

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

EISMO SAUGUMO KOMISIJOS POSĖDŽIO PROTOKOLAS

2022 m. vasario 9 d. Nr. ADM - 79
Klaipėda

Posėdis įvyko 2022-01-27, 14.00 val. Nuotoliniu būdu.

Posėdžio pirmininkas – Gintaras Neniškis, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius.

Posėdžio pirmininko pavaduotojas – Andrius Dobranskis, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus pavaduotojas.

Posėdžio sekretorius – Vidmantas Paliakas, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyriaus vyr. specialistas.

DALYVAUJA:

Komisijos nariai:

Arūnas Barbšys, Klaipėdos miesto savivaldybės mero pavaduotojas;

Mindaugas Džermeika, Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos tarnybos viršininkas;

Rita Kubilienė, Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie Sveikatos apsaugos ministerijos Klaipėdos departamento Visuomenės sveikatos saugos skyriaus vedėja;

Marijus Mockus, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistikos ir architektūros skyriaus patarėjas;

Rimantas Mockus, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyriaus vedėjas;

Saulius Ružinskas, Lietuvos dviratininkų bendrijos tarybos narys;

Andrius Samuilovas, VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ l. e. direktoriaus pareigas;

Valdas Švedas, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Statybos ir infrastruktūros plėtros skyriaus vedėjas;

Mindaugas Vasiliauskas, UAB „Gatvių apšvietimas“ Eismo valdymo skyriaus vadovas.

Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyriaus vyr. specialistas Vytautas Paukštė pristatė posėdžio darbotvarkės klausimus.

DARBOTVARKĖ (patvirtinta bendru sutarimu):

1. Joniškės g. pralaidumo ir eismo saugumo pagerinimo, įvertinant Žemaičių g. pratęsimo galimybę iki Joniškės g., pasiūlymas (4 alternatyvos).

2. Eismo intensyvumo tyrimų ir eismo saugumo priemonių parinkimo užduotis Nr. 5 (Kretingos g. atkarpos eismo saugumo pagerinimo priemonių įrengimo pasiūlymas).

3. Infrastruktūros, reikalingos greitųjų autobusų eismo sistemai (BRT) funkcionuoti, techninio darbo projekto parengimas.

1. SVARSTYTA. Joniškės g. pralaidumo ir eismo saugumo pagerinimo, įvertinant Žemaičių g. pratęsimo galimybę iki Joniškės g., pasiūlymas (4 alternatyvos).

VšĮ Transporto kompetencijų agentūros atstovas Darius Zaloga pristatė atlikto Joniškės gatvės eismo intensyvumo tyrimų ir eismo saugumo priemonių vertinimo rezultatus. Jis sakė, kad buvo atlikta transporto priemonių intensyvumo ir eismo saugumo analizė šios gatvės ruožuose, sankryžose ir jų prieigose, kurie buvo nurodyti užsakovo – Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos užduotyje. Buvo tiriama:

- paros eismo intensyvumas (antradienis - ketvirtadienis), išskiriant transporto srautų kiekį ir sudėtį;

- trumpalaikių tyrimų eismo intensyvumas rytinio (07.30 val. - 08.30 val.) ir vakarinio (16.30 val. - 17.30 val.) piko metu, išskiriant transporto srautų kiekį ir sudėtį;

- modeliavimas (esama situacija, perspektyvinė situacija);

- eismo saugos vertinimas tiriamuose objektuose;

- alternatyvūs sprendimai.

D. Zaloga informavo, kad pirmoje užsakovo užduotyje buvo nurodyta Joniškės ir Žemaitės gatvių tinklo mazge svarstyti Žemaitės g. atkarpos pratęsimą iki Joniškės g. Todėl yra atliktas eismo intensyvumas rytinio ir vakarinio piko metu. Joniškės g. - Slyvų g., Slyvų g. - Laukų g. ir Slyvų g. - Verpėjų g. sankryžose ištirtas trumpalaikis eismo intensyvumas tam, kad galima būtų įvertinti automobilių judėjimą iš Joniškės gatvės į šalia esantį gyvenamąjį kvartalą ir judėjimą priešinga kryptimi dėl planuojamo Žemaitės g. atkarpos pratęsimo poreikio. Jis sakė, kad transporto srauto intensyvumas Žemaitės gatvės atkarpos pratęsime iki Joniškės g. nebus didelis, nes dauguma vairuotojų renkasi maršrutą iš Joniškės g. iki Saulėtekio progimnazijos kitomis, t. y. aukštesnės kategorijos gatvėmis. D. Zaloga pristatė šias sumodeliuotas alternatyvas:

- 1) esamos situacijos alternatyva: ištirtas eismas Joniškės, Slyvų, Laukų ir Verpėjų gatvių sankryžose ir jų atkarpose;

- 2) pirmą alternatyvą: įrengiama kairinio posūkio juosta ties Joniškės g. - Slyvų g. trišale sankryža ir įrengiama autobusų sustojimo aikštelė ties automobilių stovėjimo vietomis;

- 3) antrą alternatyvą: suprojektuojama gatvės jungtis tarp Žemaitės g. ir Joniškės g., įrengiama autobusų sustojimo aikštelė prie Joniškės g. - Slyvų g. trišalės sankryžos.

Taip pat komisijos nariams buvo pristatytos papildomos alternatyvos:

- 1) trečią alternatyvą: įrengiama 50 m ilgio posūkio juosta ties Joniškės g. - Slyvų g. trišale sankryža;

- 2) ketvirtą alternatyvą: įrengiama 80 m ilgio posūkio juosta ties Joniškės g. - Slyvų g. trišale sankryža, uždraudžiamas kairysis posūkis iš Klaipėdos baldų teritorijos.

D. Zaloga sakė, kad tyrime yra nustatytos eismo pralaidumo problemos Joniškės gatvėje ties trišale sankryža su Slyvų gatve rytinio ir vakarinio piko metu (blogas eismo kokybės lygis dėl kairiojo posūkio į Slyvų gatvę bei Joniškės gatvės pirmoje eismo juostoje esančio autobusų sustojimo). Todėl atliktame modeliavime pagal pirmą alternatyvą yra matomas eismo situacijos pagerėjimas piko metu, o pagal antrą alternatyvą – eismo situacijos pagerėjimas yra minimalus.

G. Neniškis Transporto kompetencijų agentūros atstovo paklausė, koks optimaliausias variantas būtų siūlomas iš visų keturių alternatyvų eismo pagerinimui šioje Joniškės g. atkarpoje. D. Zaloga atsakė, kad, atsižvelgiant į Klaipėdos baldų transporto poreikius, tinkamiausia būtų trečia alternatyva.

S. Ružinskas paklausė, kodėl nei vienoje alternatyvoje nebuvo nagrinėtas dviračių takų Klaipėdos baldų įmonės pusėje klausimas. D. Zaloga atsakė, kad tyrimas nėra tokios apimties, jog būtų analizuojamas ir dviračių takų poreikis kitoje Joniškės g. pusėje. G. Neniškis atkreipė dėmesį į tai, kad trūkstama dviračių tako atkarpa ties Klaipėdos baldų įmone turi būti sujungta su esamu pagrindiniu dviračių taku Joniškės gatvėje. R. Mockus pritarė tam, kad būtų suprojektuota dviračių tako atkarpa pagal Klaipėdos miesto specialųjį planą ir sujungta su esamu pagrindiniu dviračių taku.

A. Barbšys klausė, kurioje vietoje yra planuojama autobusų stotelė, jeigu pagal siūlomą trečią alternatyvą bus keičiamos automobilių parkavimo vietos, įrengus 50 m ilgio eismo juostą. D. Zaloga atsakė, kad dėl eismo saugumo vietoje šiuo metu esančių 44 automobilių stovėjimo statmenai važiuojamajai daliai vietų bus palikta 13 stovėjimo lygiagrečiai važiuojamajai daliai vietų.

V. Švedas atkreipė dėmesį į tai, kad nors dviračių takas šiuo metu yra įrengtas šalia Dangės upės, tačiau būtų reikalinga trūkstamą dviračių tako atkarpą šalia gatvės sujungti su esamu pagrindiniu dviračių taku ties Klaipėdos baldų įmone.

Dviratininkų atstovas Justas Ingelevičius komisijai sakė, kad Joniškės gatvė nėra skirta tranzitinio transporto eismui ir ji prilyginama D kategorijai, todėl pagal Statybos normą įrengtų

dviračių ir pėsčiųjų takų dangos šioje gatvėje turėtų būti ištisinės ties įvažiavimais į sklypus ir teritorijas.

G. Neniškis sakė, kad galima rinktis arba trečią (įrengiama 50 m ilgio posūkio juosta ties Joniškės g. - Slyvų g. trišale sankryža) arba ketvirtą (įrengiama 80 m ilgio posūkio juosta ties Joniškės g. - Slyvų g. trišale sankryža, uždraudžiamas kairysis posūkis iš Klaipėdos baldų teritorijos) alternatyvą. Jis pasiūlė komisijai apsispręsti pirmiausiai dėl trečiosios, po to – dėl ketvirtosios alternatyvos. Kadangi paklausus nei vienas komisijos narys nepasisakė už ketvirtą alternatyvą, buvo sutarta, jog visi komisijos nariai pritaria trečiajai alternatyvai. G. Neniškis paprašė, kad D. Zaloga, gavęs posėdžių dalyvių klausimus raštu, pateiktų atsakymus, kaip dar labiau pagerinti eismo organizavimą šioje Joniškės gatvės atkarpoje.

NUTARTA (bendru sutarimu). Pritarti Joniškės g. pralaidumo ir eismo saugumo pagerinimo VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros pasiūlymų trečiajai alternatyvai: įrengti 50 m ilgio posūkiui skirtą eismo juostą ties Joniškės g. - Slyvų g. trišale sankryža, atsižvelgiant į posėdžio metu išsakytas pastabas dėl trūkstamų dviračių tako atkarpų jungčių ties AB Klaipėdos baldai ir šio tako sujungimo su pagrindiniu Joniškės gatvės dviračių taku.

2. SVARSTYTA. Eismo intensyvumo tyrimų ir eismo saugumo priemonių parinkimo užduotis Nr. 5 (Kretingos g. atkarpos eismo saugumo pagerinimo priemonių įrengimo pasiūlymas).

D. Zaloga komisijos nariams pristatė atlikto Kretingos gatvės atkarpos eismo intensyvumo tyrimų ir eismo saugumo priemonių vertinimo rezultatus. Jis sakė, kad buvo atlikti šie tyrimai:

- paros eismo intensyvumo nustatymas su užduotyje nurodytu objektu – mokymo įstaiga besiribojančiose gatvėse (Kretingos g., Šiltnamių g. ir Senvagės g.), laikotarpiu 2021 m. liepos 19 d. - 23 d.;

- trumpalaikis eismo intensyvumas rytinio piko metu (2021 m. liepos 20 d., 07.30 val. - 08.30 val.) ir vakarinio (2021 m. liepos 19 d., 16.30 val. - 17.30 val.) Kretingos g. - Šiltnamių g. - Senvagės g. sankryžoje.

D. Zaloga pristatė transporto srautų modeliavimą rytiniam ir vakariniam transporto srautų pikui, įvertinant tris alternatyvas:

- 1) esama situacija: esamas tiriamo objekto scenarijus, kol mokymo įstaigos Kretingos g. dar nebuvo;
- 2) alternatyva - 1: esamas tiriamo objekto scenarijus su mokymo įstaiga Kretingos g.;
- 3) alternatyva - 2: esamas tiriamo objekto scenarijus su mokymo įstaiga Kretingos g. ir su 15 proc. padidintais transporto priemonių srautais.

Nustatyti modeliuojamų variantų rezultatai:

- gaišties laikas visame tinkle;
- automobilių tankis;
- vidutinis srauto greitis visame tinkle;
- stovėjimo laikas;
- kelionės laikas visame tinkle.

D. Zaloga informavo, kad atlikti tyrimai parodė, jog transporto srautų kokybės lygis rytinio ir vakarinio piko metu yra gana geras, rizikos veiksnių eismo sraute nebuvo užfiksuota. Gatvės plotis yra tinkamas, nes važiuojamoji dalis – vidutiniškai trijų eismo juosto pločio, vidutinis automobilių važiavimo greitis ties Kretingos g. esančiu greičio matuokliu – 50 km/val., ties mokymosi įstaiga – 60 km/val. Kadangi padidės eismo dalyvių skaičius dėl pradėsiančios veikti mokymo įstaigos, eismo saugumo pagerinimui atkarpoje ties būsima mokykla D. Zaloga pasiūlė įrengti dvi iškiliasias pėsčiųjų perėjas, dvi iškiliasias sankryžas Kretingos g. ir kelio ženklus:

- vietoje esamos nereguliuojamos pėsčiųjų perėjos įrengti iškiliąją pėsčiųjų perėją ties Botanikos sodu;

- įrengti naują iškiliąją pėsčiųjų perėją ties įvažiavimu į statomos mokyklos teritoriją;
- įrengti iškiliąją sankryžą ties sklypu Nr. 185;
- įrengti iškiliąją trišalę sankryžą ties Kretingos g. - Šiltnamių g. sankryža;

- įrengti kelio ženklus Nr. 151 „Greičio mažinimo priemonė“ 50 m atstumu iki iškilųjų pėsčiųjų perėjų ir iškilųjų sankryžų.

D. Zaloga komisijos nariams pasiūlė papildomas saugumo priemones Kretingos g.:

- susiaurinti iki dviejų eismo juostų važiuojamąją dalį ties Kretingos g. - Senvagės g. sankryža;
- gatvės ruožo ties Sodų autobusų sustojimo vietos pertvarkymui pristatytos trys alternatyvos:

- 1) pirma alternatyva: susiaurinti iki dviejų eismo juostų važiuojamąją dalį, perkelti autobusų stotelės peroną ir atnaujinti stotelės horizontalųjį ženklinimą, įrengti autobusų sustojimo vietą (įvažiavimą) su patogiu šaligatviu pėstiesiems, išplatinti saugos salelę ir įrengti 5 automobilių parkavimo vietas, šalia autobusų stotelės ir dviračių tako įrengti žaliąjį plotą;
- 2) antra alternatyva: rekultivuoti žaliąjį plotą, kuriame būtų galima įrengti vaikų žaidimo, sporto įrangos aikšteles arba dekoratyvinės architektūros elementus, perkelti autobusų stotelės peroną, atnaujinti stotelės horizontalųjį ženklinimą, šalia autobusų stotelės ir dviračių tako įrengti žaliąjį plotą;
- 3) trečia alternatyva: rekultivuotame žaliajame plote, įrengti patogią 9 automobilių stovėjimo vietų aikštelę ir atlikti jos horizontalųjį ženklinimą, perkelti autobusų stotelės peroną, atnaujinti autobusų stotelės horizontalųjį ženklinimą, šalia autobusų stotelės ir dviračių tako įrengti žaliąjį plotą.

R. Kubilienė atkreipė dėmesį į tai, kad pristatytuose eismo organizavimo sprendiniuose trūksta pėsčiųjų perėjų kryptinio apšvietimo, o rekultivuotame žaliajame plote negalima pritarti vaikų žaidimo aikštelės įrengimui dėl šalia esančios intensyvaus eismo gatvės.

D. Zaloga pakomentavo, kad visose tiriamos Kretingos g. pėsčiųjų perėjose siūloma pilnai sutvarkyti pėsčiųjų perėjų prieigas, įrengiant kryptinį apšvietimą ir neregijų pėsčiųjų vedimo sistemas.

A. Samuilovas klausė, kokių techninių išmatavimų yra siūloma įrengti iškiliasias dangas ties sankryžomis ir pėsčiųjų perėjomis, nes tai yra aktualu viešojo transporto eismui. D. Zaloga atsakė, kad iškilųjų važiuojamosios dalies dangų parametrus bus galima pasirinkti prieš pradėdant šių dangų įrengimo darbus.

S. Ružinskas pastebėjo, kad dviračių takai Kretingos gatvėje yra siauri ir neatitinka nustatytų standartų, o mokyklos teritorijoje nėra aišku, kurioje vietoje bus įrengti dviračių parkavimo stovai. Jis paprašė patikslinti, ar bus įrengtos gatvėje dviračių pervažos šalia pertvarkomų pėsčiųjų perėjų. D. Zaloga į klausimus pažadėjo atsakyti raštu.

A. Barbšys paklausė, ar neplanuojamas šviesoforas naujai įrengiamoje pėsčiųjų perėjoje ties įvažiavimu į statomos mokyklos teritoriją vietoje iškiliosios perėjos. D. Zaloga sakė, kad šviesoforo šioje perėjoje nesiūloma todėl, kad visoje gatvės atkarpoje kol kas nėra įrengta kitų šviesoforų postų.

M. Džermeika sakė, kad Kretingos gatvėje vairuotojai dažnai yra linkę važiuoti padidintu greičiu, todėl eismo dalyvių saugumui pagerinti pritaria iškilųjų pėsčiųjų perėjų ir iškilųjų sankryžų įrengimui.

G. Neniškis paprašė D. Zalogos dar kartą pristatyti Klaipėdos gatvės ruožo ties Sodų autobusų sustojimo vietos pertvarkymui pasiūlytas tris alternatyvas ir išskirti eismo saugumo pagerinimo audito išvadą dėl tinkamiausio varianto. Jis paprašė komisijos narių išsakyti nuomonę dėl pasiūlytų priemonių.

A. Samuilovas pasisakė už trečiąją šio pasiūlymo alternatyvą, nes būtų įrengta platesnė autobusų stotelės įvažia, numatomas atkiras įvažiavimas į šalia esančią automobilių aikštelę ir yra siūloma patogesnė autobusų stotelės perono vieta.

R. Mockus pritarė trečiajai pasiūlymo alternatyvai ir tyrimo metu atliktam numatomo ženklaus eismo dalyvių saugumo pagerinimui po planuojamų eismo pokyčių, atidarius mokyklą Kretingos gatvėje.

J. Ingelevičius atkreipė posėdžio dalyvių dėmesį į D kategorijos miesto gatvėms galiojančius reikalavimus įrengiamiems įvažiavimams į sklypus, esančius šalia Kretingos gatvės. Jis sakė, kad, atliekant šios gatvės eismo intensyvumo ir eismo saugumo tyrimus, nebuvo atsižvelgta į Darnauso judumo plano rekomendacijas, kurios taikomos transporto srautų mažinimui Klaipėdos mieste.

G. Neniškis komisijos narių klausė, ar yra pasisakančių už kitas Klaipėdos gatvės ruožo ties Sodų autobusų sustojimo vieta pertvarkymo alternatyvas. Kadangi kitų pasiūlymų nebuvo, buvo sutarta, jog visi komisijos nariai, išskyrus dėl šio klausimo susilaikiusį A. Barbšį, pritarė trečiajai alternatyvai.

G. Neniškis paklausė D. Zalogos, ar eismo analizės požiūriu galima būtų uždrausti automobiliams kairiuosius posūkius išvažiavimo vietose iš mokyklos aikštelių į Kretingos gatvę. Jis paprašė ir kitų komisijos narių išsakyti nuomonę šiuo klausimu. D. Zaloga atsakė, kad teoriniu skaičiavimu tokios būtinybės nėra, tačiau praktiškai išvažiavimuose kairįjį posūkį savivaldybė galės uždrausti tuo atveju, jeigu automobiliai statomos mokyklos aikštelių viduje pradės užstrigti.

A. Samuilovas ir M. Džermeika pasisakė už automobilių judėjimo krypties, išvažiuojant iš mokyklos aikštelių, nustatymą tik dešiminiu posūkiu. Vairuotojams, norintiems važiuoti Kretingos gatve link miesto centro, yra galimybė apsisukti šios gatvės artimiausioje žiedinėje sankryžoje.

G. Neniškis komisijos narių klausė, ar yra prieštaraujančių dėl automobilių kairiojo posūkio uždraudimo išvažiavimo vietose iš mokyklos aikštelių į Kretingos gatvę. Kadangi prieš pasisakančių nebuvo, buvo sutarta, jog visi komisijos nariai pritarė automobilių kairiojo posūkio uždraudimo išvažiavimų iš mokyklos vietose.

NUTARTA (bendru sutarimu):

2.1. pritariti VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros atliktos Kretingos gatvės atkarpos eismo saugumo pagerinimo priemonių įrengimo pasiūlymams su posėdžio metu išsakytomis pastabomis;

2.2. (susilaikė A. Barbšys) pritariti Klaipėdos gatvės ruožo ties Sodų autobusų sustojimo vietos pertvarkymo trečiai alternatyvai: rekultivuotame žaliajame plote, įrengti patogią 9 automobilių stovėjimo vietų aikštelę ir atlikti jos horizontalųjį ženklinį, perkelti autobusų stotelės peroną, atnaujinti autobusų stotelės horizontalųjį ženklinį, šalia autobusų stotelės ir dviračių tako įrengti žaliąjį plotą;

2.3. pritariti automobilių judėjimo krypties nustatymui tik dešiniuoju posūkiu, išvažiuojant iš mokyklos aikštelių į Kretingos gatvę, uždraudžiant kairįjį posūkį.

3. SVARSTYTA. Infrastruktūros, reikalingos greitųjų autobusų eismo sistemai (BRT) funkcionuoti, techninio darbo projekto parengimas.

UAB „Transporto infrastruktūros projektai“ projektuotojas Nerijus Jakulis informavo, kad pagal Paslaugų sutartį su Klaipėdos miesto savivaldybės administracija bendrovė parengė Infrastruktūros, reikalingos greitųjų autobusų eismo sistemai (BRT) funkcionuoti, projektą, kurio pagrindinius sprendinius pristatys Eismo saugumo komisijos nariams. Pristatymo turinys:

1. Projekte numatomi sprendiniai.
2. Eismo intensyvumo duomenys.
3. Eismo įvykių duomenys.
4. Saugaus eismo audito apžvalga.
5. Lietuvos dviratininkų bendrijos teiktų pastabų apžvalga.
6. Klausimų - atsakymų sesija.

N. Jakulis informavo, kad siekiant sukurti patogią ir saugią infrastruktūrą greitajam viešajam transportui, yra numatoma keisti esamą susisiekimo infrastruktūrą šiose Klaipėdos miesto gatvių atkarpose:

- Vingio gatvė – nuo Jūrininkų pr. iki Smiltelės g.;
- Smiltelės gatvė – nuo Vingio g. iki Taikos pr.;
- Taikos prospektas – nuo Smiltelės g. iki Tiltų g.;
- Tiltų gatvė – nuo Taikos pr. iki H. Manto g.;
- H. Manto gatvė – nuo Tiltų g. iki Liepojos g.;
- Liepojos gatvė – nuo H. Manto g. iki Kretingos g.

Projektuotojas komisijos nariams pristatė numatomus sprendinius rengiamame projekte:

1. Vingio gatvė – nuo Jūrininkų pr. iki Smiltelės g.: pirmąją eismo juosta leidžiama naudotis tik viešajam transportui, naikinama galimybė statyti transporto priemonės pirmojoje eismo juostoje, įrengiant vertikaliuosius kelio ženklus, atnaujinamas horizontalusis ženklinimas.

2. Smiltelės gatvė – nuo Vingio g. iki Taikos pr.: pirmąją eismo juosta leidžiama naudotis tik viešajam transportui, atnaujinamas ir suvienodinamas horizontalusis ženklinimas, skirtas ilgalaikiam naudojimui.

3. Taikos prospektas – nuo Smiltelės g. iki Tiltų g.: prospekto skiriamosiose juostoje ties stotelėmis įrengiamos dvi naujos eismo juostos viešajam transportui ir nauji peronai keleiviams. Bendras eismo juostų skaičius nėra didinamas, viešojo transporto juostos atskiriamos fizinėmis kliūtimis (borteliais). Įvažos atskiriamos fizinėmis kliūtimis (borteliais) ties žiedinėmis sankryžomis. Bendram transporto srautui važiuoti paliekama po dvi eismo juostas, o viešajam transportui – po vieną eismo juostą kiekviena kryptimi, atnaujinamas horizontalusis ženklinimas, rekonstruojamos žiedinės sankryžos (kai kurių žiedinių sankryžų viduryje projektuojamos skersai žiedinę sankryžą kertančios eismo juostos viešajam transportui), keičiamas transporto priemonių eismo organizavimas sankryžose.

4. Tiltų gatvė – nuo Taikos pr. iki H. Manto g.: keičiamos eismo sąlygos (uždraudžiamas motorinių transporto priemonių eismas Tiltų gatve, išskyrus viešojo transporto ir elektromobilių eismą), leidžiamas dviračių judėjimas eismo juostose kartu su viešuoju transportu.

5. H. Manto gatvė – nuo Tiltų g. iki Lietuvininkų a.: keičiamos eismo sąlygos (uždraudžiamas motorinių transporto priemonių eismas H. Manto gatve, išskyrus viešąjį bei aptarnaujantį transportą, vietinius gyventojus), projektuojami dviračių takai, atskiriant juos fizinėmis kliūtimis, atnaujinamos arba naujai įrengiamos pėsčiųjų perėjos, kelio ženklai ir gatvės dangų ženklinimas.

6. H. Manto gatvė – nuo Lietuvininkų a. iki Dariaus ir Girėno g.: viena kryptimi projektuojama viena vidurinė eismo juosta, skirta tik viešajam transportui, kita eismo juosta paliekama visam kitam motoriniam transportui, atskiriant jas fizinėmis kliūtimis.

7. H. Manto gatvė – nuo Dariaus ir Girėno g. iki Liepojos g.: viešojo transporto eismas leidžiamas kartu su bendruoju transporto priemonių srautu, atnaujinamas važiuojamosios dalies horizontalusis ženklinimas.

8. Liepojos gatvė – nuo H. Manto g. iki Kretingos g.: pirmąją eismo juosta leidžiama naudotis tik viešajam transportui, atnaujinamas važiuojamosios dalies horizontalusis ženklinimas.

N. Jakulis pateikė duomenis, kurie buvo naudojami rengiant projektą, apie paros eismo intensyvumą ir eismo įvykių skaičių projektuojamose miesto gatvėse, skirtose BRT trasai. Jis informavo apie atlikto eismo audito išvadas ir pastabas, kurios buvo gautos iš eismo srautų tyrimus ir eismo saugumo analizę atlikusios Austrijos bendrovės:

- keisti automobilių parkavimo būdą Vingio gatvės dešinėje pusėje esančioje aikštelėje iš šiuo metu esančio įstrižo važiuojamajai daliai būdo į lygiagretųjį būdą, naikinti saugumo salelę parkavimo zonoje ir įrengti aikštelėje neįgaliųjų asmenų automobilių parkavimo vietą;

- ties apsisukimo vietomis Vingio gatvėje papildomai numatyti nurodomuosius kelio ženklus, informuojančius apie eismo juostą maršrutiniam transportui;

- eismo juostų horizontalųjį ženklinimą visose BRT trasos sankryžose naudoti vienodą, kuris praktikoje taikomas Klaipėdos mieste, transporto judėjimo trajektoriją nurodant viena vidine linija vietoje dviejų linijų;

- pakoreguoti pėsčiųjų perėjos ribas Smiltelės gatvėje. Siekiant sutrumpinti pėsčiųjų judėjimo atstumą per Smiltelės gatvę, įrengti pėsčiųjų perėją statmenai važiuojamosios dalies atžvilgiu;

- pertvarkant Taikos pr. - Galinio Pylimo g. - Kūlių Vartų g. susikirtimą iš ovalios formos į žiedinę sankryžą, papildomai numatyti ir iš visų pusių prieš įvažiavimą į ją įrengti kelio ženklus, kurie informuotų vairuotojus apie eismo tvarką sankryžoje;

- eismo pagerinimui Liepų g. - H. Manto g. - Naujojo Sodo g. sankryžoje pasiūlyti du variantai:

- 1) įvertinus manevro vairuotojams, sukantiems iš Liepų g. kairėn į požeminę automobilių parkavimo aikštelę, poreikį, rekomenduoti sankryžos zonoje ties įsukimu į požeminę aikštelę atlikti horizontalųjį ženklinį geltonomis linijomis, kurios draustų stabdyti transporto eismą ir būtų išvengta jo trukdymo. Informuoti vairuotojus apie eismo kryptis juostose, įrengiant kelio ženklą Nr. 507 „Eismo kryptys sankryžoje“ su dviem kryptimis kairėn iš Liepų gatvės;
- 2) uždrausti automobiliams, sukantiems iš Liepų g. į požeminę automobilių parkavimo aikštelę, eismo kryptį kairėn, paliekant galimybę patekti į požeminę aikštelę tik dešiniuoju posūkiu iš Naujojo Sodo gatvės.
 - naujai įrengiamose arba atnaujinamose pėsčiųjų perėjose, taip pat ir ties keleivių peronais, numatyti kryptinį apšvietimą visoje BRT trasoje;
 - informuoti transporto priemonių vairuotojus apie H. Manto gatvės važiuojamoje dalyje esančias pėsčiųjų perėjas ar iškiliasias pėsčiųjų perėjas, įrengiant kelio ženklus;
 - įspėti pėsčiuosius, turinčius neįgalumą, apie šalia šaligatvių esančius dviračių takus, įrengiant gerai juntamas skirtingos faktūros takų dangos juostas, o šalia peronų – apsaugines tvoreles.

A. Barbšys projektuotojų paprašė, kad, keičiant automobilių parkavimo būdą Vingio gatvės dešinėje pusėje esančioje aikštelėje iš šiuo metu esančio įstrižo važiuojamajai daliai būdo į lygiagretųjį būdą, būtų numatyta automobilių statymo galimybė kitose gatvės vietose.

M. Džermeika nepritarė kelio ženklo Nr. 507 „Eismo kryptys sankryžoje“ su dviem kryptimis kairėn iš Liepų gatvės įrengimui todėl, kad tai sudarytų pavojų eismo saugumui, be to, tokio kelio ženklo nėra numatyta Kelių eismo taisyklėse. Jis pasisakė už tai, kad būtų planuojamas automobilių įvažiavimas į požeminę parkavimo aikštelę tik dešiniuoju posūkiu iš Naujojo Sodo gatvės pusės.

Projektuotojas N. Jakulis pasiūlė dėl Liepų g. - H. Manto g. - Naujojo Sodo g. sankryžos eismo pagerinimo įrengti žiedinę sankryžą Naujojo Sodo g. - Puodžių g. trišaliame susikirtime, o Danės gatvė ties Atgimimo aikšte leisti dvipusį eismą, kadangi įrengtas išvažiavimas iš požeminės aikštelės į Danės gatvę padidins automobilių judėjimo poreikį link Naujosios Uosto gatvės.

A. Samuilovas pasisakė už projektuotojų pasiūlytą sprendinį dėl žiedinio eismo organizavimo Naujojo Sodo g. - Puodžių g. sankryžoje, kadangi tai padėtų išspręsti saugesnio įvažiavimo dešiniuoju posūkiu į požeminę aikštelę Atgimimo aikštėje klausimą, taip pat atsirastų galimybė viešajam transportui apsisukti Naujojo Sodo gatvėje.

S. Ružinskas pritarė kairiojo posūkio uždraudimui įvažiavime į požeminę automobilių aikštelę Liepų g. - H. Manto g. - Naujojo Sodo g. sankryžoje ir pasiūlė įvažiavimo į aikštelę vietoje projektuojamą pėsčiųjų perėją pakeisti į paaukštintą pervažą-perėjimą. Projektuotojai atsakė, kad siūlomo sprendinio keitimas galimas tik atsižvelgus į parengtą Atgimimo aikštės rekonstrukcijos projektą.

N. Jakulis siūlė Tiltų gatvėje nuo Taikos pr. iki H. Manto g. uždrausti motorinių transporto priemonių eismą Tiltų gatvė, išskyrus viešojo transporto ir elektromobilių eismą, įrengiant kelio ženklus Nr. 301 „Įvažiuoti draudžiama“ su papildomomis lentelėmis, leisti dviračių judėjimą eismo juostose kartu su viešuoju transportu. M. Džermeika rekomendavo Tiltų gatvėje įrengti kelio ženklus Nr. 303 „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“. G. Neniškis siūlė pritarti projektuotojų pristatytam eismo organizavimo variantui Tiltų gatvėje.

N. Jakulis pasiūlė dviratininkų eismo saugumo pagerinimui H. Manto g. - Danės g. ir Liepų g. - H. Manto g. - Naujojo Sodo g. sankryžose įrengti saugumo saleles dviratininkams. Komisijos nariai šiam pasiūlymui pritarė.

A. Barbšys pasiūlė spręsti eismo organizavimo klausimus dėl vienos krypties eismo pakeitimo į dviejų kryptių tose miesto gatvėse, kurios praeina statmenai ir lygiagrečiai H. Manto gatvei.

G. Neniškis siūlė pritarti projektuotojo pristatyto Infrastruktūros, reikalingos greitųjų autobusų eismo sistemai (BRT) funkcionuoti, techninio darbo projekto pasiūlytiems sprendiniams, tačiau prašė atsižvelgti į išsakytas pastabas ir galutinius pasiūlymus išdėstyti rengiamame projekte. Kadangi projektas yra didelės apimties ir labai svarbus miestui, jis paprašė dar kartą peržiūrėti

projekto sprendinius tam, kad į visas pastabas būtų atsižvelgta ir projektas būtų atitinkamai pakoreguotas.

NUTARTA (bendru sutarimu). Pritarti Infrastruktūros, reikalingos greitųjų autobusų eismo sistemai (BRT) funkcionuoti, techninio darbo projekto sprendiniams su pastabomis:

3.1. pakeisti automobilių parkavimo būdą Vingio gatvės dešinėje pusėje esančioje aikštelėje į lygiagrečių būdą važiuojamajai daliai, panaikinti saugumo salelę parkavimo juostoje ir įrengti aikštelėje neįgaliųjų asmenų automobilių parkavimo vietą;

3.2. ištiesinti pėsčiųjų perėjos ribas Smiltelės gatvėje statmenai važiuojamosios dalies atžvilgiu, koreguojant kelio ženklų ir horizontaliojo ženklinimo išdėstymą;

3.3. eismo juostų horizontaliųjų ženklinimą visose sankryžose, kurias kerta BRT trasa, naudoti vienodą, kuris yra taikomas praktikoje Klaipėdos mieste, transporto judėjimo trajektoriją nurodant viena vidine linija vietoje dviejų linijų;

3.4. įrengti naujus viešojo transporto keleivių peronus projektuojamoje BRT trasoje, neįrengiant atskirų įvažų, formuoti dviračių takų ir peronų dangas skirtingame lygyje. Keleivių peronuose įrengti apsaugines tvoreles ir dviračių laikiklius;

3.5. pertvarkant Taikos pr. - Galinio Pylimo g. - Kūlių Vartų g. susikirtimą iš ovalios formos į žiedinę sankryžą, papildomai numatyti dviračių takų jungtis su esamais dviračių takais abiejose Taikos pr. pusėse;

3.6. pakeisti eismo sąlygas Tiltų gatvėje – nuo Taikos pr. iki H. Manto g., uždraudžiant motorinių transporto priemonių eismą Tiltų gatve, išskyrus viešojo transporto ir elektromobilių eismą, įrengiant kelio ženklus Nr. 301 „Įvažiuoti draudžiama“ su papildomomis lentelėmis ir leidžiant dviračių judėjimą eismo juostose kartu su viešuoju transportu;

3.7. įrengti saugumo salelę H. Manto g. - Danės g. sankryžoje dviratininkų eismo saugumo pagerinimui;

3.8. eismo pagerinimui Liepų g. - H. Manto g. - Naujojo Sodo g. sankryžoje leisti automobilių įvažiavimą į požeminę parkavimo aikštelę tik dešiniuoju posūkiu iš Naujojo Sodo gatvės pusės, įrengiant žiedinę sankryžą Naujojo Sodo g. - Puodžių g. trišaliame susikirtime. Dviratininkų eismo saugumo pagerinimui įrengti saugumo salelę Liepų g. - H. Manto g. - Naujojo Sodo g. sankryžos Manto gatvės pradžioje;

3.9. pakeisti eismo sąlygas H. Manto gatvėje – nuo Tiltų g. iki Lietuvosininkų a., uždraudžiant motorinių transporto priemonių eismą H. Manto gatve, išskyrus viešąjį bei aptarnaujantį transportą, vietinius gyventojus, suprojektuoti dviračių takus, atskiriant juos fizinėmis kliūtėmis, atnaujinti arba naujai įrengiant pėsčiųjų perėjas, kelio ženklus ir gatvės dangų ženklinimą;

3.10. suprojektuoti keturias eismo juostas abiem kryptimis H. Manto gatvės važiuojamojoje dalyje ties Lietuvosininkų a. ir paženklinėti horizontaliuoju ženklinimu dviračių takus, suprojektuoti dviračių pervažą per H. Manto gatvę ties susikirtimu su J. Janonio gatve;

3.11. pažymėti horizontaliuoju ženklinimu dviračių pervažas H. Manto g. - Parko g. - Universiteto g. ir H. Manto g. - Šiaurės pr. - Liepojos g. - P. Lideikio g. sankryžose;

3.12. projektuojamose su BRT trasos miesto gatvių atkarpose įrengti dviračių takus, kurie yra numatyti Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūros plėtros specialiajame plane, vadovaujantis STR reikalavimais ir išlaikant jų maksimalų galimą (leidžiamą) plotį;

3.13. naujai įrengiamose arba atnaujinamose pėsčiųjų perėjose ir perėjose ties keleivių peronais, numatyti kryptinį apšvietimą visoje BRT trasoje;

3.14. pertvarkyti pėsčiųjų perėjas, kurios gatvių važiuojamąją dalį BRT trasoje kerta kartu su dviratininkų takais, įrengiant ir pažymint horizontaliuoju ženklinimu atskirai dviračių pervažas;

3.15. pasiūlyti sprendinius dėl vienos krypties eismo pakeitimo į dviejų kryptių eismą miesto gatvėse, einančiose statmenai ir lygiagrečiai H. Manto gatvei;

3.16. pavesti Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyriui kuruoti projekto galutinių sprendinių pateikimą ir jų suderinimą su suinteresuotomis pusėmis.

Posėdžio pirmininkas



Gintaras Neniškis

Posėdžio sekretorius



Vidmantas Paliakas