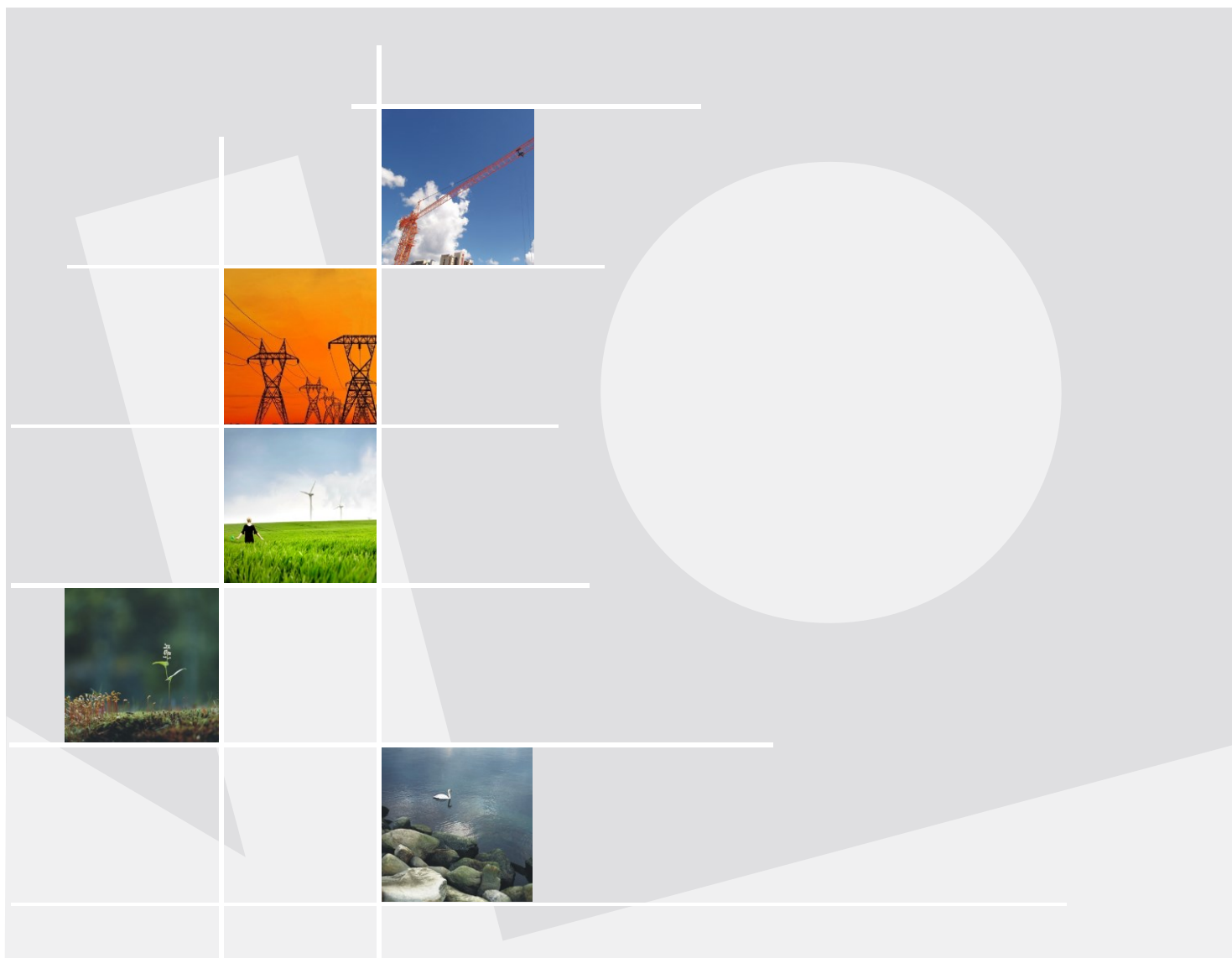


Užsakovas **Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius**



## **KLAIPĖDOS MIESTO DVIRAČIŲ TAKŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALIOJO PLANO**

# **KONCEPCIJA**

**14027 STP.KB-1**

Vykdytojas

**SWECO**

Planavimo organizatorius **KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS**

Teritorijų planavimo projekto pavadinimas **KLAIPĖDOS MIESTO DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALUSIS PLANAS**

Projekto Nr. **14027**

Teritorijų planavimo rūšis **SPECIALUSIS TERITORIJŲ PLANAVIMAS**

Bylos pavadinimas	<b>KONCEPCIJA</b>	Byla (knyga)	<b>STP.KB-1</b>
		Bylos laida	<b>0</b>
		Bylos išleidimo data	<b>2014-09-18</b>

Įmonė	Pareigos	Vardas, pavardė	Atestato Nr.	Parašas
<b>UAB „Sweco Lietuva“</b>	Viceprezidentas	AIDAS VAIŠNORAS		
	Projekto vadovas	REMIGIJUS ŠIMKUS	A1416	
	Teritorijų specialiojo planavimo specialistas	EVALDAS MICIUS		

---

**SPECIALIOJO PLANO BYLOS STP.KB-1 SUDĖTIS**

**1. AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

**2. GRAFINĖ DALIS**

**1. AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

## AIŠKINAMASIS RAŠTAS

### Turinys

<b>1</b>	<b>IVADAS.....</b>	<b>2</b>
1.1	Pradiniai duomenys.....	2
1.2	Tekste naudojamos santrumpos ir sąvokos.....	3
<b>2</b>	<b>KONCEPCIJA.....</b>	<b>4</b>
2.1	Dviračių infrastruktūros plėtros kryptys .....	4
2.1.1	Susisiekimo funkcijos stiprinimas.....	4
2.1.2	Pažintinių ir rekreacinių trasų vystymas .....	6
2.1.3	Jungčių su išore užtikrinimas .....	7
2.1.4	Plėtros prioritetai .....	9
2.2	Tinklo struktūros pagrindas .....	9
2.2.1	Susisiekimo plėtra .....	10
2.2.2	Rekreacinių – pažintinių trasų tinklo plėtra .....	13
2.2.3	Išorinių jungčių formavimas .....	15
2.3	Erdvinė dviračių takų tinklo koncepcija .....	17
2.3.1	I koncepcijos alternatyva (Status Quo) .....	18
2.3.2	II koncepcijos alternatyva (Linijinė struktūra).....	20
2.3.3	III koncepcijos alternatyva (Žiedinė struktūra) .....	24
<b>3</b>	<b>TEISINIS PAGRINDAS.....</b>	<b>28</b>

## 1 ĮVADAS

### 1.1 Pradiniai duomenys

#### **Specialiojo plano pavadinimas**

Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialusis planas

#### **Specialiojo plano rengimo pagrindas**

Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. birželio 20 d. įsakymas Nr. AD1-1572 „Dėl specialiojo plano rengimo“

#### **Planavimo lygmuo ir planavimo procesas**

Rajono lygmens specialusis planas. Specialusis planas rengiamas, derinamas ir viešai svarstomas su visuomene bendrąja tvarka.

#### **Planavimo tikslai ir uždaviniai:**

- suplanuoti optimalią Klaipėdos miesto dviračių takų schemą;
- esamus ir planuojamus dviračių takus suskirstyti pagal techninius reikalavimus į 5 bemotorio transporto trasų tipus:
  1. žaliakelius;
  2. dviračių takus šalia gatvių;
  3. dviračių juostas važiuojamojoje gatvės dalyje;
  4. bemotorio transporto trasas gatvėse be juostų žymėjimo;
  5. bemotorio transporto trasas šaligatviuose, pėsčiųjų zonose, pėsčiųjų ir dviračių takuose;
- planuojamus dviračių takus ir trasas sujungti į vientisą dviračių takų sistemos tinklą;
- trumpiausiu atstumu sujungti traukos objektus - lankytinas vietas (prekybos centrus, mokymo ir gydymo įstaigas, viešus rekreacinius plotus, kultūros ir sporto objektus ir kt.);
- numatyti pažintines-turistines dviračių trasas prie paslaugų ir poilsio zonų, lankytinų vietų, pajūrio juostoje;
- numatyti dviračių stovėjimo ir saugojimo aikšteles; Sudaryti prioritetinių dviračių takų įrengimo vietų sąrašą;
- išskirti dviračių takus pagal jų paskirtį - rekreacinius takus, rajoninius takus, magistralinius takus;
- rengiant specialųjį planą įvertinti perspektyvinių gatvių plėtros planus.

### Planuojama teritorija

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija.

### Planavimo organizatorius

Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius.

### Specialiojo plano rengėjas

UAB „Sweco Lietuva“,  
V.Gerulaičio g. 1, 08200 Vilnius,  
tel. (8 5) 262 2621, faksas (8 5) 261 7507, el. p: info@sweco.lt,  
interneto svetainė: [www.sweco.lt](http://www.sweco.lt).

## 1.2 Tekste naudojamos santrumpos ir sąvokos

Specialusis planas	Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialusis planas
AAA	Aplinkos apsaugos agentūra
KET	Kelių eismo taisyklės
KVJU	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas
LAKD	Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
LEZ	Klaipėdos laisvoji ekonominė zona - ūkinei, komercinei ir finansinei veiklai skirta teritorija Klaipėdos pietrytinėje dalyje, kurioje įstatymu nustatytos ypatingos ekonominės ir teisinės ūkio subjektų funkcionavimo sąlygos
LR	Lietuvos Respublika
Modalinis pasidalijimas	visų atliekamų kelionių pasiskirstymas pagal susisiekimo būdą (pėsčiomis, dviračiu, viešuoju transportu, automobiliu)
RAAD	Regiono aplinkos apsaugos departamentas prie Aplinkos ministerijos
TMKP	Teritorinis miškų kontrolės padalinys
SAZ	Sanitarinė apsaugos zona
VSC	Visuomenės sveikatos centras
žaliakelis	Bendroji sąvoka. Atskirta nuo automobilių kelių tinklo, einanti per želdynus arba apželdinta dviračių ir pėsčiųjų eismui įrengta trasa, kur draudžiamas motorinių transporto priemonių eismas.
Žaliakelis	Priklausomai nuo konteksto, tekste „Žaliakelis“ naudojamas kaip tikrinis daiktavardis, įvardijant konkretų dviračių taką, vedantį per pietinėje miesto dalyje esančius želdynus, gyvenamuosiuose kvartaluose.

## 2 KONCEPCIJA

### 2.1 Dviračių infrastruktūros plėtros kryptys

Siekiant sukurti visavertę bemotorio susisiekimo sistemą, tikslinga dviračių infrastruktūros plėtrą suskirstyti į kelias pagrindines kryptis, apibrėžiančias kuriamos infrastruktūros paskirtį:

- Susisiekimo funkcijos stiprinimas;
- Pažintinių ir rekreacinių trasų vystymas;
- Jungčių su išore užtikrinimas.

Kiekviena iš krypčių tenkina skirtingą judėjimo poreikį, todėl kiekvienai krypčiai aktualūs iš dalies skirtingi dviračių infrastruktūros formavimo aspektai.

#### 2.1.1 Susisiekimo funkcijos stiprinimas

Kasdienio susisiekimo dviračiais skatinimas daugelyje Europos miestų, siekiančių didinti patrauklumą dviratininkams (įskaitant ir Lietuvos miestus – Kauną, Vilnių [1], [2]), deklaruojama kaip prioritetinė kryptis dėl ženklaus teigiamo poveikio skatinant darnų judumą ir taip mažinant esamos ydingos miestų transporto sistemos neigiamą poveikį gyvenamajai aplinkai.

Siekiant sustiprinti dviračių transporto poziciją kasdieniame susisiekime, svarbiausi šie principai:

- esminis dėmesys teikiamas buitiniams, dalykinėms, darbo kelionėms;
- formuojamas rišlus, tankus, hierarchizuotas tinklas;
- kuriama infrastruktūra, pagerinanti integraciją į bendrą susisiekimo sistemą:
  - įrengiami persėdimo terminalai („Bike and Ride“);
  - formuojama trumpalaikės nuomos sistema;
  - didinamas dviračių stovėjimo ir saugojimo vietų skaičius.

Remiantis šiais principais, dviračių tinklo, orientuoto į susisiekimo funkciją formavimui taikytini reikalavimai:

1. Pagrindinės dviračių trasos turi jungti tankiausiai apgyvendintus rajonus su miesto centru, didžiausios darbo vietų koncentracijos zonomis, švietimo įstaigomis, stambiais komerciniais objektais. Tikslinga šiuos objektus jungti magistraliniu taku arba, nesant galimybės, užtikrinti ne ilgesnę kaip 1 km ilgio rišamosios vietinės trasos jungtį tarp magistralės ir traukos objekto.
2. Atsižvelgiant į dviračių takų planavimo europinę praktiką, susisiekimo tinklas turi būti struktūrizuotas į rišlius segmentus pagal trasų reikšmę, užtikrinant trasų hierarchiją:



- magistralės – ilgų distancijų trasos, formuojančios tinklo struktūrą ir išorinių jungčių ašis, jungiančios miesto centrą su gyvenamaisiais rajonais, tarptautinėmis ir regioninėmis dviračių trasomis;
  - rajoninės trasos – jungtys tarp miesto rajonų ir magistralių, užtikrinančios gyvenamųjų zonų ryšius su darbo vietomis, švietimo įstaigomis, paslaugų centrais, lokaliomis rekreacinėmis zonomis;
  - vietinės dviračių trasos, skirtos privažiavimui nuo magistralinių ir rajoninių trasų prie pavienių objektų rajonų viduje.
3. Tikslinga išskirti dviračių takų kategorijas, lemiančias takų techninius parametrus (trasų reikšmės ir kategorijų sąsają žr. 2.1 lentelėje):
- I kategorijos takai (magistralės, rajoninės jungtys) – dviračių gatvės, atskiri dvipusio eismo dviračių takai, (vienkrypčio eismo juostos abipus gatvės arba dviejų juostų takas abejoms kryptims vienoje gatvės pusėje). Dviračių eismas atskiriamas nuo transporto ir pėsčiųjų eismo, takai žymimi ženklu „Dviračių takas“ (Nr. 411) ir tako ženkliniu ties sankryžomis bei kartotiniu horizontaliu dviračių tako ženkliniu ilgose trasose. Minimalus tako plotis – 2,5 m, išskirtiniais atvejais – 2,0 m. Magistralinių takų sankirtose su gatvėmis tikslinga numatyti dviračių šviesoforų įrengimą. Projektinis vidutinis dviračių eismo greitis – 15 km/h.
  - II kategorijos takai (rajoninės, vietinės jungtys) – atskiri dviračių takai, dviračių juostos gatvėje ar pėsčiųjų take. Atskiri dviračių takai žymimi ženklu „Dviračių takas“ (Nr. 411), dviračių juostos pėsčiųjų take – " Pėsčiųjų ir dviračių takas" (Nr. 413 su vertikaliu brūkšniu, pagal faktinę tako padėtį). Dviračių eismo juostų įrengimas gatvėje turėtų būti derinamas su motorizuoto transporto greičio mažinimo priemonėmis, sumažinant transporto greitį iki 30 km/h. Minimalus eismo juostos plotis – 1,5 m (juostos įrengiamos abipus gatvės pagal eismo kryptis), išskirtiniais atvejais – 1,2 m. Dviračių juostas tikslinga atskirti nuo kito eismo 25 cm pločio skirtingos dangos juostomis ar kitais nekeliančiais pavojaus fiziniiais barjeriais, įspėjančiais neregius ar neatidžius pėsčiuosius apie įžengimą į dviračių eismui numatytą tako dalį. Projektinis vidutinis dviračių eismo greitis – 12 km/h.
  - III kategorijos takai (vietinės jungtys) – dviračių juostos, pėsčiųjų – dviračių takai. Įrengiant atskirus takus arba dviračių juostas taikytini anksčiau (I ir II kategorijoms) išvardyti reikalavimai. Minimalus bendro pėsčiųjų ir dviračių tako plotis – 2,5 m, pageidautinas – 3,5 m. Pėsčiųjų ir dviratininkų eismą į bendrą srautą tikslinga nukreipti tik išskirtiniais atvejais, kai tikėtini eismo dalyvių srautai neintensyvūs, o konflikto tikimybė ypač maža. Bendrų pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimas tikslingas miesto pakraščiuose, formuojant antraeilės svarbos išorės jungtis. Projektinis vidutinis dviračių eismo greitis – 10 km/h.

4. Siekiant užtikrinto eismo dalyvių saugumą ir išvengti neneigiamo poveikio dviratininkų sveikatai, tikslinga tiesti dviračių gatves, panaudojant miesto gamtinę karkasą, žalias juostas, parkų takus.

**2.1 lentelė. Dviračių trasų charakteristikos**

REIKŠMĖ	TAKO TIPAS						TAKO KATEGORIJA				
	Dviračių gatvė	Atskiri takai	Dviračių juostos gatvėje	Dviračių juostos šaligatvyje	Trasa pėsčiųjų take	Trasa gatvėje	I Kategorija	II Kategorija	III Kategorija	Šviesoforinis reguliavimas	Projektinis vid. greitis
Magistraliniai	+	+					+			+	15 km/h
Rajoniniai		+	+	+			+	+		+	12 km/h
Vietiniai			+	+	+	+		+	+		10 km/h
Rekreaciniai	+	+		+	+		+	+	+		12 km/h

#### 2.1.2 Pažintinių ir rekreacinių trasų vystymas

Remiantis Specialiojo plano esamos būklės analizėje atlikta apklausa, dauguma dviratininkų atliekamų kelionių (daugiau kaip 40%) yra rekreacinio ir pažintinio pobūdžio, pasirenkant ilgas kelionės distancijas (daugiau nei 10 km) gamtinėse teritorijose įrengtais takais. Šioms kelionėms ypač aktualus patrauklus kraštovaizdis, rekreacinių objektų pasiekiamumas.

Siekiant sustiprinti rekreacinę dviračių eismo potencialą, svarbiausi šie principai:

- esminis dėmesys teikiamas rekreacinių ir pažintinių zonų bei traukos objektų pasiekiamumui, trasų aplinkos patrauklumui;
- būtinas ryšys su tarptautinėmis ir regioninėmis turistinėmis trasomis;
- pageidautina trasų forma – žiedinė;
- siektina aukšta trasų ir susijusios infrastruktūros kokybė, leidžianti mėgautis pačiu važiavimo procesu:
  - gerinamas trasų informatyvumas;
  - užtikrinamas pakankamas poilsio aikštelių tankis;

- užtikrinama glaudi integracija su transporto mazgais (perkėlos, traukinių, autobusų stotys);
- formuojami ilgalaikės ir trumpalaikės dviračių nuomos punktai.

Remiantis šiais principais, dviračių tinklo, orientuoto į susisiekimo funkciją, formavimui taikytini reikalavimai:

1. Pažintiniai, kultūros, turizmo traukos objektai ir rekreacinėse zonose esantys pasivažinėjimui skirti dviračių takai privalo būti pasiekiami bendru susisiekimo tinklu, pažintines ir rekreacines trasas integruojant į magistralines ar rajonines susisiekimo trasas arba užtikrinant ryšį su magistralėmis per papildomas jungtis. Būtinai ryšys su transporto mazgais (autobusų, traukinių stotimis, keltų perkėlomis), taip pat pageidautini rekreacinių trasų ryšiai su gyvenamaisiais rajonais.
2. Rekreacinės trasos įrengiamos patrauklaus kraštovaizdžio aplinkoje, sujungiant gamtos, kultūros paveldo objektus, lankytinas rekreacines ir pažintines teritorijas žiedinėmis trasomis, leidžiančiomis grįžti į kelionės pradžios tašką, nuolat susipažįstant su nauja aplinka. Žiedinės trasos taip pat suteikia galimybę pasirinkti optimalią kelionės trasą, atsižvelgiant į distanciją ir norimų aplankyti objektų pasiekiamumą.
3. Tiek rekreacinėms trasoms gamtinėse teritorijose, tiek pažintinėms trasoms urbanizuotose teritorijose bei šių trasų jungtyse su bendra susisiekimo sistema būtina užtikrinti trasų informatyvumą, įrengiant informacinius ženklus ir standus, suteikiančius informaciją apie trasų ilgius, kryptis, artimiausių lankytinų objektų pasiekiamumą. Šias trasas tikslinga indeksuoti trasų numeracija, spalviniais ar kitais kodais, pavadinimais, kurių pagalba būtų galima trasose įrengti orientyrus.
4. Rekreacinėse dviračių trasose privaloma įrengti trumpalaikio poilsio aikštelės. Maksimalus teisės aktais reglamentuojamas atstumas tarp poilsio aikštelių – 10 km, tačiau Klaipėdos mieste tikslinga didinti poilsio aikštelių tankį dėl sąlyginai nedidelių trasų distancijų. Papildomos poilsio aikštelės turėtų būti numatytos vaizdingo kraštovaizdžio vietovėse ar netoli lankytinų objektų (kurių tiesioginis pasiekiamumas dviračių takais negalimas ar neracionalus), pasiekiamų tik pėsčiųjų takais. Trumpalaikio poilsio aikštelėse privaloma įrengti dviračių stovus, suolelius, šiukšlių dėžes. Intensyviai naudojamose trasose (ypač sutampančiose su tarptautinėmis ar regioninėmis turizmo trasomis) esančiose aikštelėse rekomenduojama įrengti viešuosius tualetus.
5. Pažintinių rekreacinių trasų techniniai parametrai turėtų atitikti anksčiau (2.1.2 skyriuje) įvardytų takų kategorijų reikalavimus. Rekreacinėms trasoms tikslinga tiesti I – II kategorijos takus, leidžiančius patogų dviratininkų prasilenkimą ar važiavimą dviese.

### 2.1.3 Jungčių su išore užtikrinimas

Išorinės dviračių transporto jungtys suteikia miesto susisiekimo sistemai ryšį su teritorijomis, esančiomis už miesto ribų. Dažniausiai tai:

- užmiesčio rekreacinės zonos;
- periferiniai rajonai – palydovai;
- artimiausios gyvenvietės, miestai.

Išorinių jungčių pagalba taip pat užtikrinamas tarptautinių ir regioninių turistinių trasų tęstinumas miesto ribose. Išorinės jungtys – tai dažniausiai linijinės trasos, sujungiančios urbanizuotose miesto teritorijose esantį dviračių takų tinklą su dviračių takais arba keliais (jei užmiesčio takai neįrengti) už miesto administracinių ribų. Prie išorinių jungčių priskirtina dviračių infrastruktūra, įrengta tarpmiestinio viešojo transporto stotyse.

Esminiai efektyvaus išorinių jungčių funkcionavimo principai:

- informatyvumas;
- saugumas;
- pritaikymas ilgų distancijų kelionėms dviračiu ir daugiarūšiu transportu;

Remiantis šiais principais, dviračių tinklo, orientuoto į susisiekimo funkciją formavimui taikytini reikalavimai:

1. Siekiant trasos informatyvumo, tikslinga prie dviračių takų, esančių ties miesto riba įrengti poilsio aikštes su informaciniais stendais, nurodančiais miesto dviračių takų, rekreacinių, regioninių ir tarptautinių trasų, dviračių infrastruktūros objektų („Bike & Ride“, nuomos punktų, saugyklų) išsidėstymą bei pagrindinius miesto transporto mazgus ir traukos objektus. Esant galimybei, pageidautina įrengti viešuosius tualetus arba aikštes įrengti esamose poilsio vietose motorinio transporto priemonių vairuotojams.
2. Dėl nedidelio pėsčiųjų srauto priemiestinėse zonose, išorinėms dviračių tinklo jungtims dažniausiai įrengiami bendri pėsčiųjų – dviračių takai. Dviračių taką įrengiant prie vietinės reikšmės kelio, kuriame greitis ribojamas iki 50 km/h, galimas dviračių juostos įrengimas važiuojamojoje dalyje, tačiau intensyviai transporto eismui šis sprendimas nėra pageidautinas. Siekiant padidinti tako palei vietinės reikšmės kelią saugumą, galimas apsauginių atitvarų įrengimas.
3. Siekiant užtikrinti jungčių funkcionavimą, jos turėtų būti įrengiamos įvertinant tarptautines ir regionines trasas bei atsižvelgiant į kaimyninėje savivaldoje esančias dviračių takų jungtis ir galiojančius teritorijų planavimo dokumentus, kuriuose numatomos dviračių trasos.
4. Atsižvelgiant į darnaus judumo principus, vienas svarbiausių elementų, leidžiančių plėtoti daugiarūšį transportą – persėdimo terminalų, dviračių saugyklų įrengimas tarpmiestinio transporto mazguose ir urbanizuotų teritorijų prieigose.

#### 2.1.4 Plėtros prioritetai

Efektyviam susisiekimo infrastruktūros vystymui svarbiausia – nuoseklumas, todėl Specialiojo plano sprendinių realizavimui tikslinga numatyti plėtros etapus. Pirmajame plėtros etape tikslinga išskirti plėtros prioritetus, leidžiančius sukurti funkcionalią infrastruktūrą, kuri tolimesniais etapais būtų tobulinama.

Dviračių infrastruktūros plėtros etapai ir jų tikslai sudėti bus numatomi įgyvendinus Specialiojo plano sprendinių stadiją ir konkretizavus dviračių takų bei susijusios infrastruktūros erdvinį išsidėstymą ir techninius parametrus.

Koncepcijos stadijoje tikslinga pažymėti, kad pagrindinis plėtros etapų nustatymo principas – funkcionalios infrastruktūros plėtra – lemia trūkstumų dviračių takų jungčių realizavimą ir esamos infrastruktūros rekonstrukciją svarbiausiose magistralinės ir rajoninės reikšmės trasose bei tinklo rišlumą užtikrinančiose vietinės reikšmės trasose.

Prioritetų formavimas neturėtų būti nukreiptas kurios nors vienos plėtros krypties (pvz. susisiekimo, rekreacijos) vystymui, tačiau turėtų būti įgyvendinamas kompleksškai, atsižvelgiant į esminę bet kokios transporto infrastruktūros funkcionavimo prielaidą – sklandžių, nenutrūkstamų ryšių kūrimą.

#### 2.2 Tinklo struktūros pagrindas

Formuojant koncepcinius variantus, siekiama sukurti optimalų dviračių takų tinklą, palankų visoms plėtros kryptims. Taikomas kompleksškumo principas, magistralinių takų ašis nukreipiant susisiekimo koridoriais, aktualiais visoms plėtros kryptims.

Siekiant identifikuoti potencialius susisiekimo koridorius, toliau tiriami esamos būklės analizės metu surinkti duomenys apie miesto gyventojų, darbo vietų pasiskirstymą, taip pat apklausos respondentų nurodyti traukos objektai ir lankytinos vietos tiek miesto ribose, tiek už jų.

Pagrindinės dviračių transporto koridorių kryptys randamos sujungiant didžiausios traukos objektų, gyvenamųjų ir darbo vietų koncentracijos taškus. Nustatytų kryptų transportinis potencialas įvertinamas ištyrinant transporto krypties įtakos zoną – miesto ribose 500 m, už miesto – 2000 m spindulio buferinius ruožus apie krypties ašį. Buferinėje zonoje nustatomas kelionių potencialas atsižvelgiant į konkrečiai plėtros krypties aktualius geografinius veiksnius, apimamus buferinės zonos:

- susisiekimui dviračiams – (prioriteto eile) darbingo amžiaus gyventojų skaičius, darbo vietų skaičius, dalykinių – buitinių traukos objektų skaičius (švietimo, viešosios įstaigos, prekybos centrai ir pan.);
- poilsinėms – rekreacinėms kelionėms – esamos būklės analizės metu nustatyti dviratininkų traukos taškai, pažintinių traukos objektų skaičius, gyventojų skaičius;
- išorinėms kelionėms – esamos būklės analizės metu nustatyti dviratininkų traukos taškai, darbingo amžiaus gyventojų skaičius, bendras gyventojų skaičius.

Išaiškinus potencialių dviračių transporto koridorių kryptis ir potencialą, atsižvelgiant į skirtingas infrastruktūros plėtros kryptis (žr. 2.1 skyrių), galima formuoti konceptualų dviračių takų tinklą, parenkant konkrečias trasas laisvoje žemėje, palei esamas gatves, dviračių ir pėsčiųjų takus bei numatant trūkstamas esamo tinklo jungtis.

Jungtys, tarnaujančios daugiau nei vienai dviračių infrastruktūros plėtros kryptiai, numatomos kaip magistralinės trasos, jų konfiguracija analizuojama koncepcijos alternatyvose. Šių trasų įrengimui teikiamas pirmas prioritetas.

Rajoninės trasos numatomos kaip mieto rajonų jungtys su magistraliniais takais, taip pat šiai trasų kategorijai priskiriamos dauguma jungčių su teritorijomis miesto išorėje.

Vietinių trasų tinklas numatomas magistralinių ir rajoninių trasų formuojamo tinklo struktūros užpildymui, užtikrinant didelį tinklo tankį.

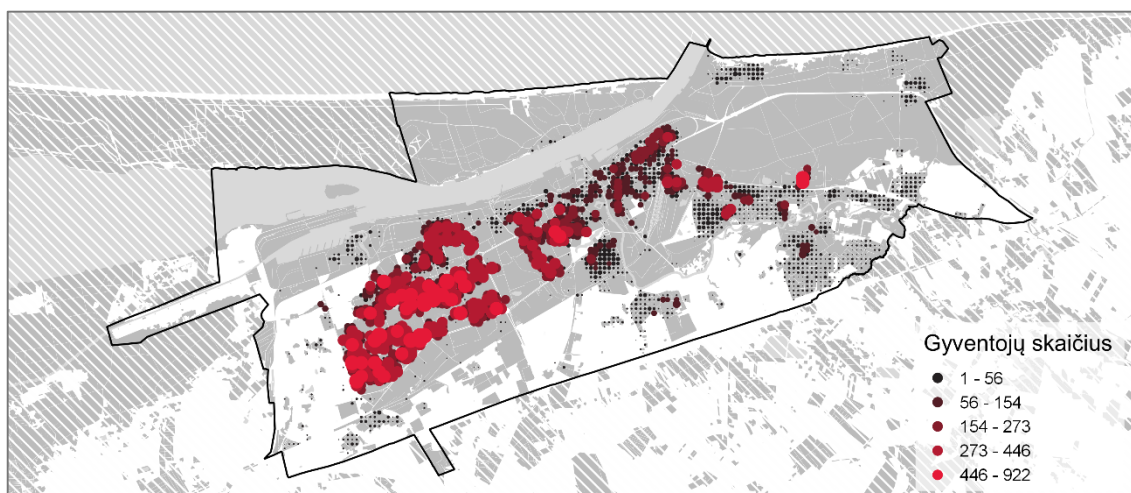
Atsižvelgiant į Specialiojo plano darbų programą, rekreacinės - poilsinės trasos išskiriamos į atskirą tipą. Šioms trasoms taikytini magistralinių ir rajoninių trasų techniniams parametrams keliami reikalavimai.

#### 2.2.1 Susisiekimo plėtra

Skatinant dviračių transporto naudojimą kasdienio susisiekimo reikmėms, pagrindinę kelionių realizavimo konkurenciją dviračiams, kaip susisiekimo priemonei, sudaro asmeninis ir viešasis transportas, todėl norint sukurti palankias sąlygas susisiekimui dviračiams, būtina užtikrinti pakankamą takų tinklo tankį, kuris turėtų būti lygus bent viešojo transporto tinklo tankiui.

Didžiausia dalis miesto kelionių atliekama dalykiniais tikslais – gyventojams keliaujant į darbą, švietimo, sveikatos priežiūros įstaigas, todėl formuojant susisiekimo funkcijai skirtą dviračių infrastruktūrą, jos formą diktuoja gyvenamųjų ir darbo vietų išsidėstymas mieste.

Daugiabučiais pastatais užstatytuose gyvenamuosiuose rajonuose, ypač miesto pietinėje dalyje rajono gyventojų tankis siekia 140-190 gyv./ha (žr. **Error! Reference source not found.** skyrių), o kvartalo masteliu – iki 900 gyv./ha (2.1 pav.).



**2.1 pav. Gyventojų koncentracija**

Šiose teritorijose susitelkę apie 60 % visų miesto gyventojų. Vertinant gyventojų pasiskirstymo įtaką susisiekimui, verta atkreipti dėmesį į rajonus, atitrūkusius nuo vientisos miesto struktūros ir su likusia urbanizuota dalimi sujungtus pavieniais ryšiais. Tai – Paupių, Tauralaukio, Danės, Luizės, Pakrantės sodų rajonai, pasižymintys augančiu gyventojų tankiu, todėl formuojant susisiekimo tinklo struktūrą svarbūs kaip stambūs pavieniai transporto traukos centrai.

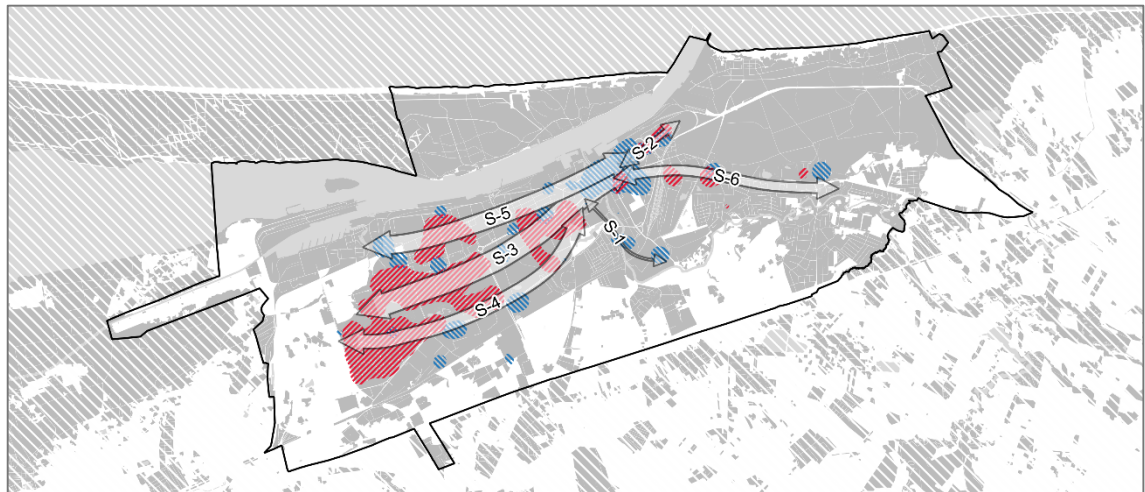
Kita dalykinių kelionių dedamoji – darbo vietų koncentracijos zonos. Darbo vietos mieste, priešingai nei gyvenamosios zonos, nėra ženkliai koncentruotos vienoje teritorijoje, tačiau pasklidusios po miestą su aiškesniais koncentracijos arealais miesto centre, uosto teritorijose ir pramoninėse zonose miesto rytinėje dalyje (2.2 pav.).



**2.2 pav. Darbo vietų koncentracijos zonos**

### 2.2.1.1 Susisiekimo koridoriai

Apjungus gyvenamųjų ir darbo vietų tankio schemas, išryškėja pagrindinės gyventojų judėjimo poreikio kryptys, atkartojančios magistralinių gatvių išsidėstymą – Pietų – Šiaurės kryptimi (žr. 14027-00-STP-KB-01 brėžinį ir 2.3 pav.).

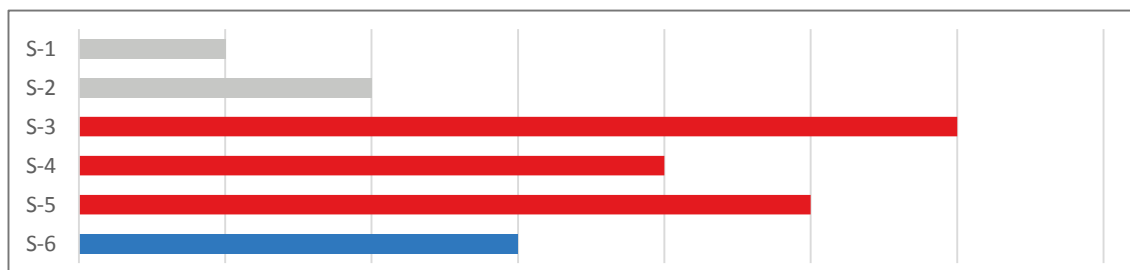


**2.3 pav. Miesto vidaus susisiekimo koridoriai**

Miesto susisiekimo koridoriai atkartoja magistralinių (B, C kategorijos) gatvių kryptis, taip pat – miesto viešojo transporto tinklo bruožus (**Error! Reference source not found.** skyrius).

Atsižvelgiant į kelionių potencialą (2.4 pav.), svarbiausia koridorių „S-3“, „S-4“ ir „S-5“ grupė, sutelkianti didžiausią kelionių potencialą dėl didelio gyventojų ir darbo vietų tankio susisiekimo koridorių ruožuose. Išvardyti koridoriai – konkuruojantys, todėl detalizuojant trasos trajektoriją tikslinga šią koridorių grupę sutelkti į vieną ar dvi trasas.

Antras pagal svarbą, susisiekimo tinklą pratęsiantis koridorius – „S-6“, suteikiantis Miško, Mažojo kaimelio, Pakrantės sodų, Liepojos, Šarlotės, Plytinės ir Tauralaukio rajonams ryšį su miesto centru.



**2.4 pav. Susisiekimo koridorių kelionių potencialas**

Pagrindiniai transporto koridoriai, kurių panaudojimas tikslingas dviračių susisiekimui organizuoti yra lygiagretūs Taikos pr., Šilutės pl., Mokyklos g., H. Manto g., Liepojos g. Taip pat, antraeiliais susisiekimo koridoriais laikytinos gatvės: Minijos g., Naujoji uosto g., Joniškės g., Šiaurės pr. Prie svarbiausių susisiekimo koridorių Pietų – Šiaurės kryptimi priskirtinas žaliuoju karkasu vedantis žaliakelis.

Išvardytiems koridoriams, formuojant koncepcinę dviračių takų tinklo struktūrą teikiama magistralinio ar rajoninio tako reikšmė, be to, rajoninė reikšmė suteikiama takams, užpildantiems magistralių formuojamą tinklo formą.



Atsižvelgiant gerąją praktiką, kai dviračių susisiekimo tinklo parametrai siejami su miesto viešojo transporto tinklo parametrais (**Error! Reference source not found.**), siektinas dviračių takų tinklo tankis – 0,9 – 1 km/km<sup>2</sup>.

## 2.2.2 Rekreacinių – pažintinių trasų tinklo plėtra

Rekreacinių ir pažintinių dviračių trasų išsidėstymą lemia didelio rekreacinio potencialo teritorijų buvimo vieta bei miesto traukos objektų sklaida.

Pagrindinės Klaipėdos rekreacinės zonos, turinčios išvystytą infrastruktūrą ir prieigą prie Jūros – Smiltynė, Pirmoji Melnragė, Antroji Melnragė, Giruliai. Šios teritorijos yra pagrindiniai miesto gyventojų ir svečių rekreaciniai traukos centrai, kurie reikšmingi ne tik miesto bet ir šalies mastu.

Kita rekreacinių traukos objektų kategorija – žaliosios erdvės, kurios aktualesnės miesto gyventojams – Girulių miškas, miesto parkas, botanikos sodas, Danės upės pakrantė, rajoniniai želdynai. Vertinant pažintinių objektų išsidėstymą, didžiausia jų koncentracija miesto centre, senamiestyje, kuriame gausu kultūros paveldo objektų, muziejų, lankytinų vietų. Atskiras, šalies mastu aktualus pažintinis objektas – Jūrų muziejus ir delfinariumas, įsikūrę Smiltynėje, greta uosto vartų.

Esamos būklės analizės stadijoje atlikta gyventojų apklausa parodė miesto gyventojų dviračiais lankomų traukos objektų sklaidą (2.5 pav.), kuri apima aukščiau išvardytus objektus.



2.5 pav. Respondentų nurodyti dviratininkų traukos taškai mieste ir apylinkėse

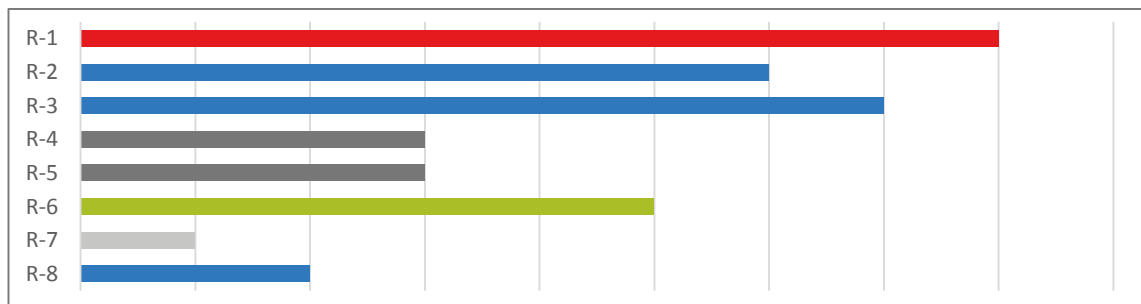
Respondentų nurodyti traukos objektai pasižymi aiškiai išreikšta koncentracija ties plažais Smiltynėje, Giruliuose ir abejose Melnragėse, taip pat miesto centre, miesto ir Sąjūdžio parkuose, ties botanikos sodu, taip pat ties perkėlomis. Tai – pagrindiniai miesto rekreaciniai – pažintiniai traukos centrai, kuriuos sujungus gaunami potencialūs dviračių infrastruktūros plėtros koridoriai (2.6 pav.).



**2.6 pav. Rekreacinių – poilsinių kelionių koridoriai**

Gautiems koridoriams apibrėžus 500 m buferinę pasiekiamumo zoną ir įvertinus anksčiau įvardintus (2.2 skyriuje) pažintinių – rekreacinių kelionių srautui aktualius veiksnius, nustatytas kelionių dviračiais potencialas, nurodantis koridoriaus svarbą (2.7 pav.).

Kaip ir susisiekimo tinklui, rekreacinių ir pažintinių dviračių trasų plėtrai ypač svarbi Pietų – Šiaurės kryptis, jungianti tankiausiai apgyvendintas teritorijas su Centru. Ženkly „R-1“ koridoriaus potencialą lemia didelis gyventojų tankis teritorijoje – šis koridorius atlieka pagrindinio gyvenamųjų teritorijų ryšio su rekreacinėmis zonomis funkciją. Analogiškai, koridoriai „R-2“ ir „R-3“ užtikrina Smiltynės pasiekiamumą, o „R-6“ – Centro traukos objektų ryšį su mažaukštės statybos kvartalais miesto Šiaurinėje dalyje.



**2.7 pav. Pažintinių – rekreacinių koridorių kelionių potencialas**

Rekreaciniu požiūriu svarbiausi „R-2“ ir „R-3“ koridoriai pajūryje, tiesiogiai atliekantys rekreacinę funkciją (priešingai nei „R-1“, „R-4“ ir „R-5“ koridoriai, svarbesni srautų agregavimui ir susisiekimui su traukos objektais užtikrinti).

Kelionių potencialo vertinime koridorius „R-8“ įgauna antraeilę svarbą dėl šį ruožą supančių teritorijų pobūdžio – buferinėje zonoje beveik nėra gyventojų ar traukos objektų, tačiau šis koridorius priskirtinas „R-2“ ir „R-3“ koridorių grupei, kadangi tai yra vienintelis ryšys, galintis sujungti abu Klaipėdos miesto pakrančių ruožus.

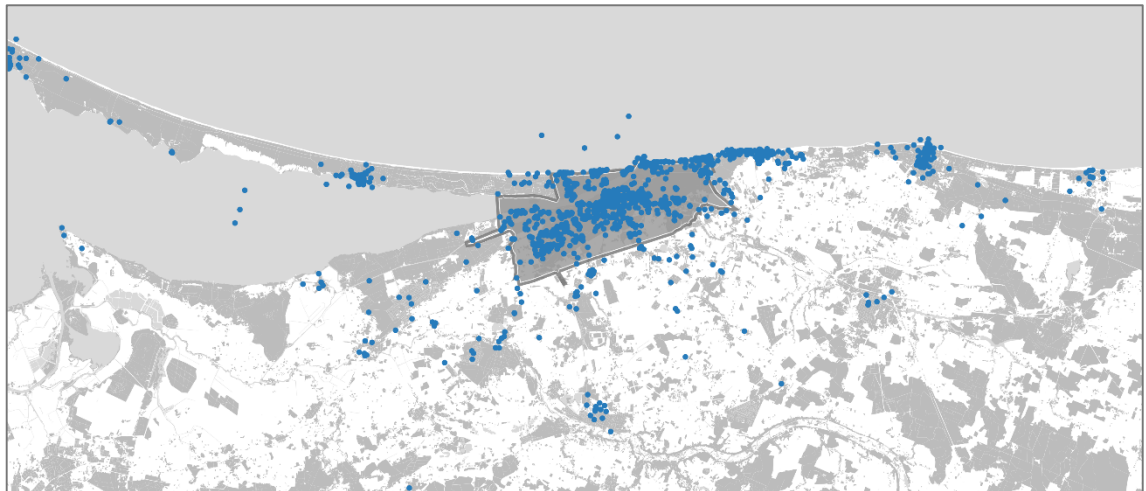
Galimos pagrindinės dviračių infrastruktūros trasos, analogiškai susisiekimo plėtrai, Taikos pr., dviračių trasa – Žaliakelis ir joms lygiagrečios gatvės.

Rekreacijos plėtos krypčiai, skirtingai nei susisiekimui, ženkliai aktualesnės Rytų – Vakarų jungtys, suteikiančios prieigą prie perkėlų ir tuo pačiu prie Smiltynės bei rekreacinių objektų (paplūdimių) šiaurinėje miesto dalyje. Šioms jungtims tikslinga skirti rajoninę reikšmę, užtikrinančią efektyvų dviratininkų srauto sutelkimą ir nukreipimą link rekreacinių trasų.

Siekiant paskatinti Girulių miško rekreacinio potencialo panaudojimą, tikslinga tankinti dviračių takų tinklą, išnaudojant esamas miško kvartelines linijas. Siekiant sumažinti takų tinklo plėtos poveikį miškui, takų įrengimui galėtų būti naudojamos natūralios kilmės medžiagos (pvz. skalda, žvyras).

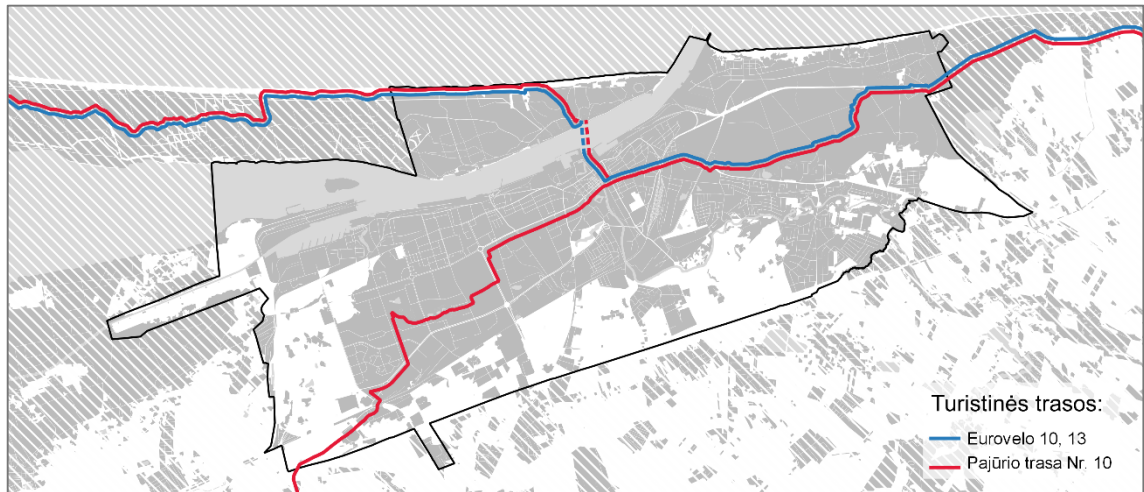
### 2.2.3 Išorinių jungčių formavimas

Nustatant pagrindines išorinių dviračių takų jungčių kryptis, analizuoti esamos būklės analizės stadijoje atliktos apklausos duomenys, rodantys dviratininkų traukos objektų išsidėstymą už miesto ribų. (2.8 pav.).



**2.8 pav. Išorės traukos objektai**

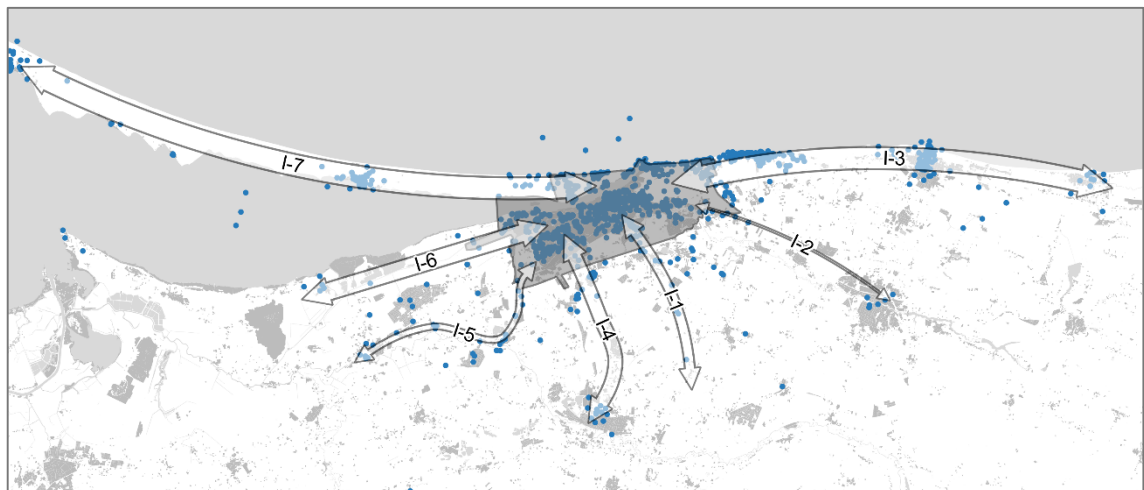
Išoriniai traukos taškai koncentruoti ties aplinkinėmis gyvenvietėmis ir miestais, ypač turinčiais rekreacinį potencialą – Karkle, Palanga, Juodkrante, Neringa. Šiuos traukos centrus Klaipėdos išorėje jungia Tarptautinės dviračių trasos (Eurovelo 10, Eurovelo 13, Euroroute R1) ir regioninė dviračių turizmo trasa (Pajūrio trasa Nr. 10) (2.9 pav.).



**2.9 pav. Tarptautinės ir regioninės turistinės trasos**

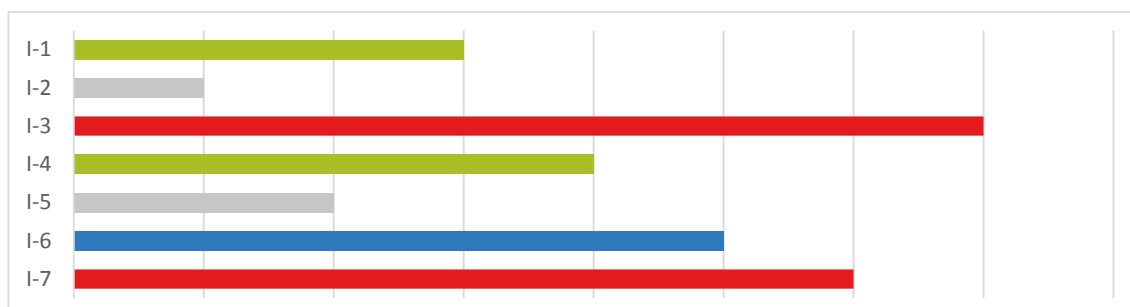
Antraeiliai traukos centrai – Kretinga, Gargždai, Priekulė – regioninės reikšmės miesto išorėje esantys centrai, kurių ryšys su miestu svarbesnis susisiekimo negu rekreacinei funkcijai, išskyrus miesto Pietuose esančią jungtį, per Rimkus vedančią į Priekulę.

Sujungus miesto išorėje esančius traukos objektus, išryškėja septyni transporto koridoriai (2.10 pav.), kuriais turėtų būti užtikrintas sklandus susisiekimas dviračiais, siekiant patenkinti tiek Klaipėdos miesto, tiek aplinkinių gyvenviečių gyventojų kasdienio susisiekimo ir rekreacijos poreikius.



**2.10 pav. Išorinio susisiekimo koridoriai**

Įvertinus išorinių koridorių pasiekiamumo zonoje (2000 m spinduliu) esančių traukos objektų, darbingo ir visų amžiaus grupių gyventojų skaičių, nustatyta koridorių svarba (2.11 pav.).



**2.11 pav. Išorės koridorių kelionių potencialas**

Svarbiausi išorinių jungčių koridoriai („I-3“ ir „I-7“) jungia rekreacines zonas: Smiltynę su Neringos gyvenvietėmis, Girulius su Karkle ir už jos Baltijos jūros pakrantėje esančias kitas gyvenvietes. Šie koridoriai svarbūs rekreacijai regioniniu ir tarptautiniu mastu dėl koridoriais einančių tarptautinių turistinių trasų.

Regionine svarba išsiskiria Klaipėdos miesto jungtis („I-6“) su Priekule ir jos kryptimi išsidėsčiusiais traukos objektais. Nors „I-5“ koridorius iš dalies atlieka tą pačią funkciją, tačiau pastaroji jungtis turi mažą vertę dviračių transporto požiūriu dėl tapatumo su intensyvaus motorizuoto eismo magistrale (kelias Nr. 141).

Susisiekimo požiūriu viena aktualiausių – jungtis su Gargždais („I-4“), dėl gyvenvietės reikšmingumo Klaipėdos rajonui.

Antraeilės jungtys – ryšys su Kretinga, Dreverna, taip pat Klaipėdos miesto periferijoje (miesto įtakos zonoje) esančiomis gyvenvietėmis, sodų bendrijomis (koridoriai „I-1“, „I-2“, „I-5“).

Išorinėms jungtims realizuoti svarbiausi koridoriai miesto ribose – Jūrininkų pr., Baltijos pr., Medelyno g., Liepų g., Pamario g., Smiltynės g. kryptimis vedančios jungtys. Šių koridorių tarpusavio rišlumas, realizuojamas numatant magistralinės ar rajoninės reikšmės dviračių trasas, yra būtinas, siekiant efektyvaus išorinių jungčių funkcionavimo, leidžiančio dviračių tranzitą miesto ribose.

## 2.3 Erdvinė dviračių takų tinklo koncepcija

Atsižvelgiant į Specialiojo plano planavimo darbų programos reikalavimus, Specialiojo plano koncepcijos stadijoje analizuojami trys plėtros variantai:

- *Status Quo* alternatyva – Specialiojo plano rengimo metu galiojančiais patvirtintais teritorijų planavimo dokumentais numatoma plėtra;
- Linijinės dviračių takų tinklo struktūros alternatyva;
- Žiedinės dviračių takų tinklo struktūros alternatyva.

### 2.3.1 I koncepcijos alternatyva (Status Quo)

Pirmasis koncepcijos variantas – tai *status quo* alternatyva, atitinkanti galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais numatytą dviračių infrastruktūros plėtrą – t.y. šiuo metu suformuotą Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros viziją (2.12 pav.).



2.12 pav. I koncepcijos varianto trasų schema pagal reikšmę

Alternatyvos pagrindas - Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schema, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2000 m. kovo 30 d. sprendimu Nr. 55.

Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schemoje, Klaipėdos miesto administracinės teritorijos ribose, numatyta apie 208 km dviračių takų. Suplanuoto dviračių takų tinklo stuburą kuria Pietų – Šiaurės krypties magistralinis takas (Žaliakelis). Schemoje suformuotas reguliarus antraeilių dviračių takų tinklas, atkartojantis gatvių tinklo struktūrą, be to, parinktos rekreacinių takų trasos miesto teritorijose, pasižyminčiose didele rekreacine verte ar išskirtiniu kraštovaizdžiu.

Šia alternatyva siūloma išlaikyti jau suformuotą dviračių infrastruktūros plėtros viziją ir plėtros prioritetus. Koncepcijos alternatyvos ryšys su dviračių transporto koridoriais, atsižvelgiant į judėjimo kryptį potencialą, pateiktas 14027-00-STP-KB-02 brėžinyje, papildomoje schemoje.

#### 2.3.1.1 Susisiekimo tinklas

Šia alternatyva numatoma dviejų lygių dviračių takų hierarchija, trasoms priskiriant magistralinę ir vietinę reikšmę. Konkreti dviračių takui taikytina techninė kategorija ir jos parametrai bus numatyti Specialiojo plano sprendiniuose, parinkus detalizuojamą koncepcijos variantą.

Susisiekimo funkcijai tarnaujančio tinklo pagrindas – magistralinis dviračių takas (Žaliakelis), vedantis išilgai miesto Pietų – Šiaurės kryptimi nuo Taikos pr. ir Kairių g. sankirtos. iki kelio Nr. 2217.

Likusį dviračių takų tinklą užpildo antraeilės svarbos trasos, priskirtinos vidinės reikšmės dviračių trasoms, jungiančioms atskirus miesto kvartalus su magistraline trasa. Dauguma vietinės

reikšmės trasų atkartoja esamą ir miesto bendrajame plane numatomą perspektyvinį B, C kategorijų ir dalies D kategorijos gatvių tinklą (žr. 14027-00-STP-KB-02 brėžinį).

Magistralinio tako įrengimui pagal šią alternatyvą būtini keli ženklūs miesto teritorijų pokyčiai, numatyti Klaipėdos miesto bendrajame plane: geležinkelio vėžės, einančios palei Kauno g. demontavimas ir Bastionų gatvės tilto per Danę įrengimas. Be to, siekiant užbaigti magistralinio tako jungtį miesto Pietuose, būtinas dviejų lygių inžinerinis sprendimas, leidžiantis trasai kirsti Jūrininkų pr. užtikrinant visų eismo dalyvių saugumą.

#### 2.3.1.2 Pažintinės - rekreacinės trasos

Daugiausia šia alternatyva numatytų pažintinių – rekreacinių trasų yra Smiltynėje ir Žardės piliakalnio apylinkėse bei Danės upės slėnyje, taip pat numatomos linijinės trasos Girulių miške.

Svarbiausios numatomos naujos jungtys Smiltynėje – trasa nuo Pirmosios perkėlos iki Jūrų muziejaus ir Antros perkėlos jungtis su Alksnyne palei marias, numatyta Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plane ir miesto bendrajame plane. Smiltynėje taip pat numatyti takai aplink Nerijos fortą, Pajūrio trasos jungtis su Jūrų muziejumi.

Žardės piliakalnio apylinkėse numatytas pažintinių dviračių takų tinklas, suformuotas iš kelių, tarpusavyje sujungtų žiedinių trasų su jungtimi, vedančia palei Smeltalę iki Smeltės pusiasalio. Pagrindinė šių trasų įgyvendinimo prielaida – teritorijų Žardės piliakalnio apylinkėse sutvarkymas ir pritaikymas rekreacijai.

Danės upės slėnyje numatytos dvi linijinės rekreacinės trasos abipus upės, miesto teritorijoje vedančios nuo Biržos tilto iki Purnalių piliakalnio.

Girulių miške numatytos linijinės trasos jungia miesto centrą, Labrenčiškes, Kalotę su miško teritorija ir Melnrage bei Giruliais. Šios jungtys atlieka tiek rekreacinę, tiek susisiekimo funkciją.

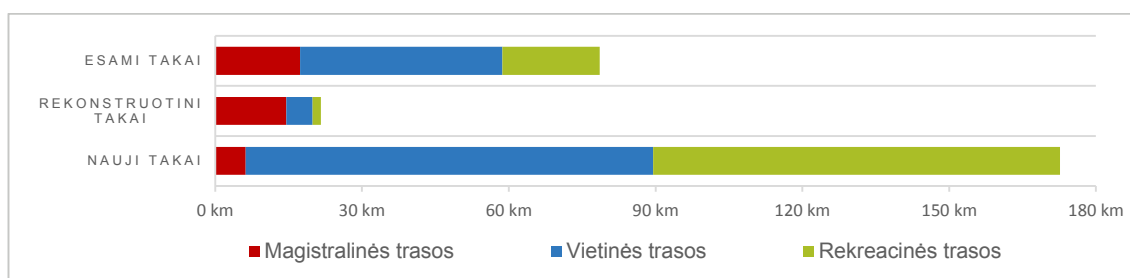
#### 2.3.1.3 Išorės jungtys

*Status Quo* alternatyvoje numatytos vietinės reikšmės trasų jungtys su išore, atkartojant pagrindines tarpmiestines motorizuoto transporto jungtis – Medelyno g., Liepų g., Vilniaus pl., Tilžės g., Rimkų g., Pamario g. Taip pat išorės jungtys realizuojamos per rekreacinės paskirties takus Smiltynėje.

Išorines jungtis užtikrinančios trasos priskiriamos antraeilėms – vietinės reikšmės trasoms.

#### 2.3.1.4 Alternatyvos įvertinimas statybos darbų apimčių požiūriu

Atsižvelgiant į esamų dviračių takų techninius parametrus ir koncepcijos alternatyvoje takui numatomą priskirti reikšmę bei jai taikytinus techninius parametrus, planuojamas dviračių trasų tinklas įvertintas pagal naujų takų įrengimo ir rekonstrukcijos apimtį (2.13 pav.).



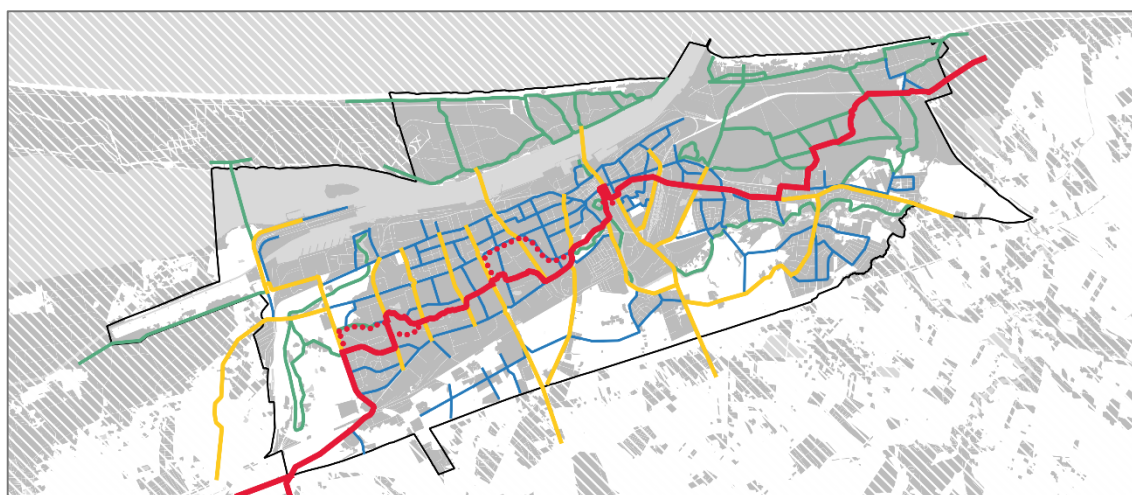
**2.13 pav. Konceptijos alternatyvos vertinimas pagal trasų įrengimo poreikį**

Atliekant tolimesnę dviračių infrastruktūros plėtrą šios alternatyvos pagrindu, į dviračių takų tinklą būtų integruojama 79 km esamų dviračių takų, 22 km takų rekonstruojama ir įrengiama 173 km naujų takų.

Vertinant alternatyvą rekonstrukcijos poreikis nustatytas pagal dviračių trasoms taikytinus (žr. 2.1 lentelė **Error! Reference source not found.**je ir 2.1.1 skyriuje) techninių parametru reikalavimus – tako plotį, tipą. Vertinant takus neatsižvelgta į takų remonto poreikį dėl nusidėvėjimo ar blogos dangos kokybės – preliminarios šių darbų apimtys bus nustatomos sprendinių detalizavimo stadijoje.

### 2.3.2 II koncepcijos alternatyva (Linijinė struktūra)

Antroji koncepcijos alternatyva analizuoja linijinės dviračių tinklo struktūros formavimo galimybes, suformuojant dviračių trasų hierarchiją (2.14 pav.).



**2.14 pav. II koncepcijos varianto trasų schema pagal reikšmę**

Dviračių tinklo trasos suskirstomos pagal reikšmę į magistralinę, rajonines, vietines ir rekreacines. Atsižvelgiant į trasų hierarchiją, dviračių takų įrengimui taikytinos 2.1.1 skyriuje aprašomos dviračių takų techninės kategorijos. Konkreti dviračių takui taikytina techninė kategorija ir jos parametrai bus numatyti Specialiojo plano konkretizuotuose sprendiniuose, parinkus detalizuojamą koncepcijos variantą.

Koncepcinėje alternatyvoje numatomų dviračių trasų preliminarus ilgis:



- Vietinės reikšmės – 89 km,
- Rekreacinės – 75 km,
- Rajoninės – 49 km,
- Magistralinės – 27 km.

II koncepcijos alternatyvoje siūlomą tinklą iš viso sudaro apie 240 km įvairių kategorijų ir techninių parametru trasų.

### 2.3.2.1 Susisiekimo tinklas

Atsižvelgiant į 2.2.1 skyriuje išdėstytas susisiekimo tinklo formavimo prielaidas, antrajame koncepcijos variante (linijinė alternatyva), siūloma formuoti magistralinį dviračių taką Šiaurės-Pietų kryptimi, o Rytų – Vakarų jungtis realizuoti į magistralinį taką įsiliejančiais rajoniniais takais. Likusi tinklo struktūra užpildoma vietinės reikšmės takais. Šia trasų tinklo struktūra įvedama hierarchija, leidžianti efektyviai organizuoti dviračių transporto eismą, užtikrinant reikiamų techninių parametru infrastruktūrą.

Siūlomos magistralinės trasos atkarpos (iš Pietų į Šiaurę) pateikiamos lentelėje.

#### 2.2 lentelė. II koncepcijos alternatyvos magistralinės trasos sudėtis

Atkarpa	Alternatyvus maršrutas
Rimkų g.	
Jūrininkų pr.	
Vingio g.	Žaliakelio atkarpa Sajūdžio parke
Smiltelės g.	
Žaliakelio atkarpa tarp Smiltelės g. ir Statybininkų pr.	Simonaitytės g.
Žaliakelio atkarpa tarp Statybininkų pr. ir Debreceno g.	
Žaliakelio atkarpa tarp Debreceno g. ir Baltijos pr.	
	Baltijos pr.
Vidinės gatvės ir laisva žemė tarp sklypų komercinės paskirties kvartale tarp Dubysos g. ir Kauno g., demontuota geležinkelio vėžė	Taikos pr. tarp Baltijos pr. ir Kauno g.
Šilutės pl. iki Tilžės g.	Žaliakelis Kauno rajone iki Paryžiaus Komunos g., tako tęsinys iki Tilžės g.
Takas palei Trinyčių ežerą iki Bangų g.	
Gluosnių skg.	

Atkarpa	Alternatyvus maršrutas
<b>Takas palei Danės upę iki Biržos tilto</b>	
Tiltų g. (biržos tiltas)	Bastionų g (tiltas)
Danės g.	
J. Karoso g.	
Vytauto g.	
Šaulių g.	
<b>Pėsčiųjų tiltas per geležinkelį</b>	
Kretingos g. nuo pėsčiųjų tilto iki Šiltnamių g.	
Šiltnamių g.	
Liepojos g.	
Dragūnų g.	
Šarlotės g.	
<b>Dviračių takas Girulių miške (EuroVelo, pajūrio turistinė dviračių trasa)</b>	
Vasarotojų g.	
Stoties g.	
Palangos g.	
<b>Turistinės dviračių trasos tęsinys į Kukuliškis</b>	

Aprašyta magistralinės dviračių trasos trajektorija atitinka 2.2 skyriuje identifikuotų „S-5“, „S-3“, „S-4“, „S-6“, „R-1“, „R-6“, „I-5“, „R-7“, „I-3“ koridorių kryptis ir apima jų įtakos zonas.

Rajonines jungtis siūloma numatyti Jūrininkų pr., Taikos pr. nuo sankirtos su Jūrininkų pr. link Laistų (palei planuojamą jungtį tarp pietinės Klaipėdos uosto dalies ir IX B transporto koridoriaus), palei Perkėlos ir Kairių gatves link Pietinės uosto dalies, kurioje galima rekreacinės bei vandens transporto infrastruktūros plėtra.

Taip pat rajoninės trasos numatomos magistralinės trasos sankirtose su gatvėmis: Smiltelės g., Statybininkų pr., Debreceno g., Baltijos pr., Kauno g., Tilžės g, Sausio 15-osios g., Joniškės g., Danės g. (link perkėlos), Liepų g., Priestočio g., Šiaurės pr., Kretingos g. (nuo Šiltnamių g. į Šiaurę), Klaipėdos g.

Atsižvelgiant į perspektyvinę miesto plėtrą Rytinėje dalyje, siūloma numatyti rajoninę jungtį, sujungiančią Tauralaukį su Liepų g.

Likęs tinklas užpildomas vietinės reikšmės trasomis, į trasų tinklą įtraukiant visus esamus dviračių takus, taip pat numatant trūkstamas jungtis, užtikrinančias rišlių tinklą. Svarbiausios vietinės reikšmės trasos – palei Taikos pr., Minijos g., Šilutės pl. – t.y. trasos, užbaigiančios rajoninių trasų jungtis.

Koncepcijos alternatyvos ryšys su dviračių transporto koridoriais, atsižvelgiant į judėjimo kryptių potencialą, pateiktas 14027-00-STP-KB-03 brėžinyje, papildomoje schemoje.

#### 2.3.2.2 Pažintinės - rekreacinės trasos

Rekreacinių takų plėtra Smiltynėje numatoma atsižvelgiant į Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planą ir Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius.

Svarbiausios numatomos naujos jungtys Smiltynėje – trasa nuo perkėlos iki Jūrų muziejaus ir Antros perkėlos jungtis su Alksnyne palei marias, numatyta Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plane ir miesto bendrajame plane, taip pat panaudojant esamas trasas ar pėsčiųjų takus. Trasą Smiltynės g. siūloma pratęsti iki uosto vartų molo.

Siekiant užtikrinti dviratininkų saugumą, siūloma naikinti taką, vedantį per Hageno gūbrio kopą (nuo Smiltynės g. link perkėlos paženklintą dviračių tako, iš perkėlos pusės – pėsčiųjų tako ženklų).

Žardės piliakalnio apylinkėse siūloma įrengti žiedinę trasą su linijine trasa palei Smeltalės upelį, iki Žvejų uosto.

Atsižvelgiant į 2.2 skyriuje aprašytus rekreacinių kelionių koridorius, siūloma numatyti rekreacinę trasą palei Karaliaus Vilhelmo kanalą, atliekančią rekreacinę (alternatyvi Pajūrio trasos Nr. 10 atšaka) ir išorinių ryšių funkciją.

Girulių miške siūloma tankinti rekreacinių dviračių trasų tinklą, numatant žiedines dviračių trasas esamose miško kvartalinėse linijose, proskynose. Šio rekreacinio tinklo tankinimui siūloma naudoti natūralių medžiagų dangą (skaldą, žvyrą), pasižyminčią geru drėgmės sugeriamumu ir atsparumu miško augmenijos sukeliams deformacijoms.

Atsižvelgiant į patvirtintus teritorijų planavimo dokumentus ir techninius projektus, numatoma rekreacinio tako palei Danės upę taša per botanikos sodą link miesto administracinės ribos. Siekiant padidinti trasos patrauklumą, siūloma formuoti vietinės reikšmės trasų jungtis su lygiagrečiai einančiomis magistraline ir rajonine jungtimis, taip papildant linijinę rekreacinės trasos formą žiedinės struktūros elementais.

Rekreacinėms trasoms taikytini magistralinėms ir rajoninėms trasoms taikytini techniniai parametrai, aukščiausią kokybę užtikrinant EuroVelo, Pajūrio turizmo trasose esančių takų atkarpoms.

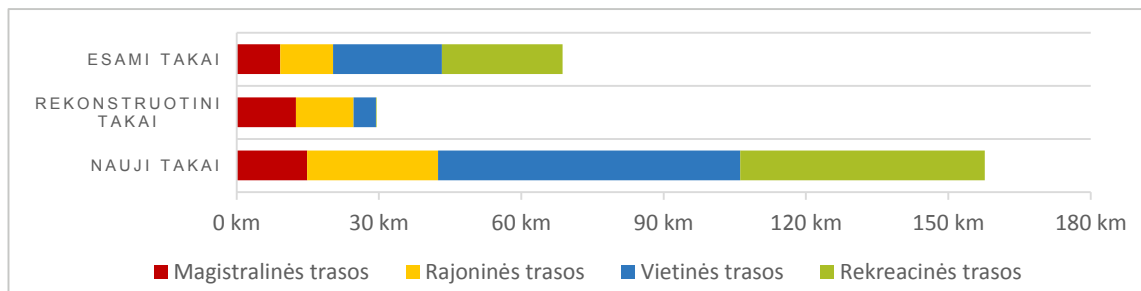
### 2.3.2.3 Išorės jungtys

Pagrindinėms miesto transportinėms jungtims (Rimkų g., Vilniaus pl., Liepų g., Medelyno g.) į išorę siūloma formuoti rajoninės reikšmės dviračių takų trasas, užtikrinančias ryšius su periferine Klaipėdos miesto zona, kurioje gyvena didelė dalis Klaipėdos mieste dirbančių gyventojų.

Išorinės jungtims priskirtinos rekreacinės trasos Smiltynėje link Neringos, trasa palei Karaliaus Vilhelmo kanalą, Girulių jungtis į išorę su Pasakos g. Atsižvelgiant į planuojamą miesto plėtrą, papildoma išorinė jungtis numatoma palei planuojamą pietinę jungtį tarp Klaipėdos jūrų uosto ir IX B transporto koridoriaus.

### 2.3.2.4 Alternatyvos įvertinimas statybos darbų apimčių požiūriu

Atsižvelgiant į esamų dviračių takų techninius parametrus ir koncepcijos alternatyvoje takui numatomą priskirti reikšmę bei jai taikytinus techninius parametrus, planuojamas dviračių trasų tinklas įvertintas pagal naujų takų įrengimo ir rekonstrukcijos apimtis (2.15 pav.).



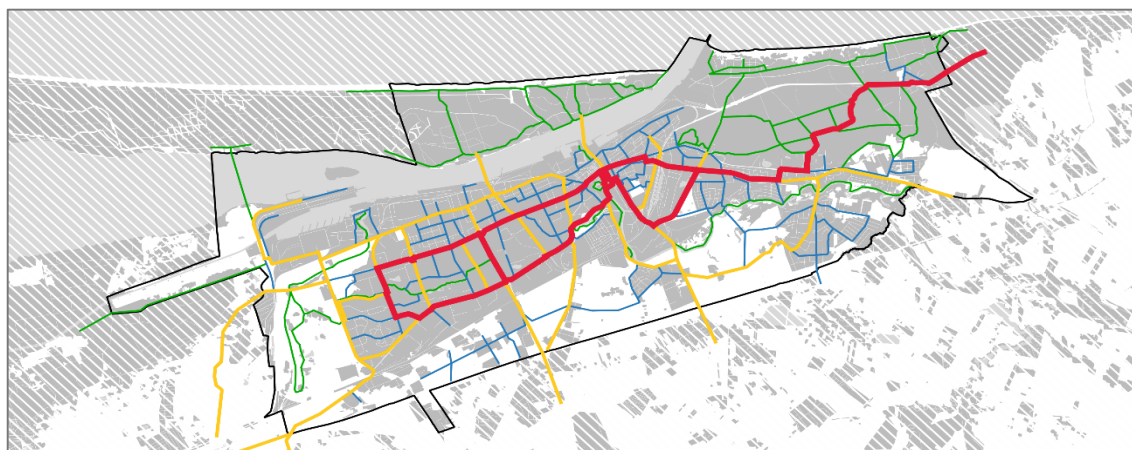
2.15 pav. Koncepcijos alternatyvos vertinimas pagal trasų įrengimo poreikį

Atliekant tolimesnę dviračių infrastruktūros plėtrą šios alternatyvos pagrindu, į dviračių takų tinklą būtų integruojama 69 km esamų dviračių takų, 30 km takų rekonstruojama ir įrengiama 158 km naujų takų.

Vertinant alternatyvą rekonstrukcijos poreikis nustatytas pagal dviračių trasoms taikytinus (žr. 2.1 lentelėje ir 2.1.1 skyriuje) techninių parametrų reikalavimus – tako plotį, tipą. Vertinant takus neatsižvelgta į takų remonto poreikį dėl nusidėvėjimo ar blogos dangos kokybės – preliminarios šių darbų apimtys bus nustatomos sprendinių detalizavimo stadijoje.

### 2.3.3 III koncepcijos alternatyva (Žiedinė struktūra)

Antroji koncepcijos alternatyva analizuoja žiedinės dviračių tinklo struktūros formavimo galimybes (2.16 pav.).



**2.16 pav. III koncepcijos varianto trasų schema pagal reikšmę**

Dviračių tinklo trasos suskirstomos pagal reikšmę į magistralinę, rajonines, vietines ir rekreacines. Formuojama žiedinė tinklo struktūra, maksimaliai aptarnaujanti miesto gyventojus, ypač atsižvelgiant į trasų hierarchiją, dviračių takų įrengimui taikytinos 2.1.1 skyriuje aprašomos dviračių takų techninės kategorijos. Konkreti dviračių takui taikytina techninė kategorija ir jos parametrai bus numatyti Specialiojo plano konkretizuotuose sprendiniuose, parinkus detalizuojamą koncepcijos variantą.

Koncepcinėje alternatyvoje numatomų dviračių trasų preliminarus ilgis:

- Vietinės reikšmės – 111 km,
- Rekreacinės – 62 km,
- Rajoninės – 43 km,
- Magistralinės – 34 km.

III koncepcijos alternatyvoje siūlomą tinklą iš viso sudaro apie 250 km įvairių kategorijų ir techninių parametru trasų.

#### 2.3.3.1 Susisiekimo tinklas

Atsižvelgiant į 3.2.1 skyriuje išdėstytas susisiekimo tinklo formavimo prielaidas, trečiajame koncepcijos variante (žiedinė alternatyva), siūloma formuoti žiedinį magistralinių trasų tinklą realizuojantį „S-5“ ir „S-4“ susisiekimo koridorių potencialą ir labiau orientuotą į susisiekimo dviračiais miesto ribose užtikrinimą. Magistralinių trasų žiedai papildomi rajoninėmis jungtimis (tarp lygiagrečių žiedo trasų ir į žiedo išorę), o likusi tinklo struktūra užpildoma vietinės reikšmės takais. Trasų tinklu, kaip ir II alternatyvoje, formuojama trijų lygių hierarchija, parodanti trasų svarbą ir plėtros prioritetiškumą.

Pagrindinis magistralinių trasų žiedas numatomas: Smiltelės g., Taikos pr., Šiaurės pr., Mokyklos g. Žiedo viduryje – ties Baltijos pr. numatomas magistralinės reikšmės ryšys tarp Taikos pr. ir Šilutės pl., užtikrinantis pakankamą magistralinių trasų rišlumą (tinklo akis 2 - 2,5 km).

Antraeilis magistralinių trasų žiedas gaubia miesto centrą, apjungiant H.Manto g., Šiaurės pr. ir Liepų g, o žiedus tarpusavyje sujungiant jungtimi ties Biržos tiltu arba perspektyviniu Bastionų g. tiltu.

Atsižvelgiant į 3.2.1 skyriuje aprašytus dviračių transporto koridorius ir jų potencialą, žiedinė tinklo struktūra papildoma II koncepcijos variante aprašoma magistralės atkarpa nuo Šiaurės pr. iki šiaurinės Klaipėdos miesto ribos Girulių miške. Ši jungtis užtikrina „S-6“ ir „I-3“ koridorių funkcionavimą.

Rajoninių dviračių trasų struktūra, aprašyta II koncepcijos variante papildoma trasa, einančia palei visą Minijos g. iki sausio 15 - osios g. Taip suformuojamas papildomas antrinis žiedas, prie magistralinio žiedo prijungiantis su uostu besiribojančias teritorijas. Likusi rajoninių jungčių struktūra numatoma analogiškai II koncepcijos alternatyvai.

Koncepcijos alternatyvos ryšys su dviračių transporto koridoriais, atsižvelgiant į judėjimo kryptių potencialą, pateiktas 14027-00-STP-KB-04 brėžinyje, papildomoje schemoje.

#### 2.3.3.2 Pažintinės - rekreacinės trasos

III koncepcijos alternatyvoje numatomas analogiškas II variantui rekreacinių dviračių trasų tinklas, aprašytas 2.3.2.2 skyriuje.

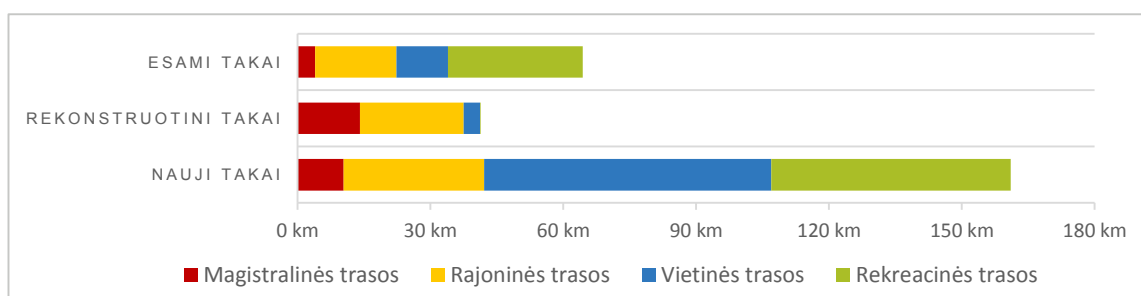
Esminis rekreacinių trasų skirtumas – dėl žiedinės susisiekimo tinklo struktūros Žaliakeliui tarp Smiltelės g. ir Baltijos pr. siūloma priskirti išskirtinai rekreacinę funkciją, intensyvų dviračių eismą nukreipiant magistralinių trasų žiedu.

#### 2.3.3.3 Išorės jungtys

III koncepcijos alternatyvoje numatomas analogiška II variantui išorinių jungčių struktūra. Esminis skirtumas – palei Rimkų g. einančiai trasai numatoma žemesnė reikšmė nei II koncepcijos variante, taip sumažinant susisiekimo su Pietinėje miesto dalyje esančiais rajonais svarbą bendrame tinkle.

#### 2.3.3.4 Alternatyvos įvertinimas statybos darbų apimčių požiūriu

Atsižvelgiant į esamų dviračių takų techninius parametrus ir koncepcijos alternatyvoje takui numatomą priskirti reikšmę bei jai taikytinus techninius parametrus, planuojamas dviračių trasų tinklas įvertintas pagal naujų takų įrengimo ir rekonstrukcijos apimtį (2.17 pav.).



2.17 pav. Koncepcijos alternatyvos vertinimas pagal trasų įrengimo poreikį

Atliekant tolimesnę dviračių infrastruktūros plėtrą šios alternatyvos pagrindu, į dviračių takų tinklą būtų integruojama 64 km esamų dviračių takų, 41 km takų rekonstruojama ir įrengiama 161 km naujų takų.

Vertinant alternatyvą rekonstrukcijos poreikis nustatytas pagal dviračių trasoms taikytinus (žr. 2.1 lentelėje ir 2.1.1 skyriuje) techninių parametrų reikalavimus – tako plotį, tipą. Vertinant takus neatsižvelgta į takų remonto poreikį dėl nusidėvėjimo ar blogos dangos kokybės – preliminarios šių darbų apimtys bus nustatomos sprendinių detalizavimo stadijoje.

### 3 TEISINIS PAGRINDAS

Rengiant Specialiojo plano sprendinius buvo vadovaujamosi ūkio šakų plėtros programų ir strateginių dokumentų, teisės aktų ir kitų dokumentų nuostatomis:

#### Ūkio šakų plėtros programos ir strateginiai dokumentai:

- Nacionalinė darnaus vystymosi strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 11 d. nutarimu Nr. 1160 (Žin., 2003, Nr. 89-4029).

#### Lietuvos Respublikos įstatymai:


- Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo pakeitimo įstatymas (Žin., 2013, Nr. 76-3824)
- Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas (Žin., 1995, Nr. 107-2391; 2004, Nr. 21-617).

#### Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtinti dokumentai:

- Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 343 (Žin., 1992, Nr. 22-652; 1996, Nr. 2-43).
- Statybos techninių reikalavimų reglamentas STR 2.06.01:1999 Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos 1999 kovo 2 d. įsakymu Nr. 61 (Žin., 1999, Nr. 27 – 773; Žin., 2010, Nr. 112-5699)

#### Valstybinių institucijų dokumentai:

- Kelių techninis reglamentas KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9 d. įsakymu Nr. D1-11/3-3 (Žin., 2008, Nr. 9-322).
- Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos R PDTP 12, patvirtintos Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie susisiekimo ministerijos 2012 m. spalio 10 d. direktoriaus įsakymu Nr. V-294 „Dėl pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijų R PDTP 12 patvirtinimo“ (Žin., 2012, Nr. 120-6057).

0					
Laida	Data	Keitimų pavadinimas (priežastis)			
Įmonė	Pareigos	Vardas, pavardė	Atestato Nr.	Parašas	Išleidimo data
 UAB „Sweco Lietuva“	TSPS	Remigijus Šimkus	A1416		2014-08-21
	Specialistas	Evaldas Micus			



**2. GRAFINĖ DALIS**

**BRĖŽINIŲ ŽINIARAŠTIS**

<b>EIL. NR</b>	<b>ŽYMĖJIMAS</b>	<b>PAVADINIMAS</b>	<b>PASTABOS</b>
<b>1</b>	<b>14027-00-STP-K.B.-01</b>	<b>ERDVINĖ TRASŲ KONCEPCIJA</b>	<b>1 LAPAS</b>
<b>2</b>	<b>14027-00-STP-K.B.-02</b>	<b>I KONCEPCIJOS VARINATAS</b>	<b>1 LAPAS</b>
<b>3</b>	<b>14027-00-STP-K.B.-03</b>	<b>II KONCEPCIJOS VARINATAS</b>	<b>1 LAPAS</b>
<b>4</b>	<b>14027-00-STP-K.B.-04</b>	<b>III KONCEPCIJOS VARINATAS</b>	<b>1 LAPAS</b>







