal atskirų dalių ir fragmentų urbanistinę raidą, chronologiją, istorinę paskirtį bei užstatymo charakterį: XIX amžiaus miestą, XIX amžiaus istorinius priemiesčius, XX amžiaus priemiesčius, „užmiestį“. Planinė erdvinė struktūra, istorinės viešosios erdvės-miesto aikštės, skirtingo pobūdžio užstatymo (morfortipo) bei architektūros charakterio zonos – tai kultūros vertybės vertingosios savybės, miesto identitetą formuojantys faktoriai. Jie turi būti išsaugoti, o tvarkymo metu, kiek įmanoma, atgaivinti ir išryškinti.

6.4. Apsaugos, tvarkybos ir naudojimo prioritetai

6.4.1. Panevėžio istorinis centras (urbanistinė kultūros vertybė – vietovė)

Saugomose teritorijose vystymasis traktuojamas kaip darni, tvari teritorijos raida, nekeičianti jos vertingųjų savybių. Istoriniame Panevėžio miesto centre - urbanistikos vertybės teritorijoje turimo kultūros paveldo apsauga, jo puoselėjimas turėtų būti darniai derinamas su naudojimu bei miesto vystymu.

Kadangi Panevėžyje istorinės erdvinės miesto struktūros, užstatymo pakitimai ženklūs, prarasta daug autentiškų paveldo objektų, pirmaeiliumi prioritetu laikytina turimo kultūros paveldo apsauga, maksimalus autento išsaugojimas ir atkūrimas.

Vystymo prioritetu urbanistinės vertybės teritorijoje turėtų būti autentiško urbanistinio architektūrinio charakterio išryškėjimas, vertingųjų savybių pabrėžimas ir atgaivinimas

6.4.2. Panevėžio istorinio centro gretimybės

Panevėžio istorinio centro gretimybėje, teritorijoje, kuri bendrajame plane įvardinta kaip miesto identiteto zona, paveldosauginiu aspektu vienu prioritetinių reikalavimų laikytina centro vizualinė apsauga. Naujas užstatymas neturėtų užtvirti esamų vizualinių ryšių į senamiestį, nenustelbti jo masteliu, todėl būtina laikytis specialiuoju planu „Panevėžio miesto kultūros paveldo tinklų schema“ nustatyto reglamentavimo.

Siekiant, kad saugomas Panevėžio istorinis centras darniai įsiliėtų į aplinkines teritorijas, miesto identiteto zonoje turėtų būti maksimaliai saugojama esama planinė erdvinė struktūra, urbanistinis audinys, užstatymo morfotipas.

6.4.3. Pavienės ar kompleksinės kultūros vertybės

Pavienių ar kompleksinių kultūros paveldo objektų autentiškumo išsaugojimas – prioritetinis reikalavimas jų tvarkybai.

6.5. Apsaugos ir tvarkybos įgyvendinimas

6.5.1. Taikomi režimai ir apribojimai

Esami Panevėžio istorinio centro apsaugos reglamentai pateikti Panevėžio miesto specialiajame plane - Panevėžio miesto kultūros paveldo tinklų schemoje (PV I. Kliobavičiūtė, 2004). reglamentavimas.

Zonoje A:

„Draudžiama naujų statinių statyba, išskyrus ūkinės paskirties statinius, būtinus valdos funkcionavimui.

Pagal laikinųjų reglamentų (sąlygų statybos darbams) nuostatas galimas statinių, ne kultūros paveldo objektų (įrašytų į Lietuvos Respublikos ir savivaldybės nekilnojamųjų kultūros vertybių registrus ir kitus valstybės saugomų objektų sąrašus) rekonstravimas.

Zonoje B:

Galima reglamentuota nauja statyba pagal laikinųjų reglamentų (sąlygų statybos darbams) nuostatas.

Zonoje C:

Galimas teritorijoje esančių naujadarų (t.t. ūkinės ir gamybinės paskirties statinių) restruktūrizavimas, konversija, pritaikymas kitoms paskirtims. Visi tokio pobūdžio darbai atliekami pagal laikinųjų reglamentų (sąlygų statybos darbams) nuostatas.

6.5.2. Bendrieji režimai ir apribojimai

Taikytini vertybės teritorijai, nekilnojamosioms kultūros paveldo vertybėms, vertingosioms vietovės bei atskirų objektų savybėms.

Panevėžio kultūros vertybėms taikytini „Autentiškos paskirties“ ir „Tausojamo naudojimo“ režimai (pagal LR NKVA įstatymą):

- „Autentiškos paskirties režimas nustatomas tiems kultūros paveldo objektams, kurių naudojimas pirminiu ar istoriškai susiklosčiusiu būdu užtikrintų jų priežiūrą ir geriau nei kitoks naudojimas atskleistų saugomo objekto vertingąsias savybes“.

- „Tausojamo naudojimo režimas nustatomas tiems kultūros paveldo objektams, kuriems išsaugoti tikslinga parinkti tokį naudojimo būdą ir pritaikymą, kad mažiausiai būtų sužalotos objekto vertingosios savybės, o valdytojas būtų suinteresuotas jį prižiūrėti.“

Paveldo objektų tvarkybos darbai turi būti vykdomi pagal LR Kultūros ministro patvirtintus paveldo tvarkybos reglamentus PTR.

6.5.3. Apsaugos ir tvarkybos pasiūlymai

Kadangi Panevėžio mieste kultūros paveldas nėra gausus, likusius paveldo objektus reiktų ypatingai puoselėti, jų vertinimo kriterijai turėtų atspindėti Panevėžio paveldo būklę.

Siekiant išsaugoti kuo daugiau vertingų paveldo objektų, reikia atlikti visų iki 1970 m. pastatytų Panevėžio pastatų vertybinę-paveldosauginę inventorizaciją ir papildyti saugotinių pastatų sąrašus bei praplečiant vertinimo tarybos apibrėžtas Panevėžio istorinės dalies ribas.

Būtina atkreipti dėmesį senąjį Dramos teatrą, kuriame kūrė J. Miltinis (grąžinant pastatui kultūrinę paskirtį).

Panevėžio istorinio centro – kultūros vertybės teritorijoje atkreiptinas dėmesys į vertingųjų savybių apsaugą ir atgaivinimą Senamiesčio-Venslaviškio gatvių zonoje (Senojo Panevėžio gyvenvietė), teritorijoje į rytus nuo Laisvės aikštės, dalyje Klaipėdos gatvės, Ramygalos gatvės fragmente, dalyje Vasario 16-osios, Kranto, Respublikos gatvių.

Panevėžio miesto identiteto zoną tikslinga įteisinti kaip Panevėžio istorinio centro – kultūros vertybės teritorijos vizualinės apsaugos pozonį. Akcentuotina, kad šioje teritorijoje svarbu išsaugoti istorinius Klaipėdos gatvės parametrus (nuo Nepriklausomybės aikštės iki sankirtos su Nemuno gatve).

6.5.4. Apsaugos ir tvarkybos įgyvendinimas

Vadovaujantis teisės aktų nustatyta tvarka turėtų būti sprendžiamas klausimas dėl registruotos vertybės tolimesnio saugojimo būdo pasirinkimo ir specialiųjų planų parengimo. Iki bus parengti specialieji planai ar kiti apsaugos dokumentai bei priimtas sprendimas dėl teritorijos apsaugos statuso, privalu vadovautis galiojančiu Panevėžio miesto specialiuoju planu „Panevėžio miesto kultūros paveldo tinklų schema“ ir kitais galiojančiais teisės aktais.

7. SUSISIEKIMO SISTEMOS PLĖTRA

7. SUSISIEKIMO SISTEMOS PLĖTRA

7.1. Panevėžio miesto išorės perspektyviniai susisiekimo ryšiai

Pagal Lietuvos Respublikos [15] ir Panevėžio apskrities [16] bendruosius planus (žr. 7.1 pav. ir 7.2 pav.) Panevėžio miestas ateityje funkcionuos kaip vienas svarbiausių šiaurės rytų Lietuvos metropolinių centrų, turintis puikiai išplėtotą tiesioginį susisiekimą aukštos kategorijos automobilių keliais su kitais šalies administraciniais centrais bei užsienio valstybėmis.

Panevėžys ateityje išlaikys integracinius susisiekimo ryšius su užmiesčio keliais, svarbiausi kurių išliks:

- transeuropinis transporto koridorius Via Baltica (E 67 kelias) – viena pagrindinių tranzitinio transporto ašų, šalia kurios kursis pagrindiniai transporto terminalai ir logistikos centrai;
- TEN-T transporto koridorius (E 272 kelias) Vilnius-Panevėžys-Šiauliai-Klaipėda taip pat bus svarbi tranzitinio transporto arterija bei intensyvaus susisiekimo grandis tarp administracinių centrų Panevėžio, Vilniaus ir Šiaulių;
- krašto kelias Nr. 122 Daugpilis-Rokiškis-Panevėžys tarnaus susisiekimui automobilių keliais rytų kryptimi. Jo svarba sparčiai auga ir ateityje numatoma šio kelio techninius parametrus gerinti iki magistralinio kelio reikšmės įrengiant naują jungtį iki magistralinio kelio A10 Panevėžys-Pasvalys-Ryga (Via Baltica) kartu su dviejų lygių Ūtos sankryža (žr. 7.2 pav.)



7.1 pav.

(ištrauka iš Lietuvos Respublikos teritorijos BP)



7.2 pav.

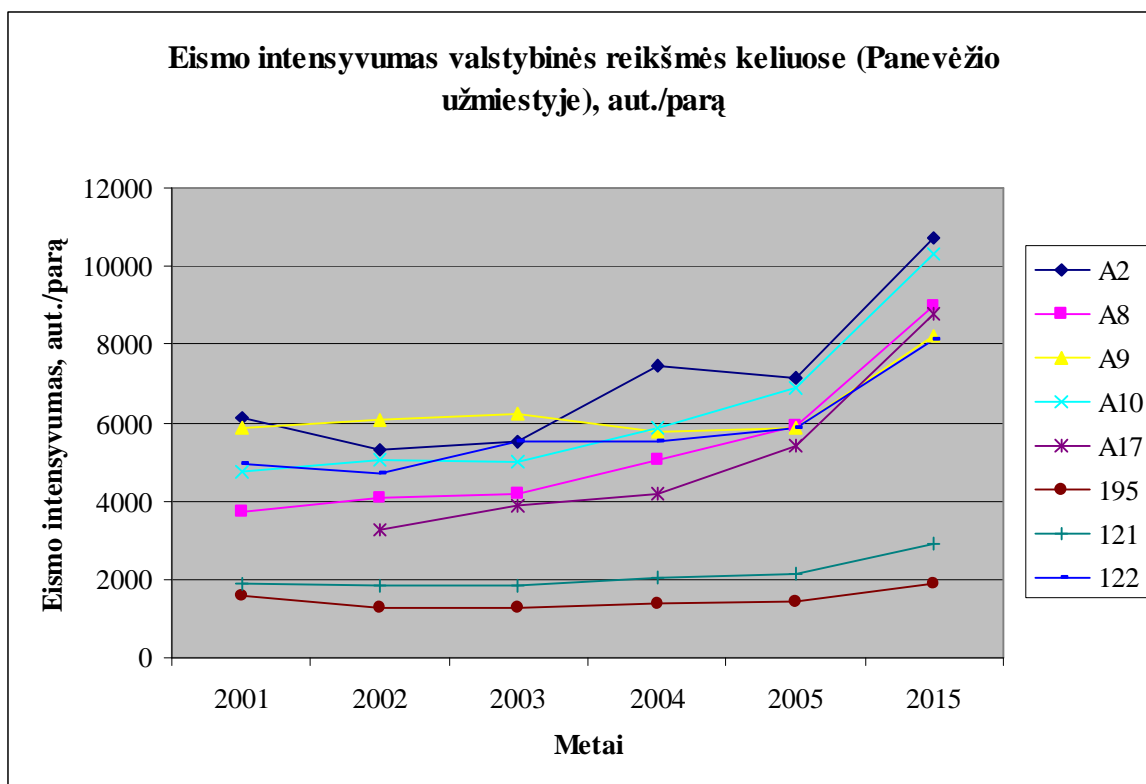
(ištrauka iš Panevėžio apskrities teritorijos BP)

Atsižvelgiant į aukščiau minėtų valstybinės reikšmės automobilių kelių svarbą bei [17] šaltinyje atliktą transporto eismo intensyvumo analizę, 7.1 lentelėje ir 7.3 pav. pateikiamas prognozuojamas Panevėžio miesto užmiesčio kelių transporto eismo intensyvumas 2015 m. Didžiausi transporto srautai prognozuojami Vilniaus, Šiaulių ir Rygos kryptimis.

Tarptautiniame Via Baltica kelyje bei TEN-T transporto koridoriuje eismo intensyvumo augimas iki 2015 m. priimamas apie 1,5 karto, A 17 Panevėžio aplinkelyje – 1,56-1,61 karto, krašto keliuose – 1,35 karto, išskyrus krašto kelią Nr. 122 Daugpilis-Rokiškis-Panevėžys, kuriame prognozuojamas 1,4 karto didesnis eismo intensyvumas.

7.1. lentelė. Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas valstybinės reikšmės keliuose [17] ir jo prognozė 2015 metams.

| Eil. Nr. | Kelias | Kelio reikšmė | Eismo intensyvumas, aut./para | | | | | Prognozė 2015 m. |
|----------|---|----------------|-------------------------------|----------------|----------------|-----------|-------------------|--------------------|
| | | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | |
| 1. | A2 (E272) Vilnius-Panevėžys | automagistralė | 4154-6130 | 4384-5291 | 4381-5503 | 4455-7466 | 5309- 7142 | 7900- 10700 |
| 2. | A8 (E67) Panevėžys-Aristava-Sitkūnai (Via Baltica) | magistralinis | 3735 | 4086 | 4209 | 5070 | 5932 | 9000 |
| 3. | A9 (E272) Panevėžys-Šiauliai | magistralinis | 5864 | 6063 | 6245 | 5774 | 5857 | 8200 |
| 4. | A10 (E67) Panevėžys-Pasvalys-Ryga (Via Baltica) | magistralinis | 4077-4757 | 4318-5040 | 4448-5029 | 5857 | 6902 | 10300 |
| 5. | A17 (E67, E272) Panevėžio aplinkkelis (Via Baltica) | magistralinis | 1563-1931 | 1720-2055-3291 | 1927-2117-3904 | 2344-4174 | 3025-5419 | 4800-8800 |
| 6. | 195 Kėdainiai-Krekenava-Panevėžys | krašto | 1603 | 1270 | 1283 | 1404 | 1407 | 1900 |
| 7. | 121 Anykščiai-Troškūnai-Panevėžys | krašto | 1864 | 1821 | 1857 | 2022 | 2152 | 2900 |
| 8. | 122 Daugpilis-Rokiškis-Panevėžys | krašto | 4943 | 4695 | 5497 | 5521 | 5875 | 8100 |



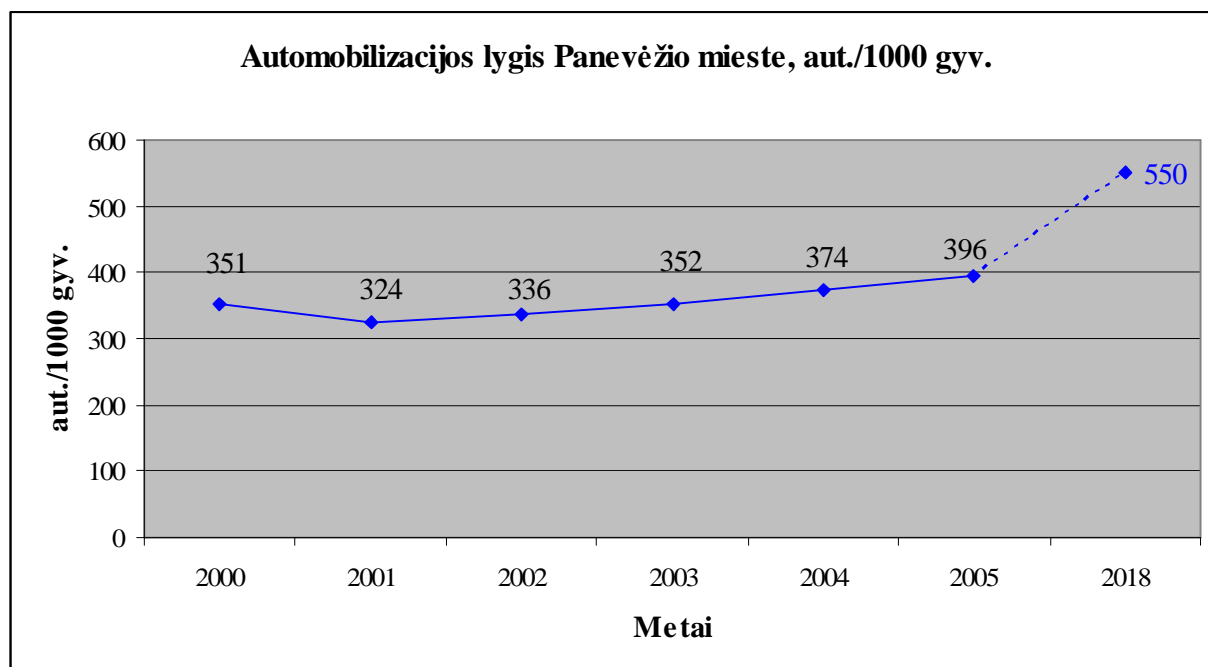
7.3 pav.

Augant transporto srautams valstybinės reikšmės keliuose didėja ir transporto priemonių, kertančių valstybės sieną skaičius. Panevėžio miestas turi tiesioginį automobilių kelių ryšį su dviem tarptautiniais pasienio kontrolės punktais (toliau – PKP) – Obelių ir Saločių. Šiuos punktus kertančių transporto priemonių skaičius nuolat auga (žr. esamos būklės analizė, 7.2. lentelę), kaip ir prekinų traukinių, vykstančių geležinkelio linija Radviliškis-Panevėžys-Šapeliai-v.s. per Obelių PKP, skaičius. Tačiau prognozuoti šiuos rodiklius ateičiai yra gana sudėtinga dėl šių priežasčių:

- besikeičiančios situacijos prie išorinės ES sienos pasienio kontrolės punktų, pvz., susidarius didelėms eilėms prie Baltarusijos pasienio, dalis krovininių automobilių pasuka Lietuvos-Latvijos pasienio link;
- dėl iki šiol neaiškios Rail Baltica geležinkelio linijos krypties šiauriau Kauno Latvijos pasienio link. Neaiškus ir perkrovimo stočių Lietuvos teritorijoje skaičius. Taigi, jei bus sudaryta galimybė perkrauti krovinius iš rytų-vakarų krypties (geležinkelio linija Radviliškis-Panevėžys-Šapeliai-v.s) į šiaurės – pietų (numatoma Rail Baltica trasa), tuomet be abejonės prekinų traukinių, vykstančių per Panevėžio stotį, skaičius gerokai išaugs. Tam tikros keleivių bei krovinų srautų prognozės pateikiamos skyriuje 7.7. Geležinkelių transportas.

7.2. Automobilizacijos lygis

Automobilizacijos lygio augimas Panevėžio mieste prognozuojamas atsižvelgiant į socialines ekonominės plėtros tendencijas šalyje, į pastarųjų metų automobilizacijos augimo tempus Panevėžio mieste ir į Europos Sąjungos šalių patirtį, kuri rodo, jog automobilizacijos lygis prisotinimą pasiekia ties 500-600 aut./1000 gyv. riba. Taigi, ateityje Panevėžio mieste daugės šeimų, turinčių po 2-3 automobilius, naudojamus skirtingais tikslais ir, tikėtina, jog 2018 m. automobilizacijos lygis mieste sieks 550 aut./1000 gyv. (žr. 7.4 pav.)



7.4. pav.

7.3. Miesto viešasis transportas

Prioriteto teikimas viešajam transportui miesto susisiekimo sistemoje atitinka šiuolaikinę miestų planavimo koncepciją, darniąją plėtrą ir yra vienas šios koncepcijos (darniosios miestų plėtros) požymių. Taigi, viešajam susisiekimui Panevėžio miesto bendrajame plane numatomas prioritetas. Šiuo tikslu pateikiamos rekomendacijos viešojo transporto sistemai:

- didinti viešojo transporto maršrutinio tinklo tankį siekiant norminio priėjimo atstumo iki viešojo susisiekimo linijų. Priėjimo atstumas daugiaaukščio intensyvaus užstatymo teritorijose neturėtų viršyti 500 m, mažaukščio užstatymo – 600 m. Įvertinus tai, kad prie maršrutinių linijų bei stotelių prieinama ne tiesia linija, pirmųjų pasiekiamumas turėtų būti 800-1000 m, o tarp stotelių atstumai neturėtų viršyti 400 – 600 m. Pagal 7.5 pav. rekomenduojamą maršrutinį tinklą, jo tankis užstatytoje miesto teritorijoje išaugs nuo esamo $1,64 \text{ km/km}^2$ iki $2,0 \text{ km/km}^2$ ir atitiks rekomenduojamą $1,8-2,0 \text{ km/km}^2$ rodiklį;
- viena iš naujai siūlomų maršrutinių linijų 7.5 pav. parodyta Žiedų g. ir naujai formuojama gatvė (dalinai esama Didžiaja g.) per Staniūnų gyvenvietę. Ši viešojo transporto maršrutinė linija siūloma dėl numatomo Staniūnų gyvenvietės prijungimo prie miesto teritorijos;
- viešojo transporto darbui optimizuoti artimiausiu metu būtina atlikti maršrutinio tinklo tiriamąjį darbą, kuriame būtų įvertinti gyventojų susisiekimo poreikiai viešuoju transportu tarp atskirų miesto zonų bei priemiesčio gyvenviečių, keleivių srautai pagal maršrutus, stotelių ir autobusų apkrovimai, keleivių srautų paros dinamika. Tokius tyrimus svarbu atlikti sistemingai siekiant laiku reaguoti į iškilusius naujus susisiekimo poreikius ir užtikrinti efektyvų viešojo transporto darbą;
- gatvėse pagal galimybes įrengti specialias eismo juostas viešajam transportui, sudaryti prioritetingas eismo sąlygas viešojo susisiekimo autobusais pagrindinėse miesto sankryžose;
- gerinti viešojo transporto informacinį lygį transporto priemonėse bei stotelėse skelbiant visų maršrutų tvarkaraščius jose bei internete. Gerinti autobusų techninį lygį bei, atlikus aukščiau minėtą tiriamąjį darbą, koreguoti autobusų eismo intervalus;

7.5 pav. esamų ir rekomenduojamų maršrutinių linijų tinklas pateikiamas neribotam laikotarpiui (kaip ir perspektyvinių gatvių tinklas). Jo vystymas turi būti pagrįstas miesto teritorine plėtra, gyvenamųjų rajonų statyba, todėl pateikiamas naujų viešojo transporto linijų tinklas yra rekomendacinio pobūdžio.

Neturint naujausių duomenų apie keleivių srautus atskirais miesto autobusų maršrutais bei kitų viešojo transporto darbo rodiklių nėra galimybės iš naujo įvertinti parinktą ankstesniais projektais autobusų stoties vietą ties J.Basanvičiaus g.-Beržų g. sankryža. Todėl nauji siūlymai neteikiami ir autobusų stoties iškėlimas numatomas į autobusų parko teritoriją, ties J.Basanvičiaus g.-Beržų g. sankryža.

VIEŠOJO .JPG

7.4. Panevėžio miesto gatvių tinklas

7.4.1. Transporto srautų prognozė pagrindinėse Panevėžio miesto gatvėse

Panevėžio miesto savivaldybės teritorijos susisiekimo sistemos sprendiniai formuojami atsižvelgiant į pastarųjų metų urbanistinius, ekonominius bei susisiekimo pokyčius, įvertinant priimtą Panevėžio miesto koncepcijos modelį. Vadovaujantis minėtais faktoriais bei įvertinant pastarųjų metų transporto srautų augimo tendencijas, prognozuojamą automobilizacijos lygį ir urbanizuojamų teritorijų plėtrą apskaičiuotas bendras transporto eismo intensyvumas Panevėžio miesto pagrindinėse gatvėse kamšos metu 2018 m. (žr. 7.2 lentelę). O taip pat suformuotas pagrindinių miesto gatvių tinklas nustatant jų kategorijas (žr. 7.6 pav. ir Susisiekimo infrastruktūros brėžinį).

7.2. lentelė. Transporto srautų augimo prognozė pagrindinėse Panevėžio miesto gatvėse

| Eil. Nr. | Gatvė | Eismo intensyvumas 2006 m., aut./val. | Prognozuojamas eismo intensyvumas 2018 m., aut./val. | Kasmetinis procentinis augimas |
|----------|---|---------------------------------------|--|--------------------------------|
| 1. | J.Basanavičiaus g. | 1 400 – 2 750 | 2 200 – 3 500 | 2,0 - 3,8 |
| 2. | Smėlynės g. | 700 – 2 100 | 1 100 – 3 100 | 3,3 - 3,8 |
| 3. | Nemuno g. | 1 200 – 1 900 | 2 100 – 3 600 | 4,7 - 5,4 |
| 4. | Katkų g. tęsinys | - | 1 900 | |
| 5. | Velžio kelio g., J.Bilūno g. | 1 100 – 1 300 | 1 900 | 3,0 - 4,6 |
| 6. | Pramonės g., šiaurinė gatvė | 1 000 | 1 800 – 2 100 | 5,0 - 6,3 |
| 7. | Savitiškio g. | 1 000 - 1300 | 1 800 – 2 100 | 4,1 - 5,0 |
| 8. | S.Kerbedžio g. | 1 200 – 1 700 | 2 100 | 2,0 - 4,8 |
| 9. | J.Janonio g. | 1 000 – 1 400 | 3 000 | 6,5 - 9,6 |
| 10. | Klaipėdos g. | 1 200 – 2 400 | 2 000 – 3 000 | 1,9 - 4,3 |
| 11. | V.Alanto g. (iki Savitiškio g. tęsinio) | 1 200 | 1 900 – 2 500 | 3,9 - 6,3 |
| 12. | Beržų g. | 930 - 1250 | 1 500 – 2 300 | 4,1 – 5,2 |

Didžiausias kasmetinis transporto srautų augimas 5,0 – 9,6 % kamšos valandomis prognozuojamas šiaurės vakarų pramoninės miesto zonos gatvėse (Savitiškio g., J.Janonio g., Pramonės g., šiaurinėje gatvėje) dėl sparčiai besiplečiančios veiklos šioje teritorijoje bei numatomo logistikos ir pramonės parko. Apie 5,0 % kasmet bendras transporto srautas Nemuno g. turėtų augti ne tik dėl spartėjančios automobilizacijos, bet ir dėl Nemuno g.-Parko g. sankryžoje statomos universalios sporto arenos, papildomai pritrauksiančios automobilių srautus.

Tolstant nuo miesto centro transporto priemonių eismo intensyvumas mažės iki 400 – 700 aut./val kamšos metu abiem kryptim.

7.4.2. Panevėžio miesto gatvių kategorijos

Didžiausią įtaką Panevėžio miesto susisiekimo sistemai ir ateityje turės tarptautinis Via Baltica kelias, perimantis didžiąją dalį tranzitinių srautų bei labiausiai įtakosiantis miesto urbanistinę, ekonominę ir transportinę plėtrą. Todėl nemaža naujų gatvių tinklo dalis numatoma nuo miesto į Via Baltica kelio pusę bei miesto teritorijoje šiam keliui suteikiama aukščiausia *A1 greito eismo gatvės kategorija* (žr. 7.6 pav. ir 7.3 lentelę).

Kadangi didelis transporto srautų augimas vyksta Panevėžio miesto vakarinėje ir šiaurės vakarų zonose ir ši tendencija prognozuojama ateityje, transportiniai ryšiai stiprinami būtent šioje miesto dalyje numatant naujas gatves ar dalinai pertvarkant esamų tinklą.

Pagrindinių (*B1 kategorijos*) gatvių karkasą sudarys nauja šiaurinė gatvė, Pramonės g., Savitiškio g., nauja pietinė gatvė ir „išėjimai“ į išorės valstybinių kelių tinklą dalinai Smėlynės g., Klaipėdos g. ir Ramygalos g. tęsiniai (žr. 7.6 pav.).

Linijiniai susisiekimo ryšiai toliau plėtojami *pagrindinėmis (B2 kategorijos) gatvėmis*: S.Kerbedžio g. - J. Janonio, Beržų g. – V.Alanto g. bei Velžio kelio g., J.Biliūno g., Elektronikos g., dalinai Senamiesčio g., Lėvens gatvėmis. Didysis Panevėžio m. gatvių tinklo žiedas baigiamas formuoti naujomis B2 kategorijos jungtimis nuo Smėlynės g. miesto šiaurinėje dalyje ir nuo Žiedinės sankryžos Velžio kelio link pietinėje miesto zonoje. J.Janonio g. svarba pabrėžiama dėl Panevėžio miesto vakarinėje dalyje numatomo logistikos ir pramonės parko. Jos jungtis su Panevėžio aplinkkeliu turi būti sprendžiama atskiru projektu formuojant kelių sankirtą – susikirtimą skirtinguose lygiuose bei jungiamųjų kelių.

Aptarnaujančių (C1 kategorijos) gatvių tinklas numatomas T.Tilvyčio g., dalinai Nemuno g. ir Katkų g. tęsinyje formuojama nauja gatvė su viaduku per geležinkelį iki šiaurinės gatvės. Performuojama žiedinė S.Kerbedžio g.-Nemuno g.-Pušaloto g. sankryža „nutraukiant“ Pušaloto g. dalį žemiau geležinkelio, nes ji kertasi su geležinkelio linijomis projektavimo normomis neleistinu kampu. Šis sprendinys yra vienas svarbiausių gatvių tinkle, kadangi juo formuojamas naujas šiaurės-pietų krypties transporto koridorius, kuris tarnaus tolygesniam transporto srautų paskirstymui mieste dalinai nukraunant Smėlynės g.-J.Basanavičiaus g. ašį. Be to, Pušaloto g. jungiama su Alyvų g. ir Paliūniškio g. numatant jas C2 kategorijos gatvėmis, sudarys naują transporto koridorių, lygiagretų S. Kerbedžio g., tik kitapus geležinkelio. Paliūniškio g. įsijungimas į Senamiesčio g. performuojamas į sankryžą su šiaurine gatve.

Numatant naujas urbanizuotas teritorijas Panevėžio aplinkkelio (Via Baltica kelio) link, teritorijų aptarnavimui formuojama nauja gatvė, lygiagreti miesto aplinkkeliui. Ji numatoma dalinai esamų gatvių/kelių pagrindu nuo Pušaloto g. iki T.Tilvyčio g. tęsinio su tiltu per upę.

C1 kategorijos gatvėmis tarnaus Klaipėdos g. – Vilniaus g. ir Smėlynės g. – J.Basanavičiaus g. – dalinai Ramygalos g. iki žiedinės sankryžos.

Viena svarbiausių C2 kategorijos gatvių numatomos nuo Stetiškių g., esama Žiedų g. iki naujos B2 kategorijos gatvės, besitęsiančios per Staniūnų gyvenvietę. Šiuo sprendiniu performuojama esama Žiedų g.-Topolių g.-Vaivorykštės g. sankryža nutraukiant dalį Žiedų g. (žr. Susisiekimo infrastruktūros brėžinį) dėl nedideliu atstumu atsirandančios naujos gatvės sankirtos su Vaivorykštės g.

Susisiekimo infrastruktūros brėžinyje bei 7.6 pav. išskirtos *rekomenduojamos pagalbinės D kategorijų gatvės*, kurios yra svarbios miesto erdvinei architektūrinei struktūrai ar numatytos parengtuose bei rengiamuose teritorijų detaliuose planuose. *Papildomas (D kategorijų) gatvių tinklas bei bendrajame plane rekomenduojamų pagalbinių gatvių klasifikacijos indeksas pagal STR 2.06.01:1999 [5] (D_{1-1} , D_{1-2} , D_{2-1} ir t.t.) turi būti nustatomas detaliaisiais planais.*

7.3 lentelė. Panevėžio miesto pagrindinių gatvių kategorijos.

| Gatvės pavadinimas | Kategorija | Atstumas tarp raudonųjų linijų, m |
|--|------------|-----------------------------------|
| A17 Panevėžio aplinkkelis (Via Baltica) | A1 | 100 |
| Ilgis: iš viso A1 (miesto teritorijoje): | | 0,65 km* |
| Šiaurinė gatvė (tarp Smėlynės g. ir Pušaloto g.) | B1 | 40,0 - 50,0 |
| Smėlynės g. (virš šiaurinės g.) | B1 | 40,0 - 50,0 |
| Pietinis aplinkkelis (tarp Savitiškio g. ir Ramygalos g.) | B1 | 40,0 - 50,0 |
| Ramygalos g. tęsinys (nuo žiedinės sankryžos užmiesčio link) | B1 | 50,0 |
| Savitiškio g. | B1 | 50,0 |
| Pramonės g. | B1 | 50,0 |
| Klaipėdos g. (nuo Savitiškio g. iki A17 Panevėžio aplinkkelio) | B1 | 40,0 - 60,0 |
| Ilgis: iš viso B1 (miesto teritorijoje): | | 18,32 km* |
| Lėvens g. | B2 | 40,0 |
| Senamiesčio g. su nauja jungtimi iki S.Kerbedžio g. | B2 | 40,0 |
| Elektronikos g. | B2 | 40,0 |

PANEVĖŽIO MIESTO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS BENDRASIS PLANAS

Rengimo etapas. III dalis. Sprendiniai

| | | |
|---|----|------------------|
| J.Biliūno g. | B2 | 40,0 |
| Velžio kelio g. | B2 | 50,0 |
| Nauja gatvė nuo žiedinės sankryžos Velžio kelio link | B2 | 40,0 |
| Pušaloto g. (nuo geležinkelio iki A17 Panevėžio aplinkkelio) | B2 | 30,0 - 40,0 |
| S.Kerbedžio g. | B2 | 30,0 - 40,0 |
| J.Janonio g. | B2 | 40,0 |
| Beržų g. | B2 | 30,0-40,0 |
| V.Alanto g. (iki A17 Panevėžio aplinkkelio) | B2 | 50,0 |
| Ilgis: iš viso B2 (miesto teritorijoje): | | 23,75 km* |
| Smėlynės g. | C1 | 30,0 |
| J.Basanavičiaus g | C1 | 20,0-30,0 |
| Ramygalos g. (nuo J.Basanavičiaus g. iki žiedinės sankryžos) | C1 | 40,0 |
| Vilniaus g. | C1 | 20,0 - 30,0 |
| Klaipėdos g. (nuo Vilniaus g. iki Nemuno g.) | C1 | 30,0 |
| T.Tilvyčio g. (tarp A17 Panevėžio aplinkkelio ir Nemuno g.) | C1 | 40,0 |
| Nemuno g. (nuo T.Tilvyčio g. iki žiedinės sankryžos) | C1 | 35,0 |
| Katkų g. iki šiaurinės gatvės | C1 | 25,0 - 40,0 |
| Nauja vakarinė gatvė, lygiagreti A17 Panevėžio aplinkkeliui (Tvenkinio g. pagrindu nuo T.Tilvyčio g. iki Pušaloto g.) | C1 | 20,0 - 30,0 |
| Ilgis: iš viso C1 (miesto teritorijoje): | | 23,24 km* |
| Tiekimo g. | C2 | 30,0 |
| Nauja gatvė nuo Pušaloto g. iki šiaurinės gatvės | C2 | 30,0 |
| Nauja gatvė esamų pagrindų nuo Smėlynės g. iki Lėvens g. | C2 | 30,0 |
| Bijūnų g. su tęsiniu iki Pušaloto g. | C2 | 30,0 |
| Pušaloto g. (nuo Pramonės g. iki geležinkelio) | C2 | 30,0 |
| Alyvų g. | C2 | 20,0 - 30,0 |
| Paliūniškio g. | C2 | 30,0 |
| Marijonų g. | C2 | 20,0 |
| Senamiesčio g. (tarp Smėlynės g. ir Venslaviškio g.) | C2 | 15,0 - 20,0 |
| Venslaviškio g. | C2 | 20,0 |
| Taikos al. | C2 | 20,0 |
| Stoties g. | C2 | 15,0 - 20,0 |
| Respublikos g. | C2 | 25,0 |
| J.Urbšio g. | C2 | 20,0 |
| A.Smetonos g. | C2 | 11,0-13,0 |
| Elektros g. | C2 | 14,0-20,0 |
| Vasario 16-osios g. | C2 | 18,0 - 20,0 |
| Parko g. | C2 | 30,0 |
| Ukmergės g. | C2 | 15,0 - 20,0 |
| Dariaus ir Girėno g. | C2 | 20,0-25,0 |
| Projektuotojų g. | C2 | 20,0-30,0 |
| T.Tilvyčio g. (tarp Nemuno g. ir Klaipėdos g.) | C2 | 20,0 |
| Nemuno g. (tarp T.Tilvyčio g. ir Ramygalos g.) | C2 | 30,0 |
| Aukštaičių g. | C2 | 20,0 - 30,0 |
| Ramygalos g. (tarp Vilniaus g. ir J.Basanavičiaus g.) | C2 | 20,0 |
| Staniūnų g. (iki Žiedų g.) | C2 | 20,0 - 30,0 |
| Berniūnų g. iki pietinio aplinkkelio | C2 | 30,0 |
| Pilėnų g. (tarp Nemuno g. ir Aitvarų g.) | C2 | 30,0 |
| Aitvarų g. | C2 | 20,0 |
| Stetiškių g. (iki pietinio aplinkkelio) | C2 | 20,0 |
| Nauja gatvė tarp Berniūnų g. ir Stetiškių g. | C2 | 30,0 |
| Tulpių g. (tarp Taikos al. ir Parko g.) | C2 | 20,0 |
| Nauja gatvė tarp Stetiškių g. ir Ramygalos g. | C2 | 30,0 |

| | | |
|---|----|------------------|
| Žiedų g. iki naujos gatvės (esamos Staniūnuose Didžiosios g. tęsinio) | C2 | 20,0 - 30,0 |
| Tvenkinio g. su tęsiniu nuo T.Tilvyčio g. iki pietinio aplinkkelio | C2 | 20,0 - 30,0 |
| Tinklų g. | C2 | 30,0 |
| Pajuostės plentas | C2 | 25,0 |
| Amerikos g. (tarp Bijūnų g. ir Alyvų g.) | C2 | 11,0 - 20,0 |
| Ilgis: iš viso C2 (miesto teritorijoje): | | 45,34 km* |
| Visas (A, B ir C kategorijų) gatvių ilgis mieste: | | 111,3 km* |

* - gatvių ilgiai nustatyti naudojant Arc Gis programą

Esamų ir naujai siūlomų pagrindinių (A, B, C kategorijų) gatvių tinklo tankis užstatytoje miesto teritorijoje siekia 2,8 km/km². Šis rodiklis kiek viršija rekomenduojamą gatvių tinklo tankį 2,2 – 2,4 km/km², tačiau yra optimalus ir rodo, jog aukštesnės kategorijos gatvių Panevėžio mieste daugiau nebereikia.

Pateikiamos gatvių kategorijos nustatytos neribotam Panevėžio miesto plėtros laikotarpiui susiejant gatvių tinklo laidumo ir rišlumo rodiklius, todėl nėra būtinybės įgyvendinti šią infrastruktūros plėtrą iki planuojamų 2017 m. Besikeičiant investuotojams ar jų poreikiams sudėtinga numatyti, kur intensyviausiai vyks miesto ir priemiestinės zonos urbanistinė plėtra, todėl patvirtinta miesto gatvių tinklo struktūra užtikrins jų plėtrai reikalingų teritorijų rezervavimą. Kita vertus, nutiesta nauja gatvė gali įtakoti intensyvesnę urbanistinę plėtrą.

Gatvių suskirstymas į kategorijas nereiškia, jog vienos ar kitos struktūrinės reikšmės gatvė savo esamais techniniais parametrais atitinka nustatytą kategoriją. Todėl įgyvendinant projektus būtina gatvių, sankryžų rekonstrukcija pagal bendrajam plane nustatytą gatvių kategorijų techninius reikalavimus. Tiesiant naujas gatves normomis reglamentuotus jų techninius parametrus galima įgyvendinti ne iš karto, o statybos etapais.

Formuojant bendrajam plane numatomą gatvių tinklą bei siekiant užtikrinti eismo saugumą mieste rekomenduojama:

- parengti miesto pagrindinių (B1 ir B2 kategorijų) bei aptarnaujančių (C1 ir C2 kategorijų) gatvių rekomendacinių raudonųjų linijų specialųjį planą;
- užtikrinti, kad tiesiant ar rekonstruojant gatves C2 ir žemesnės kategorijos, kuriomis numatomos viešojo transporto maršrutinės linijos, gatvių važiuojamosios dalies plotis būtų ne mažesnis kaip 7,0 m;
- **tikslios naujų gatvių trasos turi būti nustatomos detaliaisiais planais projektuojant visą gatvių ilgį, o ne atskiras jų atkarpas;**
- atlikti gatvių inventorizaciją, vykdyti avaringų ruožų bei sankryžų stebėseną, transporto srautų ir susisiekimo greičio tyrimus, transporto srautų modeliavimą. Tam būtina kaupti bei sisteminti duomenis skaitmeninėje formoje (pvz., Gis formate);
- toliau diegti naujas koordinuoto šviesoforinio eismo reguliavimo sistemas (KERS) mažinant automobilių kelionės trukmę bei gaišatį sankryžose, asfaltuoti gatves su žvyro danga;
- pagal galimybes naikinti įvažiavimus ir kairiųjų krypčių manevrus prie atskirų statinių iš B ir C kategorijų gatvių pagal STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [18]. Riboti naujų įvažiavimų projektavimą į/iš šių kategorijų gatvių. Taksi sustojimams B ir C kategorijų gatvėse turi būti įrengiamos įvažos;
- riboti transporto srautų greitį arti mokyklų, vaikų darželių ar kitose didelio žmonių susibūrimo vietose įrengiant technines saugaus eismo priemones (iškiliausias pėsčiųjų perėjas, išskirti jas raudona spalva, įrengti šviesoforinį reguliavimą, greitį ribojančius kelių ženklus ir pan.);
- rekonstruojant esamas ar tiesiant naujas gatves būtina įvertinti žmonių su negalia poreikius;
- diegti informacinę sistemą mieste: kelio ženklus ar nuorodas į svarbiausius objektus bei traukos punktus, užmiesčio kelių kryptis, informaciją apie viešojo transporto maršrutinį eismą.

GATVIŲ KATEGORIŲ .JPG

7.5 Aptarnavimo infrastruktūra

7.5.1. Automobilių stovėjimas ir laikymas

Pagal Panevėžio mieste prognozuojamą automobilizacijos lygį (550 aut./1000 gyv.) bei gyventojų skaičių (115 tūkst. žm.) 2018 m. automobilių stovėjimo vietų skaičius mieste turėtų siekti 63 300 vietų įvertinant tik tai, kad 1 lengvasis automobilis mieste turės tik vieną stovėjimo vietą (garaže, aikštelėje, gatvėje).

Automobilių stovėjimo miesto centrinėje dalyje problemos mastas priklausys ne tik nuo automobilių skaičiaus, bet ir nuo gyventojų aktyvumo, įstaigų koncentracijos, net ir nuo miesto svarbos regione. Pagal mūsų šalies miestų analogus numatoma, jog Panevėžio centrinėje dalyje turėtų būti bent 5-8 % bendro naudojimo stovėjimo vietų nuo viso lengvųjų automobilių skaičiaus mieste, o tai sudarys 3 200 – 5 100 vietų.

Kadangi Lietuvoje nėra bendros ir aiškios automobilių stovėjimo ir laikymo problemą sprendžiančios strategijos, Panevėžio mieste rekomenduojama:

- įvertinus avaringumo, transporto eismo intensyvumo rodiklius bei gatvių kategorijų parametrus, parengti automobilių stovėjimo vietų gatvėse įrengimo rekomendacijas, kurios neleistų investuotojams piktnaudžiauti darant spaudimą dėl stovėjimo vietų įrengimo už sklypo ribų;

- išsiplėtus Panevėžio miesto centro riboms bei bendruoju planu nustatčius gatvių kategorijas, būtina parengti viso miesto transporto eismo organizacijos bei automobilių stovėjimo ir laikymo vietų išdėstymo specialųjį planą;

- nustatyti urbanistiniu ir susisiekimo požiūriais tinkamas teritorijas, kuriose galėtų būti vykdoma automobilių stovėjimo vietų plėtra. Daugiaaukščių gyvenamųjų namų zonoje daugiaaukščių automobilių saugyklų statyba galėtų vykti esamų garažų ir automobilių saugojimo aikštelių vietose. Neleistina, kad ši plėtra vyktų užimant vaikų žaidimų aikšteles, žaliuosius plotus ar kitą visuomeninės paskirties teritoriją;

- kontroliuoti detaliųjų planų rengimą. Juose turi būti nustatomas STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [18] automobilių stovėjimo ir laikymo normatyvus atitinkantis stovėjimo vietų skaičius.

7.5.2. Degalinės

Šiuo metu Panevėžio mieste 49 600 individualių lengvųjų automobilių aptarnauja 32 veikiančios degalinės (žr. susisiekimo infrastruktūros brėžinį). Pagal STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [18] 1 degalinė turėtų aptarnauti ne daugiau kaip 1500 automobilių. Įvertinus prognozuojamą gyventojų skaičių bei numatomą automobilizacijos lygį, Panevėžio mieste turi veikti 41 degalinė. Pagal degalinių išdėstymo planą mieste, ateityje numatomos įsteigti papildomai 12 degalinių (žr. 7.5. pav.). Taigi, šis norminis automobilių techninio aptarnavimo reikalavimas Panevėžio mieste bus tenkinamas ir ateityje.

Plečiant degalinių tinklą Panevėžio mieste siūloma:

- vengti naujų degalinių statybos miesto centrinėje dalyje siekiant išvengti papildomo automobilių srauto bei kartu prieštaros subalansuotai miesto transporto strategijai vystyti;
- degalinių išdėstymas turėtų atitikti abipusio gatvės aptarnavimo principą draudžiant kairiuosius posūkius išvažiuojant iš degalinės teritorijos išskyrus atvejus, kai gatvėje įmanoma įrengti atskirą eismo juostą kairiesiems posūkiams arba transporto eismas reguliuojamas šviesoforais.

7.5.3. Logistikos centras

Kuriamas Panevėžio logistikos ir pramonės parkas bus didžiulis indėlis į teritorinę ir ekonominę socialinę plėtrą Panevėžio regione ir kartu su tarptautiniu kelių transporto koridorium Via Baltica bei magistraline strateginės reikšmės geležinkelio linija Radviliškis-Panevėžys-Šapeliai-valst. siena stiprins Panevėžio, kaip svarbaus transporto centro, vaidmenį. Galima greitojo geležinkelio Rail Baltica trasa pro Panevėžį padėtų įsitvirtinti miestui kaip vienam pagrindinių tranzito ir logistikos centrų šalyje bei sustiprintų Panevėžio kaip metropolinio centro reikšmę.

7.6. Bevariklis transportas

Bevariklis transportas turi būti skatinama susisiekimo rūšis dėl jo ekonomiškumo, ekologiškumo, humaniškumo ir higieniško. Pastebimas žmonių persisotinimas techninės pažangos stebuklais, kurie palengvina žmogaus gyvenimą, tačiau dėl to reikia ieškoti fizinio krūvio gerai sveikatai palaikyti. Taigi, bevariklis transportas yra universali susisiekimo ir aktyvaus poilsio priemonė, turinti prioritetą gyvenamose zonose bei rekreacinėse teritorijose.

Prognozuojama, kad bevariklis transportas ateityje užims vis svarbesnes pozicijas bei solidesnę vietą Panevėžio miesto susisiekimo sistemoje. Juolab, kad mieste skiriama daug dėmesio bevariklio transporto plėtrai aktyviai propaguojant dviračių transportą (įgyvendinami projektai, gerinama informacinė sistema, organizuojamos šventės bei akcijos). Taigi, dviračių takų tinklas turi tapti sudėtine transporto infrastruktūros dalimi, o tam yra būtina plėtoti jų tinklą apjungiant Panevėžio miesto ir rajono savivaldybių teritorijų trasas į vientisą dviračių takų sistemą, kuri jungs svarbiausius darbo, mokslo, poilsio ir rekreacijos, buities ir kultūros paslaugų objektus.

Atsižvelgiant į tai, įvertinant Panevėžio miesto bendrojo plano esamos būklės etape pateiktas išvadas bei bendradarbiaujant su Panevėžio klubu „Dviračiai“ Panevėžio miesto bendrojo plano sprendinių konkretizavimo susisiekimo infrastruktūros brėžinyje parodyti esami ir numatomi (E kategorijos) bevariklio transporto takai bei dviračių saugojimo aikštelės (žr. susisiekimo infrastruktūros brėžinį). F kategorijos - pagalbiniai - pėsčiųjų ir dviračių eismo takai, skirti vietiniam susisiekimui tarp namų grupių, lokalinių centrų, miesto bendrajam plane nenumatomi. Jų reikmė, techniniai parametrai bei svarbiausi infrastruktūros objektai turi būti nustatomi žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentuose: detaliuosiuose planuose.

Bevariklio transporto takų tinklas turi būti kuriamas vadovaujantis ne tik funkcionalumo, ekologiškumo, bet ir eismo saugumo principais, t. y. pagrindinės dviračių trasos turi būti apšviestos, pažymėtos kelio ženklais, rodyklėmis. Miesto teritorijoje B ir C kategorijų gatvėse dviračių takai įrengiami atskirti nuo važiuojamosios dalies žaliaja juosta. Užmiesčio teritorijoje bevariklio transporto trasos turi būti tiesiamos už kelio žemės sankasos ribų atsižvelgiant į kraštovaizdžio ypatumus, taikant reikalingas gamtosaugines priemones, įrengiant apšvietimą, vandens nutekėjimo griovius, pralaidas bei kanalizaciją, pažymint reikiama kelio ženklais bei laikantis kitų projektavimo normomis nustatytų reikalavimų.

Formuojant Panevėžio miesto bevariklio transporto takų tinklą taip pat rekomenduojama:

- atlikti „Bevariklio transporto trasų, aikštelių, reklamos stendų išdėstymo specialiojo plano“ korektūrą pagal miesto bendrajam plane rekomenduojamus perspektyvinius takus atitinkamai numatant papildomus bevariklio transporto infrastruktūros objektus (dviračių saugojimo aikšteles, informacinę sistemą ir kt.);
- kontroliuoti, kad rengiant teritorijų detaliuosius planus ar naujų bei rekonstruojamų gatvių techninius projektus būtų suprojektuoti ir dviračių takai ar juostos, jeigu jie yra numatyti miesto bendrajam ar specialiajam plane.

Detalizuoti dviračių takai pagal esamus trasų pavadinimus pateikiami 7.7 pav.

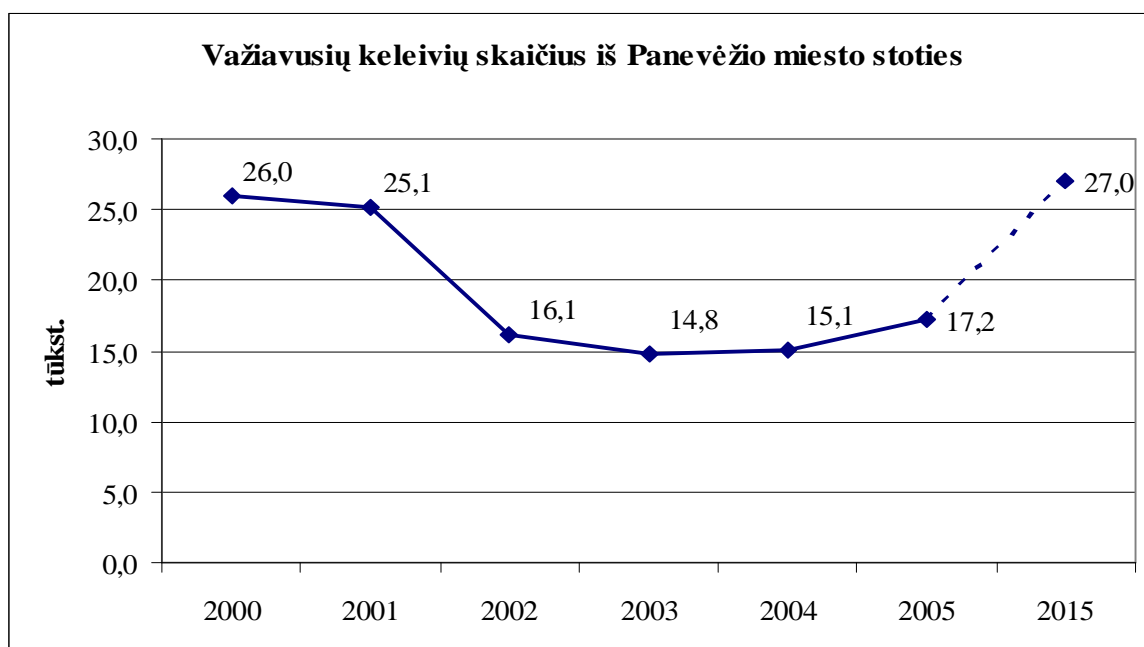
DVIRAČIŲ TAKŲ .PDF

7.7. Geležinkelių transportas

Esamos geležinkelio linijos teigiamai įtakoja Panevėžio miesto urbanistinę bei ekonominę plėtrą, tačiau apsunkina susisiekimą automobilių transportu miesto teritorijoje bei mažina bendrą gatvių tinklo rišlumą. Todėl vienas svarbiausių sprendinių (minėtas aukščiau) yra žiedinės S.Kerbedžio g.-Nemuno g.-Pušaloto g. sankryžos performavimas „nutraukiant“ Pušaloto g. dalį žemiau geležinkelio ir planuojant Katkų g. tęsinį iki numatomo šiaurinio apvažiavimo su viaduku per geležinkelį, o Pušaloto g. įjungiant į Alyvų g. (žr. Susisiekimo infrastruktūros brėžinį).

Įvertinant Panevėžio miesto susisiekimo infrastruktūros plėtrą bei siekiant efektyviau panaudoti palankią Panevėžio geležinkelio geografinę padėtį reikėtų tikslinti geležinkelio infrastruktūros teritorijos ribas bei gerinti jos urbanistinį įvaizdį miesto centre. Tam tikslui dalis teritorijos (apribota Rožių g., Amerikos g., Pievų gatvėmis) bendrajam plane numatoma komercinės paskirties (prekybos, pramogų įmonėms, turgavietei) įrengiant vieną iš nuvažiuojamųjų gatvių nuo viaduko Katkų g. tęsinyje. Taigi, atsižvelgiant taip pat ir į prognozuojamus keleivių bei krovinių srautus, būtina parengti geležinkelio infrastruktūros teritorijos Panevėžio mieste vystymo galimybių studiją.

Mažai tikėtina, jog *keleivių vežimuose* geležinkelių transportas galėtų užimti ateityje pirmumo pozicijas, tačiau augant makroekonominiams rodikliams didės ir gyventojų mobilumas bei viešojo transporto (tame tarpe ir geležinkelių) paklausa, ypač jeigu tam bus skiriamos reikiamos investicijos. Lietuvos strateginiame nacionaliniame geležinkelių plėtros plane 2005-2015 metams [19] teigiama, jog norint išlaikyti ar net gi padidinti dabartines keleivių vežimų apimtis, būtinos didelės investicijos į riedmenų parką. Bendruoju atveju prognozuojama, jog Lietuvoje pagal vidutinį scenarijų tarptautinis keleivinis eismas geležinkeliais nuo 2005 m. iki 2015 m. padidės apie 1,6 karto, vidaus eismas per tą patį laikotarpį – 1,37 karto. Sudėtinga prognozuoti, koks tikslus būtų keleivių, vykstančių iš Panevėžio miesto geležinkelio stoties skaičius. Tačiau vadovaujantis pastarųjų keleto metų tendencijomis ir aukščiau pateikiamomis prognozėmis bei įgyvendinus numatomą šios geležinkelio linijos modernizavimą ir riedmenų atnaujinimą, 2015 m. galima būtų tikėtis 27 tūkst. keleivių per metus (žr. 7.8 pav.).



7.8 pav.

Pagal bendrąjį scenarijų prognozuojama, kad nuo 2003 m. iki 2015 m. *krovinių vežimai* geležinkelių transportu Lietuvoje išaugs 36,9 %. Numatoma, jog tranzitinio eismo apimtys augs sparčiausiai: geležinkelio linijoje Radviliškis-Panevėžys-Šapeliai-valstybės siena tranzitinių krovinių srantai 2015 m. išaugs daugiau nei du kartus, vidaus vežimai augs mažiausiai – 1,25 karto, eksportas ir importas – apie 1,33 karto.

Magistralinė geležinkelio linija Radviliškis-Panevėžys-Šapeliai-valstybės siena yra strateginės reikšmės (OSJD koridorius) ir ateityje išliks kaip viena svarbesnių keleivių bei krovinių pervežimų linijų Lietuvos geležinkelių tinkle.*

Numatoma, kad *siaurojo geležinkelio linija Panevėžys-Rubikiai* ateityje ir toliau bus naudojamas kaip turistinis pramoginis objektas, kuris, kartu su urbanistinės ir architektūrinės vertės stočių pastatais, kelių stacioniais yra ir bus vertingas istorinis ir kultūros paveldo objektas. VŠĮ „Aukštaitijos siaurasis geležinkelis“ siūlomi reguliarūs reisai bei organizuojamos šventinės ar užsakomosios išvykos pritraukia vis daugiau žmonių. Taigi, dėl kitos siauruko linijos *Joniškėlis-Panevėžys* turėtų būti atlikta galimybių studija, įvertinanti jos panaudojimo perspektyvas.

7.8. Oro transportas

Bendrosios aviacijos grupei priklausantis Stetiškių aerodromas ir ateityje vystys sportinę pramoginę veiklą. Aerodromo iškėlimas iš miesto savivaldybės teritorijos bet koku atveju apsunkins susisiekimą su juo, tačiau, tinkamai jį įrengus naujoje vietoje, aerodromas galėtų būti naudojamas taip pat ir aviacijos specialistų rengimui, keleivių susisiekimui nedideliais atstumais (oro taksi paslaugos), žmonių gelbėjimui orlaiviais.

Lietuvai prisijungus prie Šengeno erdvės nebeliko pasų kontrolės, o tai reiškia, kad aviacijos mėgėjai ir profesionalai galės naudotis mažais aerodromais negaišdami laiko tarptautiniuose oro uostose, kur tekdavo mokėti ir didelius mokesčius. Lietuvoje ilgainiui turėtų atsirasti aerodromų tinklas, pasirošęs priimti aviacijos turistus (panašu į kempingų sistemą), kai apsistojęs vienoje vietoje, kitą dieną turistai galės vykti į kitą aerodromą. Visa tai mažam aerodromui padės integruotis į Lietuvos bei tarptautinio sporto, turizmo ir verslo pramogų tinklą.

Nors Krašto apsaugos ministerija (toliau – KAM) neturi tikslų planų dėl Panevėžio miesto rytinės dalies priemiestinėje zonoje esančio Pajuostės aerodromo, manoma, kad šis aerodromas ateityje išliks kaip rezervinis kariniams tikslams. Ši teritorija be to patenka į registruotos kultūros vertybės teritoriją (unikalus kodas 4401).

Pagal KAM pateiktas planavimo sąlygas, prie Panevėžio miesto bendrojo plano susisiekimo dalies parengta Pajuostės aerodromo kliūtis ribojančių paviršių schema (žr. toliau pridedamą brėžinį), pagal kurią ribojamas užstatymo aukštingumas aerodromo įtakos zonoje. Vadovaujantis šia schema turi būti parengtas patikslintas (su koordinuotu kilimo tūpimo taku) Pajuostės aerodromo specialusis planas.

Panevėžio miesto gyventojai tolimajam susisiekimui oro transportu ir toliau naudosis tarptautiniais Vilniaus, Rygos bei Kauno oro uostais.

* OSJD - *Organization for Cooperation Between Railways* yra geležinkelių bendradarbiavimo organizacija. Šios organizacijos tikslas – plėtoti ir tobulinti Europos ir Azijos valstybių tarptautinius geležinkelio, įskaitant ir kombinuotuosius, vežimus, bendradarbiauti sprendžiant transporto politikos problemas teisiniais, ekonominiais ir ekologiniais geležinkelių transporto aspektais, o taip pat sukurti vieningos tarptautinės transporto teisės bendruosius principus.

PAJUOSTĖS .JPG

7.9. Rekomenduojami Panevėžio miesto susisiekimo infrastruktūros projektai

Vadovaujantis aukščiau pateiktais Panevėžio miesto savivaldybės teritorijos susisiekimo infrastruktūros sprendimais siūlomi parengti šie projektai:

1. Panevėžio miesto pagrindinių (B1 ir B2 kategorijų) bei aptarnaujančių (C1 ir C2 kategorijų) gatvių rekomendacinių raudonųjų linijų specialusis planas;
2. Panevėžio miesto eismo organizacijos bei automobilių stovėjimo ir laikymo vietų išdėstymo specialusis planas;
3. Panevėžio miesto viešojo transporto maršrutinio tinklo tiriamasis darbas;
4. Panevėžio miesto automobilių stovėjimo vietų įrengimo gatvėse rekomendacijos;
5. Panevėžio miesto bevariklio transporto trasų, aikštelių, reklamos stendų išdėstymo specialiojo plano korektūra;
6. Geležinkelio infrastruktūros teritorijos Panevėžio mieste vystymo galimybių studija;
7. Siaurojo geležinkelio linijos Joniškėlis-Panevėžys panaudojimo galimybių studija.

7.10. Prioritetiniai Panevėžio miesto susisiekimo infrastruktūros objektai 2017m.

Žemiau pateikiamas Panevėžio miesto prioritetinis svarbiausių susisiekimo infrastruktūros darbų sąrašas, į kurį įtraukti miestui strategiškai svarbiausi objektai. Patvirtinus Panevėžio miesto savivaldybės teritorijos bendrąjį planą, būtų tikslinga pristatyti suformuluotą transporto infrastruktūros objektų programą LR Vyriausybės strateginio planavimo komitetui.

1. V.Alanto g. ir Savitiškio g. tęsiniai sujungiant abi gatves;
2. Šiaurinės gatvės tiesimas pertvarkant Paliūniškio g. jungtį iš Senamiesčio g. į aplinkelį;
3. Naujos gatvės tiesimas Katkų g. tęsinyje suformuojant nuvažiavimus į gretimas teritorijas bei Pušaloto g. jungtis su Alyvų g., Alyvų g. rekonstrukcija;
4. J. Janonio g. rekonstrukcija kartu su Panevėžio aplinkkelio (Via Baltica) sankirta;
5. Naujos gatvės, lygiagrečios Panevėžio aplinkkeliui (Via Baltica), tiesimas su tiltu per Nevėžį nuo Klaipėdos g. iki Pušaloto g.

7.11. Išvados

1. Panevėžio miestas išlaikys integracinius susisiekimo ryšius su užmiesčio keliais ir ateityje funkcionuos kaip vienas svarbiausių šiaurės rytų Lietuvos metropolinių centrų, turintis puikiai išplėtotą tiesioginį susisiekimą aukštos kategorijos automobilių keliais su kitais šalies administraciniais centrais bei užsienio valstybėmis. Intensyviausi susisiekimo ryšiai prognozuojami Vilniaus, Šiaulių ir Rygos kryptimis;

2. Rekomenduojamas Panevėžio miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane viešojo transporto maršrutinio tinklo tankis $2,0 \text{ km/km}^2$ atitinka rekomenduojamą rodiklį. Panevėžio miesto viešojo naudojimo autobusų maršrutinio tinklo plėtra pateikiama neribotam laikotarpiui, o maršrutinių linijų vystymas turi būti grindžiamas teritorine miesto plėtra, gyvenamųjų rajonų statyba;

3. Didžiausias kasmetinis procentinis transporto srautų augimas 5,0 – 9,6 % prognozuojamas šiaurės vakarų pramoninės zonos gatvėse (Savitiškio g., J.Janonio g., Pramonės g., numatomoje šiaurinėje gatvėje) dėl sparčiai besiplečiančios veiklos šioje teritorijoje bei numatomo logistikos ir pramonės parko. Apie 5 % kasmet transporto srautai augs ir kitose pagrindinėse Panevėžio miesto gatvėse: Nemuno g., V.Alanto g., Beržų g.;
4. Įvertinant pastarųjų metų transporto srautų augimo tendencijas, prognozuojama automobilizacijos lygį bei urbanizuojamų teritorijų plėtrą, nustatytos Panevėžio miesto pagrindinių gatvių kategorijos. Jos pateikiamos neribotam plėtros laikotarpiui siekiant užtikrinti gatvių tinklo struktūrai reikalingų teritorijų rezervavimą;
5. Pagal numatomą automobilizacijos lygį (550 aut./1000 gyv.) prognozuojama, jog žymiai išaugs ir automobilių stovėjimo vietų poreikis mieste. Numatoma, jog centrinėje Panevėžio miesto dalyje turės būti 5 – 8 % bendro naudojimo stovėjimo vietų nuo viso lengvųjų automobilių skaičiaus mieste, o tai sudarys 3 200 – 5 100 vietų;
6. Pakankamas degalinių tinklas sudarys geras automobilių aptarnavimo sąlygas mieste ir tenkins gyventojų poreikius.
Kuriamas Panevėžio logistikos ir pramonės parkas bus didžiulis indėlis į teritorinę ir ekonominę socialinę plėtrą Panevėžio regione;
7. Pakankamas esamų ir numatomų (E kategorijų) dviračių takų tinklas Panevėžio mieste padės vystyti subalansuotą miesto susisiekimo sistemą. Dviračių takų tinklo plėtra turi vykti vadovaujantis funkcionalumo, ekologiškumo bei eismo saugumo principais;
8. Esama magistralinė geležinkelio linija Radviliškis-Panevėžys-Šapeliai-valstybės siena numatoma strateginės reikšmės ir ateityje išliks kaip viena svarbesnių keleivių ir krovinių pervežimų linijų Lietuvos geležinkelių tinkle.
Siekiant efektyviau panaudoti palankią Panevėžio geležinkelio geografinę padėtį, būtina parengti geležinkelio infrastruktūros teritorijos vystymo galimybių studiją bei išanalizuoti siaurojo geležinkelio linijos Joniškėlis-Panevėžys panaudojimo galimybes. Kita siaurojo geležinkelio linija Panevėžys-Rubikiai ateityje ir toliau bus naudojama turistiniais pramoginiais tikslais;
9. Iškeltas už miesto teritorijos ribų Panevėžio (Stetiškių) aerodromas ateityje taps aviaturizmo tinklo dalimi, o taip pat bus naudojamas aviacijos specialistų rengimui, keleivių susisiekimui nedideliais atstumais, žmonių gelbėjimui orlaiviais. Tolimajam susisiekimui oro transportu bus naudojami artimiausi tarptautiniai oro uostai – Vilniaus, Rygos bei Kauno;
10. Rekomenduojami atlikti svarbiausi Panevėžio miesto susisiekimo infrastruktūros projektai bei siūlomi prioritetiniai susisiekimo sistemos objektai sudarys palankias galimybes sukurti ir įgyvendinti miesto susisiekimo sistemos strategiją. Tokiu būdu Panevėžio mieste bus kuriamos palankios prielaidos investicijoms, verslo kooperacijai.

8. INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS PLĖTRA

8. INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS PLĖTRA

8.2. Ekoinžinerinė infrastruktūra

8.2.1. Vandentieka

Vadovaujantis Lietuvos respublikos geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo įstatymu numatoma, kad ne mažiau kaip 95 % Panevėžio aglomeracijos gyventojų būtų aprūpinami viešojo vandens tiekėjo tiekiamu vandeniu. Tuo tikslu turi būti plečiami esami vandentiekio tinklai Panevėžio mieste.

Panevėžio miesto bendrajame plane numatoma, kad visas tiekiamas vanduo atitiks dabar galiojančią higienos normą HN 24:2003 „Geriamo vandens saugos ir kokybės reikalavimai“. Tuo tikslu turi būti renovuojama dalis eksploatuojamo skirstomojo vamzdyno.

Norint įgyvendinti šiuos siekius Panevėžio miesto bendrajame plane numatoma :

- Plėsti vandentiekio sistemas visame Panevėžio mieste, visu planuojamu periodu;
- Naujų vandentiekio tinklų plėtra 62km.
- Numatoma, kad visi plečiami vandentiekiai bus pritaikyti gaisrų gesinimui: sukurta žiedinė struktūra, parinkti reikiami vamzdynų diametrai, įrengti priešgaisriniai hidrantai. Teritorijose, kur nėra numatytas vandentiekis, pagal priešgaisrinius reikalavimus turi būti įrengti priešgaisriniai rezervuarai, privažiavimai prie atvirų vandens telkinių.
- Numatoma vykdyti tolesnį eksploatuojamų požeminių vandenų monitoringą.
- Numatoma vykdyti tiekiamo vandens kokybės kontrolę ir apie jos rezultatus sistemingai informuoti vietinės savivaldos organus bei visuomenę.

Šie sprendiniai turi sąsają su Nemuno - Vidurupio upių baseinų bendroju planu. Šių projektų pagrindu finansuojama dalis vandens tiekimo sistemų plėtros.

Projekto grafinėje dalyje vaizduojamos visos esamos ir numatytos naujos vandentiekio trasos, vandenvietės teritorija ir jos SAZ. Tikslesnė numatomų inžinerinių tinklų vieta turi būti nustatoma rengiant specialiuosius ir detaliuosius planus. Panevėžyje yra rezervinė Karsakiškio vandenvietė, kuri detaliau nagrinėjama Panevėžio rajono bendrajame plane.

8.2.2. Vandenvala

Vadovaujantis Lietuvos respublikos geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo įstatymu numatoma, kad ne mažiau kaip 95 % Panevėžio aglomeracijos gyventojų būtų teikiamos nuotekų tvarkymo paslaugos. Tuo tikslu turi būti plečiami esami nuotekų surinkimo tinklai Panevėžio mieste.

Išleidžiamų į paviršinius vandenis nuotekų kokybė turi tenkinti ES „Miestų nuotekų valymo direktyvą“ 91/271/EEB reikalavimus. Tam, kad užsibrėžti tikslai būtų įgyvendinti, Panevėžio mieste turi būti rekonstruojami esami nuotekų valymo įrenginiai.

Atsižvelgiant į tai, kad direktyva 91/271/EEB įsigalioja Lietuvai nuo 2010m., visi sprendiniai sietini su vandenvala įgauna prioritetinį statusą.

Norint įgyvendinti šiuos siekius Panevėžio miesto bendrajame plane numatoma :

- Plėsti nuotekų surinkimo ir tvarkymo sistemą Panevėžio mieste, visu planuojamu periodu:
- Naujų nuotekų surinkimo tinklų plėtra 63km.
- Rekonstruoti esamus nuotekų valymo įrenginius planuojamo periodo eigoje.(Kadangi sprendiniai daromi 10metų bei kylant aplinkosauginiams reikalavimams, planuojamo periodo eigoje numatoma nusidevėjusių įrenginių rekonstrukcija).
- Vykdyti išleidžiamų į paviršinius vandenis nuotekų kontrolę.

Šie sprendiniai turi sąsają su Nemuno - Vidurupio upių baseinų strateginiu planu. Šių projektų pagrindu finansuojama dalis nuotekų surinkimo ir valymo sistemų plėtros.

Projekto grafinėje dalyje vaizduojamos visos esamos nuotekų trasos, nuotekų siurblynės. Naujai numatomos nuotekų trasos ir siurblynės vaizduojamos schematiškai, tikslesnė šių inžinerinių tinklų vieta turi būti nustatoma rengiant specialiuosius ir detaliuosius planus.

8.2.3. Lietaus nuotekos

Lietaus vandens surinkimo ir valymo sistema yra mažiau išplėta miesto inžinerinės infrastruktūros sritys. Gana dideli reljefo nelygumai kelia didelius reikalavimus lietaus vandens surinkimui. Nuo kalvų staigiai subėgantis didelis vandens kiekis atneša nuostolius statiniams ir gamtai. Reikalingas tinklų plėtojimas visame mieste. Surenkamas lietaus vanduo prieš išleidžiant į paviršinius vandenis turi būti apvalomas. **Pastaba: lietaus nuotekos patenka į kito naudotojo tinklus, grafinėje dalyje išskirti atskirų vietų nėra galimybės.**

Panevėžio miesto bendrajame plane numatoma:

- Plėsti lietaus nuotekų surinkimo ir tvarkymo sistemą Panevėžio mieste, visu planuojamu periodu:
- Naujų nuotekų surinkimo tinklų plėtra 25km.
- Įrengti aštuoniasdešimt tris naujus lietaus nuotekų valymo įrenginius.
- Įrengti aštuoniolika naujų išleidėjų.

Projekto grafinėje dalyje vaizduojamos visos esamos ir numatomos naujos lietaus nuotekų trasos, išleidėjai ir numatomi lietaus nuotekų valymo įrenginiai. Tikslesnė šių inžinerinių tinklų vieta turi būti nustatoma rengiant specialiuosius ir detaliuosius planus. Kuriose teritorijose nauji valymo įrenginiai turi būti įrengti, pirmiausiai nustatys specialūs planai, kurie turi būti rengiami sekančiose planavimo stadijose.

8.2.4. Atliekų tvarkymas

Panevėžyje jau funkcionuoja konteinerinė atliekų surinkimo sistema. Tai priimtinausia atliekų surinkimo sistema, kuri diegiama visoje šalyje. Atliekų rūšiavimas pirminėje jų surinkimo stadijoje nepakankamas. Panevėžyje kasmet surenkama apie 50-60 tūkst.t buitinių atliekų. Stebint susidarančių atliekų kiekio augimo tendencijas galima prognozuoti, kad 2017 metais Panevėžyje susidarys 150 tūkst. tonų atliekų.

Siekiant suvaldyti didėjančius atliekų srautus numatoma:

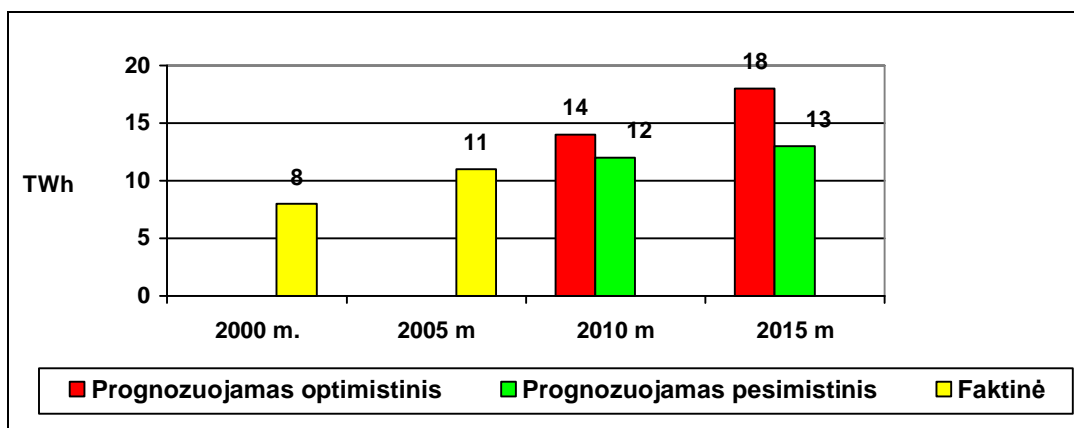
- buitines atliekas šalinti tik Panevėžio regioniniame sąvartyne,
- Biodegraduojančias (žaliąsias) atliekas atskirti nuo bendro komunalinių atliekų srauto. Plėsti konteinerinių atliekų surinkimo aikštelių tinklą,
- rūšiuojamoms atliekoms naudoti specializuotus konteinerius,
- numatoma įrengti stambiagabaričių ir pavojingų atliekų aikštelę.

8.3. Energetinės infrastruktūros vystymas

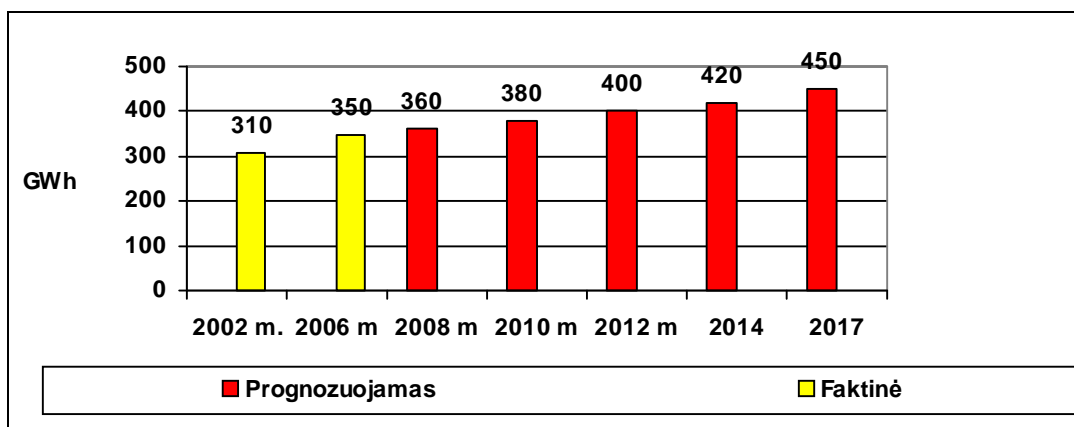
8.3.1. Elektros energijos tiekimas ir gamyba

Elektros energijos gamyba Panevėžyje nevykdoma. Nagrinėjant situaciją po Ignalinos AE antrojo bloko uždarymo, vengiant elektros energijos importo, gali būti susidurta su poreikiu modernizuoti esamas katilines, įrengiant dujų turbinas ir generatorius. Atsiradus naujų galių poreikiui Panevėžyje pastatytas I kogeneracinės elektrinės blokas. Ateityje numatoma pastatyti ir antrąją kogeneracinės elektrinės bloką. Būsimos kogeneracinės elektrinės II bloko pajėgumą apspręs tolimesni ekonominiai skaičiavimai, rinkos pokyčiai bei teisės aktai, skirti kogeneraciniais įrenginiais pagamintos elektros energijos kilmės garantijos suteikimui.

Panevėžio rajonas suvartoja apie 350 GWh elektros energijos per metus. Pastarųjų metų tendencijos rodo elektros energijos poreikio didėjimą. Tai yra būdinga daugeliui Lietuvos regionų. Tikėtina, elektros energijos poreikiai augs ir ateityje.



8.3.1. pav. Prognozuojami Lietuvos elektros energijos poreikiai.



8.3.2. pav. Prognozuojami Panevėžio rajono elektros energijos poreikiai.

Tam, kad patenkinti šiuos poreikius, miesto elektros tinklas yra prisijungęs prie bendro Lietuvos perdavimo tinklo per 4 transformatorines pastotes. Šios transformatorinės pastotės turi pakankamą galios rezervą.

Siekiant užtikrinti patikimą elektros energijos tiekimą esamiems ir būsimiems Panevėžio vartotojams numatoma:

- plėsti esamą elektros energijos paskirstymo tinklą,
- naujus paskirstymo tinklus tiesti kabelinėmis linijomis,
- pagal poreikį rekonstruoti esamas transformatorines,
- kabeliuoti didžiąją dalį esamų 10 kV orinių linijų,
- naujas elektros linijas tiesti bendrajame plane numatytuose infrastruktūros koridoriuose,
- išlaikyti geram techniniam stovyje esamą elektros energijos perdavimo tinklą.

Sunku numatyti kurios teritorijos Panevėžio mieste bus užstatytos pirmiausiai, todėl Panevėžio miesto 10kV oro linijų kabeliavimo prioritetai turi būti sprendžiami detaliais bei specialiais planais.

Projekto grafinėje dalyje nurodoma 10 kV kabelinių linijų ir transformatorinių vietos. Rezervuojamos teritorijos naujoms 10kV linijoms.

8.3.2. Gamtinių dujų tiekimas

Panevėžio miestas yra dujofikuotas. Dujų skirstymo stotis yra į pietus už planuojamos miesto ribos. Dujų skirstomieji tinklai yra išdėstyti gerai. Pagrindiniai dujos yra naudojamos šilumos gamybai. Miesto gyventojai naudoja dujas buityje, maisto gamybai. Prognozuoti dujų sąnaudas ateityje yra ganėtinai sunku. Tikėtina, kad dujų sąnaudos skirtos patalpų šildymui išliks artimos dabartinėms. Priemonės, skirtos esamų pastatų šiluminei varžai didinti, dalinai kompensuos šilumos poreikius naujai statomiems pastatams.

Esamų Panevėžio dujų skirstymo stočių pajėgumai tenkina šiandieninius miesto poreikius. Įvertinant, kad gamtinės dujos technologiniu ir ekologiniu požiūriu yra pripažįstamas efektyviausiu organiniu kuru. Panevėžyje numatoma vystyti skirstomojo dujotiekio tinklą:

- V.Alanto gatve, sodų bendrijose,
- Naujai užstatomose mažaaukštės ir daugiaaukštės statybos teritorijose,
- Naujai planuojamuose pramonės rajonuose.

Numatoma naujus vidutinio slėgio dujotiekius tiesti bendrajame plane numatytuose infrastruktūros koridoriuose.

Projekto grafinėje dalyje nurodomos orientacinės naujai tiesiamų dujotiekų vietos. Tikslesnė šių inžinerinių įrenginių vieta turi būti nustatoma detalaus planavimo eigoje

8.3.3. Centralizuotas šilumos tiekimas

Remiantis dabar galiojančiu Panevėžio miesto šilumos ūkio specialiuoju planu Panevėžyje šiluma gaminama septyniose katilinėse. Per metus AB „Panevėžio energija“ patiekia į tinklus apie 450000 MWh. Šis kiekis svyruoja 7% ribose, priklausomai nuo vidutinių žiemos temperatūrų, tačiau jau eilę metų yra pastovus. Šiluminiai nuostoliai tinkluose sudaro apie 15%, tat vartotojams tenka apie 382500 MWh per metus. Tikėtina, kad centralizuotai tiekiamos

šilumos poreikis Panevėžyje augs. Aukštos tiekiamos šilumos kainos neskatina naujų vartotojų jungtis prie esamų tinklų. Galimai naujai atsiradusių vartotojų poreikius kompensuos tai, kad gerėja esamų pastatų šiluminės charakteristikos. Bendras centralizuotai tiekiamos šilumos poreikis keisis nežymiai. Panevėžyje jau pastatyta termofikacinė elektrinė. Kombinuoto ciklo termofikacinės elektrinė per metus galės pagaminti apie 230 GWh šilumos ir apie 235 GWh elektros energijos.

Pagrindinė šilumos ūkio pertvarka turi būti nukreipta į tiekiamos šilumos kainų sumažinimą. Tuo tikslu Panevėžio miesto bendrajame plane numatoma:

- tęsti esamų šiluminių trasų rekonstrukciją naudojant bekanalę technologiją,
- keičiant šilumotiekius optimizuoti vamzdinių diametrus,
- išlaikyti esamus centralizuotos šilumos vartotojus,
- Numatyti galimybę rajoninei katilinei naudoti rezervinį kurą medieną ir jos atliekas.

8.4. Ryšių infrastruktūros vystymas

Nežiūrint to, kad Panevėžyje ryšių tinklai yra išvystyti gerai, naujai kuriama informacinė visuomenė reikalauja ir naujo požiūrio į šios infrastruktūros srities vystymą. Šiuo metu vyksta spartus procesas naujų informacinių technologijų diegime ryšių sistemoje. Šis procesas neaplenkia ir Panevėžio miesto. Siekiant, kad šiuolaikinės ryšių priemonės būtų prieinamos visiems visuomenės nariams numatoma:

- plėsti mobilaus daugiakanalio ryšio tinklą, sudarant konkurencines sąlygas mobilaus ryšio operatoriams,
- augant internetinio ryšio priemonių svarbai plėtoti šviesolaidinių kabelių tinklą, leisiantis plačiajuosčio duomenų perdavimo prieigą viešojo sektoriaus institucijoms,
- išlaikyti esamą pašto skyrių tinklą, įrengti juose viešojo interneto prieigas,
- laidinis ryšys į naujai užstatomas teritorijas turi būti tiesiamas vartotojams ir paslaugų tiekėjams tarpusavyje susitarus.

8.5. Įgyvendinimo prioritetai

8.5.1. Ekoinžinerinės infrastruktūros vystymo prioritetai

Ekoinžinerinės infrastruktūros srityje Panevėžio miesto bendrajame plane numatomi šie ilgalaikės perspektyvos prioritetai:

- rekonstruoti esamus nuotekų valymo įrenginius planuojamo periodo eigoje.
- plėsti Panevėžio vandentiekį į naujai užstatomas teritorijas ir esamas sodų bendrijas,
- plėsti Panevėžio buitinių nuotekų surinkimo sistemą, nukreipiant nuotekas į esamus valymo įrenginius,
- Buitinė nuotekynė pirmiausia turi būti vystoma naujai užstatomose teritorijose ir sodų bendrijose,
- vystyti konteinerinių aikštelių tinklą skirtą atliekų rūšiavimui,

8.5.2. Energetikos infrastruktūros vystymo prioritetai

Energetikos srityje Panevėžio miesto bendrajame plane numatomi šie ilgalaikės perspektyvos prioritetai:

- plėsti esamą elektros energijos paskirstymo tinklą,
- kabeliuoti didžiąją dalį esamų 10 kV orinių linijų,
- plėsti skirstomojo dujotiekio tinklą į užstatytas ir naujai numatomas užstatyti teritorijas,
- rekonstruoti esamas šilumines trasas naudojant bekanalę technologiją ir optimizuojant vamzdyno diametrus,
- išlaikyti esamus centralizuotos šilumos vartotojus,

9. SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO PRIORITETAI IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

9. SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO PRIORITETAI IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

Kad ir tolesnė Panevėžio miesto plėtra būtų stabili bei darni, o viešojo sektoriaus investicijos atneštų miestiečiams didžiausią naudą, miesto savivaldybei būtina nusistatyti aiškius savo urbanistinės veiklos prioritetus pasiūlytiems Bendrojo plano sprendiniams įgyvendinti. Siūloma juos išdėstyti atskiromis sritimis:

1. Naujų gyvenamosios (su socialinės infrastruktūros įstaigų ir aptarnaujančios komercinės) statybos teritorijų įsisavinimas,
2. Transporto ir inžinerinės infrastruktūros objektų projektavimas ir statyba,
3. Miesto gamtos ir kultūros paveldo saugos, jo savitumo bei įvaizdžio stiprinimo priemonės.

Teigiamiausių rezultatų galima bus laukti, jei pirmaeiliai projektai ir darbai bus harmoningai vykdomi lygiagrečiai visomis minimomis kryptimis.

1. Naujų gyvenamosios (su socialinės infrastruktūros įstaigų ir aptarnaujančios komercinės) statybos teritorijų įsisavinimas:

Daugiaaukštės ir mišrios statybos teritorijų tolesnis formavimas ir įsisavinimas vakarų kryptimi abipus Klaipėdos gatvės,

Pietinės miesto teritorijų dalies vyraujančios mažaukštės statybos teritorijų kompleksinis planavimas ir formavimas.

2. Transporto ir inžinerinės infrastruktūros objektų projektavimas ir statyba:

Svarbiausių miesto gatvių bei aikščių raudonųjų linijų nustatymas,

Miesto eismo organizavimo bei automobilių parkavimo vietų išdėstymo suplanavimas,

Strategiškai svarbiausių miesto gatvių tinklo plėtojimo darbai (statyba) – plačiau: 7 sk. „SUSISIEKIMO SISTEMOS PLĖTRA“, 7.9. ir 7.10. p.

Lietaus nuotekų valymo įrenginių projektavimas bei statyba.

3. Miesto gamtos ir kultūros paveldo saugos, jo savitumo bei įvaizdžio stiprinimo priemonės:

Tolesnis želdynų sistemos įrengimas bei tvarkymas Nevėžio upės slėnio ir jos salpos aplinkoje, įskaitant morgo iš Senamiesčio g. iškėlimą ir buv. pirmosios bažnyčios teritorijos tinkamą sutvarkymą.

Mažųjų melioruotų upelių žaliųjų juostų nustatymas ir įsisavinimas viešosioms miesto reikmėms.

Mieste esančių pastatų (iki 1970 m. statybos) įvertinimas ir inventorizavimas kultūros vertybių požiūriu ir teisinės apsaugos suteikimas, visų nekilnojamųjų kultūros vertybių tvarkymo darbų programos parengimas bei vykdymas, taip pat trūkstamų specialiųjų planų ir reglamentų parengimas.

Žiedinio tipo sankryžos bei aikštės Ramygalos g. prie pietinio įvažiavimo į Panevėžio miestą suplanavimas.

Ugdant Panevėžio miestą pagal parengto Bendrojo plano nuostatas bei sprendinius 2017 m. laikotarpiui bei 2027 m. perspektyvai, prognozuotina darni tolesnė visos miesto urbanistinės struktūros raida, taip pat patogios, sveikos ir estetiškos miesto aplinkos sauga ir tolesnis formavimas bei gerinimas. Sykiu numatomas Panevėžio miesto savitumą lemiančių bei įvaizdį kuriančių bruožų ir veiksnių tolygus stiprėjimas, Lietuvos Respublikos mastu metropolinio lygmens miesto aplinkos ir įvaizdžio plėtra.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, *Demografijos metraštis 2005 m;*
2. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, *Gyvenamasis fondas ir pastatų statyba 2006 m;*
3. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, *Gyventojų skaičius apskrityse, 2007 m. liepa 17 d;*
4. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, *Lietuvos gyventojai pagal amžių, 2007 m;*
5. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, *Darbo jėga, užimtumas ir nedarbas, 2000-2006 m;*
6. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, *Lietuvos statistikos metraštis, 2006 m;*
7. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, *Švietimas, 2006 m;*
8. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, *Ūkio subjektai. Pagrindiniai duomenys, 2006 m;*
9. Panevėžio m. savivaldybės duomenys;
10. Panevėžio m. internetinis puslapis <http://www.panevezys.lt>;
11. A. Miškinis, Lietuvos urbanistika: istorija, dabartis, ateitis, 1991;
12. E. Zilinskas, Panevėžio miesto teritorijos apribotos Nemuno-J. Basanavičiaus- Vilniaus-J. Biliūno- Senamiesčio-Marijonų- Taikos-Tulpių- Klaipėdos- S. Daukanto-J. Žemgulio gatvėmis Specialusis paveldosauginis planas, 2004.
13. Valstybinių kelių automobilių eismo intensyvumo 2001-2005 duomenys. Transporto ir kelių tyrimo institutas. Kaunas;
14. UAB „Rait“. Panevėžio miesto gyventojų apklausos ataskaita. 2007 ;
15. Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas. Žin., 2002, Nr. 110-4852;
16. UAB „Urbanistika“. Panevėžio apskrities teritorijos bendrasis planas. Susisiekimo infrastruktūra. 2007;
17. LR Susisiekimo ministerija. Transporto ir kelių tyrimo institutas. Kelių dangų specialieji tyrimai ir „juodųjų dėmių“ analizė valstybinės reikšmės keliuose. Eismo intensyvumo prognozė valstybinės reikšmės kelių ruožuose, einančiuose per miestus. IX tomas. 2006;
18. Techninių reikalavimų reglamentas. STR 2.06.01:1999 Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos;
19. COWI. Lietuvos strateginis nacionalinis geležinkelių plėtros planas 2005-2015 metams.
20. EUROSTAT duomenų bazė. EUROSTAT, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>.
21. Gyventojų skaičiaus prognozės 2005-2030 m. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės. Vilnius – 2004.
22. Panevėžio miesto vizija iki 2022m. ir ilgalaikės plėtros prioritetai iki 2013 m. patvirtintas Panevėžio miesto savivaldybės tarybos 2003 m. birželio mėn. 19 d. sprendimu Nr. 1-4-1

BRĖŽINIAI