

Šiandienos programa

15.00 Judumo variantų pristatymas

15.45 Bendra diskusija, klausimai atsakymai,

16.00 Diskusijos grupėse, variantų vertinimas

17.00 Apibendrinimas ir renginio pabaiga

GLOBALŪS IŠŠŪKIAI

Klimato kaita

Technologinė pažanga

Ekonomikos šuoliai

GLOBALŪS IŠŠŪKIAI

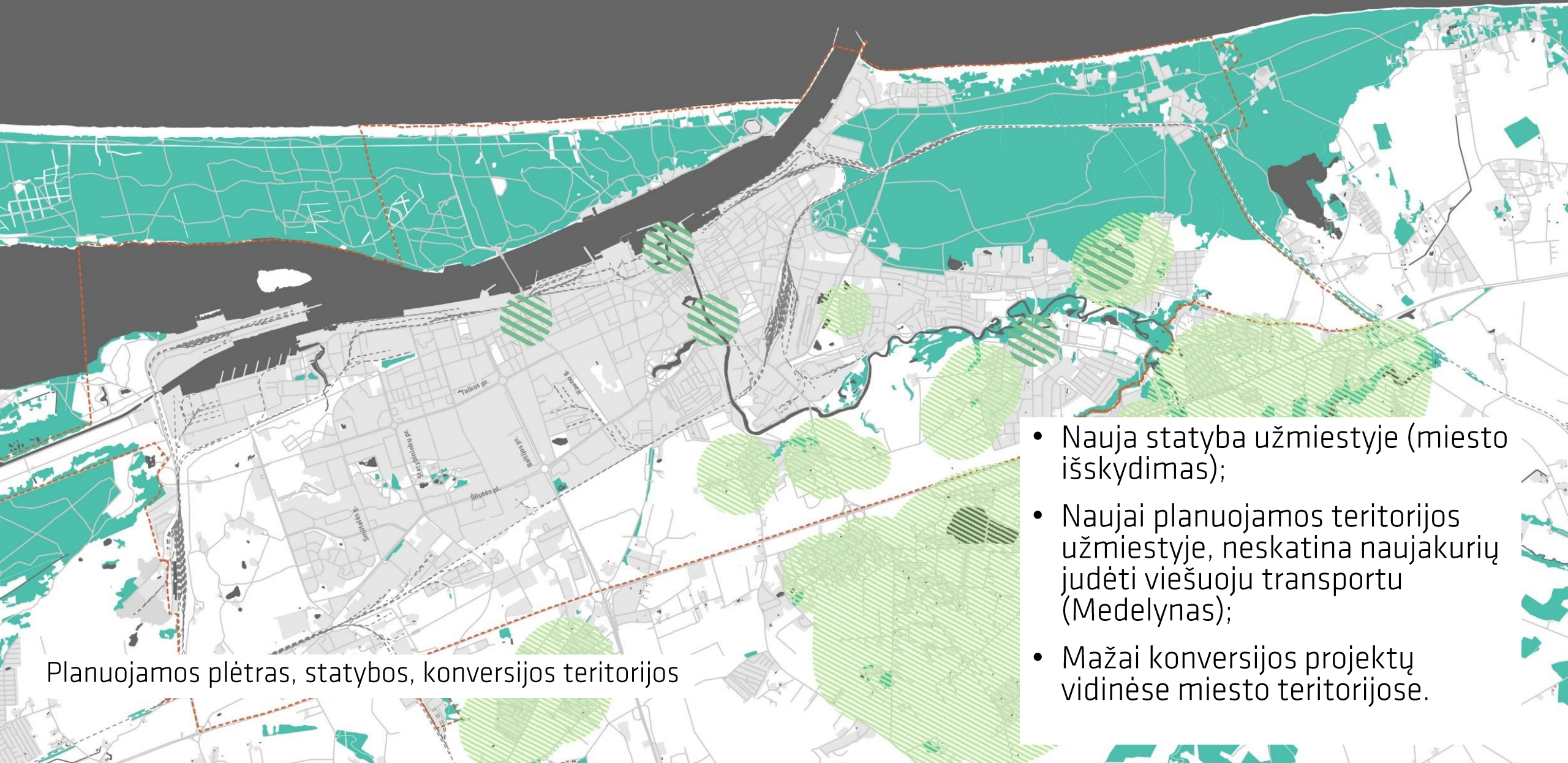
Nauji darbo įpročiai

Kuro kaina

Kylantys ekologiniai reikalavimai

KLAIPĖDOS IŠŠŪKIAI

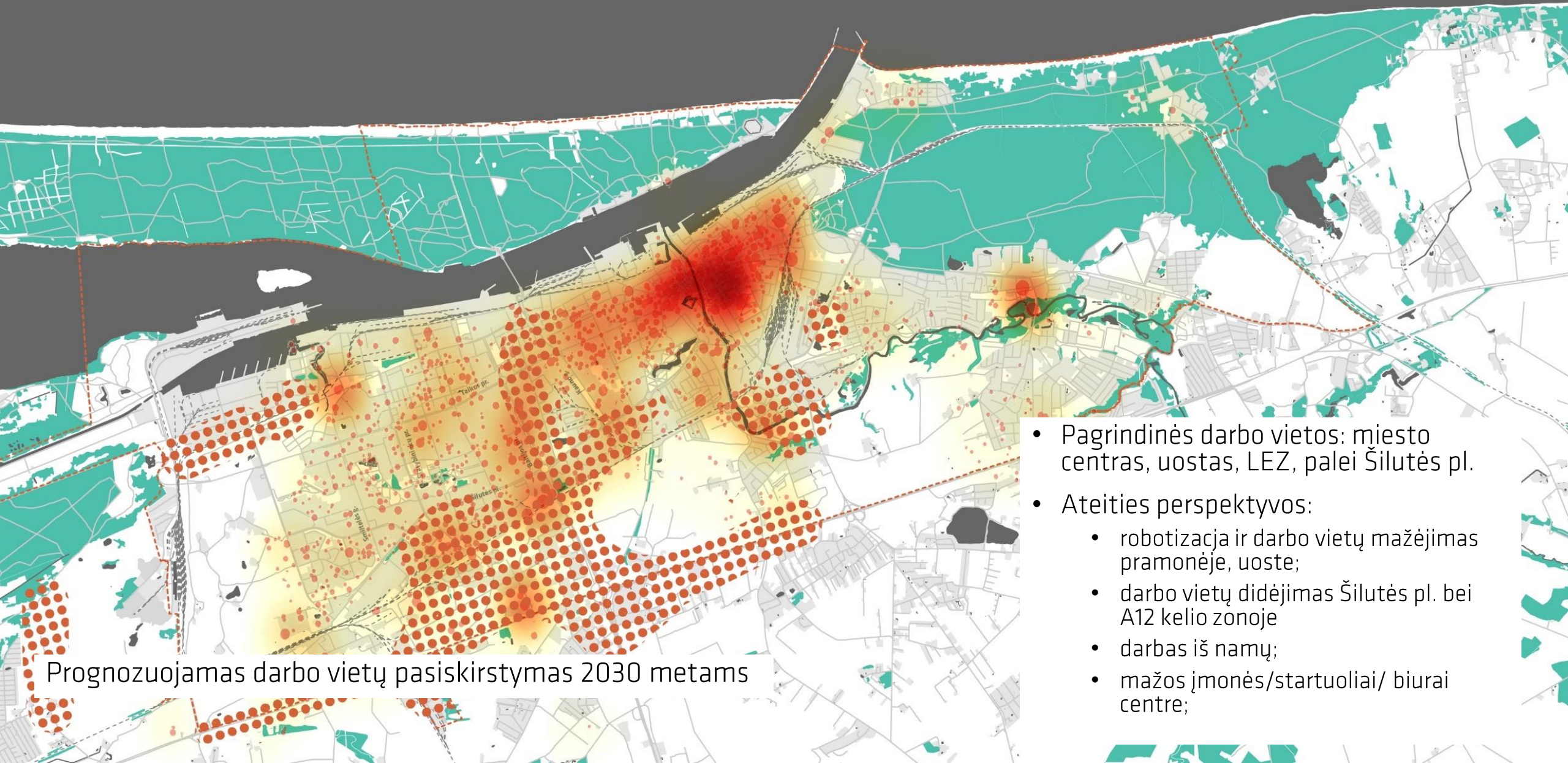
Miesto plėtra – planuojamos teritorijos



Planuojamos plėtras, statybos, konversijos teritorijos

- Nauja statyba užmiestyje (miesto išskydimas);
- Naujai planuojamos teritorijos užmiestyje, neskatina naujakurių judėti viešuoju transportu (Medelynas);
- Mažai konversijos projektų vidinėse miesto teritorijose.

Darbo vietų pasiskirstymas ir dinamika



Prognozuojamas darbo vietų pasiskirstymas 2030 metams

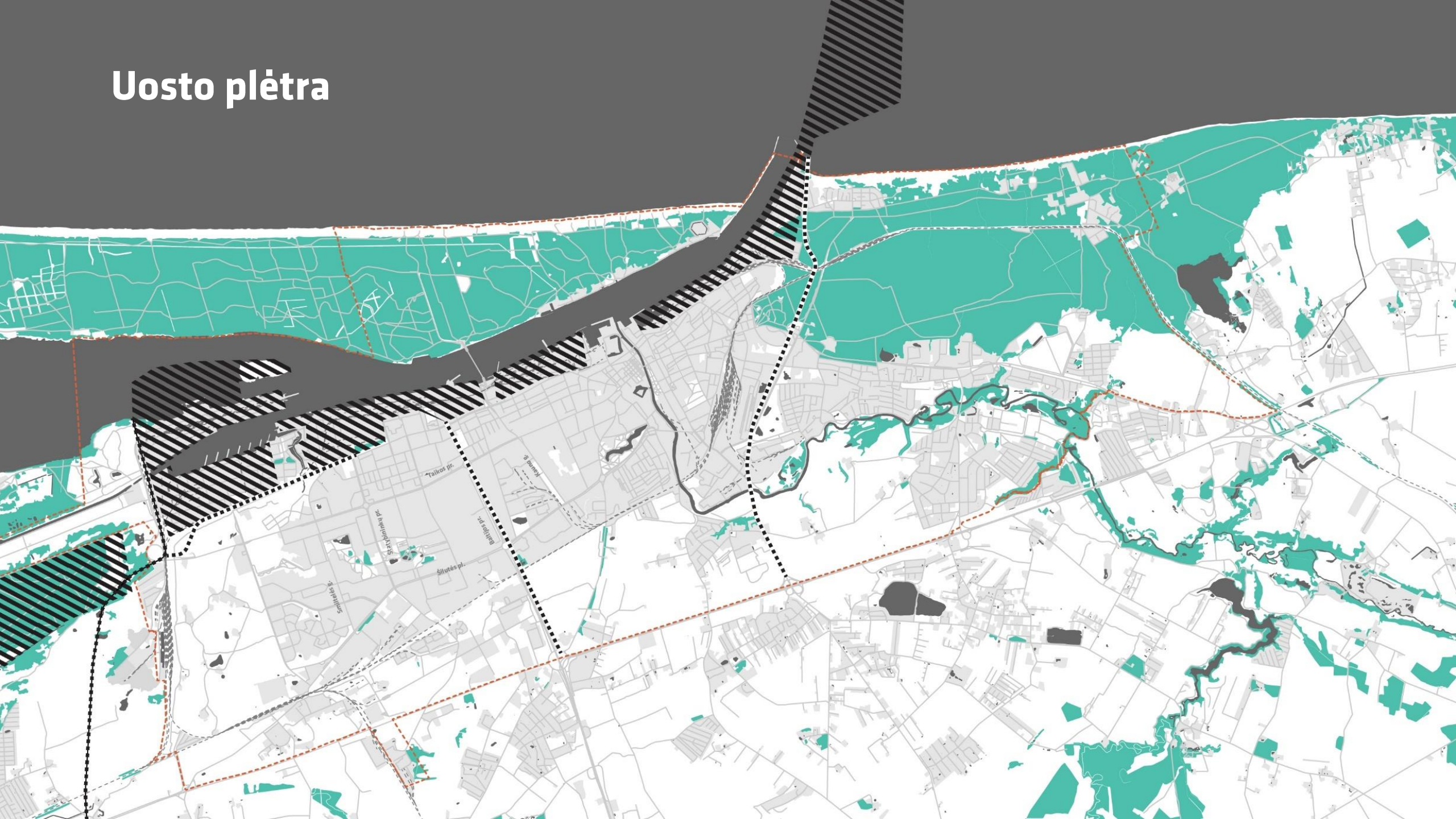
- Pagrindinės darbo vietos: miesto centras, uostas, LEZ, palei Šilutės pl.
- Ateities perspektyvos:
 - robotizacija ir darbo vietų mažėjimas pramonėje, uoste;
 - darbo vietų didėjimas Šilutės pl. bei A12 kelio zonoje
 - darbas iš namų;
 - mažos įmonės/startuoliai/ biurai centre;

Infrastruktūros plėtra – planuojami projektai

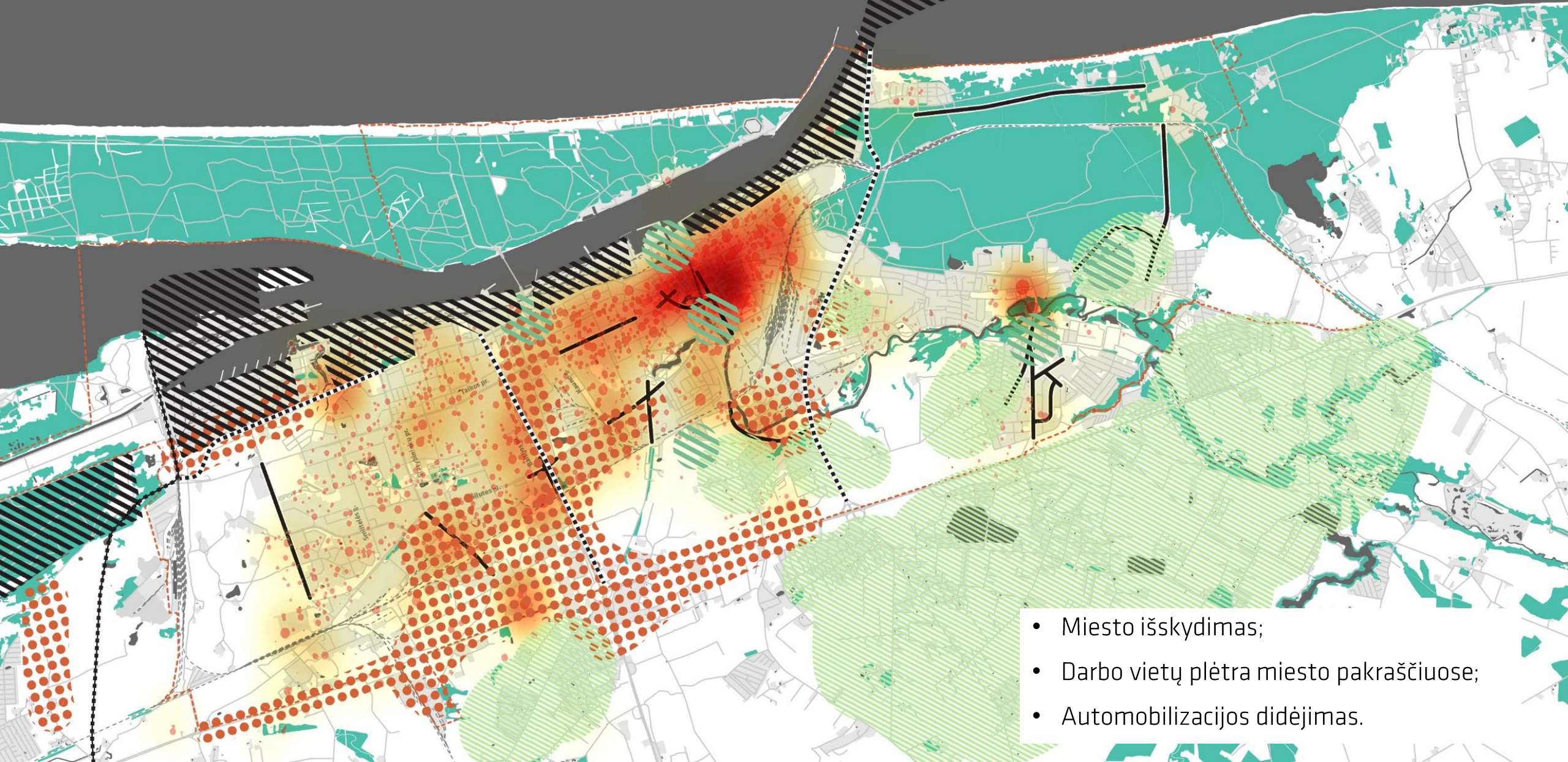


- Itin didelės investicijos yra skirtos infrastruktūrai, gerinančiai judėjimo sąlygas automobiliu;
- Svarbiausi projektai: pietinis aplinkkelis, dviejų lygių sankryžos Baltijos pr. ir kiti yra skirti sumažinti logistikos neigiamą poveikį miestui. Ši infrastruktūra gerina sąlygas judėti automobiliu.

Uosto plėtra



Klaipėda 2030, neįgyvendinus darnaus judumo priemonių

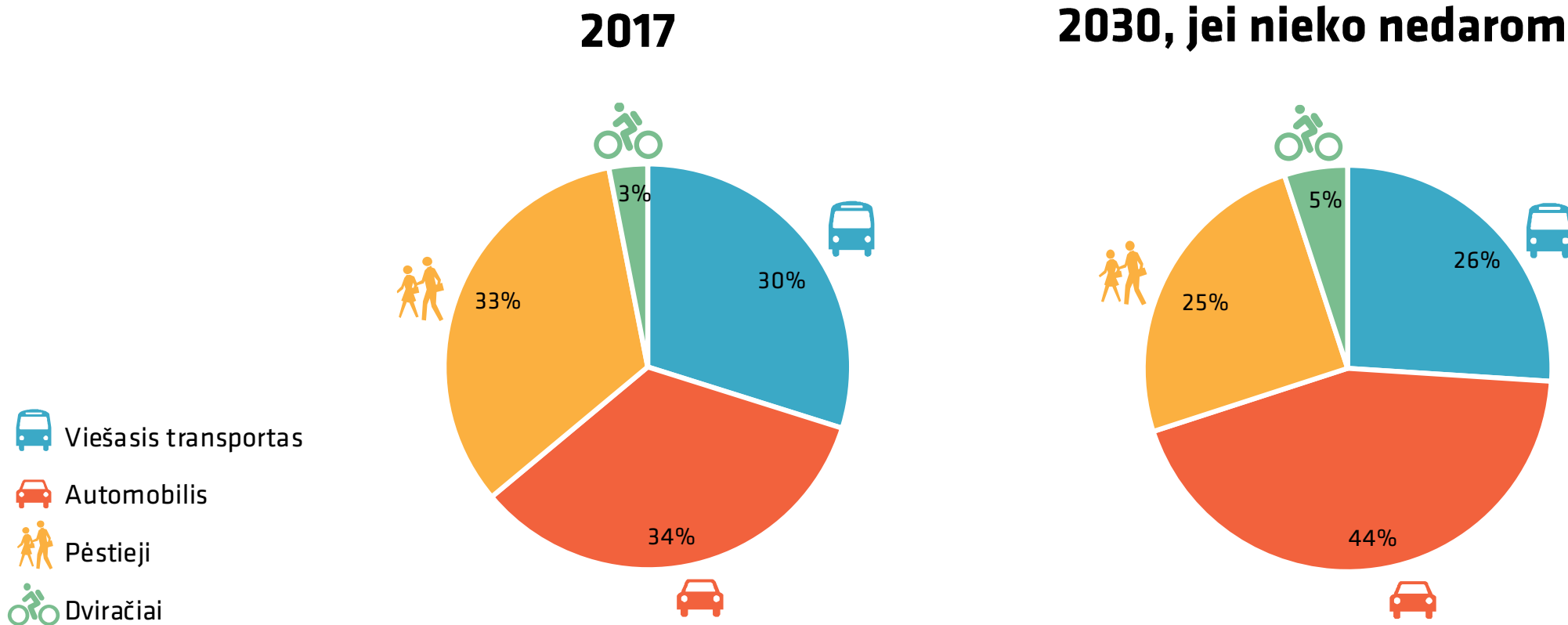


- Miesto išskydimas;
- Darbo vietų plėtra miesto pakraščiuose;
- Automobilizacijos didėjimas.

Modalinis kelionių pasiskirstymas

Įvertinus miesto raidos tendencijas, gyventojų judėjimo įpročius, technologijų ir gyvenimo būdo kaitą galima teigti, kad neįgyvendinus darnaus judumo priemonių, modalinis kelionių pasiskirstymas Klaipėdoje keistųsi:

- Viešojo transporto naudojimas ir judėjimas pėsčiomis mažėtų;
- Didėtų kelionių skaičius automobiliu, taksi ir dalijimosi automobiliais.



Judumo iššūkiai skirtingose Klaipėdos miesto dalyse

Istorinė miesto dalis-centras

- Didėjantis automobilių eismas kenkia jautriausioms istorinėms miesto dalims, senamiesčiui ir naujamiesčiui.
- Istorinės miesto dalys nėra patogios judėti pėsčiomis, dviračiais. Judėjimas žmonėms turintiems negalių yra labai sudėtingas ar net neįmanomas;

Daugiabučių rajonai

- Nusidėvėjusi ir nepatraukli aplinka, neapšviesti takai, neskatina trumpoms kelionėms rinktis judėjimo pėsčiomis ar dviračiais;
- Didelis automobilizacijos lygis, parkavimo problemos kiemuose;

Pramoninės, komercinės, uosto teritorijos

- Pramoninės teritorijos sunkiau pasiekiamos viešuoju transportu, todėl į jas judama automobiliu;
- Pramoninėse ir komercinėse teritorijose nėra viešųjų erdvių, želdynų, aplinka nepatraukli ir nepritaikyta judėti pėsčiomis, dviračiu;

Priemiesčiai

- Gyventojai keliasi gyventi į priemiesčius, kur mažas gyventojų tankumas, viešasis transportas neefektyvus, todėl didėja automobilizacijos lygis;
- Miesto ir priemiesčių (Klaipėdos rajono) viešasis transportas nėra suderintas. Tai neskatina kelionėms rinktis viešojo transporto;

Visas miestas

- Klaipėdoje didėja automobilizacijos lygis, mažėja gyventojų skaičius ir gyventojų tankumas, todėl viešasis transportas tampa neefektyvus;
- Eismo įvykiai neskatina kelionėms rinktis bevariklio transporto.

KLAIPĖDOS JUDUMO VIZIJA IR VARIANTAI 2030

Klaipėdos darnaus judumo 2030 vizija

Klaipėda - miestas, kurio gyventojai ir svečiai savo kasdienėms kelionėms renkasi eiti pėsčiomis, važiuoti dviračiu ar viešuoju transportu.

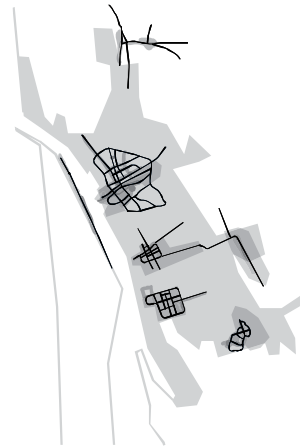
Trys skirtingi Klaipėdos judumo variantai

- Skatinamos skirtingos transporto rūšys;
- Skiriasi įtaka miesto erdvinei vystymosi struktūrai;
- Keičiasi modalinis kelionių pasiskirstymas;
- Kiekvienu variantu skiriasi įtaka aplinkos kokybei, taršai, pasiekiamumui, sveikatai ir kitiems vertinimo kriterijams.



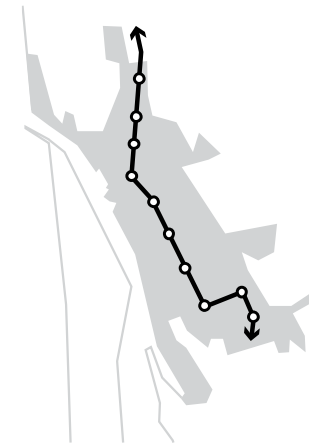
Variantas 1

Senamiestis pėstiesiems ir patogesnė susisiekimo infrastruktūra



Variantas 2

Lokalių centrų kokybė ir aktyvus judėjimas



Variantas 3

Pagrindinė miesto viešojo transporto ašis

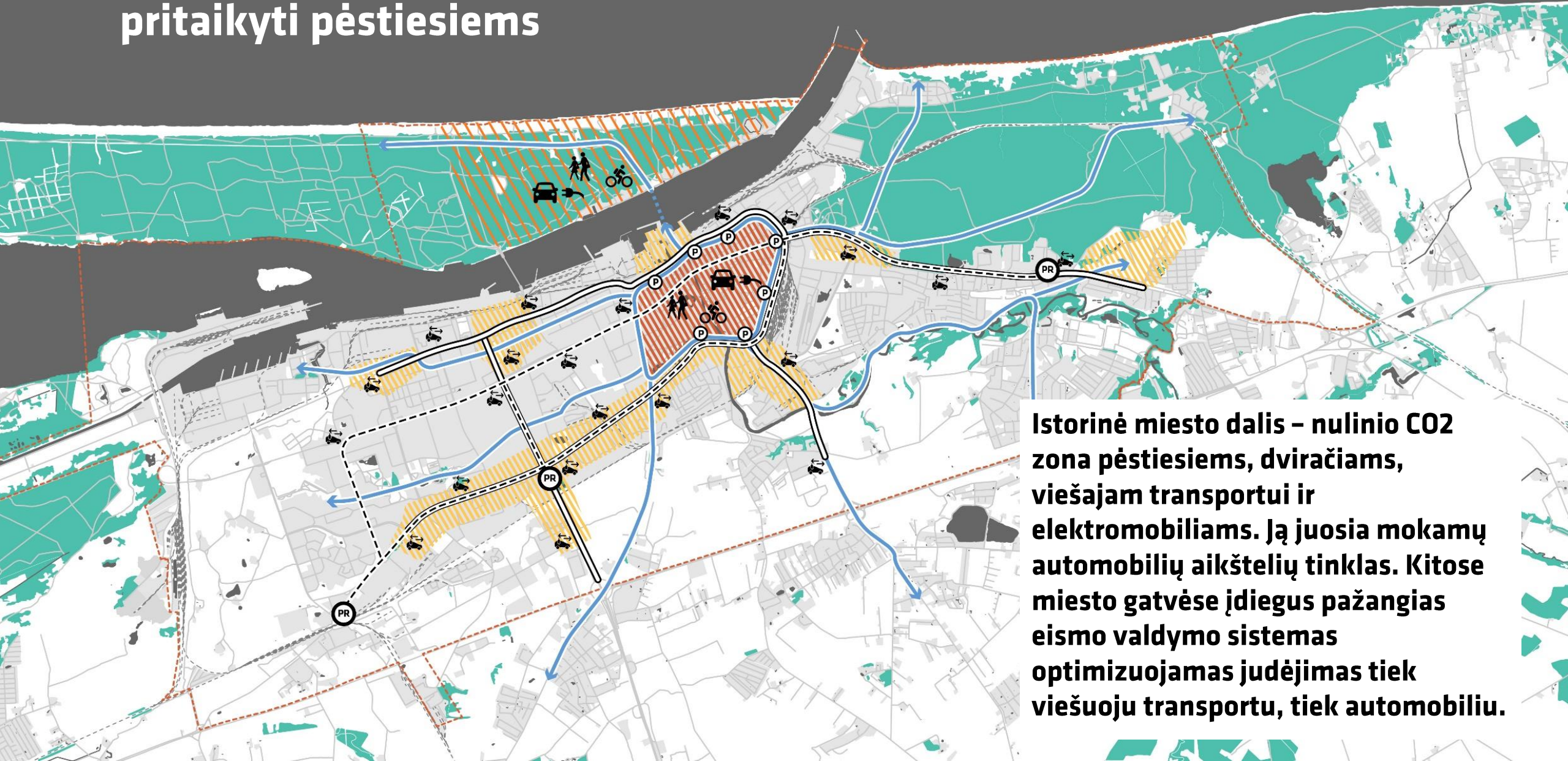
VARIANTAS 1

Senamiestis pēstiesiems ir patogesnē susisiekimo infrastruktūra



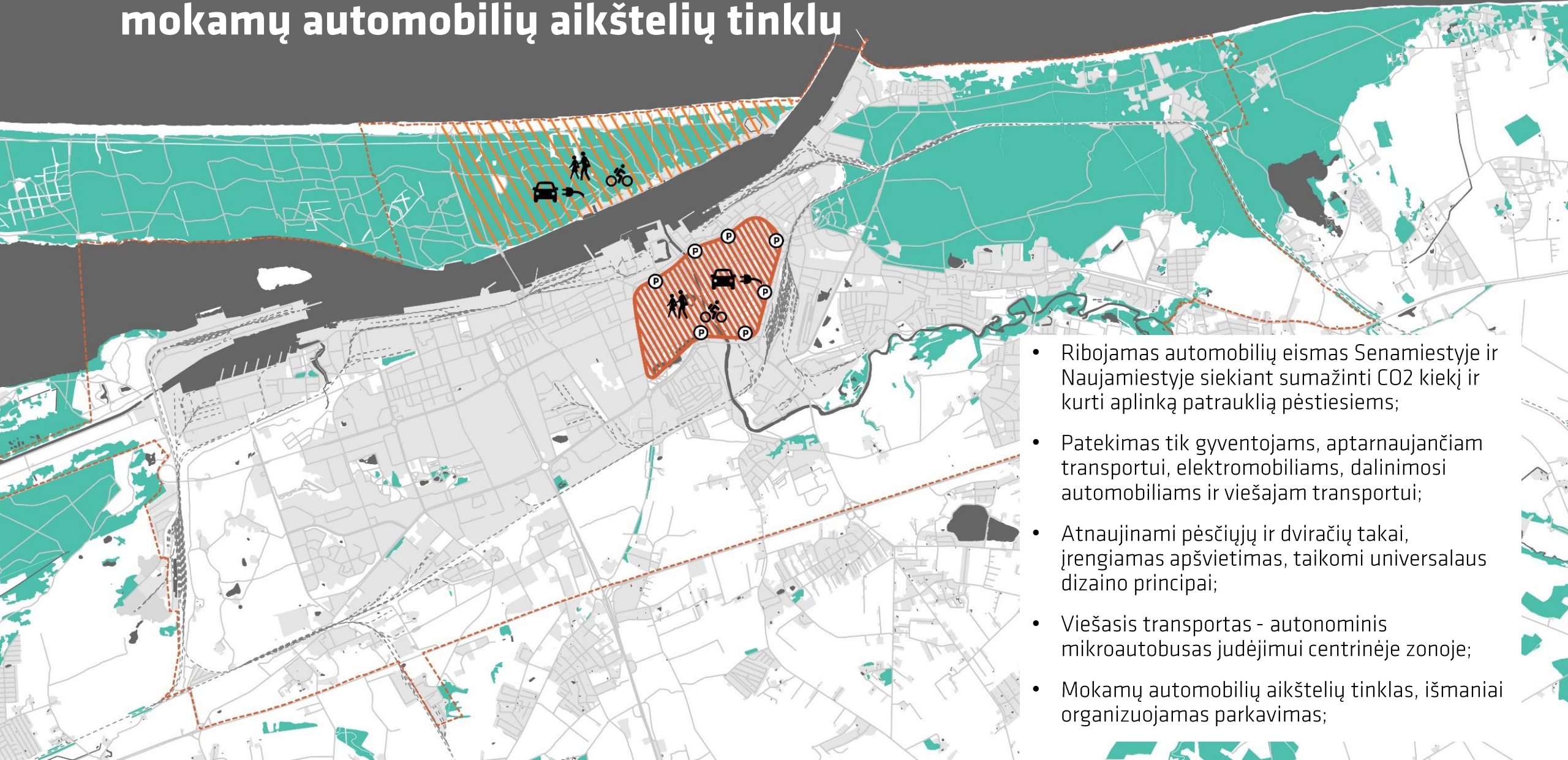
- Klaipėdoje didėja automobilizacijos lygis, ypač nukenčia istorinės miesto dalys, todėl tikslinga miesto centre stiprinti netaršų transportą, pėsčiųjų ir dviračių judėjimą;
- Klaipėdos miestas plečiasi į priemiesčius ir automobilis yra ir bus patogi susisiekimo priemonė, todėl tikslinga diegti pažangias eismo valdymo sistemas bei plėsti netaršaus privataus transporto infrastruktūrą;

Tikslas – mažinti oro taršą Klaipėdoje ir istorinę miesto dalį pritaikyti pėstiesiems



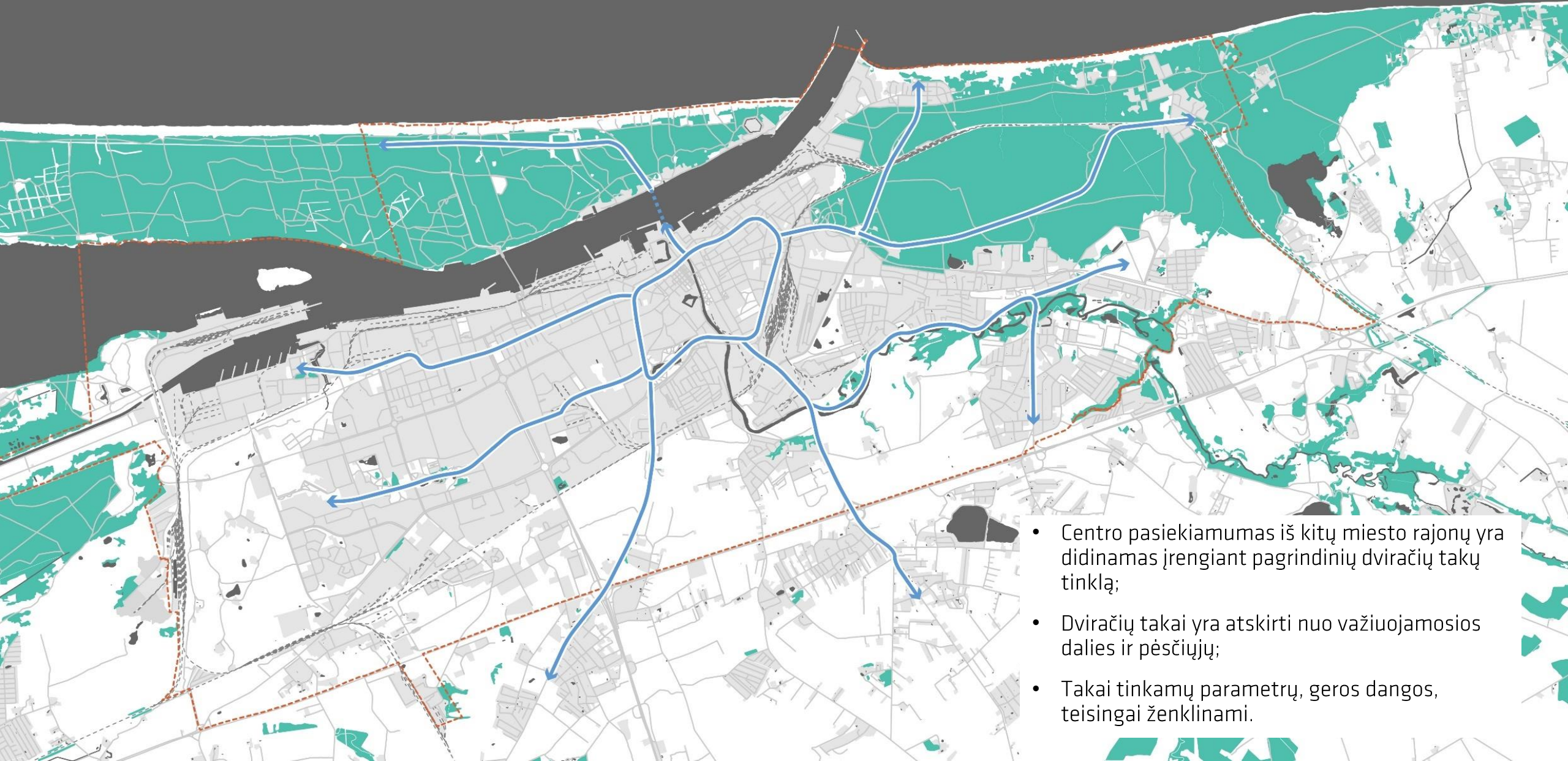
Istorinė miesto dalis – nulinio CO2 zona pėstiesiems, dviračiams, viešajam transportui ir elektromobiliams. Ją juosia mokamų automobilių aikštelių tinklas. Kitose miesto gatvėse įdiegus pažangias eismo valdymo sistemas optimizuojamas judėjimas tiek viešuoju transportu, tiek automobiliu.

Centras – nulinio CO2 zona pėstiesiems apsupta mokamų automobilių aikštelių tinklu



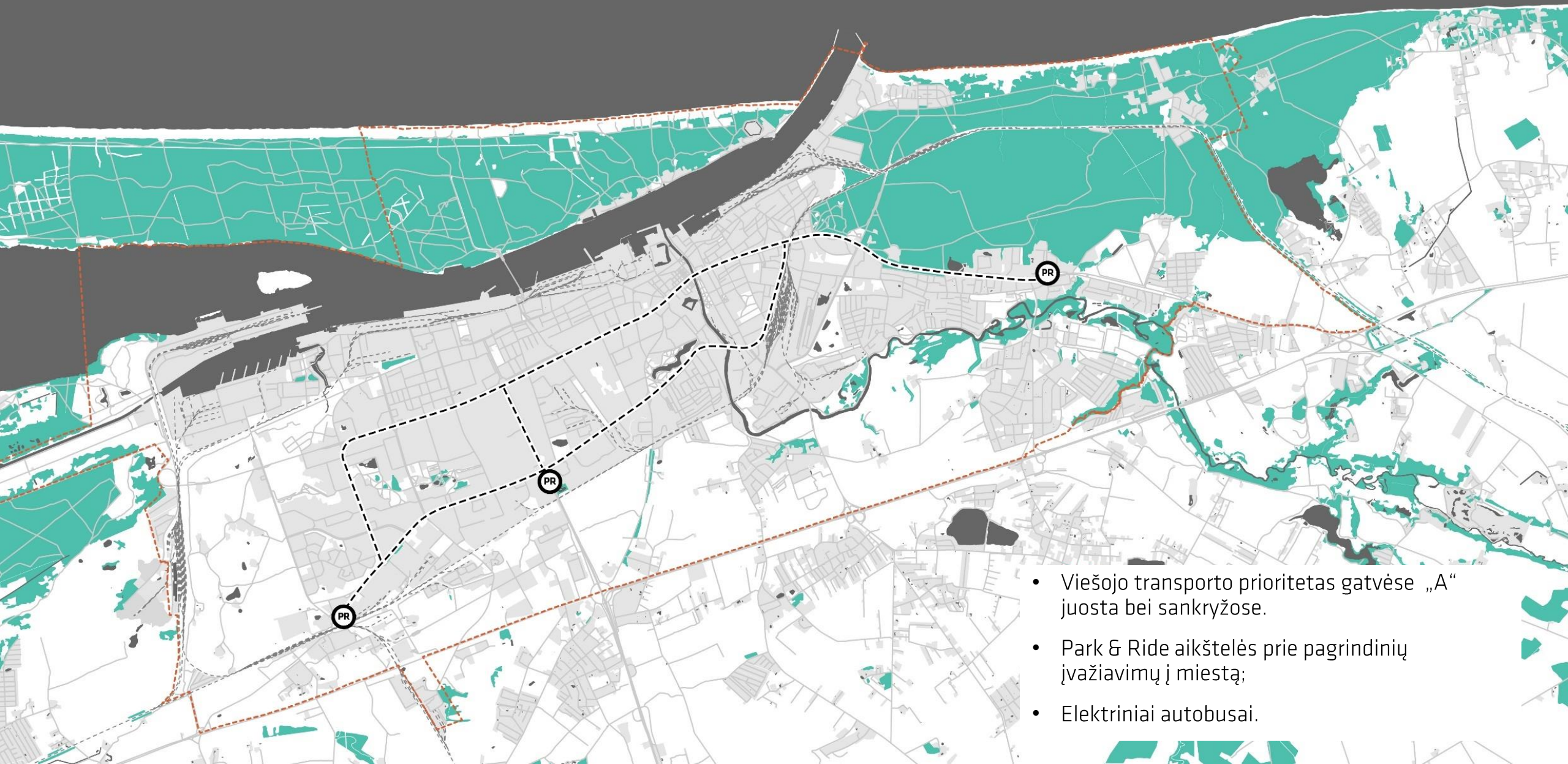
- Ribojamas automobilių eismas Senamiestyje ir Naujamiestyje siekiant sumažinti CO2 kiekį ir kurti aplinką patrauklią pėstiesiems;
- Patekimas tik gyventojams, aptarnaujančiam transportui, elektromobiliams, dalinimosi automobiliams ir viešajam transportui;
- Atnaujinami pėsčiųjų ir dviračių takai, įrengiamas apšvietimas, taikomi universalaus dizaino principai;
- Viešasis transportas - autonominis mikroautobusus judėjimui centrinėje zonoje;
- Mokamų automobilių aikštelių tinklas, išmaniai organizuojamas parkavimas;

Pagrindiniai miesto dviračių takai



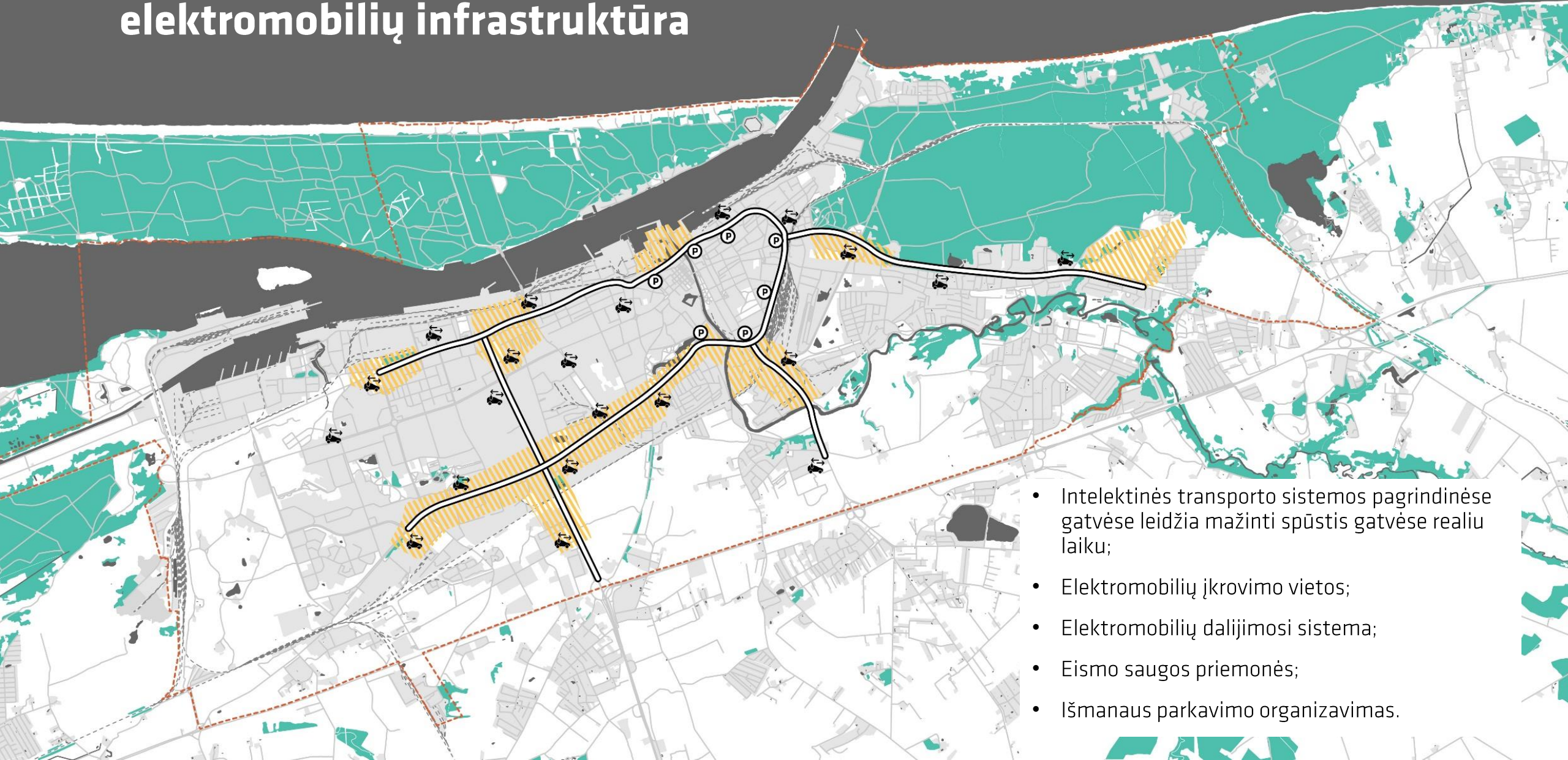
- Centro pasiekiamumas iš kitų miesto rajonų yra didinamas įrengiant pagrindinių dviračių takų tinklą;
- Dviračių takai yra atskirti nuo važiuojamosios dalies ir pėsčiųjų;
- Takai tinkamų parametru, geros dangos, teisingai ženklinami.

Viešojo transporto prioritetas ir Park & ride aikštelės



- Viešojo transporto prioritetas gatvėse „A“ juosta bei sankryžose.
- Park & Ride aikštelės prie pagrindinių įvažiavimų į miestą;
- Elektriniai autobusai.

Intelektinės transporto sistemos ir elektromobilių infrastruktūra



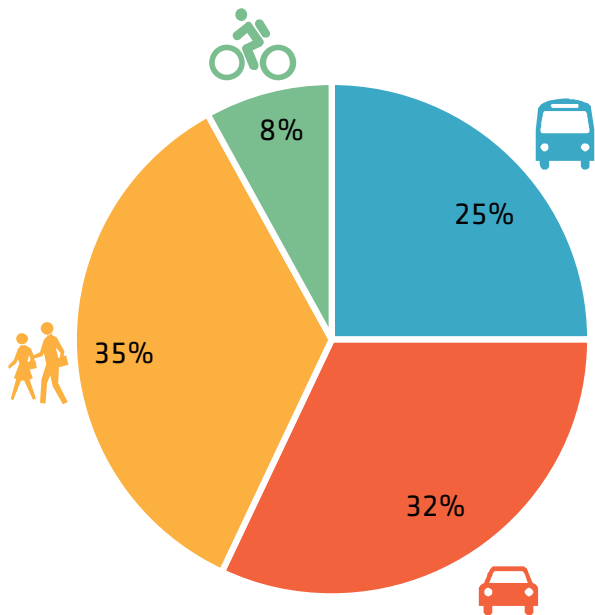
- Intelektinės transporto sistemos pagrindinėse gatvėse leidžia mažinti spūstis gatvėse realiu laiku;
- Elektromobilių įkrovimo vietos;
- Elektromobilių dalijimosi sistema;
- Eismo saugos priemonės;
- Išmanaus parkavimo organizavimas.

Modalinis kelionių pasiskirstymas 2030

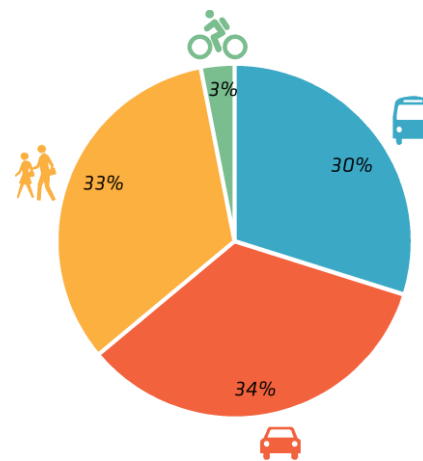
Įgyvendinus šį variantą:

- Viešojo transporto naudojimas sumažėtų;
- Kelionių pėsčiomis ir dviračiais skaičius padidėtų.

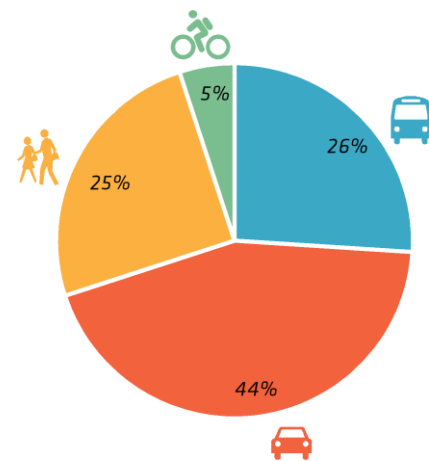
2030 variantas 1



2017



2030,
jei nieko nedarom



 Viešasis transportas  Automobilis  Pėsčiai  Dviračiai

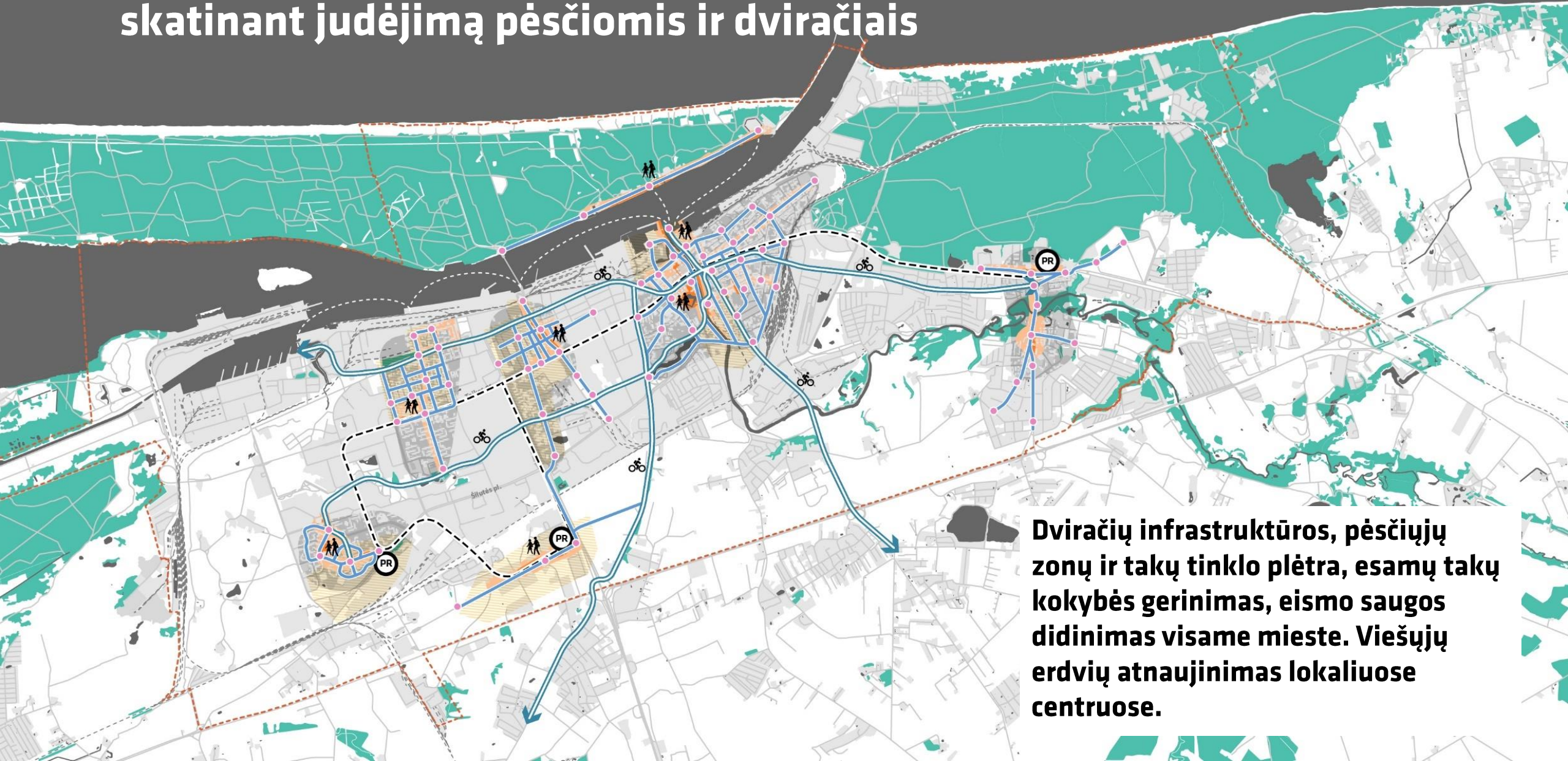
VARIANTAS 2

Lokalių centrų kokybė ir aktyvus judėjimas



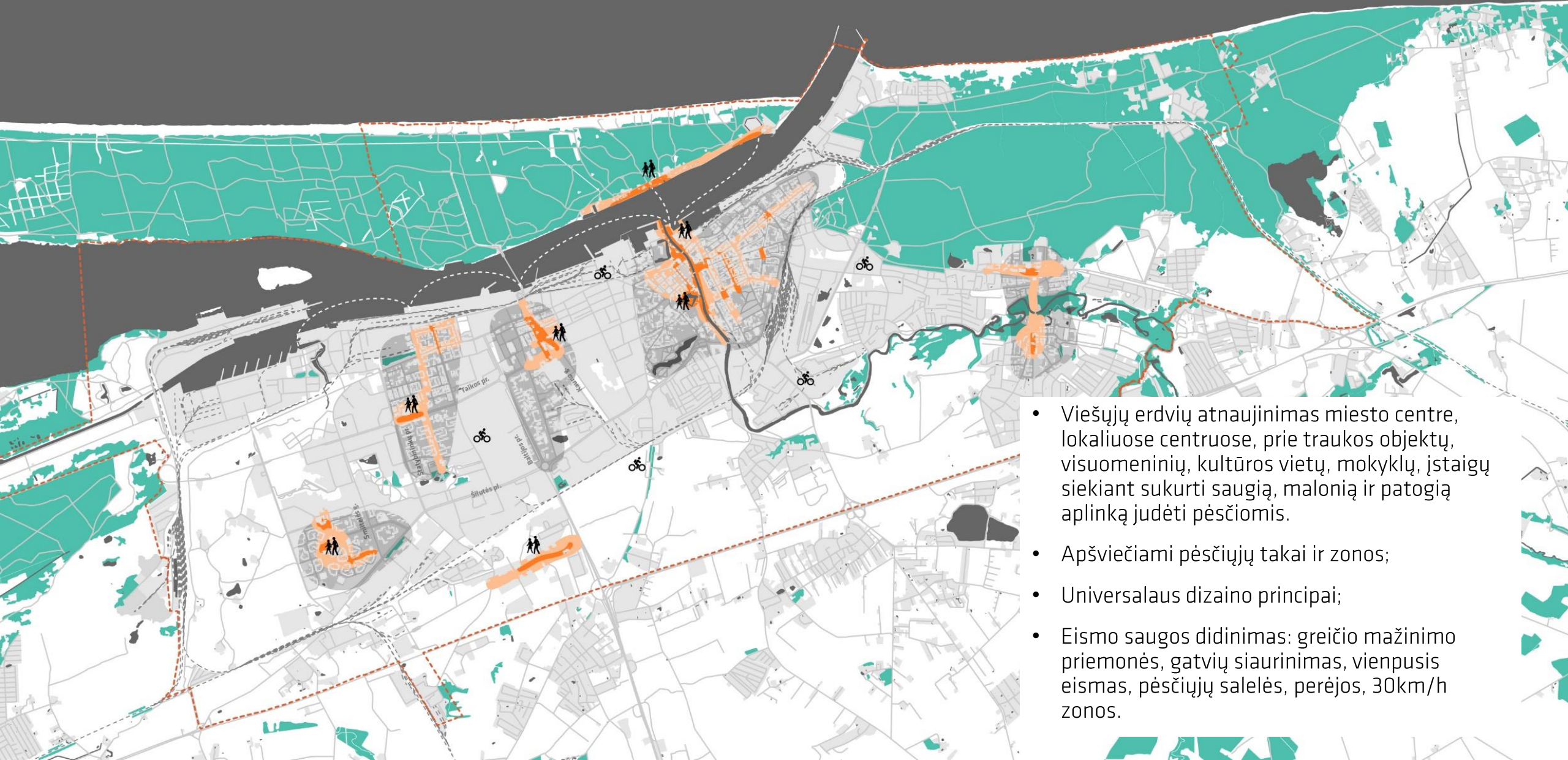
- Didelė dalis miestiečių gyvena didelio tankumo pietiniuose mikrorajonuose, kur buvo numatyti lokalūs komercijos ir paslaugų centrai, todėl tikslinga stiprinti lokalius centrus, skatinti judėjimą dviračiais ir pėsčiomis. Tai didintų šių centrų gyvybingumą ir gyvenamųjų rajonų patrauklumą;
- Klaipėdoje yra lygus reljefas, erdvios gatvės, klimatas švelnesnis nei kitose Lietuvos dalyse, žiemos trumpesnės. Tai yra teigiami veiksniai bevariklio transporto skatinimui;

Tikslas – kurti patrauklią, saugią, sveiką ir gyvybingą miesto aplinką, skatinant judėjimą pėsčiomis ir dviračiais



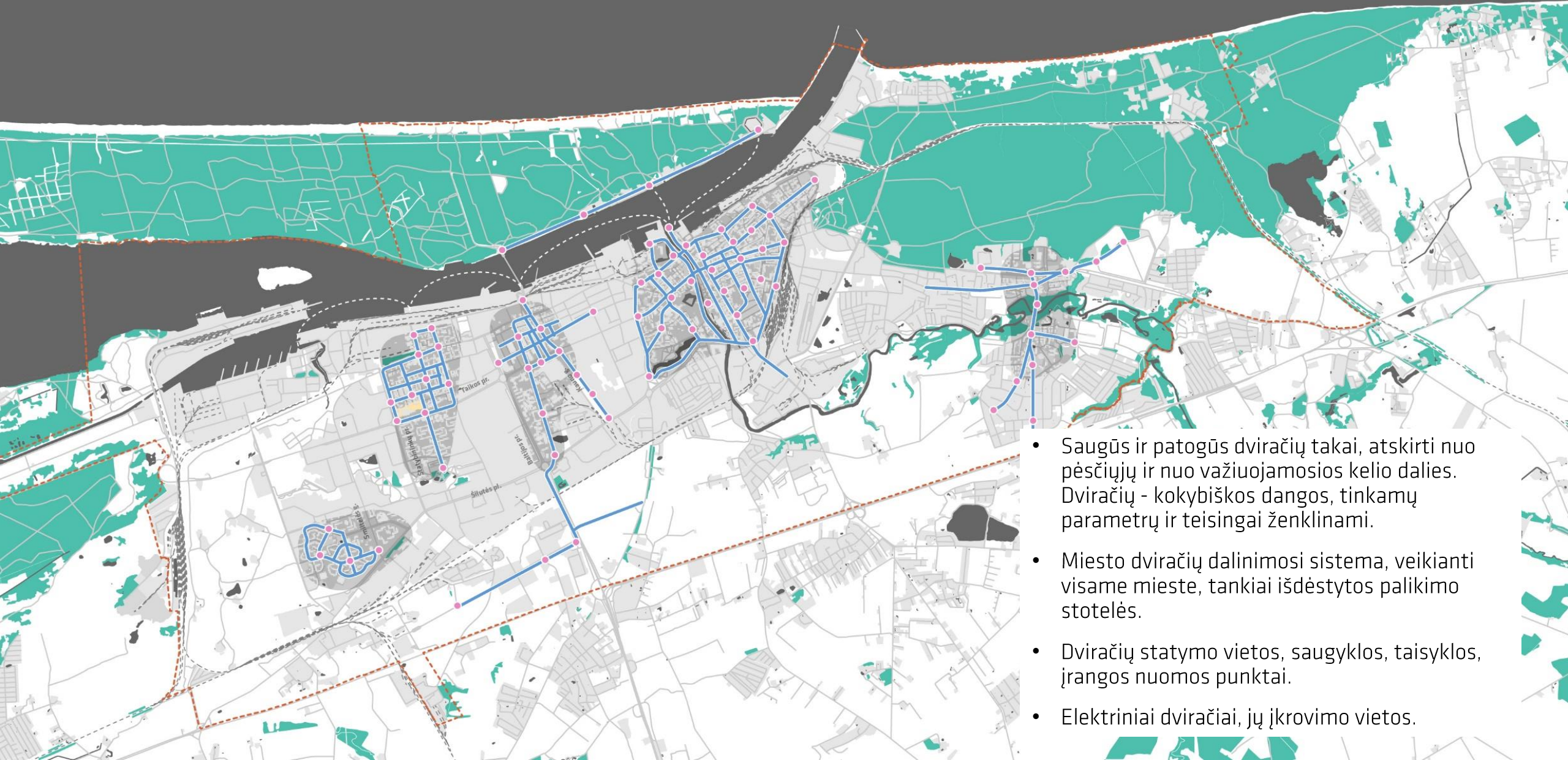
Dviračių infrastruktūros, pėsčiųjų zonų ir takų tinklo plėtra, esamų takų kokybės gerinimas, eismo saugos didinimas visame mieste. Viešųjų erdvių atnaujinimas lokaliuose centruose.

Pėsčiųjų zonų įregimas lokaliuose miesto centruose



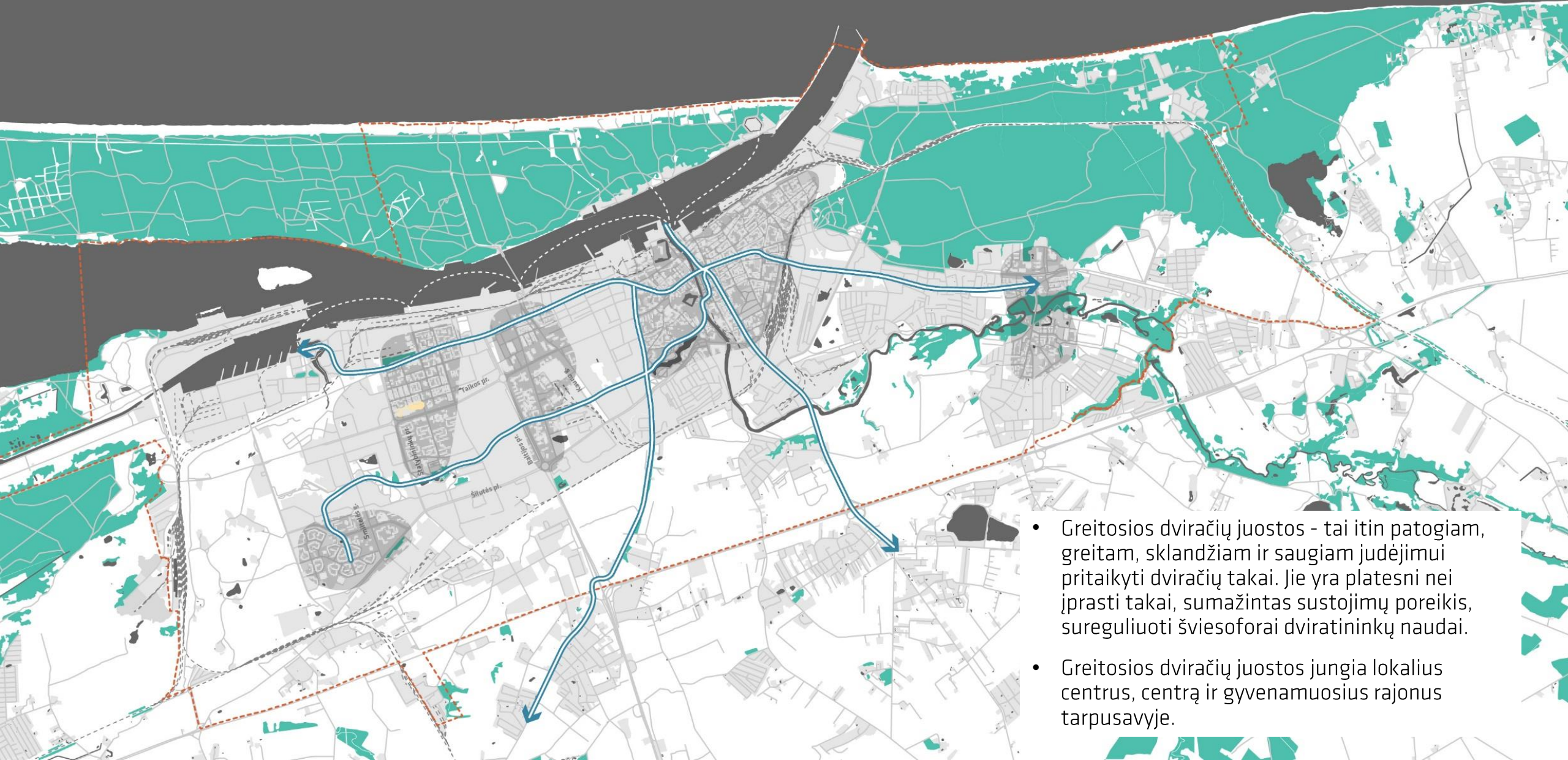
- Viešųjų erdvių atnaujinimas miesto centre, lokaliuose centruose, prie traukos objektų, visuomeninių, kultūros vietų, mokyklų, įstaigų siekiant sukurti saugią, malonią ir patogią aplinką judėti pėsčiomis.
- Apšviečiami pėsčiųjų takai ir zonos;
- Universalus dizaino principai;
- Eismo saugos didinimas: greičio mažinimo priemonės, gatvių siaurinimas, vienpusis eismas, pėsčiųjų salelės, perėjos, 30km/h zonos.

Dviračių infrastruktūra: takai ir dviračių dalinimosi sistema



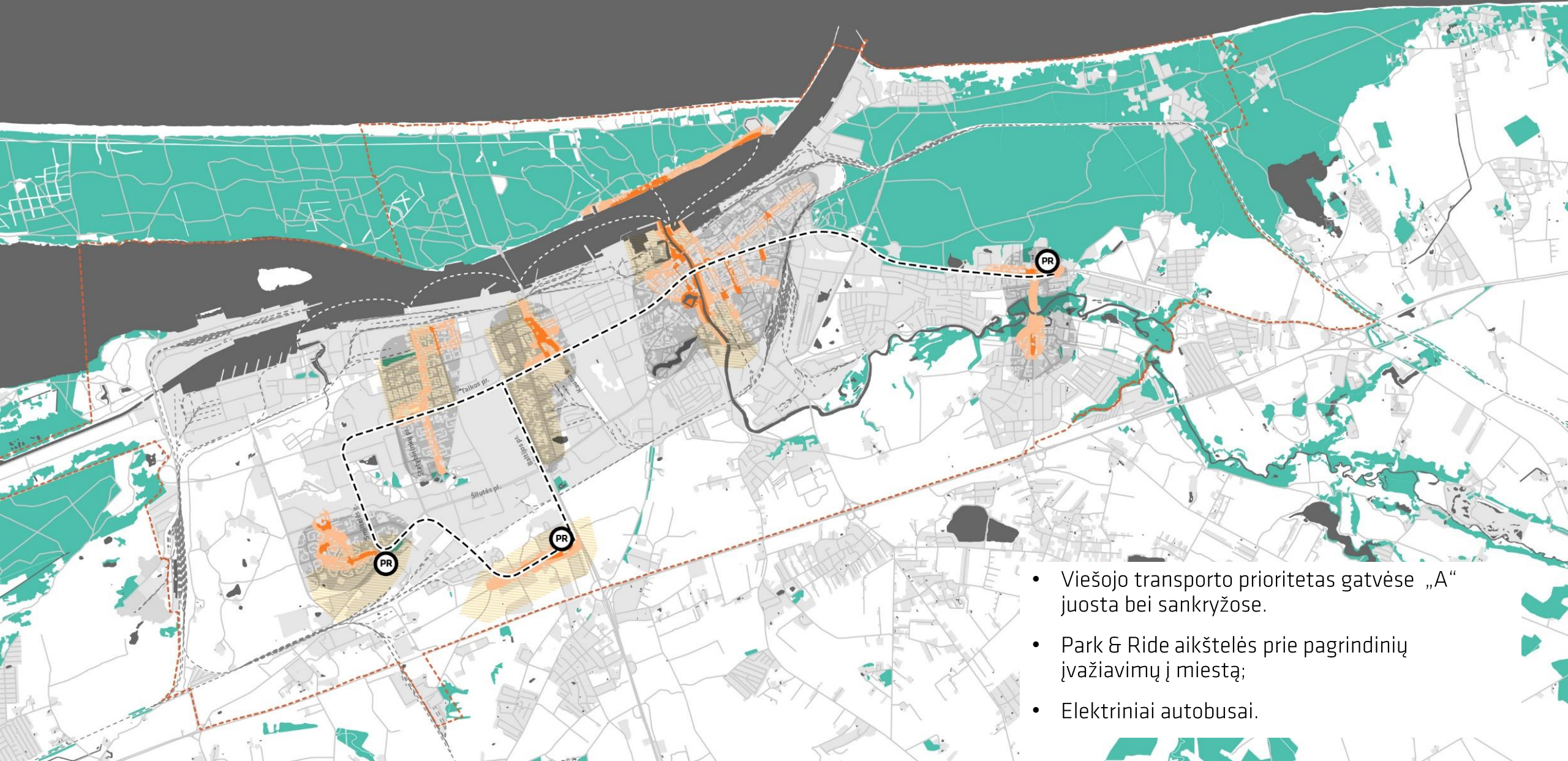
- Saugūs ir patogūs dviračių takai, atskirti nuo pėsčiųjų ir nuo važiuojamosios kelio dalies. Dviračių - kokybiškos dangos, tinkamų parametų ir teisingai ženklinami.
- Miesto dviračių dalinimosi sistema, veikianti visame mieste, tankiai išdėstytos palikimo stotelės.
- Dviračių statymo vietos, saugyklos, taisyklos, įrangos nuomos punktai.
- Elektriniai dviračiai, jų įkrovimo vietos.

Dviračių infrastruktūra: greitosios dviračių juostos



- Greitosios dviračių juostos - tai itin patogiam, greitam, sklandžiam ir saugiam judėjimui pritaikyti dviračių takai. Jie yra platesni nei įprasti takai, sumažintas sustojimų poreikis, sureguliuoti šviesoforai dviratininkų naudai.
- Greitosios dviračių juostos jungia lokalius centrus, centrą ir gyvenamuosius rajonus tarpusavyje.

Viešojo transporto „A“ juostos ir Park & Ride aikštelės



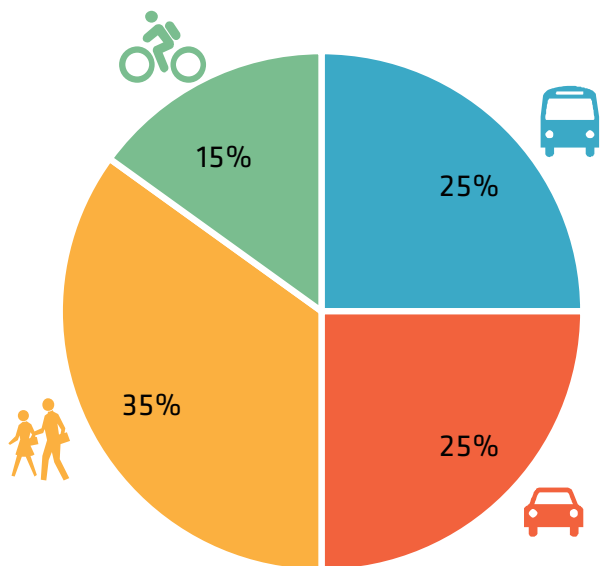
- Viešojo transporto prioritetas gatvėse „A“ juosta bei sankryžose.
- Park & Ride aikštelės prie pagrindinių įvažiavimų į miestą;
- Elektriniai autobusai.

Modalinis kelionių pasiskirstymas 2030

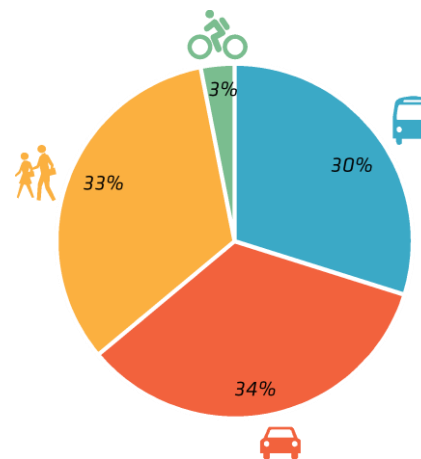
Igyvendinus šį variantą pusė visų Klaipėdiečių kelionių būtų atliekama bevarikliu transportu:

- Ženkliai padidėtų kelionių dviračiu skaičius, šiek tiek padidėtų kelionių skaičius pėsčiomis;
- Kelionių viešuoju transportu ir automobiliu skaičius sumažėtų.

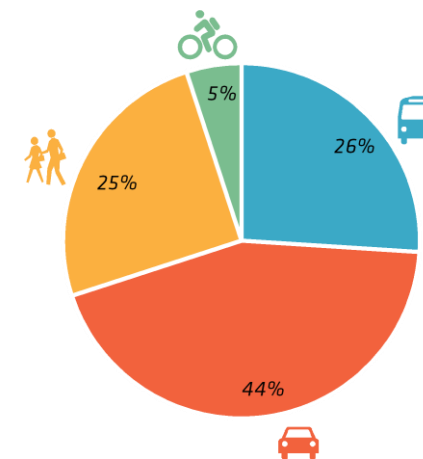
2030 variantas 2



2017



2030, jei nieko nedarom



Viešasis transportas



Automobilis



Pėsčiai



Dviračiai

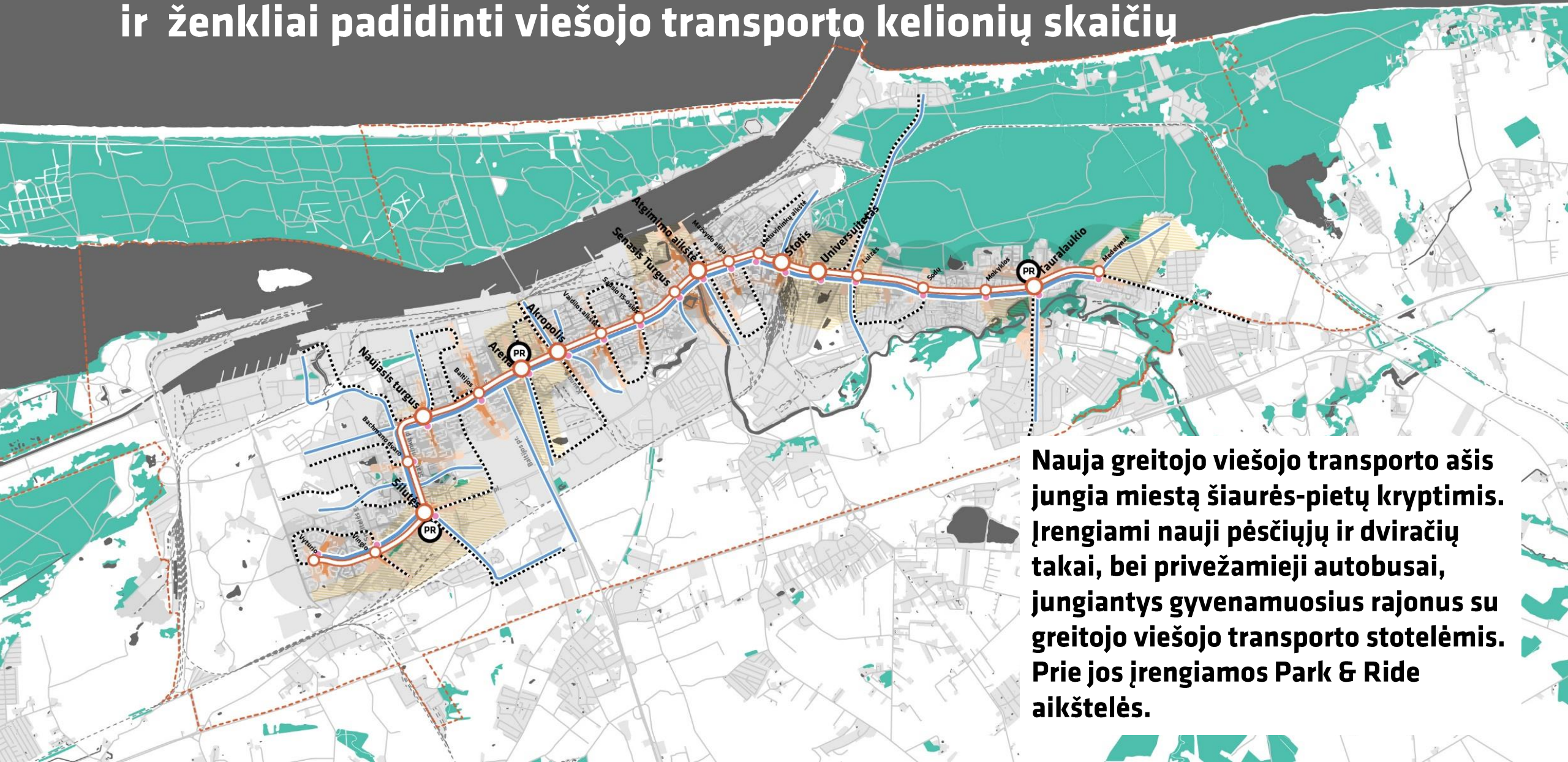
VARIANTAS 3

Pagrindinė miesto greitojo viešojo transporto ašis



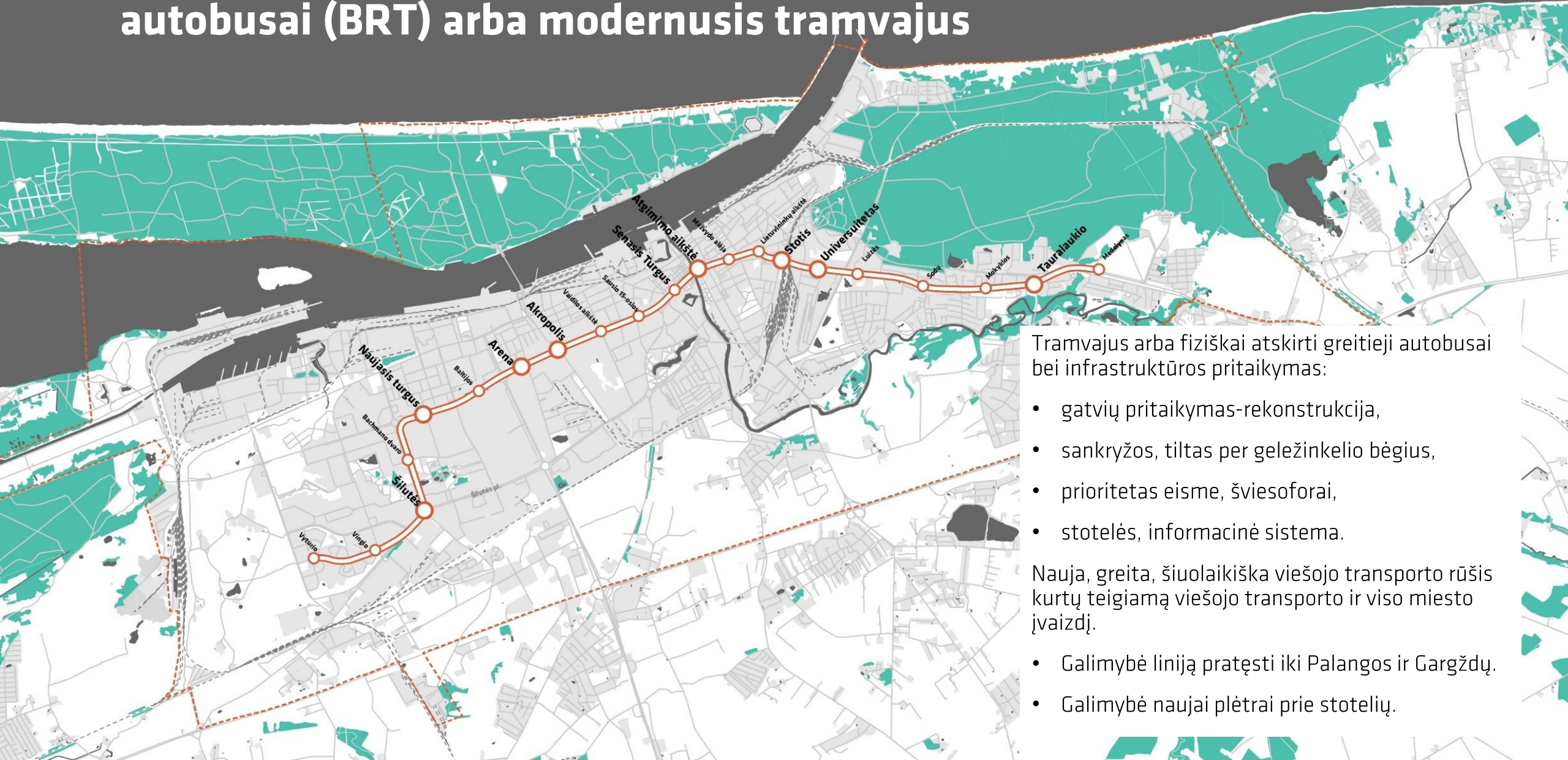
- Klaipėdos mieste veikia išvystyta viešojo transporto sistema, tačiau nenusimato spartaus keleivių srauto didėjimo. Siekiant ženkliai padidinti viešojo transporto keleivių skaičių yra tikslinga įvesti naujos kokybės, greitą bei pažangią viešojo transporto rūšį;
- Klaipėdos miestas yra linijinės struktūros, miestiečiai juda šiaurės-pietų kryptimis, todėl mieste gali būti vystoma pagrindinė greitojo viešojo transporto linija-ašis, kurią su kitomis miesto dalimis jungtų privežamieji autobusai, pėsčiųjų ir dviračių takai;

Tikslas - iš esmės pakeisi miesto transporto sistemą, įvesti naują rūšį ir ženkliai padidinti viešojo transporto kelionių skaičių



Nauja greitojo viešojo transporto ašis jungia miestą šiaurės-pietų kryptimis. Įrengiami nauji pėsčiųjų ir dviračių takai, bei privežamieji autobusai, jungiantys gyvenamuosius rajonus su greitojo viešojo transporto stotelėmis. Prie jos įrengiamos Park & Ride aikštelės.

Greitasis viešasis transportas: fiziškai atskirti greitieji autobusai (BRT) arba modernūs tramvajus



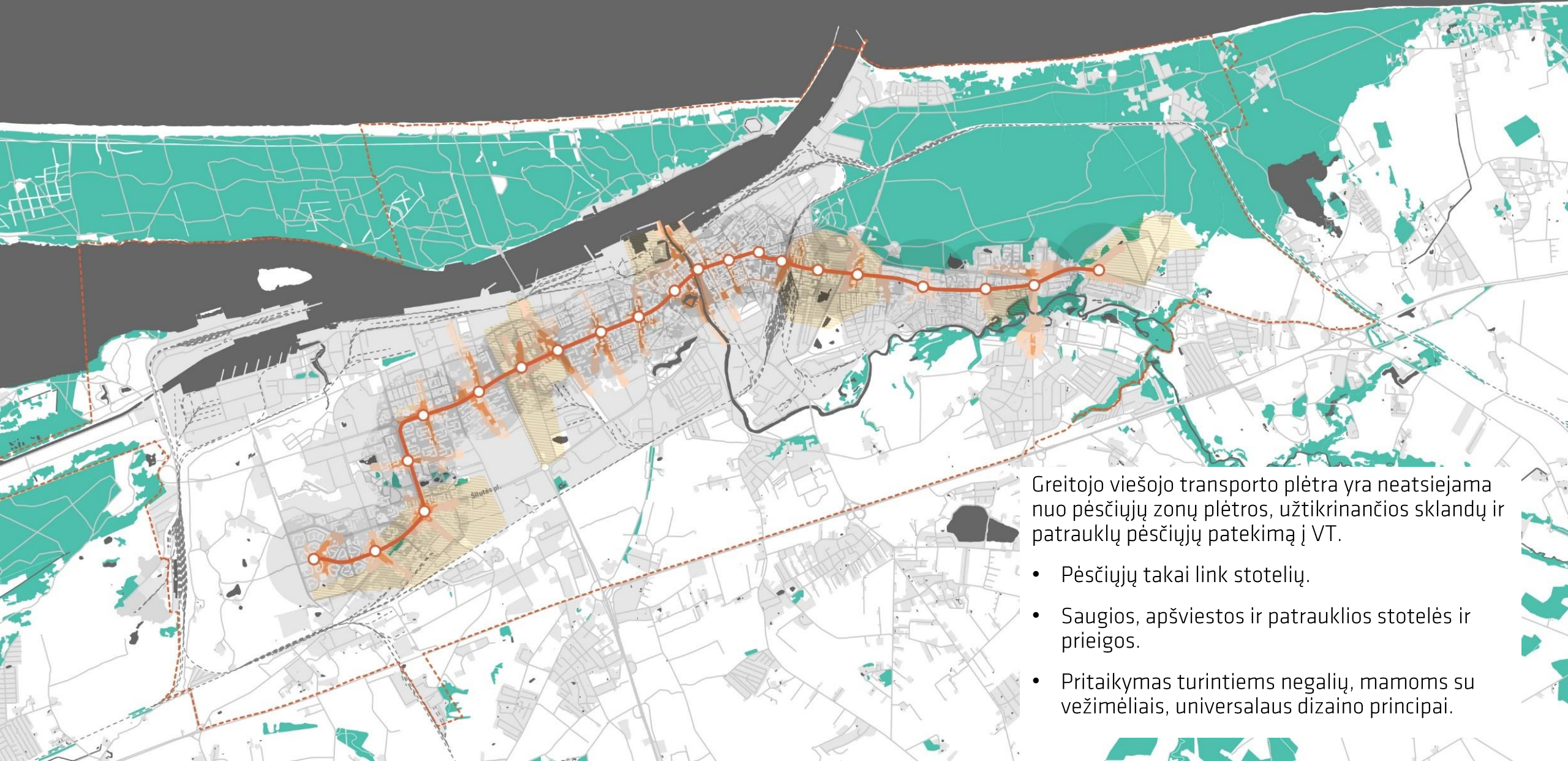
Tramvajus arba fiziškai atskirti greitieji autobusai bei infrastruktūros pritaikymas:

- gatvių pritaikymas-rekonstrukcija,
- sankryžos, tiltas per geležinkelio bėgius,
- prioritetas eisme, šviesoforai,
- stotelės, informacinė sistema.

Nauja, greita, šiuolaikiška viešojo transporto rūšis kurtų teigiamą viešojo transporto ir viso miesto įvaizdį.

- Galimybė liniją pratęsti iki Palangos ir Gargždų.
- Galimybė naujai plėtrai prie stotelių.

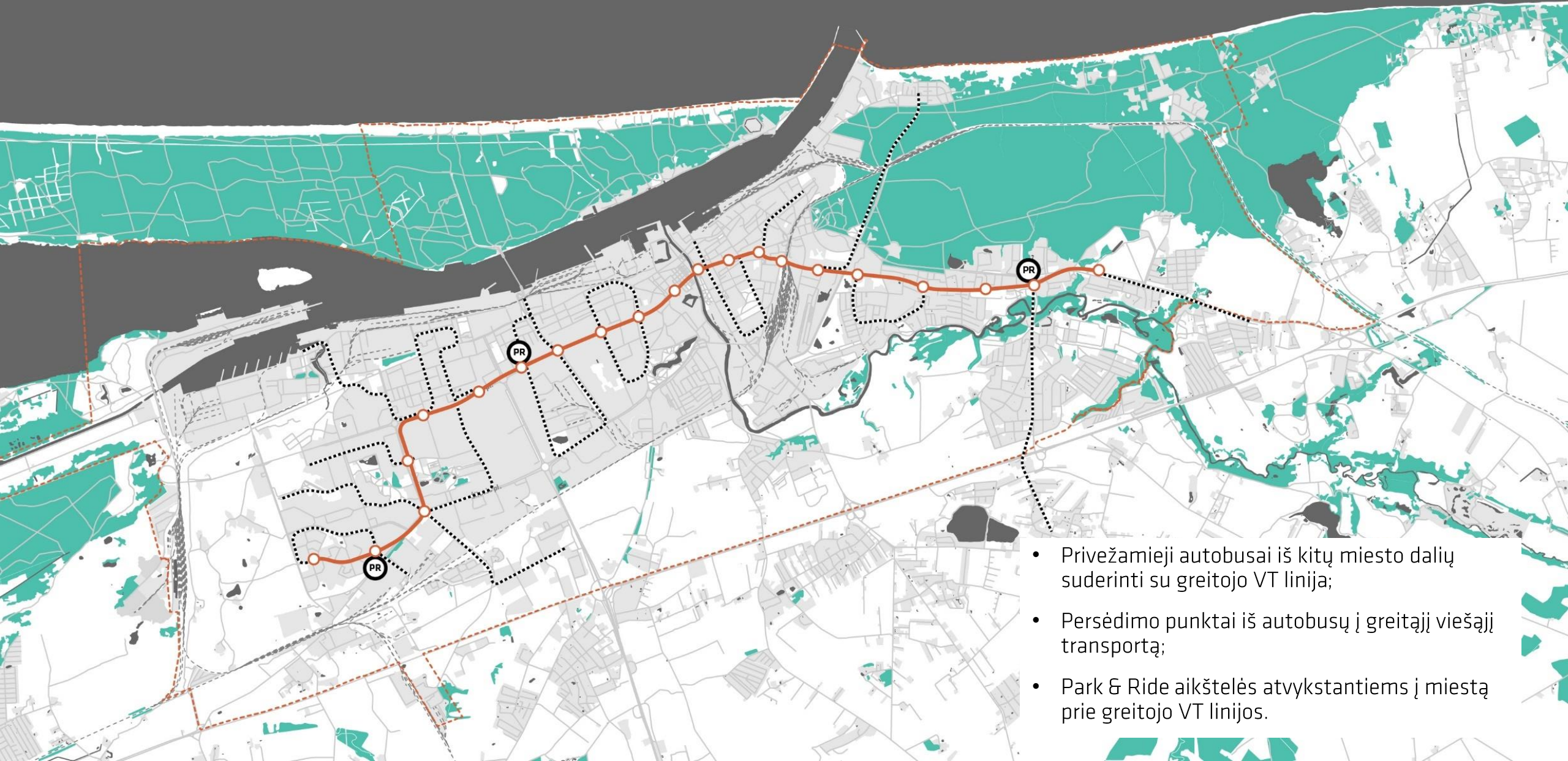
Pėsčiųjų zonos ir takai, vedantys link greitojo VT linijos



Greitojo viešojo transporto plėtra yra neatsiejama nuo pėsčiųjų zonų plėtros, užtikrinančios sklandų ir patrauklių pėsčiųjų patekimą į VT.

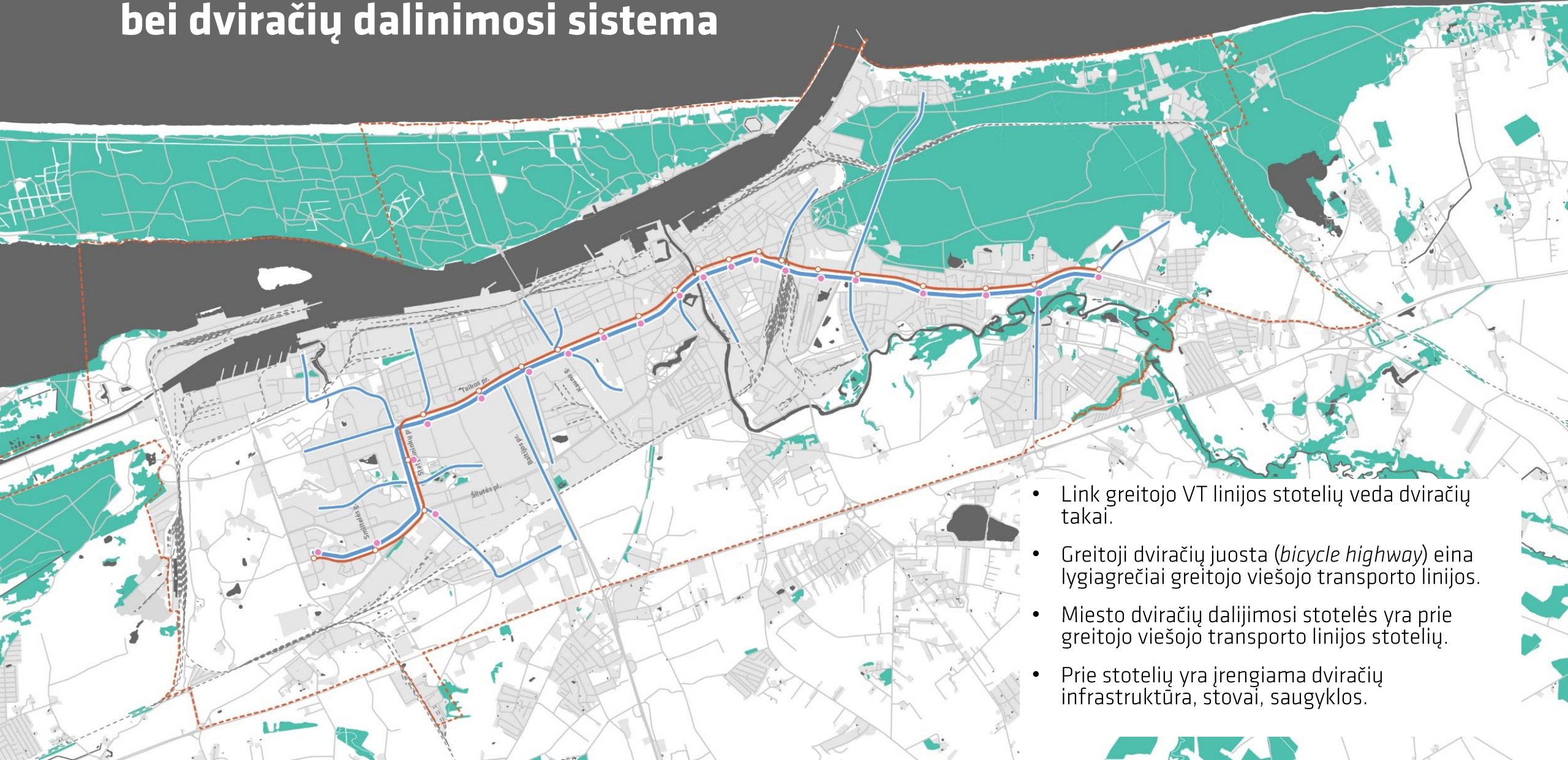
- Pėsčiųjų takai link stotelių.
- Saugios, apšviestos ir patrauklios stotelės ir prieigos.
- Pritaikymas turintiems negalių, mamoms su vežimėliais, universalus dizaino principai.

Privežamieji autobusai bei Park & Ride aikštelės



- Privežamieji autobusai iš kitų miesto dalių suderinti su greitojo VT linija;
- Persėdimo punktai iš autobusų į greitąjį viešąjį transportą;
- Park & Ride aikštelės atvykstantiems į miestą prie greitojo VT linijos.

Dviračių takai, greitoji dviračių juosta bei dviračių dalinimosi sistema

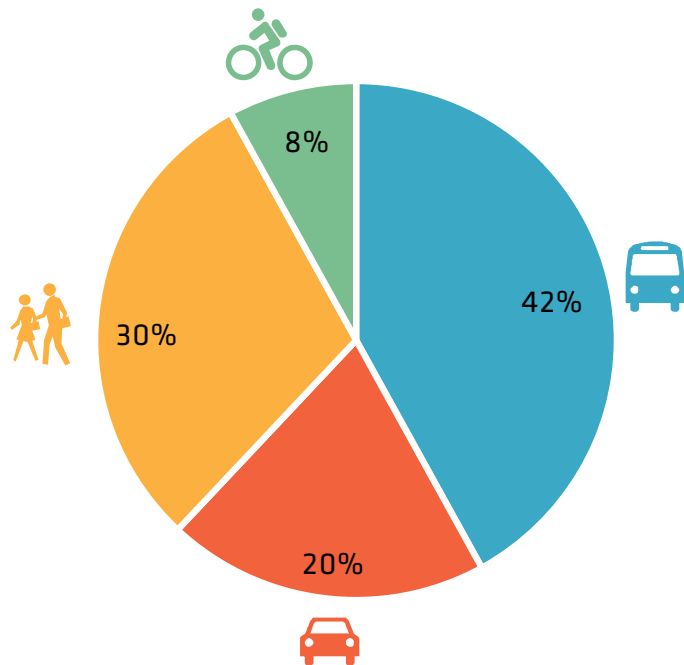


- Link greitojo VT linijos stotelių veda dviračių takai.
- Greitoji dviračių juosta (*bicycle highway*) eina lygiagrečiai greitojo viešojo transporto linijos.
- Miesto dviračių dalijimosi stotelės yra prie greitojo viešojo transporto linijos stotelių.
- Prie stotelių yra įrengiama dviračių infrastruktūra, stovai, saugyklos.

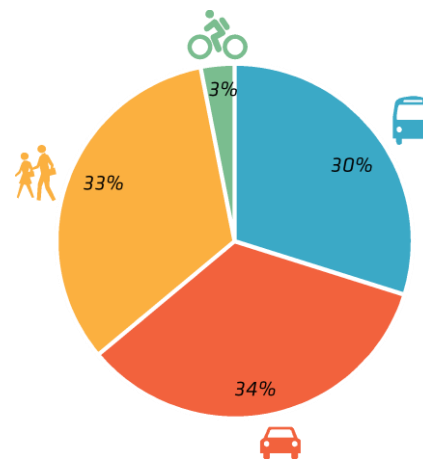
Modalinis kelionių pasiskirstymas 2030

Įgyvendinus šį variantą ženkliai padidėtų kelionių viešuoju transportu skaičius ir sumažėtų judėjimas automobiliu.

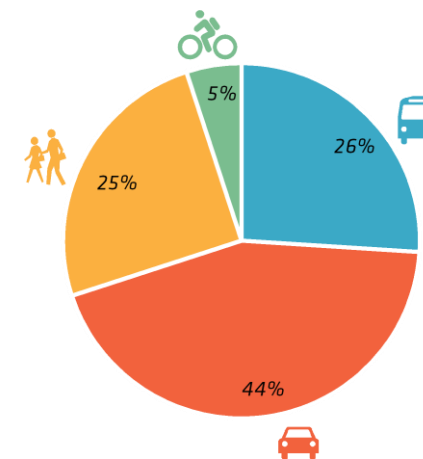
2030 variantas 3



2017



2030, jei nieko nedarom



 Viešasis transportas  Automobilis  Pėstieji  Dviračiai

Projektai, kurie yra įgyvendinami visais variantais

- Pėsčiųjų takų atnaujinimas, universalus dizaino taikymas
- Pėsčiųjų takų apšvietimas
- Eismo įvykius mažinančios priemonės (salelės, susiaurėjimai, perėjos)
- Viešojo transporto atnaujinimas
- Pagrindiniai dviračių takai

VARIANTŲ PALYGINIMAS

Variantų palyginimas: modalinis kelionių pasiskirstymas



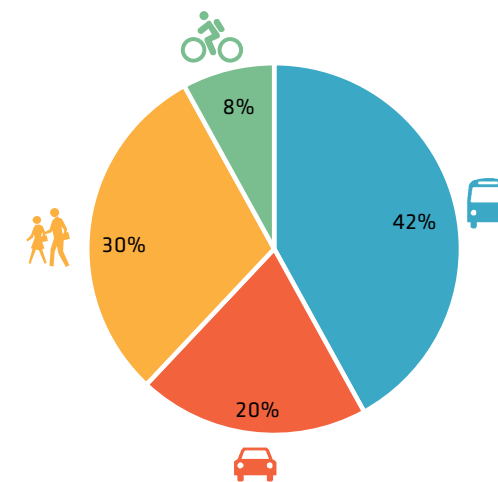
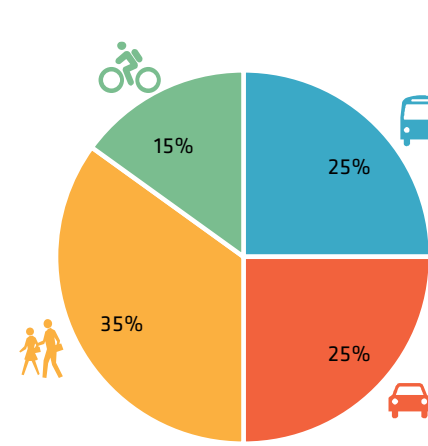
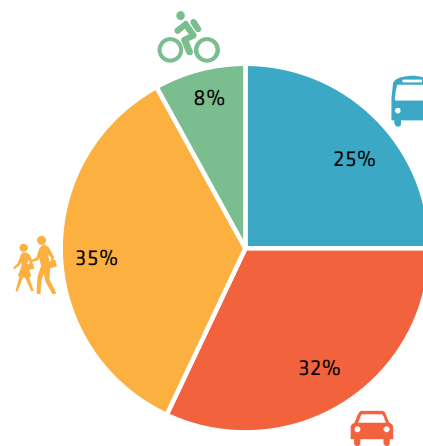
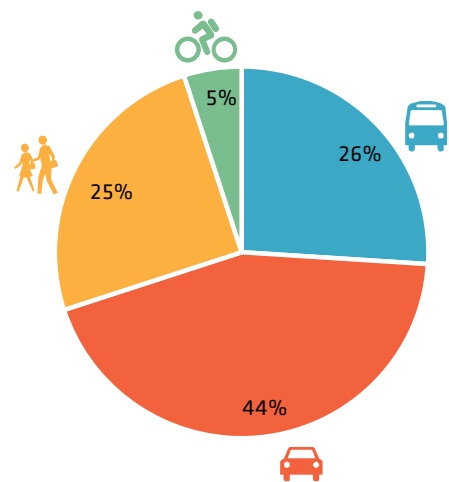
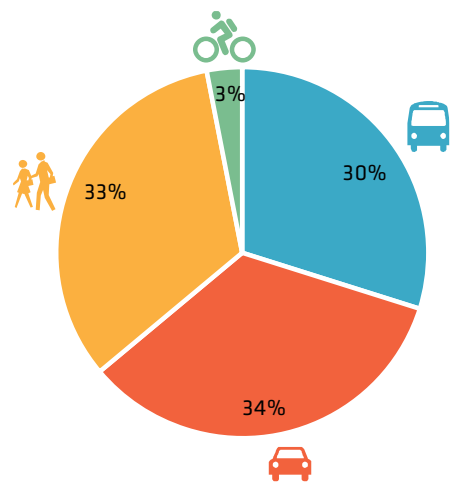
2017

20130, jei nieko nedarom

Variantas 1

Variantas 2

Variantas 3



Viešasis transportas



Automobilis



Pėstieji



Dviračiai

Variantų palyginimas – investicijos ir sąnaudos

Judumo variantas ir lėšų įgyvenindimui poreikis, mln. EUR

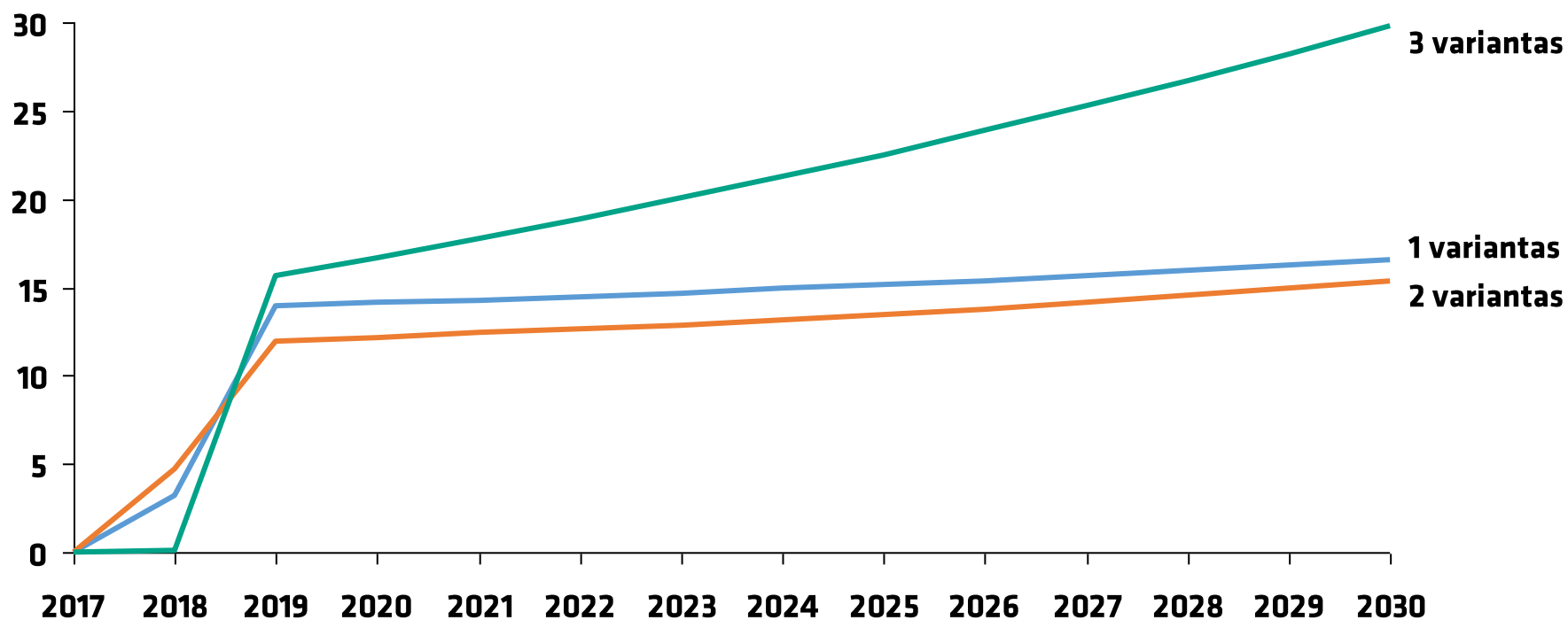


Transporto rūšis	1	2	3
Viešasis transportas	30-45	25-40	150-450
Dviračiai	2-3	10-15	6-8
Pėstieji	< 1	8-12	2-3
Automobiliai	25-40	< 1	< 1

Preliminarus vertinimas. Galutinis vertimas bus pateiktas su Klaipėdos darnaus judumo plano dokumentu.

Variantų palyginimas: ekonominis įvertinimas

Darnaus judumo variantų ekonominė nauda 2017-2030 m., mln. EUR



Preliminarus vertinimas. Galutinis vertimas bus pateiktas su Klaipėdos darnaus judumo plano dokumentu.

Variantų kokybinis vertinimas

VARIANTŲ VERTINIMO KRITERIJAI

- Erdvinė miesto kokybė
- Socialinė gyventojų įtrauktis
- Viešojo transporto patrauklumas
- Dviračių populiarinimas
- Vaikščiojimo skatinimas
- Saugumo didėjimas
- Naujos plėtros galimybės
- Ekonominis gyvybingumas
- Sveikesnio miesto kūrimas

**UŽPILDYKITE ANKETĄ IR ĮVERTINKITE KIEKVIENĄ
VARIANTĄ ATSKIRAI**

www.pu-pa.eu/klaipedosjudumas

DISKUSIJOS: VARIANTŲ VERTINIMAS

- 20 min Klausimai, bendra diskusija
- 30 min Variantų vertinimas grupėse, trys sesijos
- 10 min Individualus variantų vertinimas
- 10 min Rezultatų skaičiavimas ir apibendrinimas

Kitas susitikimas spalio 9-10 d.

PORTIS renginys ir Darnaus judumo galutinio varianto pristatymas, veiksmų plano svarstymas

Renginio tikslas:

Pristatyti bei aptarti išvadinį apibendrintą Klaipėdos miesto darnaus judumo variantą, viziją, diskutuoti apie veiksmų planą ir priemones.

Vieta ir laikas bus patikslinti

Galutinis darnaus judumo plano pristatymas

Gruodžio 7 d.

KLAIPĖDOS MIESTO DARNAUS JUDUMO PLANAS

DĖKUI UŽ DĖMESĮ



PUPA
Public Urbanism
Personal Architecture


VILNIAUS GEDIMINO
TECHNIKOS UNIVERSITETAS

CIVITTA