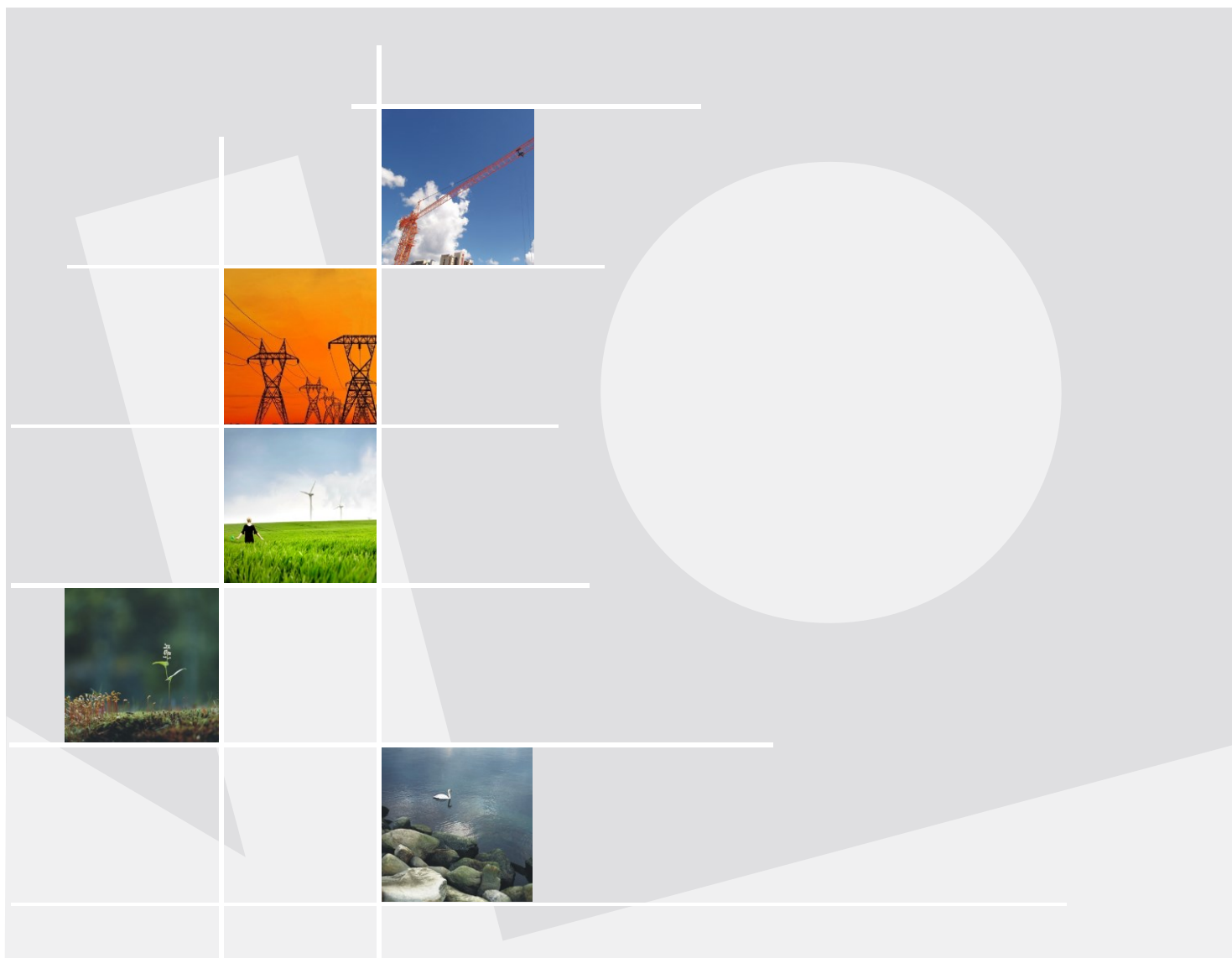


Užsakovas **Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius**



KLAIPĖDOS MIESTO DVIRAČIŲ TAKŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALIOJO PLANO

ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖS ATASKAITA

14027 STP.AB-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	ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖ	Byla (knyga)	STP.AB-1
		Bylos laida	1
		Bylos išleidimo data	2014-09-18

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

SPECIALIOJO PLANO BYLOS STP.AB-1 SUDĖTIS

1. AIŠKINAMASIS RAŠTAS

2. GRAFINĖ DALIS

1. AIŠKINAMASIS RAŠTAS

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

Turinys

1	IVADAS.....	2
1.1	Pradiniai duomenys.....	2
1.2	Tekste naudojamos santrumpos ir sąvokos.....	3
2	ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖ	4
2.1	Bendroji dalis.....	4
2.1.1	Planavimo pagrindas.....	4
2.1.2	Sąsajos su galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais	5
2.2	Planuojamos teritorijos apžvalga	8
2.2.1	Geografinė padėtis.....	8
2.2.2	Socialiniai ir demografiniai rodikliai	9
2.2.3	Susisiekimo infrastruktūra	11
2.2.4	Socialinė infrastruktūra ir traukos objektai	14
2.3	Gyventojų apklausa.....	15
2.3.1	Bendroji statistika	15
2.3.2	Gyventojų judėjimo įpročiai	16
2.3.3	Susisiekimo dviračiais tendencijos.....	20
2.3.4	Dviratininkų traukos objektų sklaida.....	24
2.3.5	Gyventojų nuomonė apie esamą dviračių infrastruktūrą.....	26
2.4	Dviračių transporto infrastruktūra	32
2.4.1	Esama infrastruktūra	32
2.4.2	Suplanuota dviračių transporto infrastruktūros plėtra	50
2.5	Užsienio valstybių ir kitų Lietuvos miestų praktika.....	57
2.5.1	Užsienio šalių dviračių infrastruktūros projektavimo praktika	57
2.5.2	Dviračių nuomos punktai.....	60
2.6	Esamos būklės analizės išvados	62
2.7	Papildomos plano rengėjo pastabos.....	64
3	TEISINIS PAGRINDAS.....	65
4	NAUDOTA LITERATŪRA IR INFORMACIJOS ŠALTINIAI	66
1. PRIEDAS.	ESAMŲ DVIRAČIŲ TAKŲ ŽINIARAŠTIS	67

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.

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 ESAMOS BŪKLĖS ANALIZĖ

2.1 Bendroji dalis

Specialusis planas rengiamas siekiant suformuoti optimalų Klaipėdos miesto dviračių takų tinklą, skirtą susisiekimui mieste, į bendrą tinklą integruojant ir tarptautines bei nacionalines pažintines – rekreacines dviračių trasas.

Pagrindinė Specialiuoju planuojamos dviračių infrastruktūros paskirtis – kasdieninis gyventojų susisiekimas, realizuojant darbo, buitines, pramogines – kultūrines keliones. Esama miesto dviračių infrastruktūros būklė nesuteikia galimybės miesto gyventojams naudoti dviračius kaip lygiavertę alternatyvą asmeniniam transportui dėl prastos takų būklės, nerišlaus, nesaugaus ir nesisteminio dviračių takų tinklo bei nepatikimo laikino dviračių saugojimo pasiekus kelionės tikslą.

Rengiamas Specialusis planas realizuoja ir papildo Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano ir Klaipėdos miesto dviračių takų išdėstymo schemos sprendinius, vertinant alternatyvius dviračių transporto tinklo konfigūracijos variantus.

Specialusis planas įgyvendina vieną iš Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014-2022 metų programos tikslų – skatinti dviračių transporto infrastuktūros plėtrą miestuose. Programos užduotis iki 2017 m. šiam tikslui pasiekti – bendras didžiųjų šalies miestų dviračių takų ilgis – 420 km.

2.1.1 Planavimo pagrindas

Vadovaujantis Teritorijų planavimo įstatymo pakeitimo įstatymo (Žin., 2013, Nr. 76-3824) 3 straipsnio 1 dalimi, iki šio įstatymo įsigaliojimo pradėti rengti teritorijų planavimo dokumentai, dėl kurių rengimo kreiptasi planavimo sąlygų, gali būti baigiami rengti, derinami, tikrinami ir tvirtinami pagal iki šio įstatymo įsigaliojimo galiojusį teritorijų planavimo teisinį reguliavimą. Įvertinus, kad planavimo sąlygų sąvadas Specialiojo plano rengimui įregistruotas 2013 m. rugpjūčio 5 d., Specialusis planas rengiamas, derinamas, tikrinamas ir tvirtinamas vadovaujantis iki 2014 m. sausio 1 d. galiojusia Teritorijų planavimo įstatymo redakcija bei ją lydintiais kitais tiesės aktais, reglamentuojančiais teritorijų planavimą.

Specialiojo teritorijų planavimo dokumentas rengiamas vadovaujantis Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. birželio 20 d. įsakymu Nr. AD1-1572 „Dėl specialiojo plano rengimo“, 2013 m. rugpjūčio 19 d. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu Nr. AD1-2024 patvirtinta planavimo darbų programa ir 2013 m. rugpjūčio 5 d. Planavimo sąlygų sąvadu specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr. AR10-27. (2.1 lentelė).

2.1 lentelė. Specialiojo plano dokumentų sąrašas

Eil.Nr.	Dokumento pavadinimas
1.	Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. birželio 20 d. įsakymas Nr. AD1-1572 „Dėl specialiojo plano rengimo“
2.	Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. rugpjūčio 19 d. įsakymas Nr. AD1-2024 „Dėl planavimo darbų programos patvirtinimo“

Eil.Nr.	Dokumento pavadinimas
3.	Planavimo sąlygos
3.1	Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Architektūros ir miesto planavimo skyriaus 2013-08-05 planavimo sąlygos Nr. AR9-28
3.2	Klaipėdos visuomenės sveikatos centro 2013-07-03 planavimo sąlygos Nr. E2-31
3.3	Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento 2013-07-12 planavimo sąlygos Nr. (4)-LV4-2024
3.4	Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos Klaipėdos miesto ir Neringos skyriaus 2013-07-03 raštas Nr. 13PLS-(14.13.42.)-15
3.5	Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinio padalinio 2013-07-02 planavimo sąlygos Nr. (12.12-K1)2K1-1462
3.6	Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2013-07-05 planavimo sąlygos Nr. PS-118
3.7	VĮ „Klaipėdos regiono keliai“ 2013-07-12 raštas Nr. V2-675
3.8	Kuršių nerijos nacionalinio parko direkcijos 2013-07-02 planavimo sąlygos Nr.S1-475(6.19)
3.9	VĮ „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija“ 2013-07-09 planavimo sąlygos Nr. UD-9.1.6.-2591
3.10	Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Architektūros ir urbanistikos skyriaus 2013-07-04 planavimo sąlygos Nr. (13.13)Ar5-926
3.11	VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ 2013-07-03 raštas Nr. S5-322
3.12	Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Miesto tvarkymo skyriaus 2013-07-10 raštas Nr. VS-3678
3.13	Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Paveldosaugos skyriaus 2013-07-10 raštas Nr. VS-3676

2.1.2 Sąsajos su galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais

Specialusis planas rengiamas remiantis patvirtintais teritorijų planavimo ir strateginio planavimo dokumentais bei programomis:

1. Bendrieji planai:

- Lietuvos Respublikos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. spalio 29 d. nutarimu Nr. IX-1154;
- Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011 m. vasario 24 d. sprendimu Nr. T11-111;
- Klaipėdos miesto bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto 2007 m. balandžio 5 d. sprendimu Nr. T2-110;
- Rengiamo Klaipėdos apskrities teritorijos bendrojo plano sprendiniai, viešai eksponuoti 2013 m. kovo 15 d. – balandžio 19 d.

2. Specialieji planai:

- Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo planas, patvirtintas LR vyriausybės 2012 m. liepos 6 d. nutarimu Nr. 702;
- Pajūrio juostos žemyninės dalies tvarkymo specialusis planas, patvirtintas 2011 m. liepos 28 d. aplinkos ministro įsakymu Nr. D1-601;
- Danės upės slėnio teritorijos nuo Biržos tilto iki Palangos kelio (Klaipėdos miesto ribose) specialusis planas. Patvirtintas Klaipėdos m. savivaldybės administracijos direktoriaus 2010 m. spalio 22 d. įsakymu Nr. AD1-1872;
- Danės upės pakrančių specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto tarybos 2000 m. liepos 5 d. sprendimu Nr. 1-68;
- Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schema, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2000 m. kovo 30 d. sprendimu Nr. 55;
- Žardės paveldo objektų ir juos supančios aplinkos specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2003 m. spalio 23 d. sprendimu Nr.1 337;
- Klaipėdos geležinkelio stoties Pauosčio kelyno specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2011 m. rugsėjo 11 d. sprendimu Nr. T2-282;
- Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda ruožo nuo 222,52 iki 228,92 km rekonstravimo specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto Savivaldybės administracijos direktoriaus 2012 m. sausio 12 d. įsakymu Nr. ADI-111;
- Klaipėdos miesto trečiosios vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. sausio 2 d. įsakymu Nr. AD1-4;
- Teritorijos tarp magistralinio kelio Nr.A13 „Klaipėda-Liepoja“, Klemiškės, Rūko ir Jaunystės gatvių infrastruktūros plėtros schema - specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2008 m. vasario 28 d. sprendimu Nr. T2-48;
- Klaipėdos miesto vizualinės informacijos ir išorinės reklamos specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2005 m. liepos 28 d. sprendimu Nr. T2-267;
- Klaipėdos miesto viešųjų tualetų išdėstymo schema, specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2005 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr. T2-394;
- Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2009-01-29 sprendimu Nr. T2-9;

- Klaipėdos senamiesčio (unikalus kodas Kultūros vertybių registre: 16075, buvęs kodas U17) nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialusis planas - teritorijos ir apsaugos zonos ribų planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos kultūros ministro 2012 m. kovo 27 d. įsakymu Nr. ĮV-204;
 - Klaipėdos miesto istorinės dalies (unikalus kodas Kultūros vertybių registre: 22012, buvęs kodas U16) nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialusis planas - teritorijos ir apsaugos zonos ribų planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos kultūros ministro 2012 m. kovo 27 d. įsakymu Nr. ĮV-205;
 - Kultūros paminklo - Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) paveldotvarkos projektas, patvirtintas Lietuvos Respublikos kultūros ministro 2008 m. lapkričio 28 d. įsakymu Nr. ĮV-594;
 - Suskystintųjų gamtinių dujų terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialusis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2013 m. birželio 13 d. įsakymu Nr. 1-130;
3. Ūkio šakų plėtros programos ir strateginio planavimo dokumentai:
- Klaipėdos miesto savivaldybės eismo saugumo gerinimo 2012–2014 metų programa, patvirtinta savivaldybės administracijos direktoriaus 2012 m. sausio 17 d. įsakymu Nr. AD1-142;
 - Klaipėdos regiono 2007-2013 metų plėtros planas, patvirtintas Klaipėdos regiono plėtros tarybos 2008 m. rugsėjo 25 d. sprendimu Nr. 6.1-6-(18.4);
 - Klaipėdos miesto savivaldybės 2013-2020 metų strateginis plėtros planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2013 m. balandžio 26 d. sprendimu Nr. T2-79;
 - Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1253.
 - Buvusių karinių objektų Klaipėdos pajūryje pritaikymo galimybių studija. Užsakovas - Klaipėdos miesto savivaldybės administracija, rengėjas - VŠĮ „Nacionalinių projektų rengimas“;
 - Pajūrio pramogų centro salos galimybių studija. Užsakovas - Klaipėdos miesto savivaldybės administracija, rengėjas - VŠĮ „Klaipėdos ekonominės plėtros agentūra“
4. Techniniai projektai:
- Dviračių-pėsčiųjų tako Danės upės slėnio teritorijoje nuo Biržos tilto iki Palangos kelio (miesto ribose) techninis projektas. Rengėjas - UAB „Pamario projektai“;
 - Magistralinio dviračių-pėsčiųjų tako techninis projektas. Rengėjas - UAB „Pamario projektai“.

2.2 Planuojamos teritorijos apžvalga

2.2.1 Geografinė padėtis

Klaipėda – trečiasis pagal dydį Lietuvos miestas, apimantis 98 km² plotą. Klaipėdos miesto teritorija Vakaruose ribojasi su Baltijos jūra, Šiaurėje - Kretingalės, Rytuose - Sendvario, Dovilų, Pietuose - Priekulės seniūnijomis, esančiomis Klaipėdos rajone bei Neringos savivaldybės Juodkrantės seniūnija (2.1 pav.).



2.1 pav. Klaipėdos miesto apylinkės

Miesto forma – linijinė, urbanizuotos teritorijos driekiasi lygiagrečiai Kuršių marioms. Atstumas tarp labiausiai į Pietus ir į Šiaurę nutolusių taškų – apie 20 km, tarp Rytų ir Vakarų – apie 9 km. Apie 21,9% miesto ploto sudaro užstatytos teritorijos, 4,6% - susisiekimo infrastruktūros koridoriai, 24,9% - žemės ūkiui skirti plotai, 11,0% vanduo, 18,2% - miškas ir 19,3% - kitos (želdinių, pelkių, nenaudojamos) teritorijos.

Vidutinė miesto absoliutinė altitudė – 21 m, reljefas lygus, neišraiškingas, su nedideliu nuolydžiu Danės upės slėnyje. Plokščias reljefas sudaro ypač palankias sąlygas susisiekimui dviračiu – dviratininkams nereikia įdėti papildomų fizinių pastangų reljefo peraukštėjimo įveikimui, todėl vidutinis atstumas, kurį galima įveikti dviračiu, Klaipėdos mieste didesnis nei kituose Lietuvos didmiesčiuose.

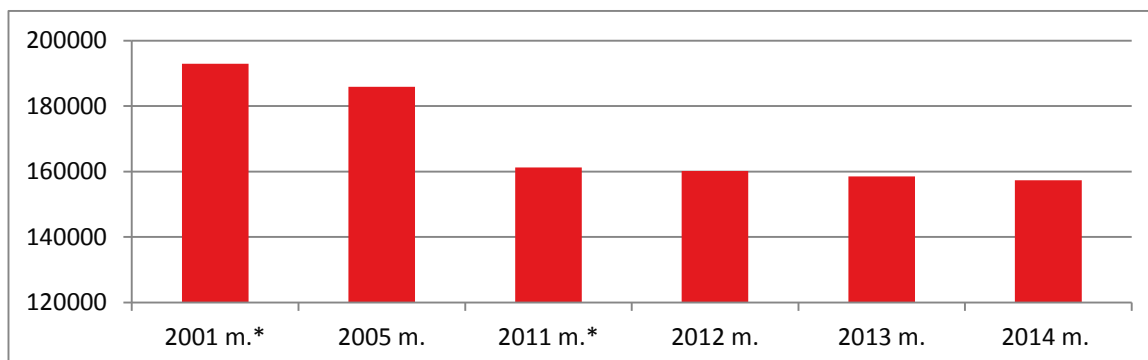
Klaipėdoje vyrauja vidutinių platumų jūrinis, pereinantis į žemyninį klimatas, lemiantis švelnias žiemas ir ilgiau, nei Rytų Lietuvos miestuose, trunkantį dviračių transportui palankų sezoną.

Dalis miesto – Smiltynė – Kuršių nerijos pusiasalyje, atskirta mariomis nuo žemyninės dalies. Smiltynės teritorija patenka į patenka į Kuršių nerijos nacionalinį parką. Šioje zonoje yra buveinių ir paukščių apsaugai svarbios teritorijos (PAST, BAST), apimančios dalį Kuršių marių ir Kuršių nerijos. Į Kuršių nerijos nacionalinį parką Klaipėdos miesto administracinėse ribose patenka Hageno gūbrio geomorfologinis, Smiltynės urbanistinis ir dalis Alksnynės kraštovaizdžio draustinio (žr. 14027-STP-00-A.B.-03).

Neringos, Klaipėdos, Girulių miškai – valstybinės reikšmės, kontroliuojami Klaipėdos TMKP.

2.2.2 Socialiniai ir demografiniai rodikliai

Klaipėdos mieste specialiojo plano rengimo metu gyvena apie 157 000 gyventojų. Pastaruosius ketverius metus pastebimas gyventojų skaičiaus mažėjimas (0,7-1% per metus) (2.2 pav.).

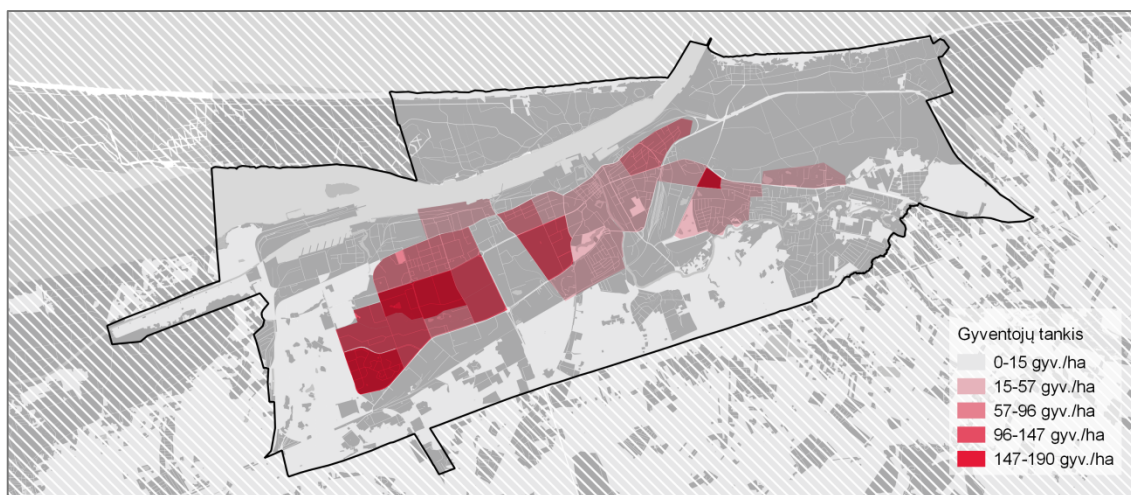


2.2 pav. Klaipėdos miesto demografinė raida. * - visuotinio gyventojų surašymo duomenys.

Klaipėdos mieste 2014 metų pradžioje veikė 6125 ūkio subjektai, įregistruoti Klaipėdos mieste, sukuriantys apie 90000 darbo vietų. Lietuvos darbo biržos duomenimis, 2014 metų pradžioje, Klaipėdos mieste nedarbas siekė 9,8%.

2.2.2.1 Gyventojų ir darbo vietų pasiskirstymas

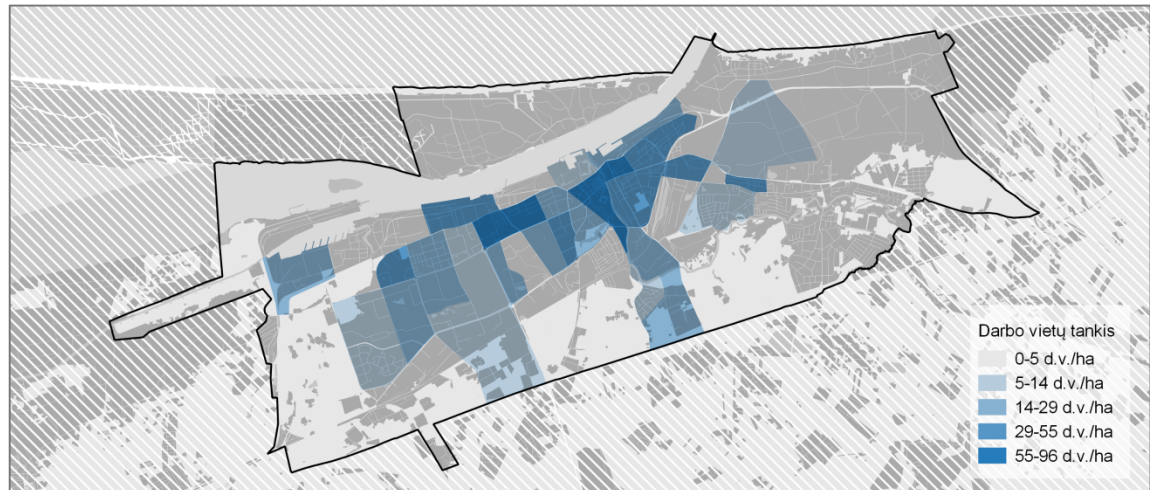
Vidutinis miesto gyventojų tankis – apie 16 gyv./ha. Pavieniauose, daugiabučiais pastatais užstatytuose gyvenamuosiuose mikrorajonuose gyventojų tankis siekia 140-190 gyv./ha (2.3 pav.).



2.3 pav. Gyventojų pasiskirstymas Klaipėdos mieste

Tankiausiai apgyvendintos teritorijos – miesto pietinėje dalyje. Čia susitelkę apie 60% visų miesto gyventojų, likę gyventojai pasklidę centre ir aplink jį išsidėsčiusiose teritorijose. Didelė gyventojų koncentracija viename miesto pakraštyje sukuria prielaidas atsirasti intensyviems švytuokliniams transporto srautams.

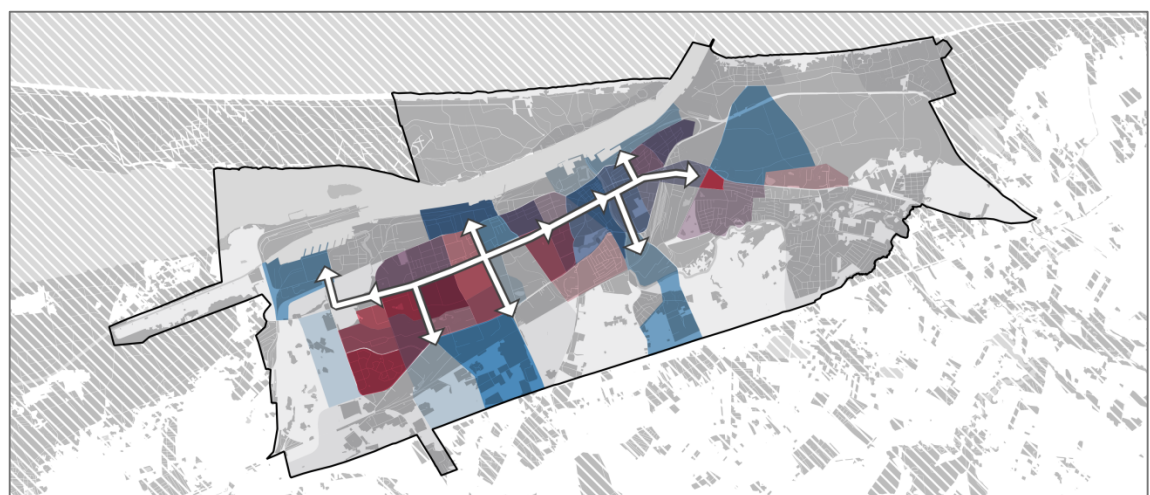
Prie transporto srautų judėjimo Pietų – Šiaurės kryptimi tendencijos prisideda nemažas darbo vietų tankis miesto centre ir senamiestyje (30-80 darbo vietų viename ha), tačiau centrą, kaip traukos objektą atsveria pramoninės miesto teritorijos (2.4 pav.).



2.4 pav. Darbo vietų pasiskirstymas Klaipėdos mieste

Vertinant absoliučius darbo vietų skaičiaus rodiklius, centro įtaka bendrame miesto kontekste nėra kritiškai didelė – čia sutelkta apie 20% darbo vietų. Likusios – pasiskirsčiusios uosto ir pramoninėse teritorijose miesto Rytuose (LEZ teritorija).

Gyventojų ir darbo vietų sklaida lemia pagrindinių transportinių ašių formavimąsi. Apjungus gyvenamųjų ir darbo vietų tankio schemas, išryškėja pagrindinės gyventojų judėjimo poreikio kryptys, atkartojančios magistralinių gatvių išsidėstymą (2.5 pav.)



2.5 pav. Gyvenamųjų ir darbo vietų transportinis ryšys

Siekiant skatinti aktyvų susisiekimą dviračiais, racionalu orientuotis į darbo keliones, todėl tikslinga planuojamo dviračių takų tinklo hierarchiją formuoti esamo motorizuoto transporto sistemos struktūros pagrindu.

2.2.3 Susisiekimo infrastruktūra

Klaipėdos miesto gatvių tinklas pasižymi reguliarumu ir aiškia hierarchija. Pagrindinės – aukštos kategorijos (A, B, C)– gatvės (Jūrininkų pr., Taikos pr., Statybininkų pr., Baltijos pr., Šilutės pl, Minijos g.) formuoja susisiekimo sistemos stuburą, kurį galutinai išpildo žemesnės kategorijos ryšiai tarp magistralinių gatvių (žr. brėžinį 14027-STP-00-A.B.-02).

Reguliari gatvių tinklo struktūra su statmenomis sankirtomis palengvina orientaciją mieste, tačiau esant nedideliam gatvių tinklo tankiui, nulemia transporto spūsčių problemą, o taip pat ir didelę lokalinę taršą abipus pagrindinių gatvių, didelę transporto priemonių koncentraciją pagrindinėse gatvėse.

Dviračių transporto vystymo požiūriu, Klaipėdos gatvių tinklas ypač palankus formuojant dviračių takų tinklą – A, B, C kategorijos gatvės padiktuoja pagrindines susisiekimo kryptis, takų hierarchiją, be to, aukštos kategorijos gatvių raudonųjų linijų ribose yra dideli žemės plotai, kuriuose galima įrengti plačius, aukštos kokybės dviračių takus.

Kita vertus, dviračių takų tinklui atkartojant motorizuoto transporto tinklą, kyla lokalsios taršos problema, sumažinanti susisiekimo dviračiais patrauklumą. Siekiant išvengti dviratininkams tenkančios gatvių taršos, dviračių takai turėtų būti planuojami trasose, kiek galima labiau atskirtose nuo motorizuoto eismo, tačiau takų hierarchija turėtų atkartoti gatvių tinklo kategorijas.

Planuojant dviračių takus kiti svarbūs transporto infrastruktūros elementai – autobusų, traukinių stotys, perkėlos, galinės autobusų stotelės. Šie transporto infrastruktūros mazgai turi didelį potencialą tapti daugiarūšio transporto terminalais, kuriuose keleiviai galėtų keisti tolimesnės kelionės transporto priemonės rūšį, įskaitant ne tik motorizuotas bet ir bemotorės transporto priemones.

Esama susisiekimo infrastruktūra, orientuota į motorizuotą transportą, nėra tvari, kadangi gerinant susisiekimą motorizuotu transportu problemos neišsprendžiamos, bet atidedamos vėlesniam laikui. Viena pagrindinių plėtros krypčių, siekiant patobulinti esamą susisiekimo infrastruktūrą – daugiarūšio (ypač- bemotorio – dviračių) transporto skatinimas, įvedant transporto rūšis, sumažinančias asmeninio transporto naudojimą.

Kuriant daugiarūšio transporto sistemą tikslinga dviračių takų tinklu atkartoti magistralinių gatvių kryptis – Taikos pr., Minijos g., Šilutės pl, Lideikio g., Pamario g. ir toliau nuo jų plėtojant antraeilį, žemesnės kategorijos takų tinklą, įsiliejantį į privažiuojamąsias ar kvartalus vidaus gatves.

2.2.3.1 Viešasis transportas

Viešasis transportas – atsižvelgiant į Europos miestų planavimo tradicijas – skatinama asmeninio transporto alternatyva, dviračių susisiekimui turinti dvejopą įtaką. Viešasis transportas yra motorizuota, konkuruojanti su bemotorėmis transporto priemonėmis susisiekimo priemonė, tačiau tinkamai subalansavus susisiekimo infrastruktūrą, viešasis transportas gali tapti dviračių susisiekimo sistemą papildančiu elementu (taikant „Bike & Ride“ ir panašias sistemas).

Atsižvelgiant į STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ reikalavimus, Klaipėdos miesto viešojo transporto tinklo (2.6 pav.) tankis yra pakankamas (viešojo transporto stotelės mieste pasiekiamos ne didesniu kaip 500 m atstumu) ir sudaro apie 0,98 km/km².



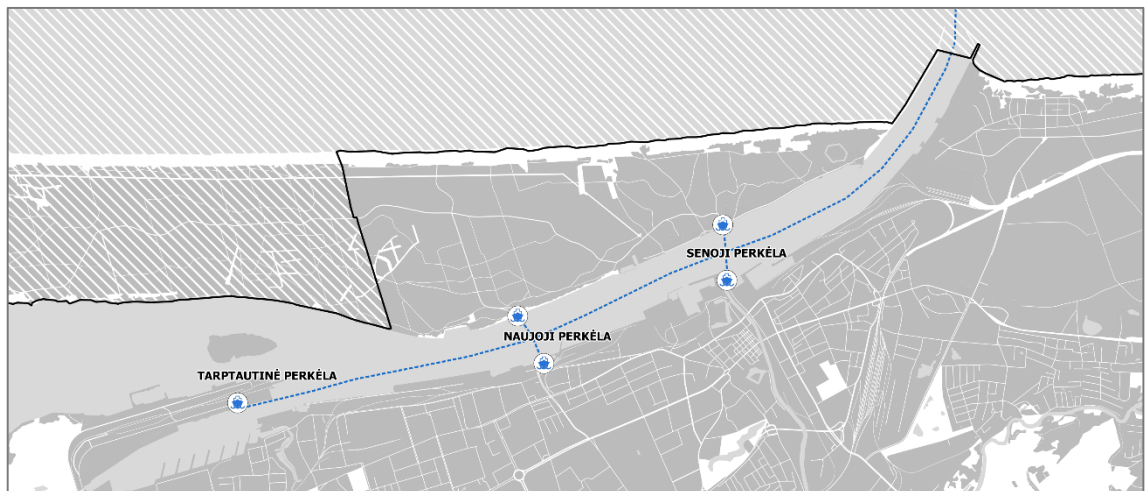
2.6 pav. Klaipėdos miesto viešojo transporto maršrutų tinklas

Viešojo tinklo tankis yra vienas iš pagalbinių orientyrų planuojant dviračių infrastruktūrą susisiekimui. Atsižvelgiant į užsienio šalių praktiką, minimalus dviračių tankų tinklo tankis, galintis efektyviai veikti, atlikdamas susisiekimo funkciją, turėtų būti lygus viešojo transporto tinklo tankiui, t. y. Klaipėdos atveju – 0,98 km/km².

Taip pat, viešojo transporto tinklo parametrus vertinant kaip dviračių tinklo formavimo orientyrą, magistraliniams dviračių takams tikslinga kelti minimalaus 500 metrų pasiekiamumo zonos plotį.

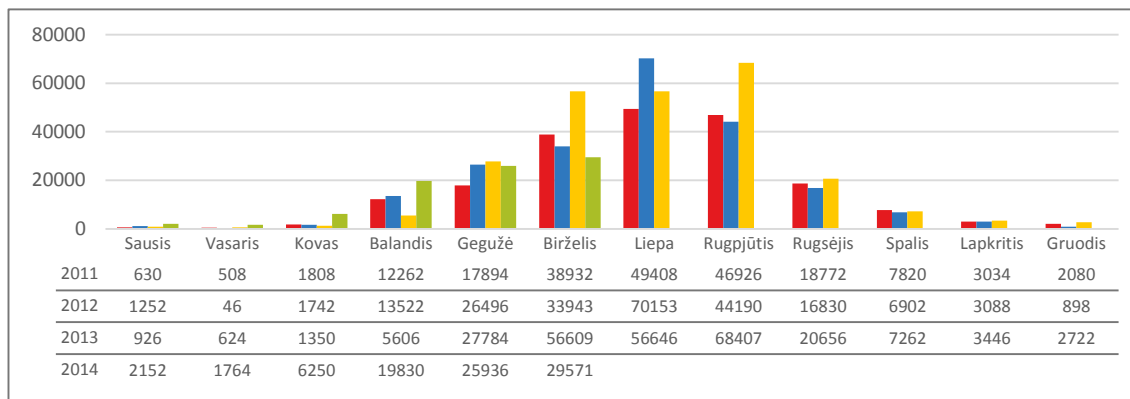
2.2.3.2 Keltų terminalai

Klaipėdoje be sausumos viešojo transporto veikia keleivinis vandens transportas – Smiltynės ir tarptautinė perkėlos (2.7pav.).



2.7pav. Klaipėdos keltų terminalai

Smiltynės perkėlos infrastruktūrą sudaro du keltų terminalai – Senoji ir Naujoji perkėlos, reguliariai keliančios keleivius ir transporto priemones. Abejomis perkėlomis kasmet perkeliama 200-250 tūkst. dviratininkų (abiem kryptimis) (2.8 pav.).



2.8 pav. Smiltynės perkėloje perkelti dviratininkai

Daugiausiai dviratininkai naudojami keltais balandžio – rugsėjo mėnesiais. Šiuo laikotarpiu perkeliama apie 94% visų per metus perkeltų dviratininkų. Vertinant kelių metų statistiką, išryškėja besikeliančių dviratininkų skaičiaus augimo tendencija.

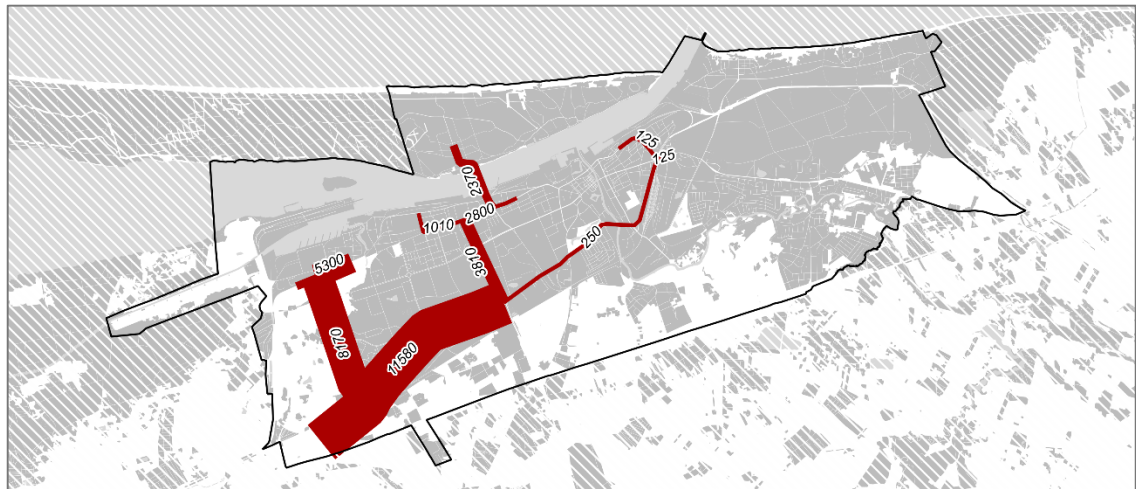
Intensyviausiu laikotarpiu dviratininkų srautas kiekvienoje perkėloje siekia vidutiniškai 1000 dviratininkų per dieną, o maksimalus dienos srautas išvežinėmis dienomis gali padvigubėti, todėl orientacinis maksimalus dviratininkų srautas infrastruktūros projektavimui perkėlų priegose – 1000-2000 dvir./val.

Tarptautinė perkėla statistinių duomenų apie perkeltus dviratininkus neturi.

2.2.3.3 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įtaka

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – vienas svarbiausių miesto plėtrą veikiančių subjektų, nulemiantis pagrindinius miesto sunkiojo transporto srautus. Vienas iš esminių šio transportinio mazgo sklاندaus funkcionavimo veiksnių – efektyvių transportinių ryšių su išorinėmis teritorijomis užtikrinimas.

Pagrindinės KVJU transportinės jungtys – Jūrininkų pr., Baltijos pr., Minijos g., bei tolimesni transporto srautus nukreipiantys koridoriai: Dariaus ir Girėno g., Priestočio g., Mokyklos g., Šilutės pl. Šiomis gatvėmis užtikrinama sunkiojo krovininio transporto srautų (žr. 2.9 pav. ir 14027-STP-00-A.B.-02) tėkmė tarp uosto ir valstybinės reikšmės kelių, todėl dviračių infrastruktūros sankirtoms su šiais susisiekimo koridoriais turėtų būti skiriamas didelis dėmesys.



2.9 pav. Prognozuojamų transporto srautų tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir išorinių jungčių kartograma (aut./parą abejomis kryptimis) [1]

Svarbiausi uosto krovininio transporto srautų ir dviračių infrastruktūros sankirtos taškai – sankryžos su įvažiavimais į uosto teritoriją Minijos gatvėje, Minijos g. – Baltijos pr. sankryža, Taikos pr. – Kairių g., Taikos pr. – Jūrininkų pr., Jūrininkų pr. – Šilutės pl. bei Jūrininkų pr. – Rimkų g. sankryžos. Šiose sankirtose didžiausia dviračių ir krovininio transporto konfliktų tikimybė dėl intensyviausių srautų.

Siekiant užtikrinti saugų susisiekimą ir sklandų uosto funkcionavimą, dviračių infrastruktūros sankirtos su uosto ryšiais turėtų būti projektuojamos taip, kad netrikdytų krovininio transporto eismo ir užtikrintų dviratininkų saugumą, todėl visos takų sankirtos su minėtomis gatvėmis turėtų būti reguliuojamos šviesoforais, kurių fazės netrukdytų krovininio transporto eismui.

2.2.4 Socialinė infrastruktūra ir traukos objektai

Dauguma Klaipėdos miesto traukos objektų koncentruoti miesto centre – tai – viešbučiai, muziejai, informacijos centrai, kultūros paveldo objektai, kiti visuomeninės paskirties objektai (žr. brėžinį 14027-STP-00-A.B.-04).

Kita dviračių susisiekimui svarbi socialinės infrastruktūros dalis – švietimo ir mokslo įstaigos: mokyklos, universitetai, kolegijos. Pietinėje miesto dalyje dauguma mokyklų išsidėsčiusios gyvenamųjų kvartalų viduje, apsaugant moksleivius nuo greito eismo gatvių. Dauguma pietinėje miesto dalyje esančių mokyklų pasiekiamos magistraliniu dviračių taku – žaliakeliu. Miesto centre esančios švietimo įstaigos sunkiau pasiekiamos bemotoriu transportu – tik kelias iš jų tiesiogiai jungia dviračių takai.

Stambūs rekreaciniai miesto traukos centrai – tai paplūdimiai Smiltynėje, Melnragėje ir Giruliuose. Jų pasiekiamumą riboja susisiekimo infrastruktūros jungčių su miestu trūkumas.

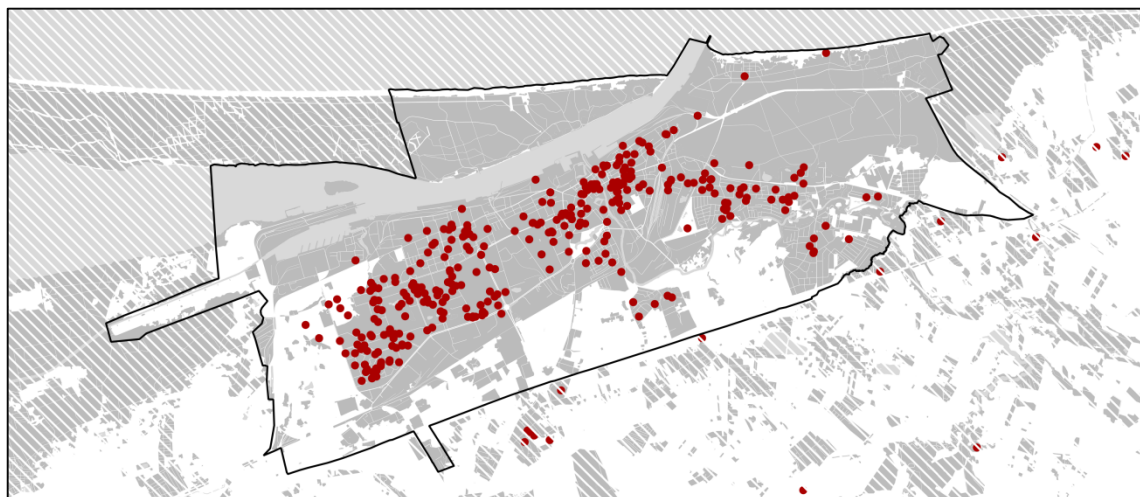
Susisiekimui dviračiais mažiausiai aktualūs traukos objektai, tačiau pasiekiami lengviausiai – prekybos centrai išsidėstę prie pagrindinių miesto gatvių, todėl jų pasiekiamumas ypač geras.

2.3 Gyventojų apklausa

Specialiojo plano esamos būklės analizės stadijoje atlikta Klaipėdos miesto gyventojų apklausa, kurios tikslas – sužinoti gyventojų nuomonę apie esamą bemotorio transporto infrastruktūrą, jų judėjimo mieste įpročius, lankytinas vietas tiek dviračiu, tiek kitomis transporto priemonėmis.

Apklausoje dalyvavo 371 respondentas. Pasirinkus reikšmingumo lygmenį $p=0,95$, apskaičiuotas pasikliautinas intervalas – 5,08%, rodantis pakankamą apklausos rezultatų reprezentatyvumą Klaipėdos miesto populiacijai.

Apklausos anketa publikuota ir platinta internete, todėl respondentai atsakymus žymėjo savarankiškai. Pasirinktas anketos platinimo būdas lėmė atsitiktinę, tačiau tolygią, respondentų sklaidą miesto teritorijoje, apimančią visus gyvenamuosius kvartalus (2.10 pav.).



2.10 pav. Apklausoje dalyvavusių respondentų gyvenamoji vieta

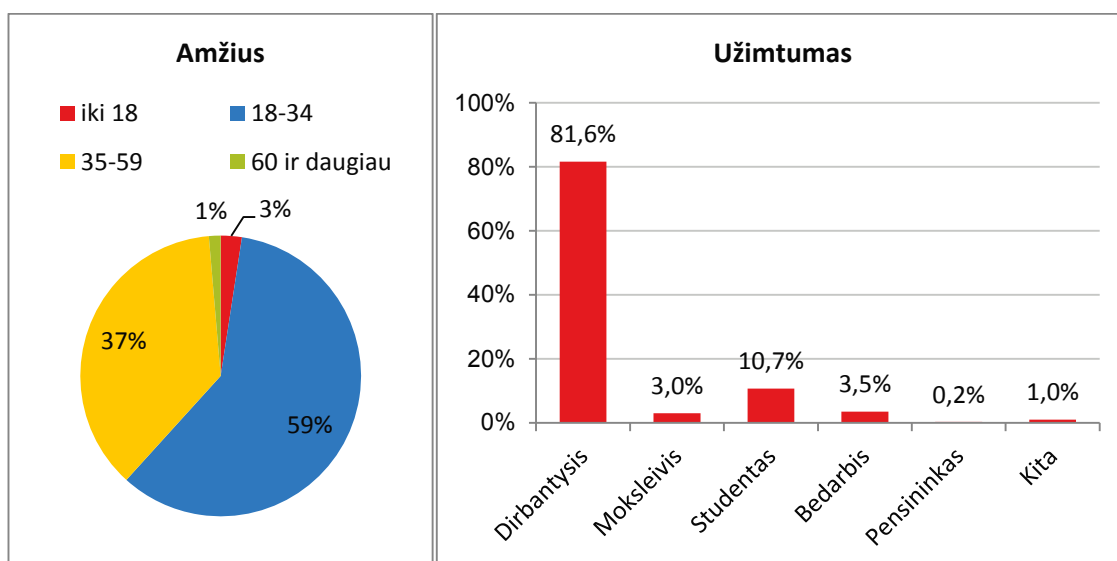
Anketoje pateikti įvairaus pobūdžio klausimai, sugrupuoti pagal klausimo temą:

- Gyventojų susisiekimo dviračiais įpročiai;
- Bemotorio transporto infrastruktūros vertinimas;
- Gyventojų judumas;
- Bendroji dalis.

Anketoje be įprastų klausimų taip pat panaudoti interaktyvūs žemėlapiai, leidę surinkti informaciją apie dažniausiai gyventojų lankomas vietas mieste, taip pat nustatyti respondentų gyvenamąją ir darbo (mokymosi) vietas.

2.3.1 Bendroji statistika

Iš apklausoje dalyvavusių 371 respondentų, 88% gyvena Klaipėdos mieste, likę 12 – aplinkinėse teritorijose, Klaipėdos rajone. Apklausoje intensyviausiai dalyvavo darbingo amžiaus, dirbantys klaipėdiečiai (2.11 pav.), iš kurių 61% – vyrai, 39% – moterys.



2.11 pav. Respondentų amžius ir užimtumas

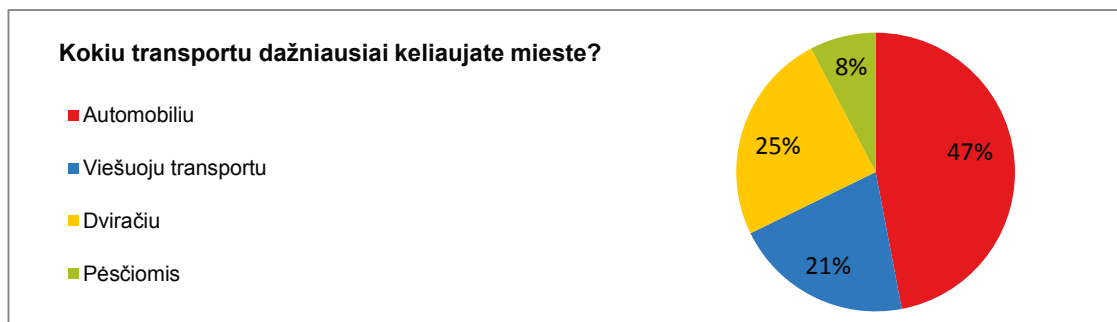
Dauguma apklausoje dalyvavusių klaipėdiečių atsakė turintys dviratį (96%) bei važinėjantys dviračiu (98%). Tikėtina, tokį atsakymų pasiskirstymą lėmė apklausos pateikimo forma – anketą platinant internetu labiausiai tikėtinas suinteresuotos grupės susidomėjimas ir aktyvus dalyvavimas. Šiuo atveju – tai dviratininkai, todėl dalis atsakymų vertintini apdairiai, atsižvelgiant į tai, kad apklausoje dalyvavo didelė dalis vienos gyventojų grupės atstovų, todėl tam tikra grupė atsakymų gali būti mažiau reprezentatyvi.

2.3.2 Gyventojų judėjimo įpročiai

Anketos duomenimis, klaipėdiečiai per dieną atlieka vidutiniškai 2,3 kelionės.

Didžioji dalis respondentų atsakė turintys lengvąjį automobilį (72%), tačiau iš turinčių automobilį reguliarioms kelionėms mieste jį naudoja 65%, likę automobilių savininkai kasdienėms kelionėms renkasi dviratį (20%), viešąjį transportą (10%) arba keliauja pėsčiomis (5%).

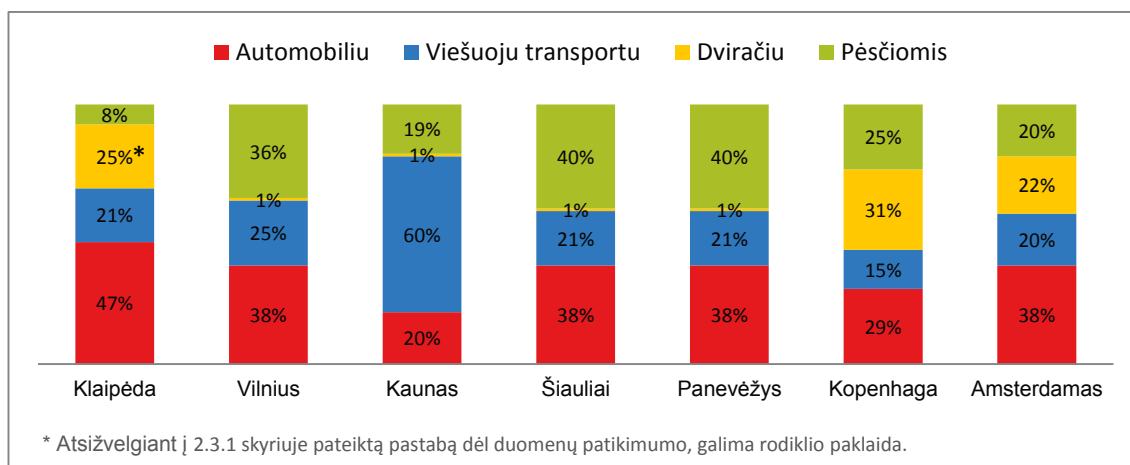
Vertinant visų respondentų teikiamą prioritetą pasirenkant keliavimo mieste priemonę, dominuojanti transporto priemonė – automobilis (2.12 pav.).



2.12 pav. Transporto rūšies pasirinkimas kelionėms mieste (modalinis pasidalijimas)

Atsižvelgiant į anksčiau (2.3.1 skyriuje) pateiktą pastabą dėl rezultatų patikimumo, tikėtina, kad modalinio pasidalijimo dalis, tenkanti dviračiams ne visiškai patikimai nurodo bendrus miesto gyventojų įpročius, ypač atsižvelgiant į tai, kad 2007 m. duomenimis [2], ši dalis siekė vos 1%.

Lyginant surinktą informaciją su esama Lietuvos ir palankiausių dviratininkams Europos miestų duomenimis (2.13 pav.), Klaipėda išsiskiria iš kitų miestų dideliu asmeninio transporto naudojimo susisiekimui mastu.



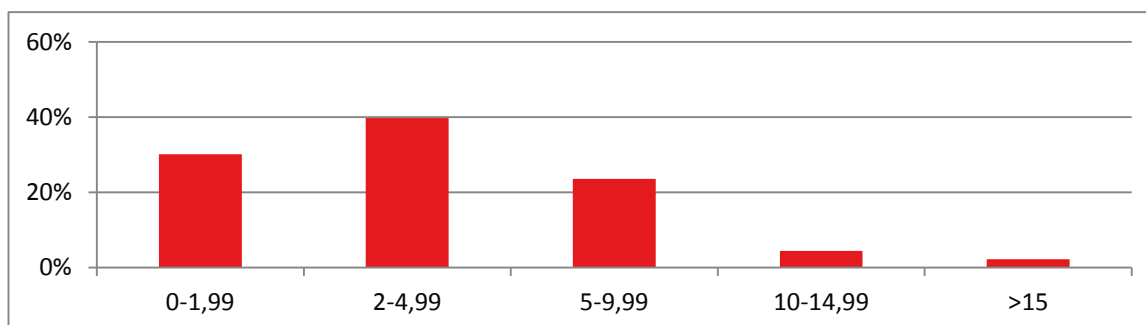
2.13 pav. Lietuvos ir užsienio miestų modalinio pasidalijimo palyginimas.

Informacijos šaltinis – EPOMM (2007-2011) [2]

Apklausos duomenimis, Klaipėda taip pat pasižymi didele dviratininkų bendruomene, tačiau dėl tikėtinos paklaidos, gautas 25% rodiklis nėra patikimas ir, tikėtina, reali vertė siekia ne daugiau 10%.

Įvertinus apklausos dalyvių pateiktą informaciją apie jų gyvenamąją ir darbo vietas, nustatyta, kad vidutinis respondentų kelionės į darbą atstumas yra 4,1 km.

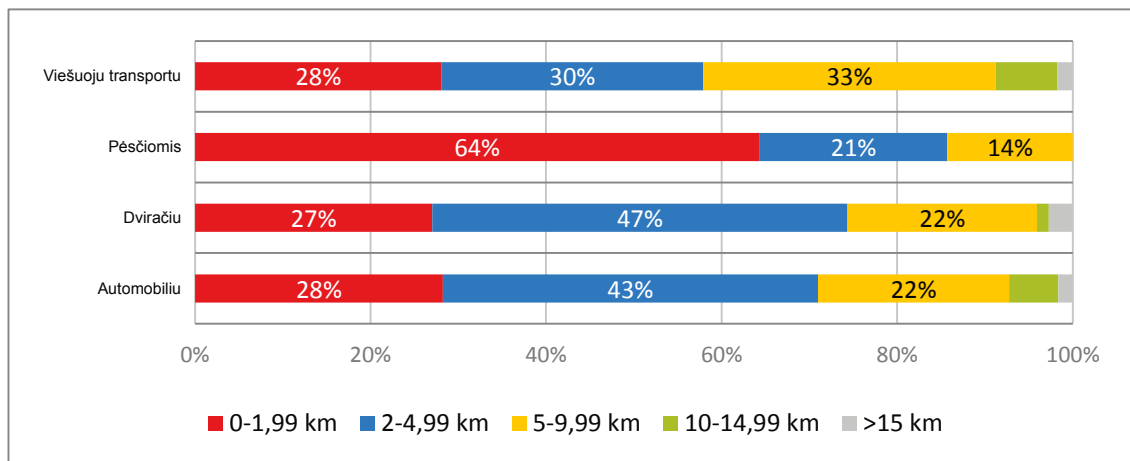
Beveik visų darbo kelionių atstumas nesiekia 10 km, darbo kelionės, kurių ilgis – daugiau kaip 10 km sudaro tik apie 7% (2.14 pav.).



2.14 pav. Darbo kelionių ilgio pasiskirstymas

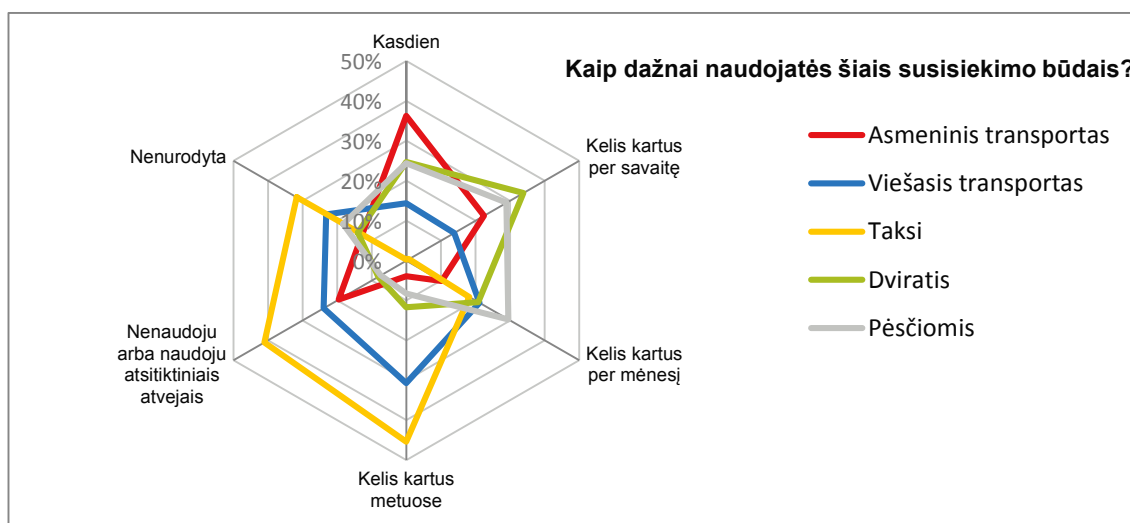
Dauguma (39,7%) darbo kelionių 2-5 km ilgio – tai optimalus atstumas susisiekimui dviračiu, kurį galima įveikti per 10-20 minučių.

Respondentų darbo kelionės ilgį įvertinus pagal jų nurodytą transporto priemonę, naudojamą kasdieniam susisiekimui, nustatyta, kad tiek automobiliu, tiek dviračiu dažniausiai atliekamos darbo kelionės, kurių ilgis 0-5 km (2.15 pav.).



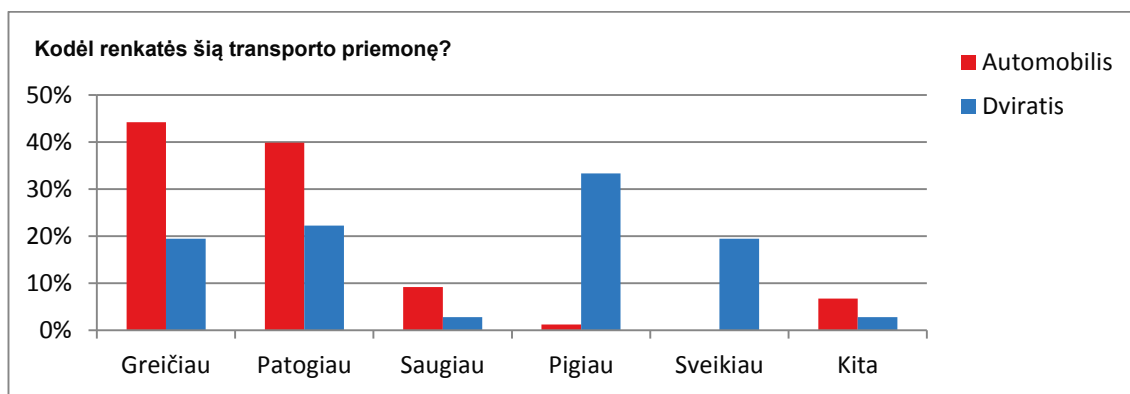
2.15 pav. Darbo kelionių, realizuojamų skirtingomis transporto priemonėmis, ilgis

Klaipėdiečiai dažniau dviračiu važinėja savaitgaliais nei darbo dienomis – tai parodo tendenciją dviratį naudoti ne susisiekimo poreikiams patenkinti, o rekreacijai. Asmeninį transportą gyventojai linkę naudoti kasdien (2.16 pav.).



2.16 pav. Skirtingų transporto priemonių naudojimo dažnumas

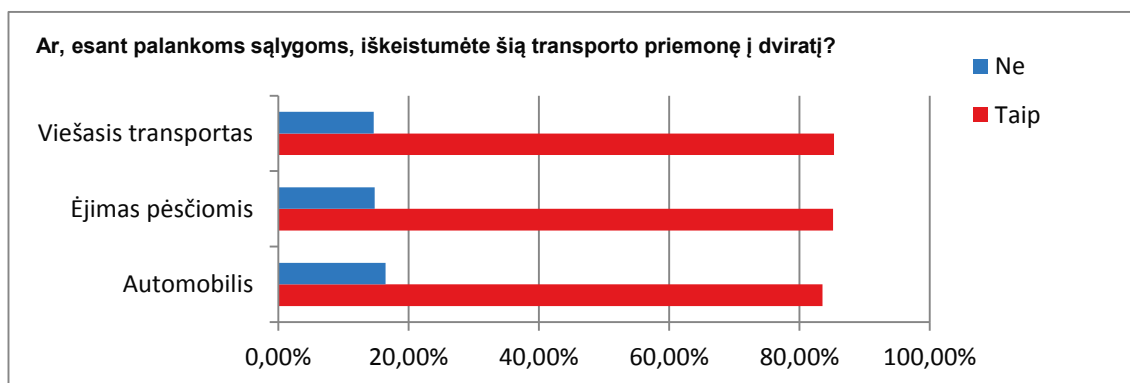
Dauguma kasdien vairuojančių automobilių, pagrindinę priežastį, kodėl renkami šią transporto priemonę, įvardijo didelį susisiekimo greitį ir patogumą. Tarp pasirinktų atsakymo variantų „kita“ dažniausiai įvardytos priežastys – šeimos narių, krovinių transportavimo poreikis (2.17 pav.).



2.17 pav. Dviračio ir automobilio pasirinkimą lemiantys veiksniai

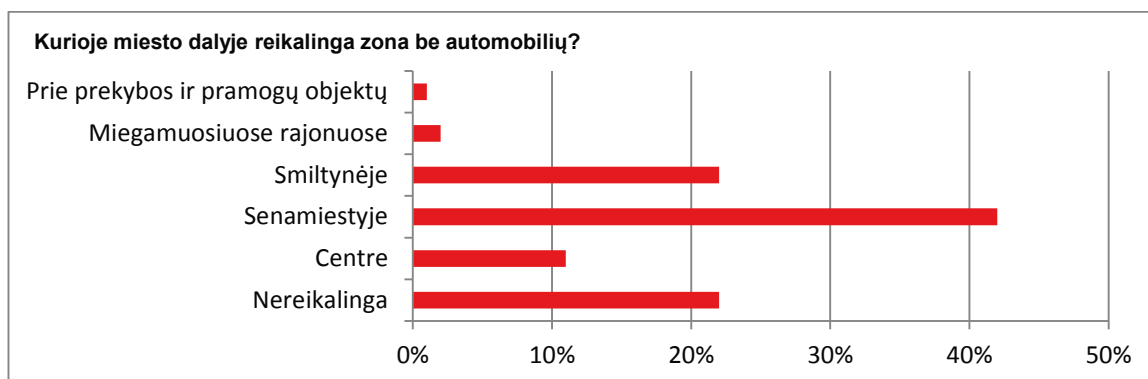
Dviratininkams transporto priemonės pasirinkimą nulemia maža susisiekimo kaina, juos tenkinantis greitis ir patogumas, bei dviračio teikiamas sveikatingumo veiksnys. Lyginant su kitais veiksniais, susisiekimas dviračiais nevertinamas kaip saugus būdas keliauti.

Daugiau kaip 80% respondentų, kasdieniniam susisiekimui nenaudojančių dviračio, atsakė, kad iškeistų šiuo metu dažniausiai naudojamą transporto priemonę, jei būtų palankios važiavimo dviračiu sąlygos (aukštos kokybės infrastruktūra ir pan.) (2.18 pav.).



2.18 pav. Gyventojų polinkis naudoti dviratį kasdieniam susisiekimui

Apklausoje klaipėdiečių klausta ar reikalinga Klaipėdoje zona be automobilių, ir jei taip, tai kurioje miesto dalyje. 22% respondentų atsakė, kad apriboto eismo zona nereikalinga, tačiau dauguma išsakė nuomonę, kad eismo ribojimas reikalingas senamiestyje (42%), Smiltynėje (22%) arba visoje miesto centrinėje dalyje (11%).



2.19 pav. Gyventojų nuomonė apie zonų be automobilių poreikį

Apibendrinant apklausoje surinktą informaciją apie joje dalyvavusius respondentus bei bendrus jų judėjimo mieste įpročius, galima teigti, kad susisiekimas dviračiais yra populiarėjantis judėjimo mieste būdas.

96% respondentų – darbingo amžiaus (iš jų – 77% dirbantys) gyventojai – aktyvi miesto gyventojų dalis, kurianti miestui pridėtinę vertę, formuojanti socialinę ir kultūrinę aplinką bei formuojanti didžiausią dalį miesto susisiekimo poreikio. Tai – gyventojų dalis, turinti didelį potencialą kasdienėms kelionėms pasirinkti bemotorę transporto priemonę.

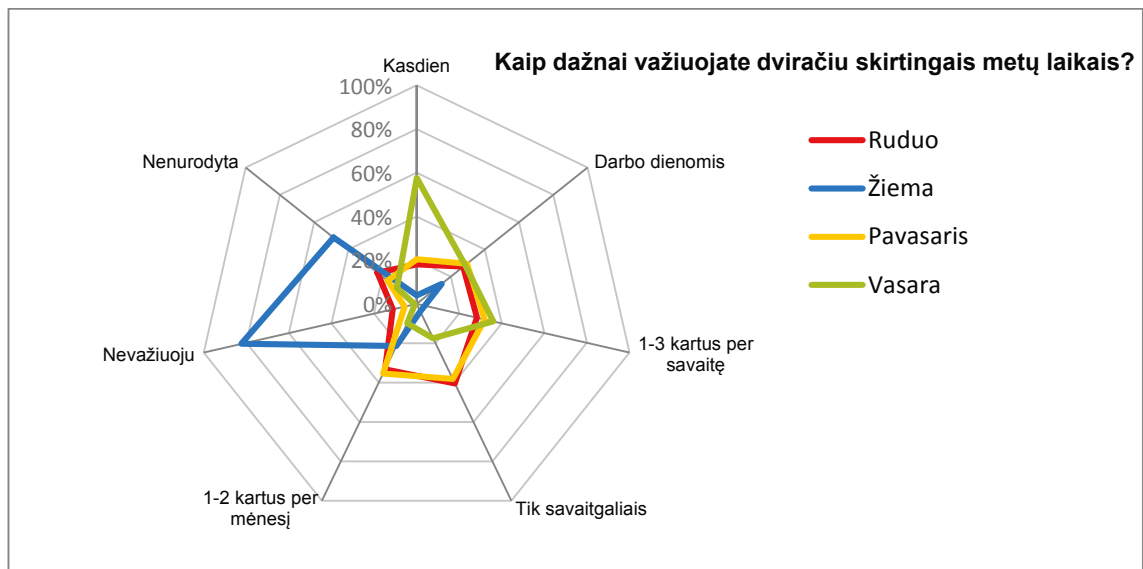
Dauguma apklausos dalyvių – turintys dviratį ir jį naudojančios, tačiau 25% dydžio modalinio pasidalijimo dalis, tenkanti dviračių transportui, parodo, kad aktyvūs dviratininkai nėra linkę naudoti dviračio kasdieniam susisiekimui ir mieliau renkasi kitus, dažniausiai motorizuotus susisiekimo būdus. Tačiau dauguma būtų linkę pasirinktą susisiekimo priemonę iškeisti į dviratį. Tai parodo gyventojų polinkį naudoti dviratį susisiekimui, tačiau šis polinkis nėra realizuojamas dėl įvairaus pobūdžio kliūčių, dažniausiai siejamų su dviračių infrastruktūros išvystymu.

2.3.3 Susisiekimo dviračiais tendencijos

Siekiant suplanuoti dviratininkų poreikius atitinkančią infrastruktūrą, vykdytoje apklausoje įtraukta grupė klausimų, leidžiančių išsiaiškinti reguliariai dviračiais važiuojančių gyventojų įpročius: važiavimo dviračiais sezoniskumą, kelionių ilgį bei pobūdį, dažniausiai naudojamus takus, nuomonę tam tikrais, su bemotoriu susisiekimo procesu susijusiais, klausimais.

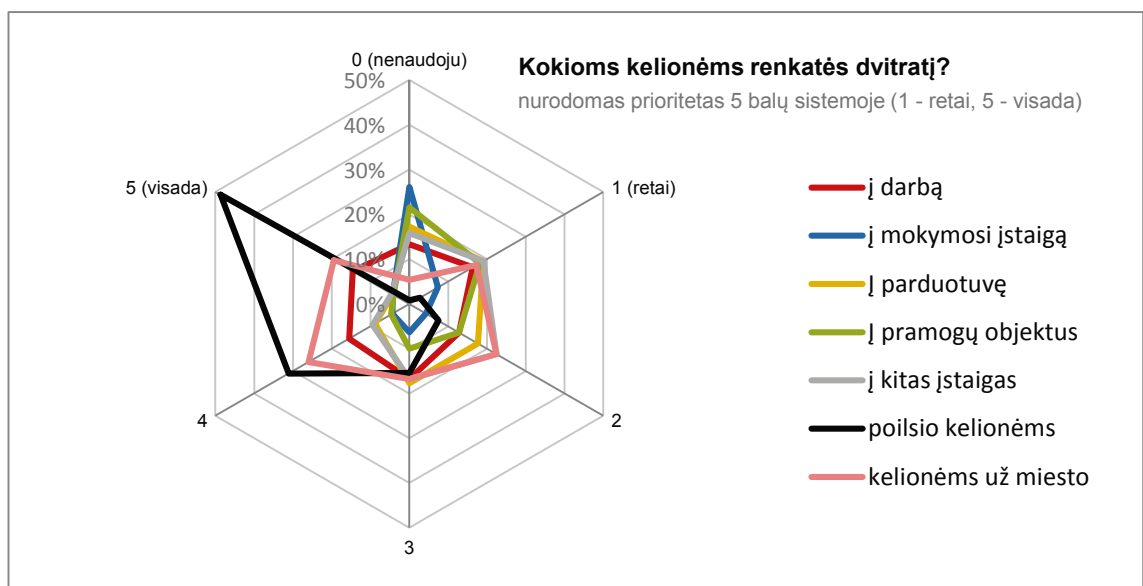
Dauguma apklausoje dalyvavusių klaipėdiečių dviračiais žiemą nevažinėja arba važiuoja tik atsitiktinai (88%). Rudenį ir pavasarį dviračių naudojimas susisiekimui gana intensyvus – dviratininkų pasiskirstymas pagal kelionių dažnumą šiais sezonais beveik vienodas ir tolygus – kasdien, tik darbo dienomis arba tik savaitgaliais važiuojantys dviratininkai sudaro apie 60% atsakiusių į klausimą, jų pasiskirstymas pagal išvardintas kategorijas apylygis (apie 20-30%).

Intensyviausiai dviračiais važinėjama vasaros metu – net 58% respondentų dviratį naudoja kasdien (nenurodant kelionės pobūdžio), likusi dalis – mažiausiai kelis kartus per savaitę (2.20 pav.).



2.20 pav. Dviračių transporto sezoniškumas

Siekiant nustatyti kelionių dviračiais pobūdį, respondentų paprašyta įvertinti dviračio, kaip transporto priemonės pasirinkimo prioritetą, atliekant tam tikros rūšies keliones. Didžiausias prioritetas dviračiui teikiamas atliekant poilsines keliones, t.y. – dviratį naudojant ne kaip susisiekimo, o kaip rekreacijos, sporto, laisvalaikio priemonę (2.21 pav.).



2.21 pav. Kelionių dviračiais pobūdis

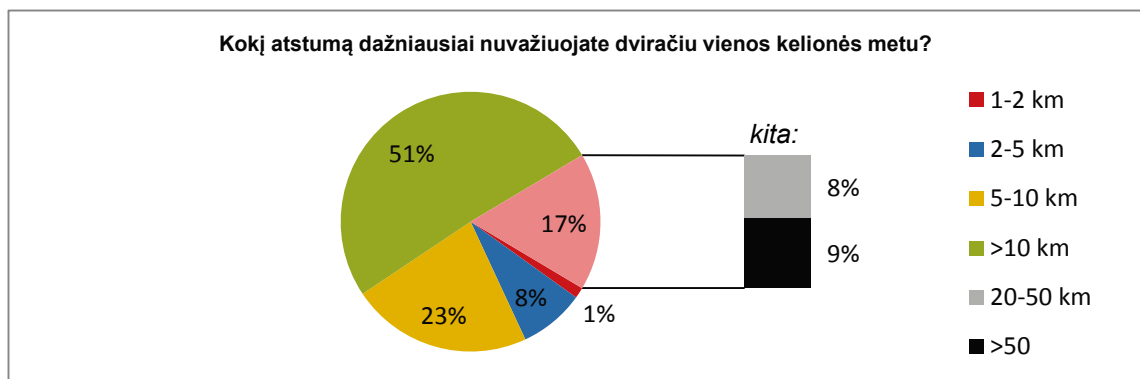
Dviračio pasirinkimas darbo ir priemiestinėms kelionėms nėra taip aiškiai išreikštas kaip poilsinėms kelionėms. Šioms kelionėms prioritetą įvertčiai pasiskirstę apylygiai – tai parodo, kad šio pobūdžio kelionėms dviratis nesuteikia nei privalumų, nei trūkumų.

Žemiausi prioritetai pasirenkant dviratį kelionei nurodyti kelionėms į parduotuvę, pramogų objektus, mokymosi ar kitas įstaigas. Tokia tendencija rodo, kad šio pobūdžio kelionės dviračiais nepopuliarios arba nepraktiškos.

Dviratininkų nuvažiuojamam atstumui įvertinti apklausoje įtrauktas klausimas apie vienos kelionės dviračiu atstumą. Klausimui parinkti intervalai:

- 1-2 km – trumpos kelionės tarp kvartalų;
- 2-5 km – keleto minučių kelionės tarp miesto rajonų;
- 5-10 km – vidutinės kelionės tarp tolimesnių miesto dalių
- Daugiau kaip 10 km kelionės – tai trumpos rekreacinės ar ilgesnio susisiekimo kelionės (ilgiausias takas išilgai viso miesto – palei Taikos pr. ir H. Manto gatvę – per tankiai užstatytas teritorijas veda apie 10 km)
- Kita – respondentų nurodyti atstumai, suskirstyti į 20-50 km ir daugiau kaip 100 km intervalus – tai rekreacinės ar sportinės kelionės dviračių trasomis.

Daugiausiai respondentų atsakė vienos kelionės metu nuvažiuojantys daugiau kaip 10 km – prie šios kategorijos priskiriant ir pačių respondentų nurodytas reikšmes laukelyje „kita“ – 68%. Remiantis šiuo rodikliu galima daryti prielaidą, kad dauguma kelionių dviračiais – rekreacinės, siekiančios Klaipėdos rajone esančias teritorijas (2.22 pav.).

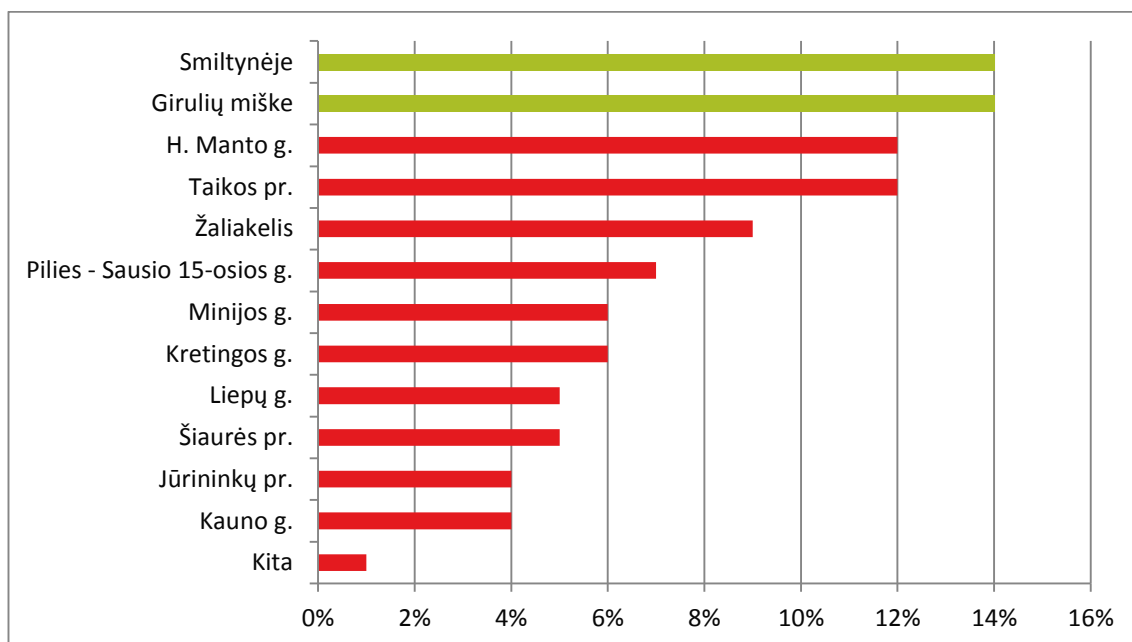


2.22 pav. Vidutinė vienos kelionės trukmė dviračiu

23% respondentų nurodė vienos kelionės metu nuvažiuojantys 5-10 km. Susisiekimui miesto viduje – tai vidutinio ilgio atstumas, vidutiniškai įveikiamas per 20-30 min.

Optimalų susisiekimui urbanizuotose miesto teritorijose nuvažiuoja 8% respondentų. Liono mieste atliktos 11,6 milijono kelionių dviračiais analizės duomenimis [3], vidutinės kelionės mieste ilgis 2,5 km, o trukmė – 10-15 minučių.

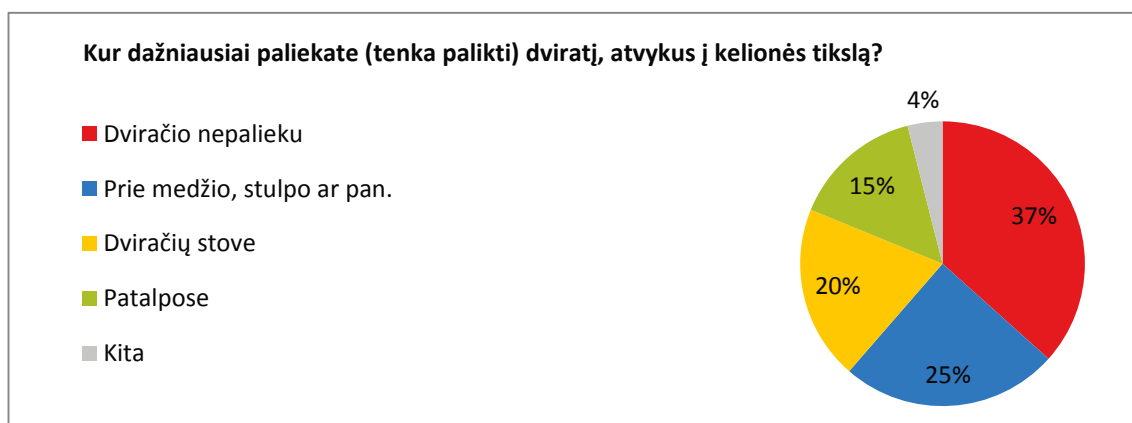
Vidutinio vienos kelionės dviračiu ilgio duomenys siejasi su respondentų nurodytais dažniausiai naudojamais dviračių takais. Intensyviausiai dviračiais važiuojama Smiltynėje ir Girulių miške esančiais rekreaciniais takais, taip pat ilgiausiai besitęsiančiu miesto taku palei Taikos pr. ir H.Manto gatvę bei žaliakeliu, sujungiančiu gyvenamuosius kvartalus miesto pietinėje dalyje (2.23 pav.).



2.23 pav. Dažniausiai naudojami Klaipėdos miesto dviračių takai

Kiti dažniausiai naudojami takai Pilies, Minijos ir Kretingos gatvėse rodo palankias prielaidas dviračių žiedo formavimui – miesto šiaurinę ir pietinę dalis jungiant dviejomis lygiagretėmis – minėtomis gatvėmis ir Taikos pr. – H.Manto trasa.

Į klausimą kur dažniausiai paliekamas dviratis, pasiekus kelionės tikslą, dauguma (37%) respondentų atsakė dviračio nepaliekantys be priežiūros (2.24 pav.).

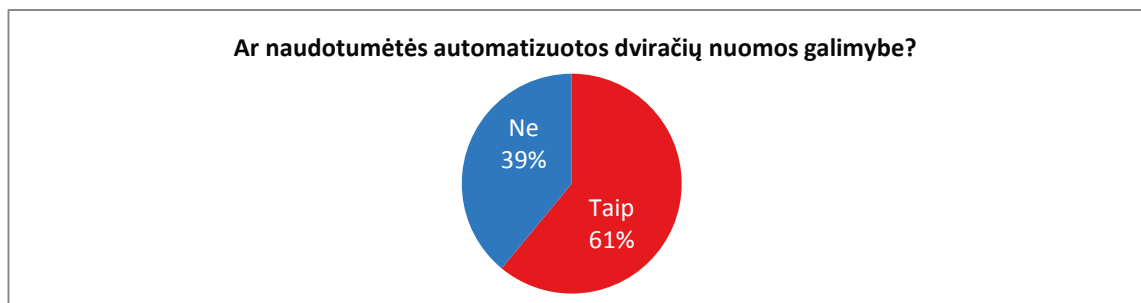


2.24 pav. Dviračių stovėjimo vietos pasirinkimas

25% respondentų dviračio pastatymui ir prirakinimui naudojami aplink esančiais objektais – medžiais, stulpais, turėklais ar kitais infrastruktūros elementais. 20% dviračių palieka tam skirtuose dviračių stovuose, o 15% dviračių laiko patalpose. Toks atsakymų pasiskirstymas rodo prastą saugumo jausmą (viso 52% dviračių nepalieka gatvėje), o taip pat nepakankamą dviračių infrastruktūrą – ketvirtadalis respondentų priversti ieškoti būdų palikti dviračių gatvėje jį prirakinant prie tam nepritaikytų objektų.

Apklausoje pasiteirauta dviratininkų nuomonės apie automatizuotos dviračių nuomos patrauklumą. Savitarnos nuoma („Bike-share“) – sparčiai pasaulyje populiarėjanti ekologiška transporto rūšis, kartais prilyginama taksi, kurios esmė – greita ir paprasta trumpalaikė dviračių nuoma susisiekimui urbanizuotose teritorijose (žr. 2.4.2.7 skyrių).

Apklausoje kaip pavyzdys buvo pateiktas trumpas Vilniuje veikiančios analogiškos sistemos aprašymas ir pasiteirauta ar respondentai naudotųsi šia paslauga. Nors 96% apklausoje dalyvavusių klaipėdiečių turi dviračius, susidomėjimą šia paslauga išreiškė 61% respondentų (2.25 pav.).



2.25 pav. Respondentų požiūris į automatizuotos trumpalaikės dviračių nuomos sistemą

Apibendrinant Klaipėdos dviratininkų kelionių įpročius, galima daryti išvadą, kad šiuo metu dauguma kelionių – rekreacinės, daugumos jų ilgis siekia daugiau nei 10 km, o intensyviausiai naudojami rekreaciniai ir tolumo susisiekimo takai.

Atsižvelgiant į respondentų pateiktus atsakymus apie sezoniškumą, Klaipėdos dviračių sezonas pakankamai ilgas – rudenį ir pavasarį dviračiu ne mažiau kaip 3 dienas per savaitę naudojami daugiau nei 40% respondentų.

Nemaža gyventojų atliekamų kelionių dalis papuola į vidutinės distancijos kategoriją, taip pat respondentai parodė teigiamą požiūrį į trumpalaikės dviračių nuomos galimybę – tai rodo palankias sąlygas skatinti dviračių naudojimą ne tik rekreacijai bet ir ekologiškam kasdieniam susisiekimui.

2.3.4 Dviratininkų traukos objektų sklaida

Apklausoje įtraukti interaktyvūs žemėlapiai leido respondentams nurodyti dažniausiai lankomas vietas, esančias Klaipėdos mieste ir aplinkinėse teritorijose.

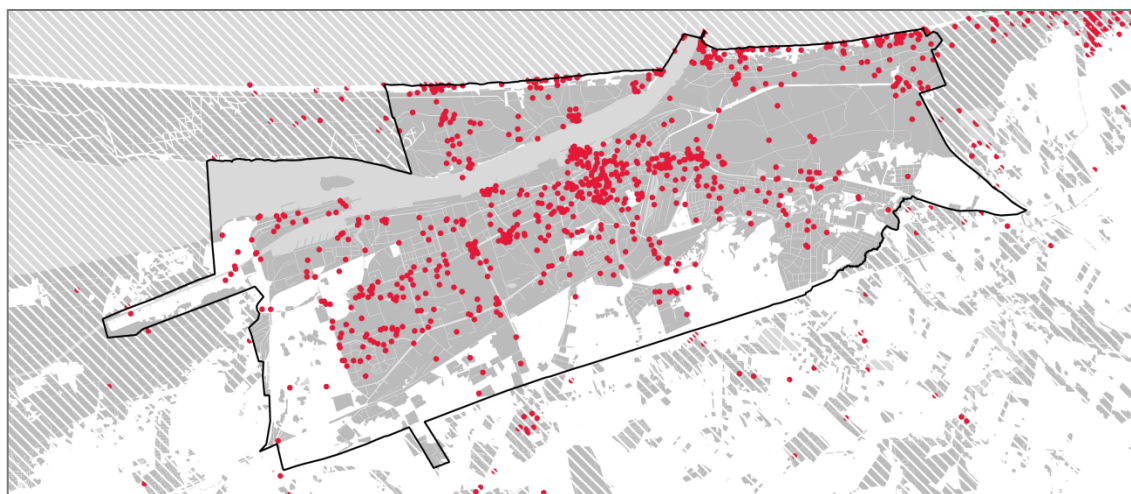
Dažniausiai respondentų lankomas miesto centras – senamiestis ir istorinė dalis. Taip pat pastebima didelė lankytinų taškų koncentracija ties didžiaisiais prekybos centrais ir sąlyginai tolygi sklaida palei pagrindines miesto gatves: Taikos pr., Baltijos pr., Šilutės pl., Liepojos g. (2.26 pav.).



2.26 pav. Dažniausiai lankomų vietovių sklaida miesto plane

Analogiškai respondentų nurodyti miesto traukos taškai, kurie lankomi dviračiu – labiau koncentruoti, dauguma jų, kaip ir anksčiau minėtu atveju, sutelkti miesto centre arba ties pramogų centrais, tačiau dviračiais žymiai dažniau lankomos rekreacinės teritorijos – Smiltynė, Melnragė, Giruliai, užmiestyje – Karklė.

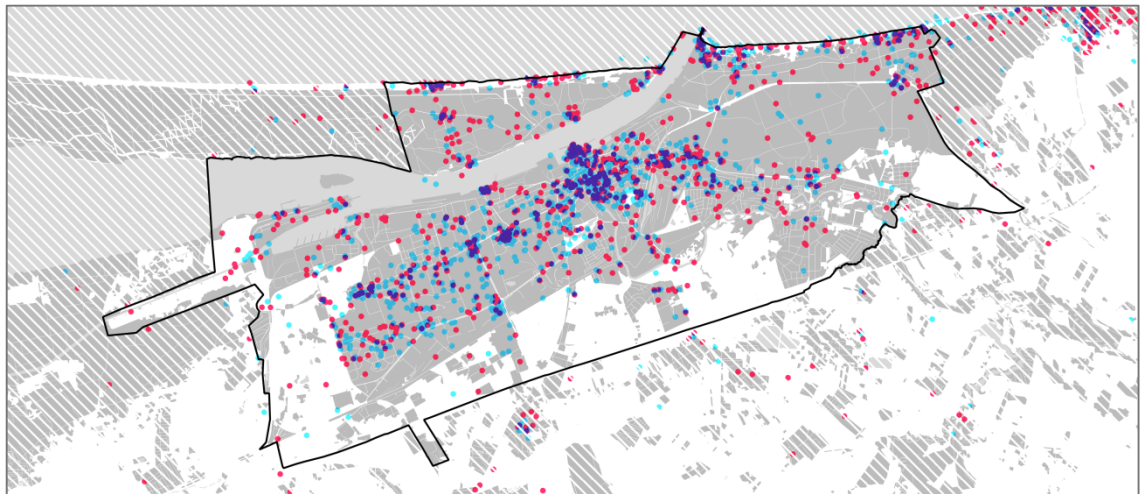
Dviračiais lankomi taškai ypač koncentruoti miesto centre, perkėlose ir ties paplūdimiais bei kitais lankytiniais objektais: uosto vartų molas, Jūrų muziejus, miesto parkas (2.27 pav.).



2.27 pav. Dažniausiai dviračiais lankomų vietovių sklaida miesto plane

Kiek mažiau dviračiais lankomi, tačiau išskirtini objektai – Smeltės pusiasalis, Karaliaus Vilhelmo kanalas, Hageno gūbrys, miesto želdynai, kuriais veda žaliakelis miesto pietinėje dalyje.

Apjungus dviračiu ir kitomis transporto priemonėmis dažniausiai lankomas vietas žyminčių taškų aibes, gaunama labiausiai lankomų miesto vietų schema, kurioje pagrindinis taškų masyvas - senamiestyje. Kiti objektai su didele taškų koncentracija – didieji prekybos ir pramogų centrai, abi perkėlos, miesto parkas, uosto vartų molas ir bendri paplūdimiai (2.28 pav.).



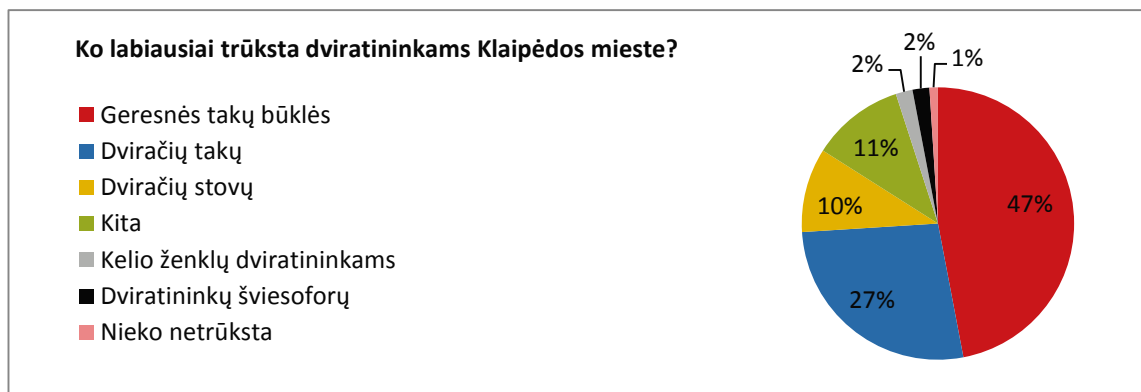
2.28 pav. Apjungta – dažniausiai dviračiais ir kitu transportu lankomų vietovių sklaida

Surinkti duomenys apie realiai gyventojų lankomus objektus leidžia identifikuoti pagrindinius planuojamo susisiekimo dviračiais tinklo mazgus, atsižvelgiant ne tik į dviratininkų poreikius (kurie, remiantis 2.3.3 skyriaus išvadomis, ir lankomų objektų sklaida yra labiau rekreacinio pobūdžio), bet ir bendro susisiekimo kitomis transporto rūšimis tendencijas ir taip skatinant bemotorių transporto priemonių naudojimą.

2.3.5 Gyventojų nuomonė apie esamą dviračių infrastruktūrą

Atskirame apklausos skyriuje surinkta gyventojų nuomonė apie esamą dviračių transporto infrastruktūrą – takų kiekį, būklę, saugumą, taip pat apie kitos, susijusios, infrastruktūros poreikį.

Respondentai, atsakydami ko miesto dviračių infrastruktūroje labiausiai pasigenda, nurodė geresnę takų būklę (47%), ir pačių takų kiekį (27%) (2.29 pav.).



2.29 pav. Esamos dviračių infrastruktūros trūkumai

10% respondentų pasigenda dviračių stovų, 11% - nurodė kitus infrastruktūros elementus ar jų savybes.

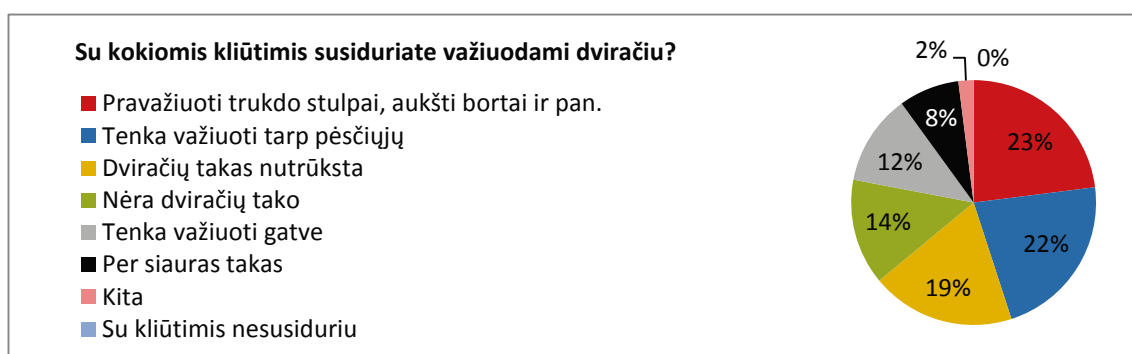
Dažniausiai pasitaikantys respondentų papildomai nurodyti trūkumai:

- Kitų eismo dalyvių (tiek pėsčiųjų, tiek automobilių vairuotojų) KET pažeidimai, neapdairumas ir nesupratingumas;
- Dviračių transporto atskyrimo nuo kitų eismo dalyvių nebuvimas;
- Netenkinanti trinkelėmis grįsta takų danga;
- Dviračių saugojimo vietų (mokamų saugyklų) nebuvimas;
- Esamų takų tęstinumo ir rišlumo nebuvimas.

Dažniausios kliūtys, su kuriomis susiduria dviratininkai – dviračių takų ar jų rišlumo stygius ir normų neatitinkanti dviračių takų būklė (siauri takai, bortai be nuolydžių, įvairios kliūtys dviračių take) (2.30 pav.).

67% respondentų pagrindinėmis kliūtimis įvardijo su takų tinklu susijusias problemas:

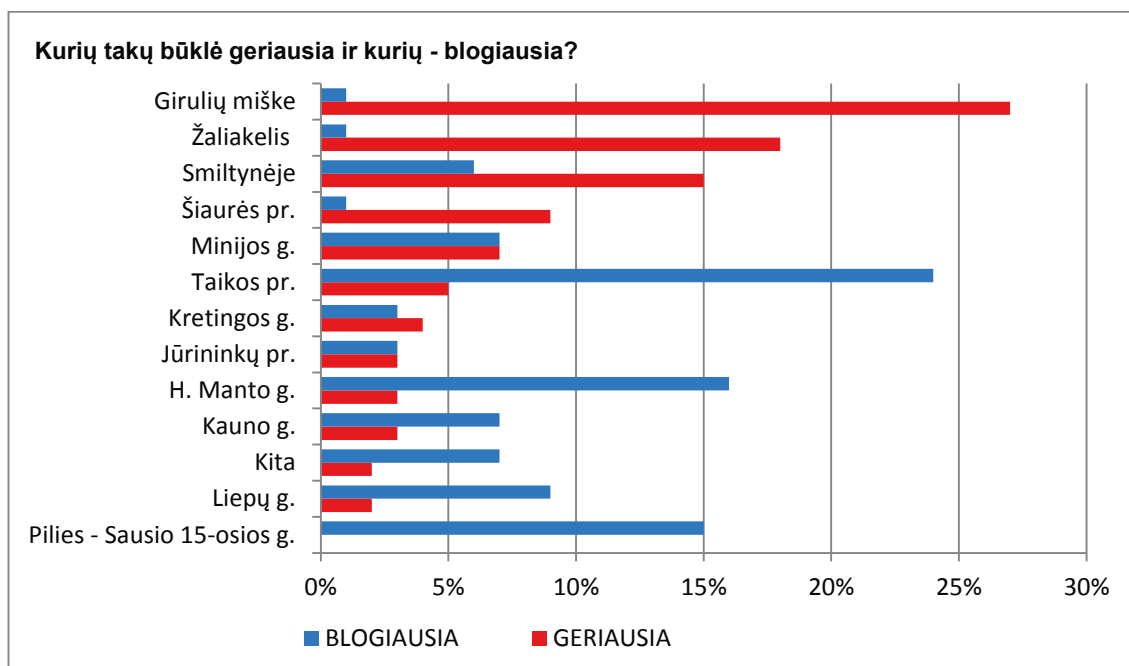
- takų nebuvimas – 14%;
- būtinybė važiuoti bendrame sraute su automobiliais ar pėsčiaisiais – atitinkamai, 12% ir 22%;
- trūkus dviračių takų tinklas – 19%.



2.30 pav. Kliūtys, su kuriomis susiduria dviratininkai

Apklausoje respondentų paprašyta įvertinti pagrindinių esamų dviračių takų būklę, nurodant, jų nuomone, geriausios ir blogiausios būklės takus.

Respondentų nuomone, geriausia būkle pasižymi Girulių miške, Smiltynėje esantys takai, taip pat žaliakelis, einantis per gyvenamąsias teritorijas miesto pietinėje dalyje ir takas palei Šiaurės prospektą (2.31 pav.).



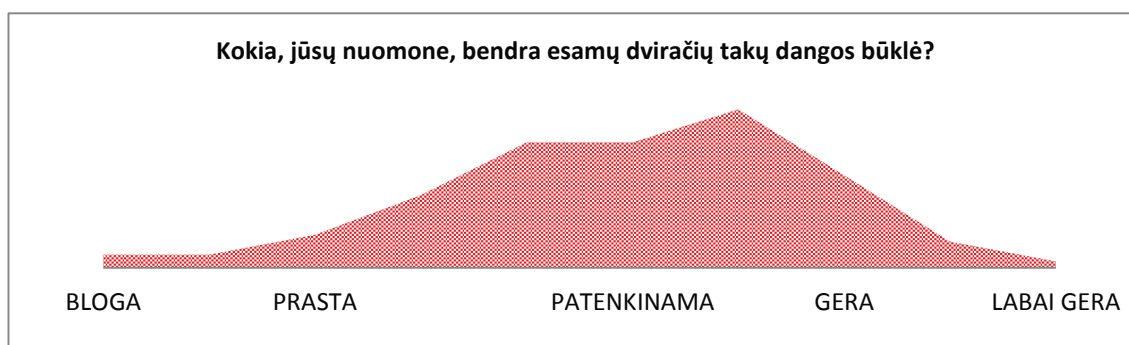
2.31 pav. Dviratininkų nuomonė apie atskirų takų būklę

Blogiausiai įvertintas takas prie Taikos pr. ir H.Manto gatvės, taip pat Pilies, Liepų ir Kauno gatvėse.

Jūrininkų pr., Minijos, Kretingos gatvių takai vertinti vienodai teigiamai ir neigiamai, be to, Smiltynės takai išsiskiria iš geriausiai įvertintų sąlyginai dideliu neigiamu vertinimu.

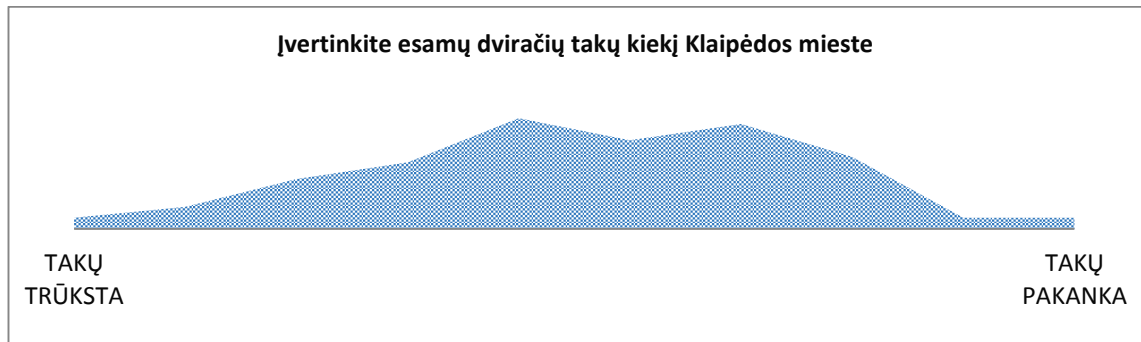
Apklausoje buvo pateikti keturi klausimai, prašantys dešimties balų skalėje įvertinti tam tikrus dviračių infrastruktūros aspektus.

Bendrą dviračių dangos būklę respondentai įvertino patenkinamai – 6-8 balais. Vertinimą 6,7 ir 8 balais nurodė po 20-30% respondentų (2.32 pav.).



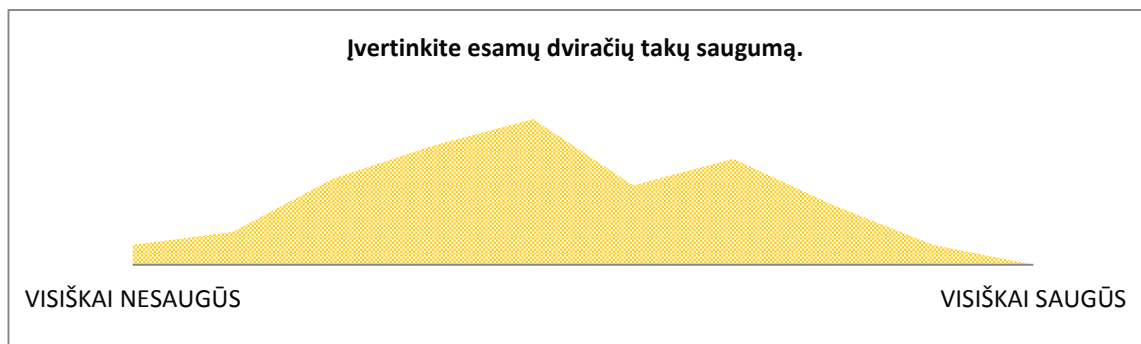
2.32 pav. Dviratininkų nuomonė apie bendrą, visų dviračių takų, dangos būklę

Dviračių takų keikis taip pat įvertintas patenkinamai, tačiau labiau neigiamai – didžioji dalis respondentų esamą dviračių takų tinklo tankį įvertino 5-7 balais iš 10 (2.33 pav.).



2.33 pav. Esamų dviračių takų tinklo tankio vertinimas

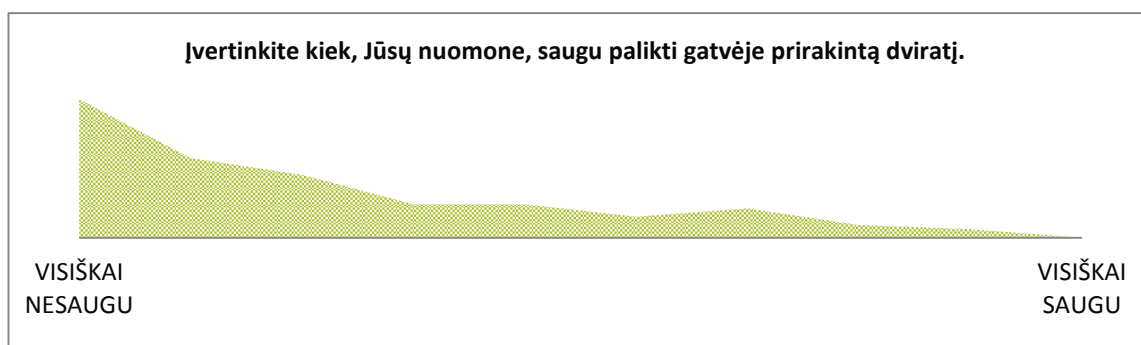
Dviračių takų saugumą respondentai linkę vertinti labiau neigiamai – dažniausi įvertinimai – 3,4,5 balai iš 10 (2.34 pav.).



2.34 pav. Esamų dviračių takų saugumo vertinimas

Labiau neigiamas takų saugumo vertinimas siejasi ir su anksčiau aptarto klausimo apie infrastruktūros trūkumus atsakymais, kuriuose respondentai papildomai nurodė dažną konflikto su kitais eismo dalyviais problemą.

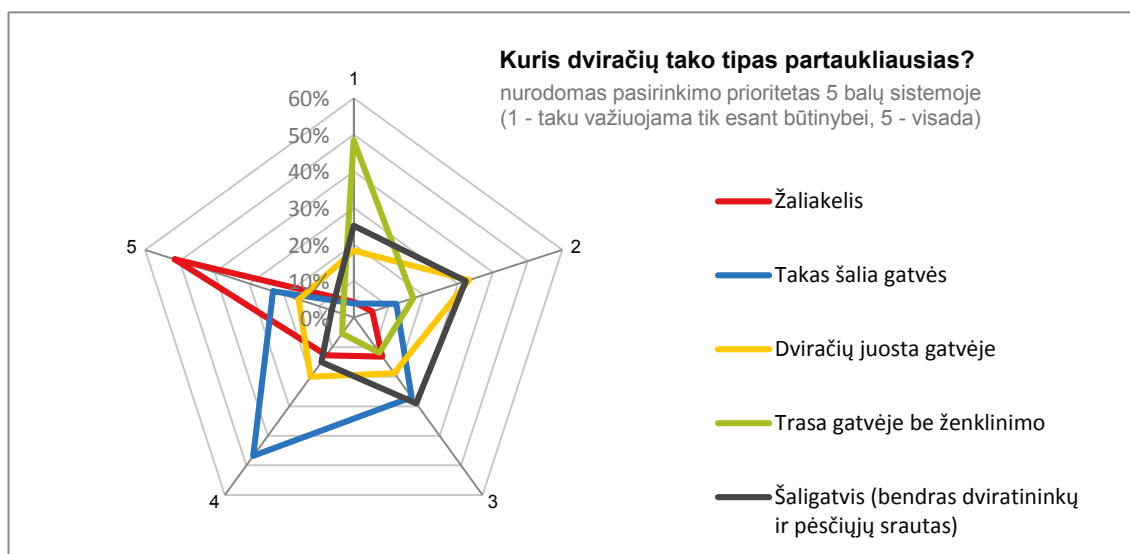
Respondentų paklausus kaip saugu palikti miesto viešosiose erdvėse prirakintą dviratį, gautas beveik vieningas neigiamas atsakymas, rodantis, kad dviratininkai, Klaipėdos viešosiose erdvėse palikdami dviratį be priežiūros, jaučiasi visiškai nesaugiai (2.35 pav.).



2.35 pav. Dviračio statymo saugumo vertinimas

Pastarasis atsakymas taip pat siejasi su dviratininkų įvardytais trūkumais – rakinamų saugyklų ar patikimų dviračių stovų nebuvimu.

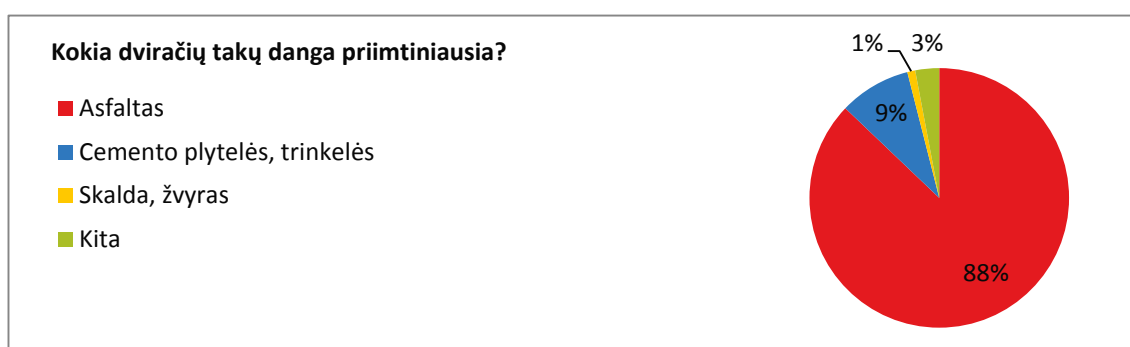
Klaipėdos dviratininkai palankiausiai vertina žaliakelio tipo dviračių taką ir atskirą dviračių taką įrengtą prie gatvės (2.36 pav.).



2.36 pav. Skirtingų dviračių takų tipų vertinimas

Neigiamai vertinamos tramos gatvėje – dauguma respondentų šiais takais važiuoja tik esant būtinybei. Labiau neigiamai nei teigiamai įvertinti takai, kuriuose dviratininkai juda kartu su pėsčiųjų srautu bei dviračių juostos, pažymėtos gatvėje.

Tinkamiausia dviračių takams danga respondentai įvardijo asfaltą (88%), o dažnai esamuose takuose naudojamos trinkelės įvertintos nepalankiai – vos 9% respondentų jas įvardijo kaip tinkamiausią dangą dviračių takams (2.37 pav.).



2.37 pav. Tinkamiausia danga dviračių takams

Apibendrinant apklausoje dalyvavusių respondentų nuomonę – daugelis esamos infrastruktūros aspektų vertinami patenkinamai arba labiau neigiamai. Pagrindinėmis problemomis įvardijamas mažas esamų takų rišlumas, kokybiškų dviračių stovėjimo ir saugojimo vietų trūkumas.

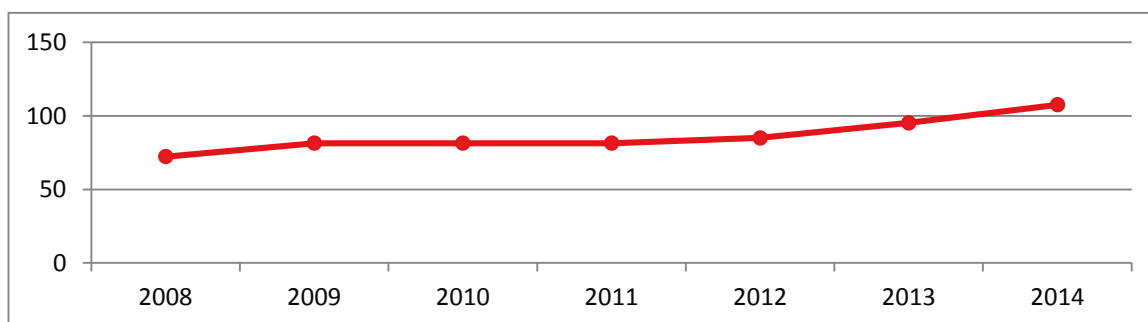
Gyventojai geriausiai vertina mieste esančius rekreacinės paskirties takus su asfalto danga, o šiuo metu intensyviausiai eksploatuojamas dviračių takas Taikos pr. – H. Manto g. vertinamas neigiamai dėl prastos techninės būklės.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad respondentai nepalankiai vertina šiuo metu daugumoje miesto takų naudojamą trinkelių dangą, papildomai pastabose įvardydami, kad netenkina dangos nelygumas ir panašumas į pėsčiųjų taką, lemiantis konfliktines situacijas su kitais eismo dalyviais.

2.4 Dviračių transporto infrastruktūra

2.4.1 Esama infrastruktūra

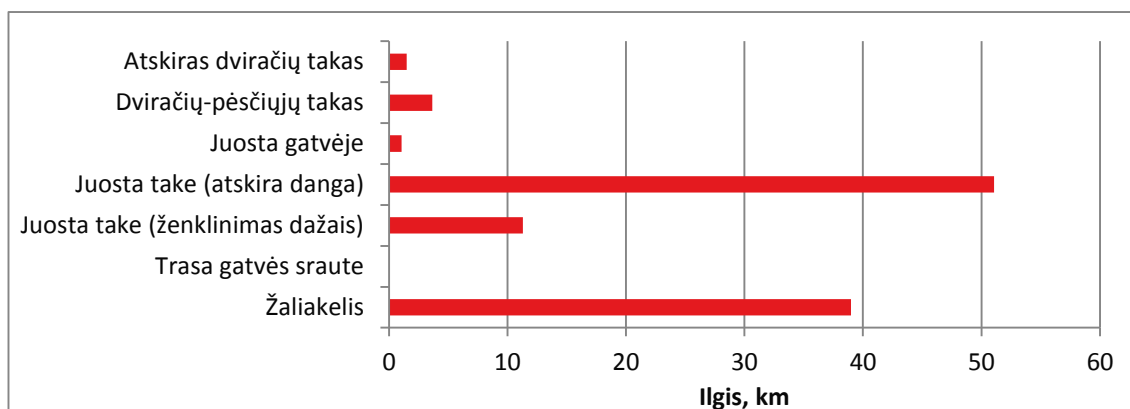
Nuo 2008 metų bendras dviračių takų ilgis Klaipėdos miesto teritorijoje padidėjo apie 50%. Šiuo metu bendras esamų ir baigiamų įrengti dviračių takų ilgis Klaipėdoje – 108 km (0,98 km/km² miesto ploto) (2.38 pav.).



2.38 pav. Bendras Klaipėdos miesto dviračių takų ilgis [4]

Funkciniu požiūriu Klaipėdoje įrengti dviejų pobūdžių dviračių takai – rekreaciniai ir susisiekimo. Rekreaciniai takai veda per žaliąsias ir rekreacines miesto erdves Girulių miške, Smiltynėje, palei Danės upę. Rekreaciniams takams taip pat priskirtini takai parkuose – centriniam miesto parke ir M. Mažvydo skulptūrų parke bei žaliosiose erdvėse pietinėje miesto dalyje esančiuose gyvenamuosiuose kvartaluose. Susisiekimo funkcijai skirti takai įrengti prie pagrindinių, aukštos kategorijos gatvių – Taikos pr., Jūrininkų pr., H. Manto g., Minijos g., Kretingos g., Liepų g. ir kt.

Skirstant takus pagal tipą Klaipėdoje daugiausia (virš 50 km) dviračių takų, įrengtų pėsčiųjų – dviračių take, tačiau atskirtų nuo pėstiesiems skirtos tako dalies skirtinga danga – raudonomis trinkelėmis arba asfaltu (2.39 pav.).



2.39 pav. Esamų dviračių takų ilgiai pagal takų tipus

Didelę dalį bendro dviračių takų ilgio sudaro žaliakeliai, tačiau tai takai Girulių miške ar Smiltynėje, priskirtini rekreacinio pobūdžio takams. Susisiekimui mieste tinkamas žaliakelis, esantis gyvenamuosiuose rajonuose pietinėje miesto dalyje, susideda iš dviejų atkarpų, kurių bendras ilgis – 4,82 km.

2.4.1.1 Dviračių takų laidumas

Remiantis užsienio šalių dviračių infrastruktūros planavimo normomis ir atliktais natūriniais tyrimais [5], dviračių takų laidumas tiesiogiai priklauso nuo takų eismo juostų skaičiaus. Užsienio šalių normatyvuose numatomas skirtingas minimalus eismo juostos plotis, lemiantis skirtingą vienos juostos laidumą, kintantį nuo 1500 iki 2350 dvir./h. 2.2 lentelėje pateikiamas Lietuvos infrastruktūrai taikytinas dviračių takų laidumas.

2.2 lentelė. Dviračių takų laidumas

Eismo organizavimas	Vienpusis		Dvipusis		
	2	3	2	3	4
Eismo juostų skaičius	2	3	2	3	4
Laidumas, dvir./h	2000	3500	1500	2500	4000

Klaipėdos miesto dviračių takų laidumas, vertinant esamų dviračių takų parametrus, pateiktas kartogramoje (brėžinys 14027-00-STP-A.B.-01), taip pat nurodytas dviračių takų žiniaraštyje (1 priedas).

2.4.1.2 Takų tinklo problemos

Esminės esamo dviračių tinklo problemos:

- mažas tinklo rišlumas – daugelis naujų takų, suplanuotų atskirų teritorijų detaliesiais planais, įrengti trumpomis, pavienėmis atkarpomis (pvz. Minijos g., Statybininkų pr., Baltijos pr., Liepų g.);
- epizodiško takų tiesimo nulemtas trasų nenuoseklumas – pavieniuose detaliuosiuose planuose numatyti takai nesujungti sklandžiai, jų danga skirtinga, takai už sankryžų su įvažiavimais keičia savo pusę šaligatvio atžvilgiu (pvz. Taikos pr., Minijos g.);
- dauguma takų, įrengtų esamuose infrastruktūros koridoriuose nėra tinkamai integruoti į susisiekimo sistemą. Dviračių takų tiesimui naudojant anksčiau pėstiesiems priklausiusią erdvę, formuojamas šių susisiekimo būdų konfliktas, o taip pat neužtikrinama judėjimui pakankama erdvė (pvz. H. Manto g, Minijos g.).
- reikalavimų neatitinkanti techninė būklė – nenuolaidūs bortai, kliūtys take (medžiai, apšvietimo stulpai, laiptai, stovintys automobiliai ir kt.), trasos posūkiai, neišlaikantys reikiamų horizontaliųjų kreivių parametrų, nusidėvėjusi danga, nusitrynęs arba klaidinantis ženklavimas (netinkamai naudojamas kelio ženklas 413).

26% vienpusio eismo dviračių takų atitinka rekomenduojamą minimalų tako plotį (remiantis R PDTP 12 rekomendacijomis - 2m), 15% atitinka minimalius reikalavimus, taikytinus ankštoms vietoms, likę takai – per siauri.

Dauguma dvipusiam dviračių eismui skirtų takų taip pat nėra pakankamo pločio. 32% takų – pakankamo pločio, 27% takų tenkina tik ankštoms vietoms keliamus reikalavimus, o likusių takų plotis pakankamas tik vienpusiam dviračių eismui.

Prasta dviračių infrastruktūros integracija į susisiekimo sistemą, kai dviratininkų eismas nėra fiziniiais barjeriais atskirtas nuo pėsčiųjų, lemia neišvengiamą pėsčiųjų ir dviratininkų konfliktą, nepriklausomai nuo eismo dalyvių srauto. Remiantis KET, pėsčiųjų eismas dviračių takuose (dviračių juostose) draudžiamas, tačiau nesant fizinių barjerų (kai juosta žymima dažais) pėsčiųjų įžengimas į dviračių juostą sunkiai kontroliuojamas, o atsakomybė už eismo įvykį tenka dviratininkui (KET 69 str.: „<..>Jeigu šaligatvyje važiuojamosios dalies ženklavimo linijomis <..> yra paženklinta dviračių eismui skirta tako dalis, dviračio vairuotojas privalo važiuoti tik ja ir kuo arčiau jos dešiniojo krašto. Dviračių vairuotojai privalo nesukelti pavojaus pėstiesiems). Esant bendram pėsčiųjų – dviratininkų takui, dviračiai privalo važiuoti kaip galima arčiau dešinio tako krašto, tuo tarpu pėsčiųjų eismo organizavimas take neregamentuotas, todėl dviratininkui tenka visa atsakomybė už eismo saugumą ir sklandumą.

2.4.1.3 Takų ženklavimas

Dauguma dviračių takų Klaipėdos mieste paženklinti (ženklų išsidėstymas pateiktas esamos būklės brėžinyje 14027-00-STP-A.B.-01) vertikaliu ženklavimu, tačiau daugelyje atkarpų trūksta papildomo horizontalaus ženklavimo, leidžiančio sumažinti konfliktų tarp pėsčiųjų ir dviratininkų kieki.

Pajūrio trasos Nr. 10 ženklavimas taip pat nėra pakankamas. Dėl nerišlaus takų tinklo ir mažo trasos nuorodų skaičiaus, važiavimas šia trasa problemiškas, ypač trasai vedant per gyvenamuosius rajonus miesto pietinėje dalyje (ne žaliakeliu).

Kita ženklavimo problema – prieštaringų ženklų išdėstymas skirtinguose tako galuose arba netinkamo ženklo panaudojimas (pvz. Kauno g., Agluonos g., Baltijos pr.), kai prie dviračių ir pėsčiųjų tako pastatomas ženklas „Dviračių takas“, draudžiantis pėsčiųjų eismą.

2.4.1.4 Regioninės ir tarptautinės trasos

Klaipėdos miesto teritoriją kerta trys, Lietuvos Respublikos teritorijoje tapačios tarptautinės dviračių trasos – „Eurovelo 10“, „Eurovelo 13“ ir „Euroroute R1“ (žr. 14027-STP-00-A.B.-06 brėžinį). Taip pat Klaipėdos miestu iš Pietų Šiaurę veda Pajūrio dviračių takų trasa (faktinis trasos ženklavimo išdėstymas pateiktas 14027-STP-00-A.B.-01 brėžinyje).

Minėtos trasos miestui svarbios keliais aspektais:

- suformuoja išorinius dviračių transporto ryšius;
- didina turistinį potencialą;
- prisideda prie miesto reprezentavimo bemotorio transporto naudotojams.

Nepaisant šių trasų svarbos, didelė dalis regioninės ar tarptautinių trasų atkarpų veda blogos techninės būklės dviračių takais arba šaligatviais ir gatvėmis, kur infrastruktūra susisiekimui dviračiais nepritaikyta ir yra neinformatyvi bei pavojinga miesto svečiams.

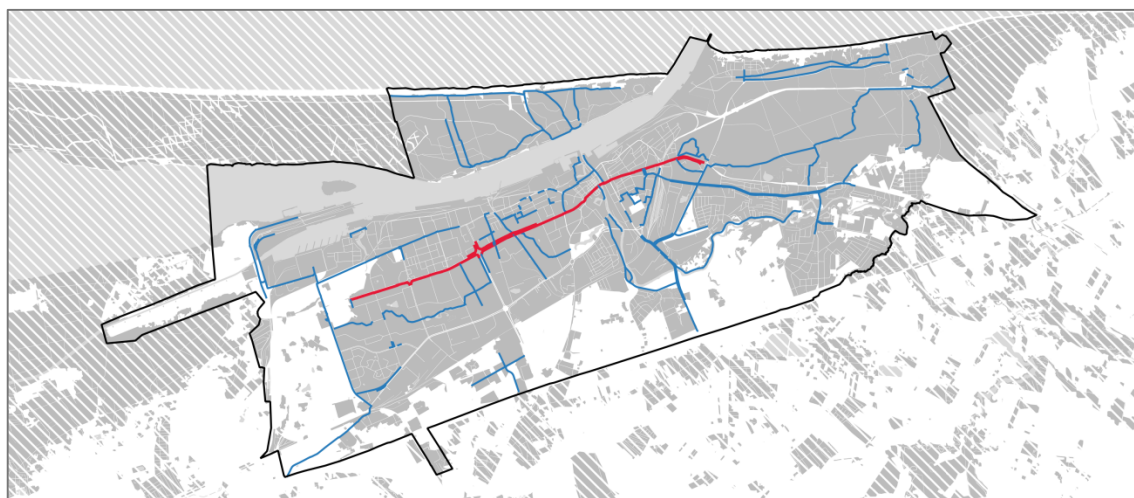
Prasčiausi šiuo požiūriu Pajūrio trasos Nr. 10 ir „Eurovelo“ ruožai:

- Smiltelės g. – pajūrio trasa veda avarinės būklės šaligatviu;
- Baltijos pr. – nesaugi (Baltijos pr. pėsčiųjų perėja) arba nepatogi (požemine perėja žiede) sankirta su aukštos kategorijos gatve;
- Tiltų g. – dviračių transportui nepriimtina tako danga (grindinys);
- H. Manto g. gale – nutrūkstantis dviračių takas;
- Girulių mišką kertantis žaliakelis už Klaipėdos miesto ribų įsilieja į valstybinės reikšmės kelią, nepritaikytą saugiam dviračių eismui (žr. 2.4.1.5.14 sk.);
- Smiltynėje esanti alternatyvi pajūrio taką ir perkėlą (taku palei krantinę prie marių) jungianti trasos atkarpa veda netinkamos blogos būklės taku (į buvusius karinius įtvirtinimus pajūryje.), nepritaikytu dviračių eismui (žr. 2.4.1.5.16 sk.).

2.4.1.5 Esamų dviračių takų detalizavimas

Toliau skyriuje aprašomos pagrindinės dviračių infrastruktūros kompozicinės ašys, nurodant takų parametrus, problemas ir kitas išvalgas. Detalus takų atkarpų žiniaraštis pateiktas priede Nr. 1 (67 psl.), grafiškai probleminiai ruožai pavaizduoti 14027-STP-00-A.B.-05 brėžinyje.

2.4.1.5.1 Taikos pr. – Tiltų g. – H. Manto g.



2.40 pav. Takas Taikos pr. - Tiltų g. - H. Manto g. (raudona spalva)

Takas veda iš Pietų į Šiaurę – nuo Varpų rajono, per gyvenamuosius kvartalus (Taikos pr.), per senamiestį (Tiltų g.), centrą (H. Manto g.) iki Miško rajono.

Šiuo metu takas sudaro Klaipėdos dviračių takų tinklo stuburą – tai intensyviausiai naudojamas takas, tiesiogiai ar per takų jungtis leidžiantis pasiekti daugumą urbanizuotų miesto teritorijų. Tako plotis atskirose atkarpose kinta nuo 1,2 – 1,5 iki 2,5 metro.

Esminė tako segmento Taikos pr. problema – nenuoseklumas. Takas nuo Smiltelės g. iki Tiltų g. sudarytas iš skirtingu metu tiesytų tako atkarpų, kurios neišlaiko pastovumo: ties sankirtomis su

gatvėmis įvažiavimais į vidines kvartalų teritorijas, dviračių takas keičia plotį, dangą, atskirose vietose – pusę pėsčiųjų tako atžvilgiu. Atkarpose tarp Debreceno g. ir Baltijos pr. bei Kauno ir Paryžiaus Komunos g. takas atskirtas horizontaliu juostos žymėjimu, kitose atkarpose – dviračių takui suteikta skirtinga, raudonų trinkelė dangą.

Taikos pr. esantis takas įrengtas vienoje gatvės pusėje, išskyrus atkarpą tarp Paryžiaus Komunos ir Baltijos pr., todėl eismas šiuo taku – dvipusis, tačiau tako plotis daugelyje atkarpų nėra pakankamas dviračių prasilenkimui.

Taikos pr. atkarpoje dviračių trasos problemiškos dėl sankirtų su intensyvaus eismo – B, C kategorijos gatvėmis – Statybininkų pr., Baltijos pr., Kauno g., Sausio 15-osios g. Iš šių sankryžų daugiausiai problemų dviratininkams sukelia žiedinės sankryžos.

Taikos pr. ir Statybininkų pr. sankryžoje dviračių eismas nukreipiamas prioritetine pėsčiųjų perėja, kuri įrengta ties įvažiavimu (išvažiavimu) į žiedą, sankryžos zonoje. Ši situacija nepageidautina eismo saugumo požiūriu, be to, prioritetinė pėsčiųjų perėja sankryžos zonoje lemia transporto spūstis žiede.

Taikos pr. ir Baltijos pr. sankryža dviračiams nepalanki dėl techniškai netvarkingos požeminės perėjos – laiptai perėjoje nepritaikyti dviratininkų poreikiams.

Likusios Taikos pr. sankryžos dviračių transporto požiūriu taip pat tobulintinos – saugumo salelės Taikos pr. – Kauno g. ir Taikos pr. – Sausio 15-osios g. sankryžose per siauros, neužtikrinančios dviratininkų saugumo.

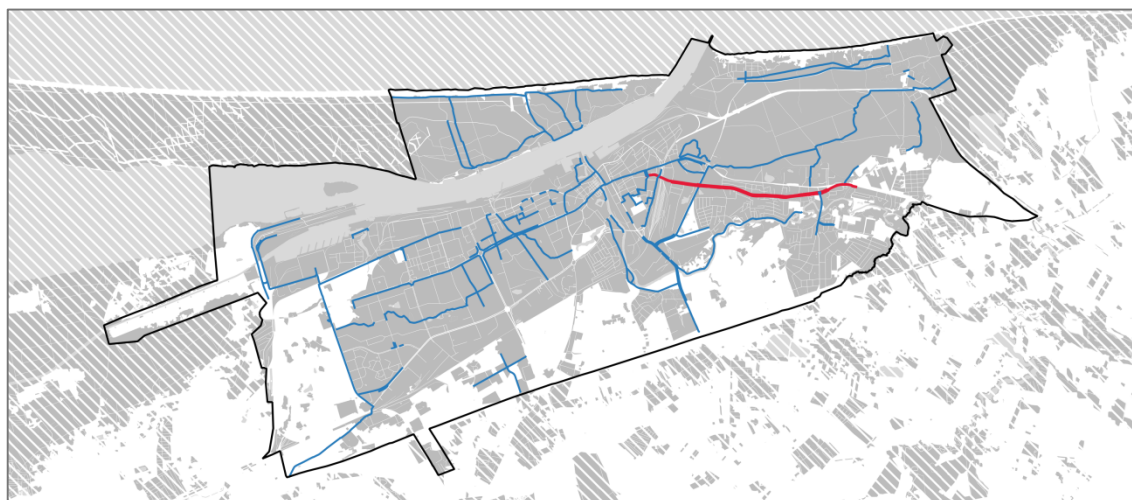
Tako segmentas Tiltų g. – dviračių eismo juosta, pažymėta bendrame gatvės sraute. Gatvėje apribotas transporto eismas – leistinas tik viešojo transporto judėjimas, taip pat ribojamas greitis iki 30 km/h. Takai pažymėti abejose gatvės pusėse. Plotis 1,5 m (ankštosiose vietose 1,2 m). Tako dangą – grindinys – nepritaikyta saugiam ir patogiam dviračių eismui.

Dviračių tako segmentas H. Manto gatvėje nuo Danės g. iki Šiaurės pr. – šaligatvyje nutiestas 1,5 metro pločio dviračių takas, grįstas trinkelėmis. Takas nutiestas vienoje gatvės pusėje, todėl esamas 1,5 metro plotis nėra pakankamas dviračių eismui abejomis kryptimis. Dviratininkų apsilenkimą apsunkina ir sąlyginai siauras šaligatvis, nulemiantis dažnus dviratininkų ir pėsčiųjų konfliktus, ypač siauriausioje tako vietoje – ties H. Manto ir Naujojo sodo gatvių sankryža.

Takas už Universiteto alėjos dubliuojasi ir toliau nutrūksta, ir nesusijungia su toliau (už 100 m) esančiu taku į Girulių mišką.

Atsižvelgiant į tai, kad dviračių takas Taikos pr. – Tiltų g. – H. Manto g. šiuo metu atlieka magistralinio dviračių tako funkciją, būtina tako rekonstrukcija, suteikianti takui nuoseklumą, pakankamą plotį ir pašalinanti pavojų keliančias technines neatitiktis (aukšti bortai, kliūtys take).

2.4.1.5.2 Šaulių g. – Kretingos g. – Medelyno g.



2.41 pav. Takas Šaulių g. – Kretingos g. – Medelyno g. (raudona spalva)

Takas jungia miesto centrą ir šiaurinius rajonus, geležinkelį kerta pėsčiųjų – dviračių viaduku.

Tako atkarpa iki Priestočio g. (iki pėsčiųjų tilto) pėsčiųjų take pažymėta 1,5 m pločio dviračių eismo juosta. Tako danga nusidėvėjusi, yra kliūčių (medžiai, atliekų konteinerių aikštelės).

Tako atkarpa už viaduko – raudonų trinkelėlių dviračių takas prie šaligatvio. Iki Klevų g. takas įrengtas vienoje gatvės pusėje, nuo Klevų g. iki Kretingos g. – Žilvičių g. sankryžos takas įrengtas abipus gatvės. Likusi dalis – vienoje Medelyno g. pusėje.

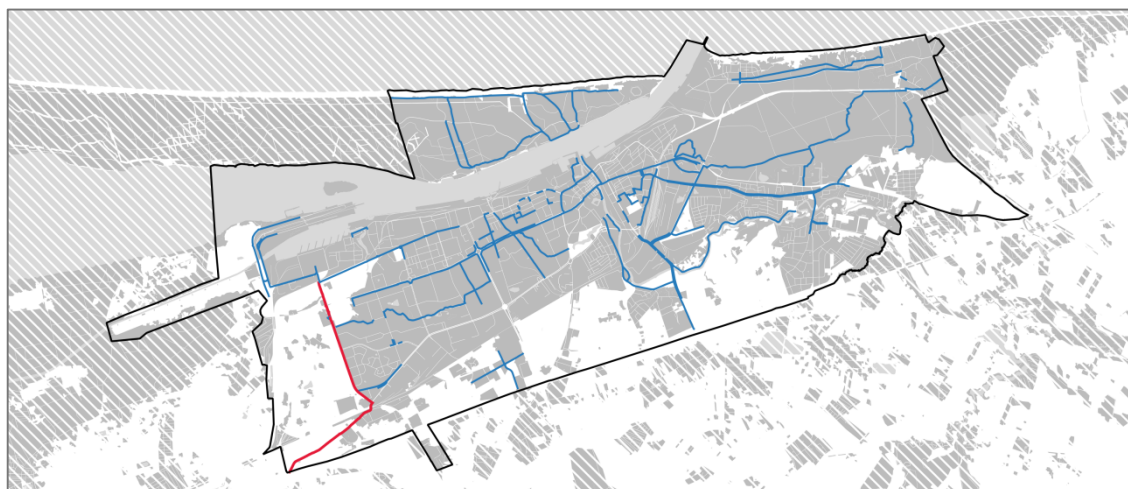
Tako plotis atkarpoje nuo Klevų g. iki Žilvičių g. – 1 m – netenkina minimalaus vienos juostos pločio (1,5 m) reikalavimo. Esama danga geros būklės.

Atkarpoje nuo Klevų g. iki Panevėžio g. vienoje gatvės pusėje įrengtas raudonos spalvos trinkelėlių danga grįstas takas, kitoje – juostos žymėjimas dažais ant asfalto dangos pėsčiųjų tako. Toliau 1 m pločio raudonų trinkelėlių takai abipus gatvės.

Nuo Žilvičių g. tako plotis 1,75-2 m; takas dviejų eismo krypčių, dangos kokybė gera, 400 metrų danga – trinkelės, toliau – 200 metrų asfaltas.

Viso tako būklė gera, išskyrus normų neatitinkančią per siaurą tako atkarpą.

2.4.1.5.3 Jūrininkų pr. – Rimkų g.



2.42 pav. Takas Jūrininkų pr. – Rimkų g. (raudona spalva)

Takas įrengtas miesto pietiniame pakraštyje. Takas atlieka rajoninės jungties funkciją – dviračių taku sujungia Klaipėdos miestą su rajonu. Tako atkarpa nuo Klaipėdos m. ribos iki Šilutės pl. yra Pajūrio trasos Nr. 10 dalis.

Jūrininkų pr. atkarpoje dviračių takas pažymėtas pėsčiųjų – dviračių take su asfalto danga. Dangos būklė gera, tako plotis – 1,5 metro – neatitinka reikalavimų, keliamų dvipusiam dviračių eismui, tačiau dėl nedidelio dviratininkų srauto toleruotinas. Atkarpa ties Jūrininkų pr. 27 – rekonstruota – takas išgrįstas raudonos spalvos trinkelėmis.

Rimkų g. atkarpa iki Lanko g. – atskiros raudonų trinkelėlių dangos takas palei pėsčiųjų taką. Tako būklė gera, tačiau plotis (1,5 m) nepakankamas saugiam dvikrypčiam eismui.

Atkarpa nuo Jūrininkų pr. sankryžos su Šilutės pl. iki geležinkelio pervažos ypač prastos būklės, nėra tako ženklavimo, dangą nusidėvėjusi. Dviračių tako ir gatvės sankirta ties minėta sankryža pavojinga dviratininkams.

2.4.1.5.4 Minijos g.



2.43 pav. Minijos g. dviračių takas (raudona spalva)

Takas prie Minijos g. – 1,5 metro pločio raudonomis cemento trinkelėmis grįsta dviračių juosta pėsčiųjų take (išskyrus atkarpą tarp Mituvos ir Strėvos gatvių – dažais paženklintą juostą take). Takas pažymėtas horizontaliu ženkliniu kas 100 m. Tako plotis (1,5 m) nepakankamas judėjimui dvejomis kryptimis, o probleminiame ruože – tarp Sulupės ir Kalupės gatvių, kur eismas intensyvus, erdvė aplink taką apribota artimu užstatymu ir į taką išsikišančiais laiptais ar kitais elementais, tako plotis nėra pakankamas ir vienpusiam eismui.

Minijos gatvėje tarp sankryžų su Strėvos ir Pylimo gatvėmis įrengtos keturios 100-150 m ilgio dviračių takų atkarpos, nutolusios viena nuo kitos iki 500 metrų. Tai – atskirais detaliesiais planais ar techniniais projektais suprojektuotos atkarpos, atsižvelgiant į galiojančią dviračių takų tinklo schemą. Atkarpų dangos būklė patenkinama, tačiau dėl nesamo ryšio su kitais takais, šios atkarpos nenaudotinos, kol nebus sujungtos į nuoseklią trasą.

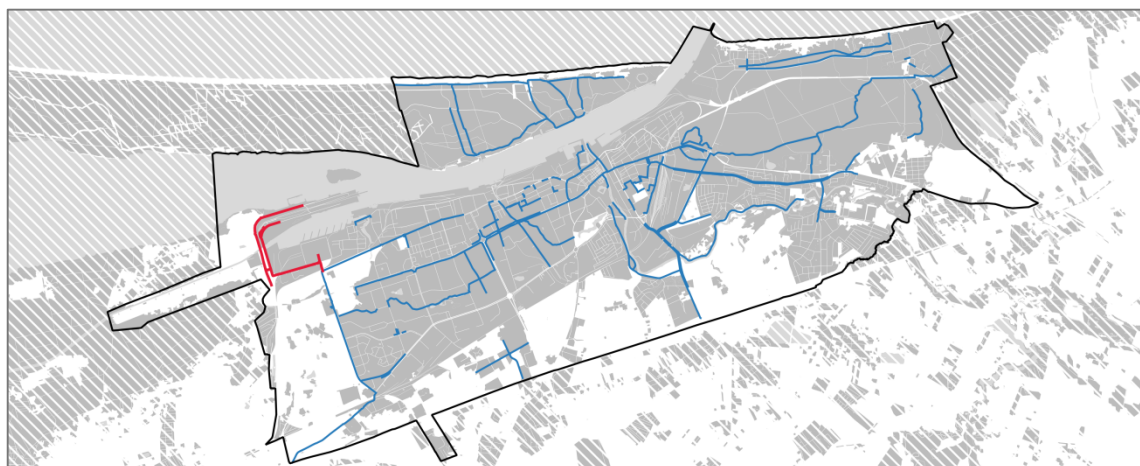
Esminės Minijos g. takų problemos – mažas rišlumas ir saugaus eismo reikalavimų neatitinkantis tako plotis.

2.4.1.5.5 Perkėlos g. ir Kairių g.

Perkėlos ir Kairių gatvių takai – 1,5 – 2,0 m pločio raudonų trinkelėlių dangos dviračių takai, jungiantys Jūrininkų pr. su uosto teritorija. Jungtis suteikia galimybę pasiekti tarptautinę jūrų perkėlą dviračių transportu.

Kairių g. takas – aukštos kokybės, paženklintas vertikaliais ženklais ties kiekviena tako sankirta su išvažiavimais į pagrindinę gatvę. Tako danga paženklinta horizontaliu ženklu Nr. 1.23 kas 100 metrų.

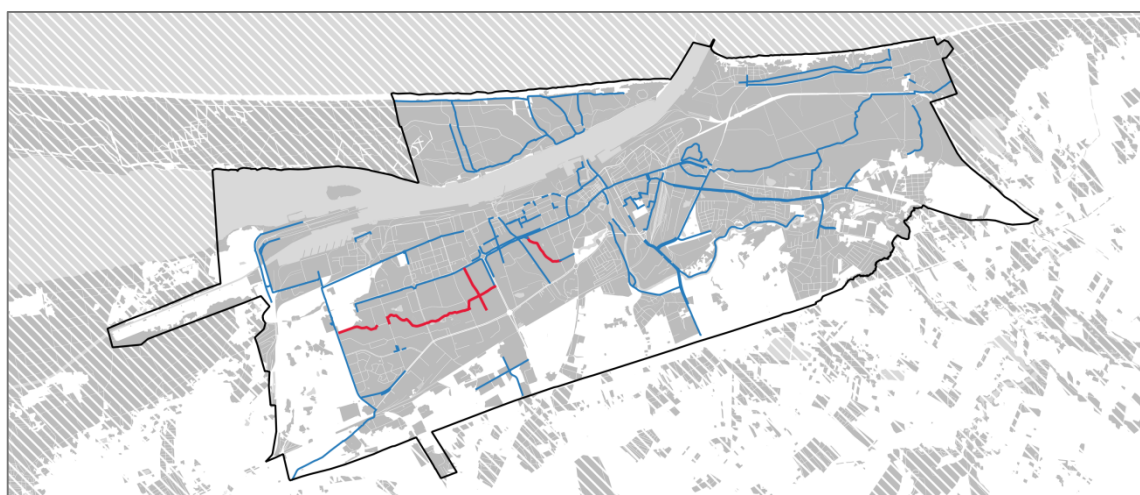
Perkėlos g. tako būklė taip pat gera, išskyrus trumpą jungiamąją atkarpą Jūrininkų pr. gale, ties sankryža, kur tako plotis – 0,75 m, o bortai be nuolydžių.



2.44 pav. Perkėlos g. ir Kairių g. dviračių takai (raudona spalva)

Šie takai svarbūs ne tik dėl jungties su uosto teritorija, bet ir ryšio su dviratininkų naudojamu žvyrkeliu palei Karaliaus Vilhelmo kanalą.

2.4.1.5.6 Žaliakeliai gyvenamuosiuose rajonuose



2.45 pav. Žaliakeliai gyvenamuosiuose rajonuose (raudona spalva)

Žaliakelio atkarpos, nutiestos gyvenamuosiuose rajonuose, esančiuose miesto pietinėje dalyje, atlieka tiek rekreacinę, tiek susisiekimo funkciją. Takai platūs (2,5 m), abipusio eismo, su kokybiška danga (Varpų, Laukininkų, Jūrininkų rajonuose – trinkelės, kitur – asfaltas).

Ši dviračių trasa atlieka rekreacinę ir susisiekimo funkciją – miesto želdynai, kuriuose įrengti takai yra rekreacinis traukos objektas, bet geri Žaliakelio techniniai parametrai ir palanki trasos padėtis mieste leidžia naudoti taką dviračių transporto tranzitui. Susisiekimo funkcijos požiūriu, dviračių trasa tobulintina dėl potencialaus pėsčiųjų ir dviratininkų konflikto (žr. 2.4.1.2 skyrių), kurį lemia Žaliakelio tipas – dviračių eismo juosta pėsčiųjų take, atskirta horizontaliu ženkliniu, nesukuriant fizinių barjerų.

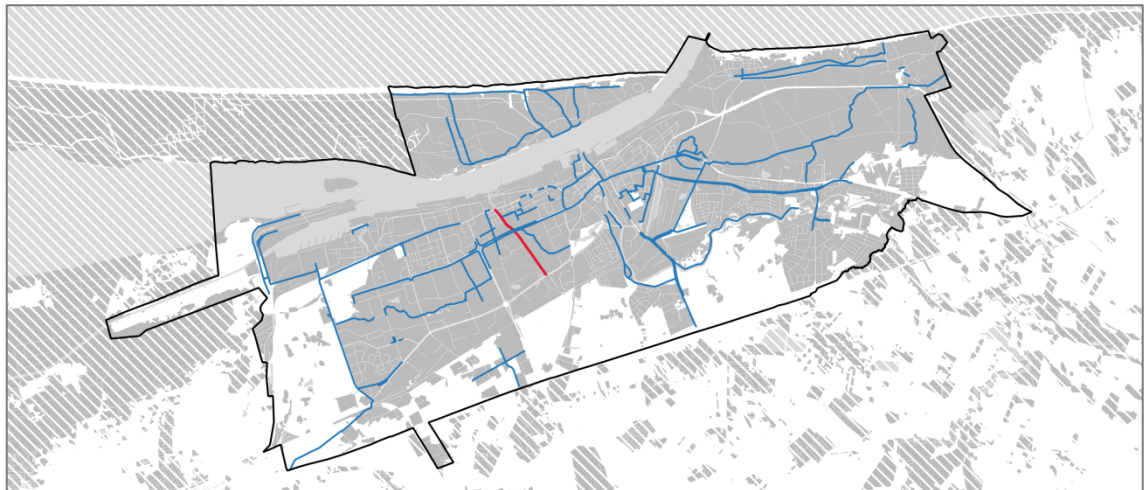
Žaliakelio atkarpa Sajūdžio parke viename gale baigiasi akligatviu, atsiremiančiu į Jūrininkų pr., kitame – nutrūksta ties Varpų gatve.

Nuo Smiltelės gatvės prasidedantis žaliakelio tęsinys – Pajūrio dviračių tramos segmentas, paženklintas tramos numerį nurodančiais ženklais. Tako dangą – asfaltas, plotis – 2,5 m, dviračių juosta atskirta horizontaliu ženklinimu.

Pempininkų ir Neringos rajonus jungia statmenas minėtam žaliakeliui 1,5 metro pločio pėsčiųjų – dviračių takas. Atkarpos iki sankirtos dangą – raudonos spalvos trinkelės, toliau – asfaltas.

Žaliakelis ties Baltijos pr. įsilieja į dviračių takus prie gatvių. Jo tolimesnė tąsa – Kauno gatvės mikrorajone. Pastarasis 2,5 m pločio asfalto takas už Paryžiaus Komunos gatvės įsijungia į dviračių - pėsčiųjų taką, pasibaigiantį ties Trinyčių parku. Šios atkarpos tako būklė taip pat gera, tačiau trūksta tako ženklinimo.

2.4.1.5.7 Agluonos g. – Kauno g.



2.46 pav. Takas Agluonos - Kauno g. (raudona spalva)

Agluonos – Kauno gatvių dviračių takas sujungia Šilutės plentą ir Minijos gatvę bei suformuoja patogią prieigą prie antrosios perkėlos. Takas statmenai kerta Taikos pr. dviračių taką.

Tako atkarpa nuo Šilutės pl. iki Taikos pr. – trinkelėmis grįsta dviračių juosta greta šaligatvio, atskirta raudonų trinkelėlių linija. Tako atkarpos plotis – 2,5 m, dangos kokybė patenkinama. Tako sankirtose su įvažiavimais į Kauno g. įrengtas horizontalus ženklinimas, tačiau sankirtose dviračių juostos ženklinimo nėra. Tako pradžioje, ties Šilutės pl. pastatytas klaidinantis ženklas, Nr. 411, nurodantis tik dviračiams skirtą taką.

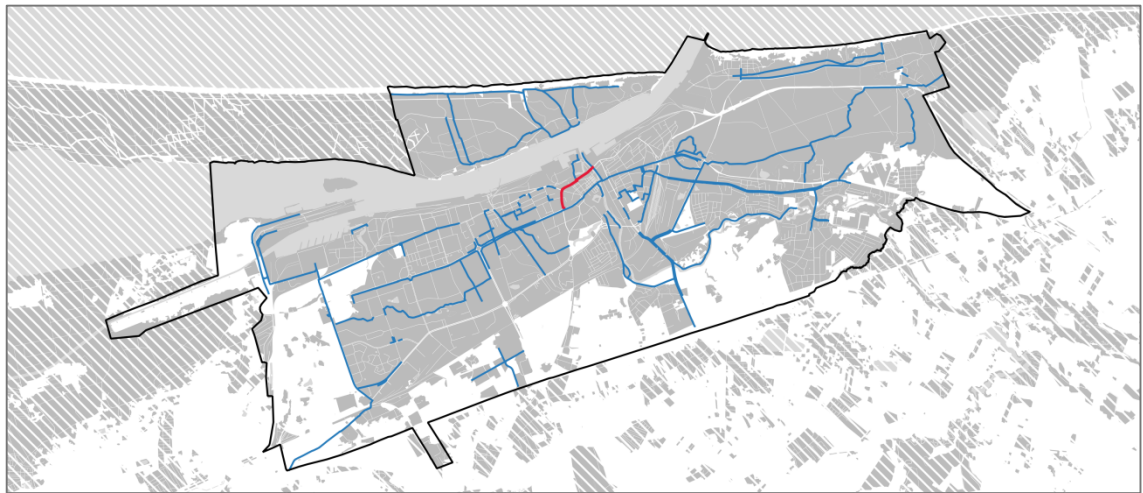
Tako atkarpa Agluonos g. įrengta analogiškai – dviračių takas vizualiai atskirtas nuo pėsčiųjų vienos trinkelės pločio juosta. Tako plotis – 2,4 m, atkarpoje ties įvažiavimu į „Swedbank“ biuro teritoriją nenuoseklus 50 m atkarpoje, pėsčiųjų ir dviratininkų eismas vyksta viename take. Keliose tako atkarpose pastatyti ženklai, neatitinkantys realios situacijos (analogiškai ženkliams Kauno g.).

2.4.1.5.8 Pilies g. – Sausio 15-osios g.

Dviračių takas jungia Danės g. dviračių taką su Taikos pr. taku alternatyvia trasa. Ši jungtis sukuria patogų privažiavimą prie pirmosios perkėlos, išvengiant važiavimo Tiltų g. takais.

Takas įrengtas vienoje gatvės pusėje, plotis – 1,3 - 1,5 metro, tako danga – plytelės, trinkelės.

Sausio 15-osios gatvės takas – dviračių eismo juosta, paženklinta šaligatvyje. Plotis – 1,5 m, dangos kokybė vidutiniška, take yra kliūčių – stulpų, į tako erdvę įsibraunančių stovinčių automobilių. Takas rekonstruotas ties Sausio 15-osios g 2A.



2.47 Takas Pilies g. - Sausio 15-osios g. (raudona spalva)

Pilies g. atkarpoje takas grįstas raudonos spalvos trinkelėmis, tako plotis – 1,3-1,5 m. Takas paženklintas horizontaliu ženkliniu ties sankirtomis su įvažiavimais ir kelio ženklais. Nuo Bružės g. iki Daržų g. takas šaligatvyje nužymėtas dažų juosta. Ties Pilies g. – Daržų g. sankryža keičiasi tako pusė, gatvės atžvilgiu, ir danga – iki Danės g. takas asfaltuotas.

Viso tako plotis nėra pakankamas saugiam eismui, atsižvelgiant į tai, kad eismas vyksta dvejomis kryptimis.

2.4.1.5.9 Liepų g.



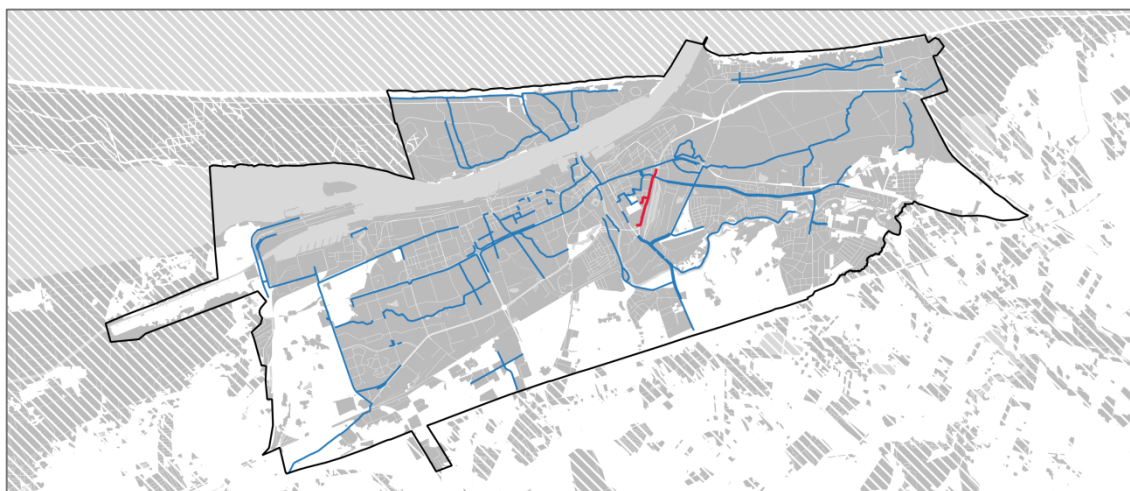
2.48 Liepų g. takas (raudona spalva)

Dviračių takas Liepų g. – užstatytose teritorijose abipus (toliau – iš vienos pusės) gatvės nutiestas asfalto takas prie plytelėmis grįsto šaligatvio. Dviračių takas nuo pėstiesiems skirto šaligatvio neatskirtas jokiais papildomomis priemonėmis. Takų plotis – 1,5 – 2,0 m – atitinka vienos krypties eismui keliamus pločio reikalavimus. Takas keliose vietose nutrūksta – ties įvažiavimu į autobusų parką ir už sankryžos su Pievų gatve. Taip pat ties sankirta su geležinkeliu takas susiaurėja ir yra nepakankamo pločio – kelia pavojų dviratininkams ir šalia einantiems pėstiesiems.

Už sankryžos su Jaunystės gatve, link užmiesčio, takas pereina į vieną gatvės pusę, tačiau išlaikomas tas pats 2,0 metro plotis. Eismo intensyvumas šiame ruože nedidelis, todėl plotis pakankamas.

Liepų gatvėje nuo 48A iki 50C pastatų nutiesta raudonomis trinkelėmis grįsta dviračių tako atkarpa, nepaženklinta jokiais ženklais ir nesijungianti su likusiu takų tinklu. Atkarpa ties 48 A pastatu įrengta netinkamai (prie lygiagretaus automobilių statymo vietos nuolaidus bortas, nėra tvorelės), todėl kyla konfliktas tarp dviratininkų ir stovinčių automobilių.

2.4.1.5.10 Dariaus ir Girėno g. – Priestočio g.



2.49 Takas Dariaus ir Girėno g. - Priestočio g. (raudona spalva)

Dviračių takas Dariaus ir Girėno g – Priestočio g. susisiekimo tinklo požiūriu viena iš svarbesnių jungčių, kadangi jungia miesto keleivines autobusų ir traukinių stotis su centru.

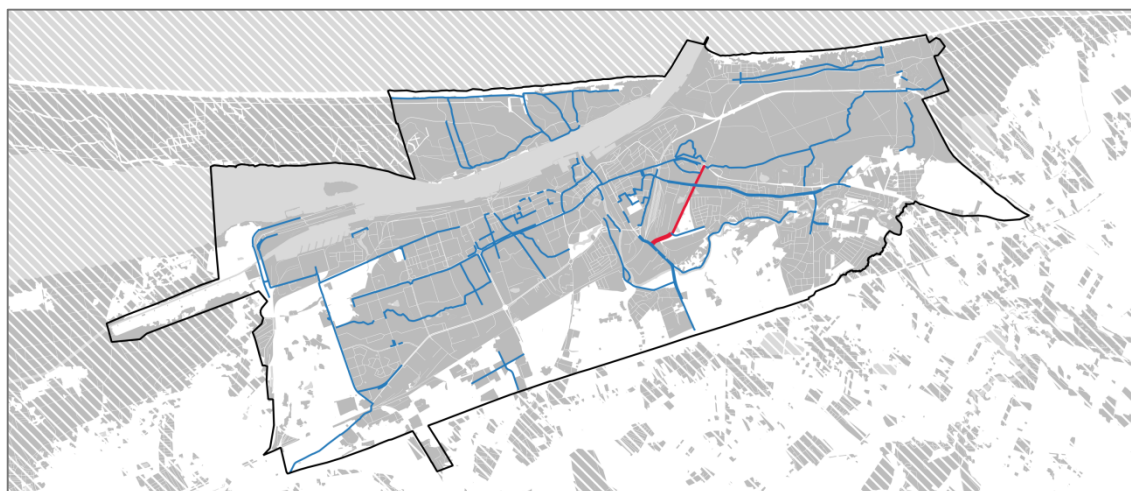
Takas nenuoseklus, kintančio pločio, tipo ir dangos. Taką sudaro bendro pėsčiųjų – dviračių eismo atkarpa, taip pat juosta ir skirtinga danga atskirtos tako atkarpos. Nuo S. Nėries g. iki Šaulių g. pažymėta 1,0 m pločio juosta šaligatvyje neatitinka minimalaus pločio reikalavimų. Atkarpoje palei autobusų stotį take įrengti apšvietimo stulpai.

2.4.1.5.11 Šiaurės pr.

Takas Šiaurės pr. nuo sankirtos su Liepų g. iki Pievų g. įrengtas abipus greito eismo gatvės, toliau – vienoje gatvės pusėje. Tako danga – asfaltas, plotis – 2,0 m. Šalia dviračių tako nutiestas pėsčiųjų takas, nuo dviračių tako atskirtas eismą nurodančiais ženklais.

Takas už sankirtos su Kretingos g. keičia savo parametrus. Palei miško rajoną einančio tako plotis – 2,5 metro, danga – trinkelės, take vizualiai atskirtos dviračių eismo juostos abejoms kryptims.

Vertinant bendrai, dviračių takas Šiaurės pr. – geros kokybės ir pakankamo pločio, atsižvelgiant į tai, kad atkarpoje, skiriančioje Kretingos ir Luizės rajonus takas atlieka magistralės funkciją – jame beveik nėra nuvažiavimų į vidines kvartalų teritorija.



2.50 Šiaurės pr. takas (raudona spalva)

Dalimi Šiaurės pr. tako (atkarpoje nuo Kretingos g. iki Liepojos g.) veda Pajūrio dviračių trasa (Nr. 10).

2.4.1.5.12 Biržos tiltas – Joniškės g.



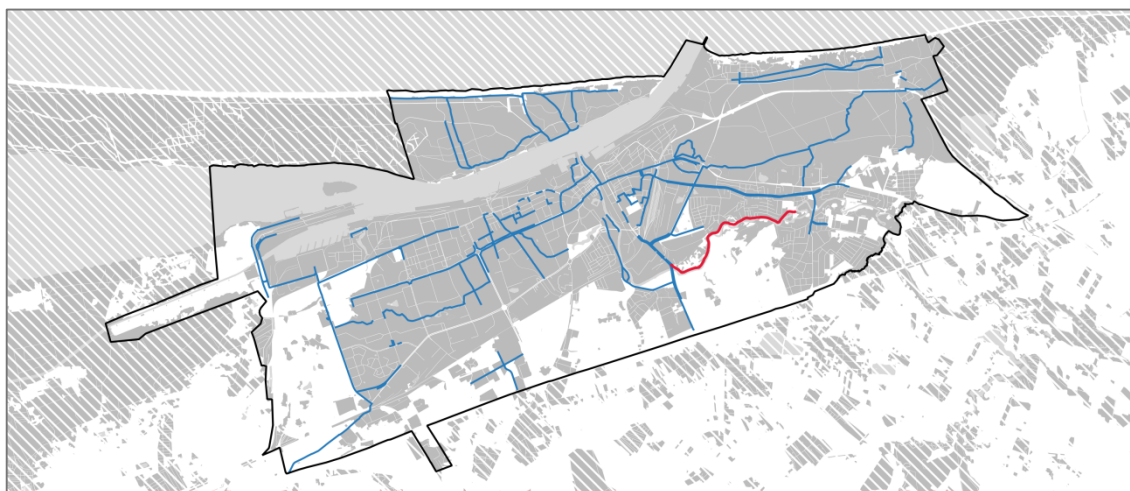
2.51 pav. Takas Joniškės g. – Senamiestis

Dviračių takas palei Danės upę nuo Tiltų g. iki Gluosnių sgk., taip pat toliau vedančios kelios žaliakelių atkarpos, plano rengimo metu vis dar įrenginėjamos. Atkarpose įrengiami aukštos kokybės, standartus atitinkantys dviračių takai.

Anksčiau įrengtas dviračių takas prie Joniškės g., prie Paupio parko pereinantis į žaliakelį – 1,5-2,5 m pločio takas, skirtingose atkarpose keičiantis parametrus. Atkarpa gamybinėse teritorijose prie baldų fabriko – 2,5 m pločio dviračių takas, toliau – 1,5 m pločio trinkelėmis grįstas dviračių takas šalia gatvės. Už Joniškės kapinių dviračių takas išplatintas iki 2,5 m.

Atkarpoje nuo baldų fabriko iki kapinių – tako plotis saugiam dviejų krypčių eismui nepakankamas, ypač ties susiaurėjimu prie Žemaičių stotelės, kur tikėtinas dviratininkų ir pėsčiųjų eismo konfliktas.

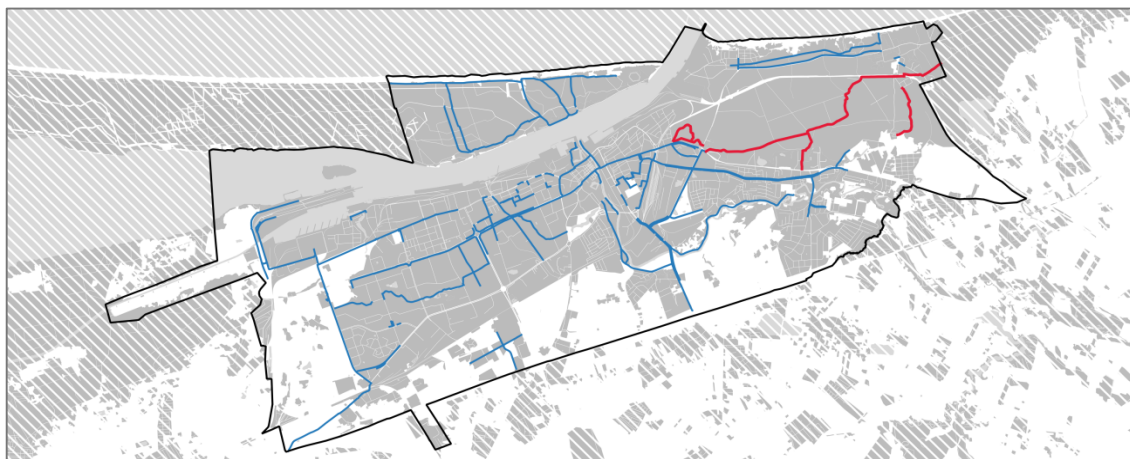
2.4.1.5.13 Takas palei Danės upę



2.52 pav. Takas palei Danės upę (raudona spalva)

Joniškės gatvės taką pratęsiantis žaliakelis palei Danės upę, plano rengimo metu taip pat vis dar tiesiamas. Visiškai baigta atkarpa iki sodų, toliau – vykdomi darbai. Įrengiamas takas – 2,5 m pločio žaliakelis, visiškai atitinkantis normatyvinius reikalavimus. Takas baigiasi ties Klaipėdos universiteto botanikos sodu. Tako tęsinys – suplanuotas techniniu projektu (žr. 2.4.2.3 skyrių).

2.4.1.5.14 Takai miesto parke ir Girulių miške



2.53 pav. Takai miesto parke ir Girulių miške (raudona spalva)

Dviračių takai miesto parke ir Girulių miške – rekreacinio pobūdžio, aukštos kokybės takai (plotis – 2,5 m, danga – asfaltas, išskyrus skalda dengtą atkarpą parke). Dviračių takas Girulių miške – Pajūrio trasa Nr. 10 dalis. Take įrengtas horizontalus ženklavimas, atskiriantis pėsčiųjų eismą nuo dviračių srauto, taip pat įrengtos kelios poilsio aikštelės. Į taką įsijungia Žaliakeliai iš Šarlotės, Miško dvaro rajonų (pastarasis takas tiesioginės jungties neturi, tačiau galimas privažiavimas žemos kategorijos Rasytės gatve).

Dviračių takas, kertantis Girulių mišką be rekreacinės funkcijos tarnauja kaip išorinė susisiekimo jungtis – už Klaipėdos miesto teritorijos ribų Pajūrio trasa Nr. 10 tęsiasi, įsiliedama į Pasakos g.

(kelias Nr. 2217). Tolimesnė tako tąsa – probleminė – nėra užtikrinamas dviratininkų saugumas dėl neišvystytos infrastruktūros palei kelią Nr. 2217, todėl ateityje, vystant regioninę dviračių transporto infrastruktūrą turėtų būti siekiama glaudaus Klaipėdos miesto ir rajono bendradarbiavimo užtikrinant saugią ir nuoseklią dviračių infrastruktūrą.

Dviračių takas miesto parke – rekreacinė žiedinė trasa aplink parką. Tako plotis – 2,5 m., danga – asfaltas.

2.4.1.5.15 Takai Melnragė – Giruliai



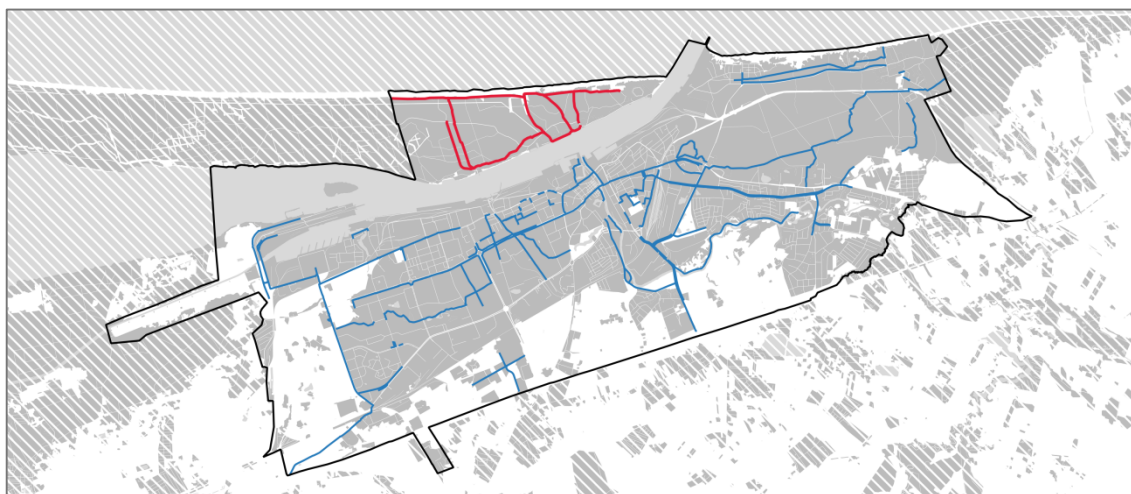
2.54 pav. Takai Melnragė - Giruliai (raudona spalva)

Melnragę ir Girulius jungia du žaliakeliai.

Vienas iš takų palei Pamario g. – 2,0 m pločio dviračių takas su nusidėvėjusia asfalto danga ir sunykusiomis poilsio aikštelėmis. Tako būklė ypač prasta, jo tolimesnė integraciją į plėtojamą dviračių tinklą beprasmė.

Antrasis takas – lygiagretus minėtajam, jungia Girulius, 2-ąją Melnragę ir Melnragę. Tako plotis – 2,5 m, danga – asfaltas (išskyrus atkarpą prie Vaivos g., kurioje nutiestas 2,0 m takas iš raudonos spalvos trinkelės). Take įrengtos kelio poilsio aikštelės, ties sankirtomis su vietiniais keliais įrengtas ženklimas.

2.4.1.5.16 Takai Smiltynėje



2.55 pav. Takai Smiltynėje (raudona spalva)

Dviračių takai Smiltynėje – rekreacinio pobūdžio asfaltuoti 2,0-2,5 m pločio takai, kurių dauguma skirti bendram dviratininkų ir pėsčiųjų eismui.

Dauguma dviračių takų (ypač takai arčiau pajūrio) – nusidėvėję, danga nelygi, tako kraštai užnešti smėliu arba užžėlę.

Blogiausios kokybės takas – dviejų 1,0 m pločio cemento juostų takas, vedantis į buvusius karinius įtvirtinimus pajūryje. Ši atkarpa nuo pajūrio pusės paženklinta pėsčiųjų – dviračių tako ženklais, tačiau kitame tako gale ženklinimo nėra. Atkreiptinas dėmesys, kad šis takas yra tarptautinės turistinės „Eurovelo 10“ trasos dalis ir jam turėtų būti taikomi ypač aukštos tako techninės kokybės reikalavimai, tačiau esamas takas visiškai nepritaikytas dviračių eismui.

Nenuosekliu ženklinimu taip pat pasižymi takas link Hageno gūbrio, iš vienos pusės ženklinamas pėsčiųjų – dviračių tako, iš kitos – pėsčiųjų tako ženklais. Pastarasis takas taip pat yra ypač pavojingas dviračių eismui dėl stataus nuolydžio ir staigių posūkių.

Dviračių takas nuo antrosios perkėlos iki pajūrio palei Smiltynės g. – 2,5 m pločio pėsčiųjų – dviračių takas, atskirtas ženklinimu. Takas nutrūksta ties sankirta su keliu Nr. 167 ir toliau – iki pajūryje esančio tako – veda bendram dviračių ir automobilių eismui skirta gatvė.

Smiltynės dviračių takams trūksta ženklinimo nuoseklumo ir informatyvumo. Dalis takų ženklinami informaciniuose stenduose su lentelėmis, nurodančiomis tako kryptį, tačiau šios nuorodos nėra nuoseklios ir sistemingos.

2.4.1.5.17 Kiti takai



2.56 pav. Pavieniai ir jungiamieji dviračių takai

Likę dviračių takai – pavienės atkarpos, besibaigiančios akligatviais (takais į atskirus kvartalus) arba įrengtos tik tam tikrame ruože prie naujai pastatytų objektų.

Takai, vedantys į atskirus rajonus (Pievų g., Klaipėdos g.) – pakankamo pločio, geros dangos kokybės.

Iš likusių takų išskirtini geros kokybės takai Naujamiestyje (aukštos kokybės raudonos spalvos, reikalavimus atitinkantys trinkelėjų takai), Danės g. (juosta pėsčiųjų take, atitinkanti reikalavimus), Dubysos g. atkarpa (trinkelėmis klota, reikalavimus atitinkanti juosta take) bei Šilutės pl. esanti dviračių tako atkarpa iki Smiltelės g. (asfaltuota dviračių juosta prie šaligatvio).

Šilutės pl. atkarpa svarbi miestui dėl Pajūrio turistinės dviračių trasos tęstinumo, tačiau Smiltelės g., kuria toliau veda trasa, dviračių takas neįrengtas, todėl ši atkarpa tinkamai neatlieka savo funkcijos.

Atkreiptinas dėmesys į ypač blogos kokybės, tačiau susisiekimo tinklui svarbų taką, jungiantį Pilies g. ir kruizinių laivų terminalą. Dalis tako – gatvės dangoje pažymėta juosta, skirta pėstiesiems ir dviratininkams, kita tako dalis – prastos būklės cemento plytelėmis išklotas pėsčiųjų – dviračių takas. Visame ruože takas neatitinka keliamų pločio reikalavimų.

2.4.2 Suplanuota dviračių transporto infrastruktūros plėtra

Miesto dviračių takų tinklo pagrindas suplanuotas Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schema, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2000 m. kovo 30 d. sprendimu Nr. 55 (toliau – Dviračių takų schema). Šio dokumento sprendiniais vadovaujasi visi nuo 2000 m. Klaipėdos miesto savivaldybėje rengiami teritorijų planavimo dokumentai ir techniniai projektai, todėl žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentuose suplanuota dviračių infrastruktūra detalizuojama, parenkant optimalias trasų trajektorijas ir takų parametrus.

2.4.2.1 Bendruoju planu suplanuoti takai

Klaipėdos miesto bendrajame plane numatytos trys dviračių takų atkarpos:

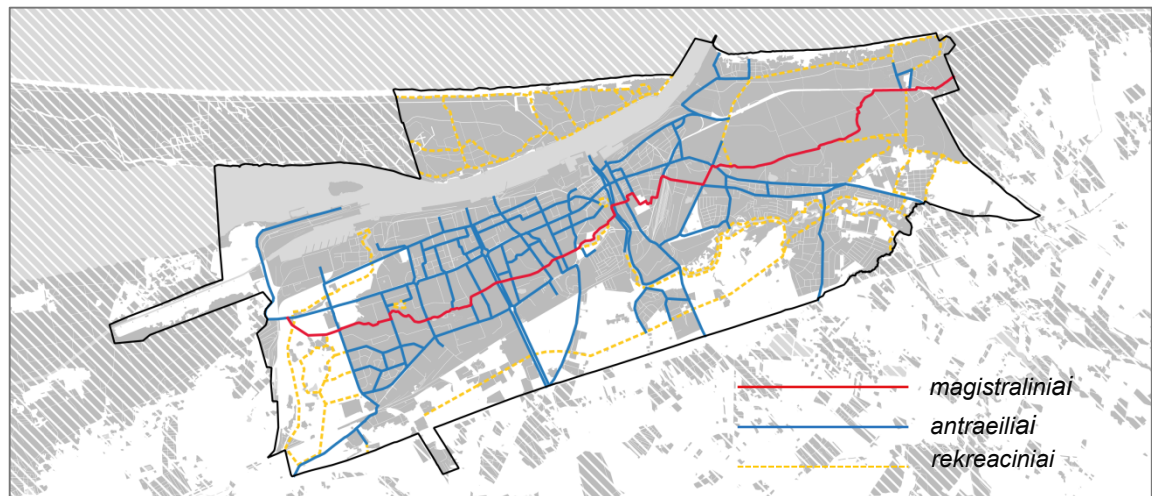
- rekreacinė trasa Smiltynėje, vedanti pajūriu iki uosto vartų molo (pro Lietuvos Jūrų muziejų), toliau – Kuršių marių pakrante, dviračių takais sujungiant muziejų, ir abi perkėlas bei toliau, Smiltynės Pietuose, Kuršių marių pakrantėje suformuojant tako jungtį su Juodkrantės seniūnija;
- magistralinis dviračių takas - žaliakelis, numatytas išilgai Klaipėdos miesto ir jungiantis pietinę miesto dalį ties Karaliaus Vilhelmo kanalu bei šiaurinėje dalyje esantį Girulių mišką. Suplanuotas takas, eidamas per Klaipėdos miesto teritoriją sujungia Kretingalės ir Priekulės seniūnijas;
- Dviračių takas, jungiantis Senąją ir Naująją perkėlas, Melnragę ir Girulius. Takas taip pat sukuria rajoninę jungtį, nusitęsdamas į Priekulės seniūnijos teritoriją – per gynybinių statinių kompleksą iki Alksnynės. Taip pat numatoma tako jungtis su magistraliniu taku (P. Lideikio gatve).

Bendrajame plane pažymėtos trasos atkartoja Dviračių takų schemoje numatytas takų trasas. Dalis bendrajame plane numatytų takų įgyvendinti. Tai – magistralinio tako atkarpos gyvenamuosiuose rajonuose miesto pietinėje dalyje, taip pat takai Girulių miške ir takas, jungiantis Melnragę su Giruliais.

2.4.2.2 Specialiaisiais takais suplanuoti takai

Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schemoje, Klaipėdos miesto administracinės teritorijos ribose, numatyta apie 208 km dviračių takų, suskirstytų į tris kategorijas pagal takų funkcijas – rekreaciniai, magistraliniai ir antraeilės svarbos takai (2.57 pav.).

Schemoje suformuotas reguliarus dviračių takų tinklas, didžiąja dalimi atkartojantis gatvių tinklo struktūrą su keliomis išimtimis – magistralinis takas (žaliakelis) ir rekreaciniai takai numatyti tiesti gamtiniu karkasu, vengiant intensyvaus eismo gatvių.



2.57 pav. Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schema

Specialiajame plane taip pat numatyti takų tinklo įsisavinimo etapai. Aukštesnis prioritetas suteiktas Girulių miško, Smiltynės ir Taikos pr. takams, žemesnis prioritetas – daugumai antraeilių takų. Vėliausiai numatyti įgyvendinti rekreaciniai takai.

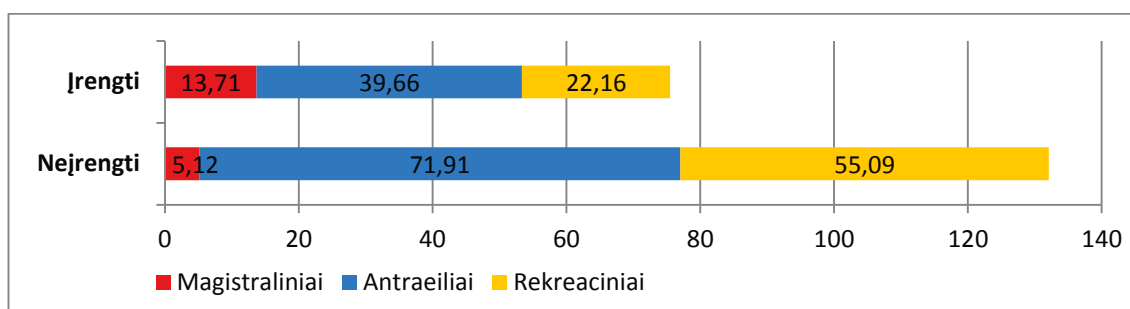
Vertinant Dviračių takų schemos įgyvendinimą, pastebėtina, kad įrengiant takus nebuvo iki galo laikomasi plane numatytų prioritetų. Dauguma takų nutiesti chaotiškai, nesistemiškai, atskiromis, nerišliomis atkarpomis (2.58 pav.).



2.58 pav. Pagal Dviračių takų schemą įrengti takai (raudona spalva)

Iš viso įrengta 36,4% schemoje numatytų takų, sudarančių 75,5 km ilgio tinklą, kuriame 13,7 km – magistraliniai, 39,7 km – antraeiliai, 22,16 – rekreaciniai takai (2.59 pav.).

Didžiausią likusių neįrengtų takų dalį sudaro antraeiliai takai, skirti susisiekimui (apie 72 km) ir rekreaciniai (apie 55 km).



2.59 pav. Dviračių takų schemeje numatytų takų įrengimas pagal funkciją, [km]

Dviračių takų schemos įgyvendinimas buvo vykdomas rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus ir techninius projektus, kurių pagrindu nutiesti takai. Savivaldybės iniciatyva rengtuose techniniuose projektuose (pvz. Žaliakelio ir tako palei Danės upę) numatytos ilgos takų atkarpos, todėl suprojektuoti ir įrengti nuoseklūs, geros kokybės takai. Detaliųjų planų pagrindu takai įrengti chaotiškai, pakenkiant bendro takų tinklo integralumui.

2.4.2.3 Techniniais projektais suprojektuoti takai

Dviračių – pėsčiųjų tako Danės upės slėnio teritorijoje nuo Biržos tilto iki Palangos kelio (miesto ribose) techniniame projekte numatytas 2,5 m pločio, 9,629 km ilgio asfalto dangos žaliakelis.

Projekte numatytos įrengti 66 skirtingų tipų poilsio aikštelės su suoleliais, 3 aikštelės kilnojamiems tualetams, 3 pavėsinės.

Specialiojo plano rengimo metu baigiama įgyvendinti 6,6 km ilgio suprojektuoto tako atkarpa nuo Biržos tilto iki Klaipėdos universiteto botanikos sodo. Įrengtas žaliakelis atitinka visus normatyvinius reikalavimus – išlaikomas pakankamas tako plotis, suformuotos sklandžios horizontaliosios posūkių kreivės, įrengtas takų ženklavimas.

2.4.2.4 Detalieji planai

Klaipėdos miesto savivaldybėje rengiami detalieji planai privalo vadovautis Dviračių takų schema, todėl detaliuosiuose planuose numatomos dviračių takų atkarpos detalizuoja šio dokumento arba bendrojo plano sprendinius.

Kelio nuo Medelyno gatvės per Labrenčiškės gyvenvietę į Girulius detaliojo plano, patvirtinto Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2008 m. vasario 28 d. sprendimu Nr. T2-47, sprendiniuose numatytas dviračių takas, einantis palei perspektyvinę gatvę. Planu detalizuojamas Dviračių takų schemeje numatytas takas. Numatomas tako plotis – 2,5 m.

Žemės sklypų Smiltynės g. 1 ir Smiltynės g. 2, Klaipėdoje, detaliojo plano, patvirtinto 2013 m. gruodžio 6 d. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos įsakymu Nr. AD1-3085, sprendiniuose detalizuojami Dviračių takų schemeje ir Klaipėdos miesto bendrajame plane numatyti takai, vedantys link uosto vartų molo bei sujungiantys pajūrio takus ir senąjį perkėlą su Jūrų muziejumi. Numatytas takų plotis – 1,5 m.

Rengiamo Teritorijos smiltynėje, prie Marių, atkarpoje nuo jachtklubo iki pakrantės rago už laivų kapinių detaliojo plano koncepcijoje numatomas Bendrojo plano sprendiniuose pažymėto dviračių tako trasos detalizavimas. Detaliojo plano koncepcijoje nurodomas takas, marių pakrante jungiantis senąją ir naująją perkėlas bei takas, nuo naujosios perkėlos pakrante vedantis į Juodkrantę seniūnijos teritoriją.

Apie 47 ha teritorijos tarp Baltijos pr., Minijos g., Dubysos g. Ir Šilutės pl., Klaipėdoje, detalajame plane, patvirtintame 2014 m. birželio 18 d. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu Nr. AD1-1881, numatoma pagrindinio pėsčiųjų-dviračių tako (magistralinė) trasa pagal Klaipėdos miesto bendrąjį planą. Plane taip pat numatomi pėsčiųjų-dviračių takai pagal Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schemą bei papildomi pėsčiųjų-dviračių takai planuojamų kvartalų viduje. Konkretūs takų techniniai parametrai nenumatomi. Detalajame plane numatant pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūrą, Baltijos pr. suplanuotos trys pėsčiųjų ir dviratininkų perėjos – viadukai ir viena požeminė perėja.

2.4.2.5 Persėdimo terminalas prie Klaipėdos ligoninės

Viešojo transporto mazge, prie Klaipėdos ligoninės, plano rengimo metu pradėtas projektuoti ir statyti keleivių persėdimo terminalas (kitai – P+R, „Park & Ride“), kuriame be motorizuotos infrastruktūros elementų numatoma įrengti dviračių statymo ir saugojimo vietas.

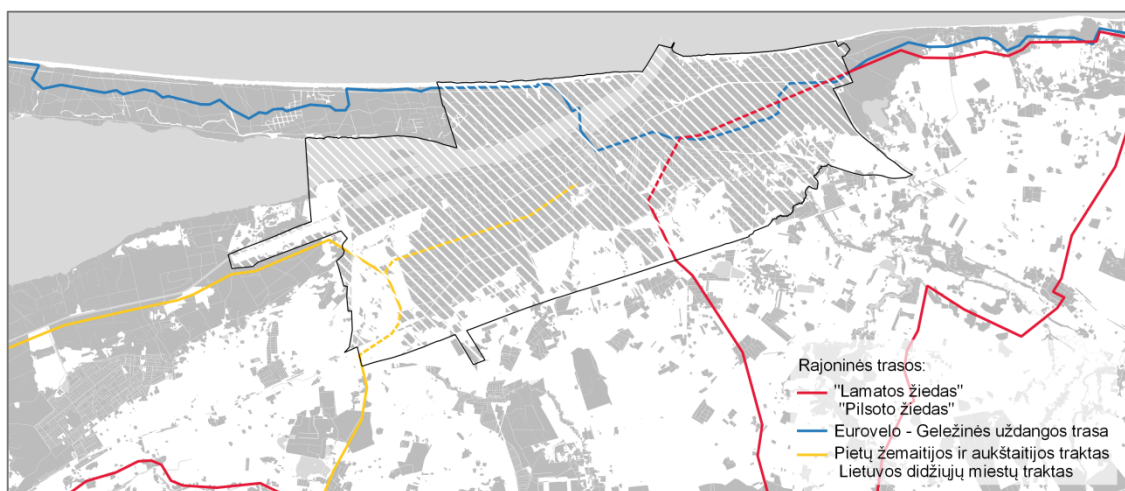
Terminalo paskirtis – miesto centro prieigose, ties infrastruktūros mazgais, sukurti galimybę miesto periferinių zonų gyventojams saugiai palikti asmeninį transportą ir persėsti į viešąjį.

Terminale suplanuotas dviračių stovų ir rakinamų dviračių konteinerių įrengimas. Terminale įrengus dviračių infrastruktūrą bus sudaromos galimybės periferijos gyventojams persėsti ant dviračių ir mieste judėti ekologišku bemotoriu transportu.

Terminalo funkcionalumui užtikrinti būtinos dviračių takų jungtys su bendru takų tinklu.

2.4.2.6 Klaipėdos rajono bendrajame plane numatytos dviračių trasos

Klaipėdos rajono bendrajame plane numatytos rekreacinės dviračių trasos, prisijungiančios prie Klaipėdos miesto takų (2.60 pav.)



2.60 pav. Klaipėdos rajono bendrajame plane numatytos dviračių tramos

Bendrajame plane suplanuotos tramos jungiasi su Girulių, Smiltynės rekreaciniais takais, taip pat su dviračių takais Jūrininkų pr., Rimkų g. ir Liepų g.

Iš Klaipėdos rajono bendrajame plane numatytų jungčių nerealizuota Klaipėdos miesto pietinėje dalyje, palei Karaliaus Vilhelmo kanalą einančios tramos jungtis. Visos Klaipėdos rajone numatytos ir esamos tarptautinės dviračių tramos pavaizduotos brėžinyje 14027-STP-00-A.B.-06

2.4.2.7 Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plane numatytos trasos

Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plane, patvirtintame LR vyriausybės 2012 m. liepos 6 d. nutarimu Nr. 702 nurodoma tarptautinė „Eurovelo 10“ trasa ir siūlomos jos alternatyvios atkarpos bei žiedinių iškylų dviračiais trasos, kurios atitinka Klaipėdos miesto bendrajame plane numatytą dviračių takų plėtrą Smiltynėje (žr. 2.4.2.1 skyrių).

Rekomenduojami įrengti tokie takai:

- pagal maršruto pobūdį:
 1. linijinės formos tranzitinis takas per visą nacionalinį parką – „Neringos juosta“ (dabar – „EuroVelo 10“);
 2. žiedinės formos iškylų takai – trasos aplink gyvenamąsias vietas;
- pagal paskirtį:
 1. turistams, keliaujantiems „Neringos juosta“ per visą Kuršių neriją, norintiems aplankyti visas lankytinas vietas ir apžiūrėti visus lankomus objektus;
 2. poilsiautojams, pažinimo, pramogų ir sporto tikslais važinėjantiems po gyvenamųjų vietovių (Nidos, Juodkrantės, Smiltynės, Preilos ir Pervalkos) apylinkes;
 3. poilsiautojams, važinėjantiems dviračiais iš gyvenamųjų vietovių į paplūdimius;
 4. vietos gyventojams, važinėjantiems darbo reikalais gyvenamosiose vietovėse ir tarp jų;

Projektuojant takus, derinami takų vartotojų ir aplinkosaugos reikalavimai:

- keliaujantiems per Kuršių neriją labai svarbu, kad trasa būtų informatyvi. Keliaujantiems takais, išskyrus funkcinių ryšių takus, reikėtų suteikti galimybę aplankyti kuo daugiau lankomų objektų;
- aplinkos apsaugos reikalavimai takams įrengti priklauso nuo to, kokią nacionalinio parko kraštovaizdžio tvarkymo zoną takas kerta;

Plane numatyta „Neringos juostos“ („EuroVelo 10“) dviračių trasos tąsa nuo Nidos iki valstybės sienos ir alternatyvi jai dviračių tako atkarpa palei Kuršių marias nuo Alksnynės iki Smiltynės.

Atkreiptinas dėmesys, kad plane numatyta „Neringos juostos“ („Eurovelo 10“) trasa veda per probleminį ruožą – cementu dengtą prastos kokybės taką į buvusius karinius įtvirtinimus pajūryje (žr. 2.4.1.5.16 skyrių).

2.4.2.8 Kitų teritorijų planavimo dokumentų įtaka dviračių infrastruktūros plėtrai

Kiti teritorijų planavimo dokumentai, turintys ženklia įtaką dviračių infrastruktūros plėtrai – tai Klaipėdos miesto kultūros paveldo objektų specialieji planai:

- Žardės paveldo objektų ir juos supančios aplinkos specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2003 m. spalio 23 d. sprendimu Nr.1 337;
- Klaipėdos senamiesčio (unikalus kodas Kultūros vertybių registre: 16075, buvęs kodas U17) nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialusis planas - teritorijos ir apsaugos zonos ribų planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos kultūros ministro 2012 m. kovo 27 d. įsakymu Nr. ĮV-204;
- Klaipėdos miesto istorinės dalies (unikalus kodas Kultūros vertybių registre: 22012, buvęs kodas U16) nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialusis planas - teritorijos ir apsaugos zonos ribų planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos kultūros ministro 2012 m. kovo 27 d. įsakymu Nr. ĮV-205;
- Kultūros paminklo - Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso (G136KP) paveldotvarkos projektas, patvirtintas Lietuvos Respublikos kultūros ministro 2008 m. lapkričio 28 d. įsakymu Nr. ĮV-594;

Šiais specialiaisiais planais sukuriama apribojimai arba numatomi reglamentai dviračių infrastruktūros plėtrai:

- Planuojant naujas statybas Klaipėdos senamiestyje, miesto istorinėje dalyje ir kitose kultūros paveldo teritorijose, privaloma išsaugoti urbanistinį audinį ir charakteringą erdvinę struktūrą;
- Želdiniai, esantys Kultūros paveldo teritorijose privalo būti saugomi;
- Tolimesnė plėtra vizualinės apsaugos zonos neturėtų neigiamai įtakoti kraštovaizdžio (miestovaizdžio) ar sumenkinti Senamiesčio vertę.

Klaipėdos pilies ir bastionų komplekso paveldotvarkos plane numatoma piliavietės teritorijoje, šalia D2 kategorijos gatvės, įrengti ne siauresnį kaip 1,5m pločio dviračių taką, o krantinės ir kitos pėstiesiems skirtos erdvės turi būti pritaikytos privažiuoti dviratininkams bei neįgaliesiems.

Žardės paveldo objektų ir juos supančios aplinkos specialiajame plane pažymėti dviračių takų plėtros schemoje (žr. 2.4.2.2 skyrių) numatytos magistralinės dviračių trasos ir rekreacinių takų tęsiniai.

Dviračių infrastruktūros plėtrai įtaką turintys miesto paveldo objektai ir jų apsaugos zonos pavaizduoti 14027-STP-00-A.B.-03 brėžinyje.

2.5 Užsienio valstybių ir kitų Lietuvos miestų praktika

2.5.1 Užsienio šalių dviračių infrastruktūros projektavimo praktika

Danijoje, Olandijoje – šalyse, garsėjančiose patrauklumu dviratininkams, nuo seno susiformavusi dviračių kultūra leido išvystyti racionalaus dviračių infrastruktūros planavimo ir projektavimo tradicijas.

Standartiniai dviračių takų pločiai – 2,5 m vienos eismo krypties, 4 m – dviejų eismo krypčių. Minimalus tako plotis – 2 m (1,5 m ankštesiose vietose). Pagrindinių takų pločiai parenkami pagal dviračių eismo intensyvumą – 2 m tako plotis naudojamas esant iki 150 dviratininkų srautui per valandą abejomis kryptimis, 3 m – 150-750 dvir./val, daugiau kaip 750 dvir./val – 4 m. [6]

Dviračių infrastruktūra kuriama didžiausią dėmesį skiriant eismo dalyvių – tiek pėsčiųjų, tiek dviratininkų – saugumui. Jei yra galimybė, dviračių takai fiziškai atskiriami nuo likusio eismo – dviračių takai nuo motorizuoto transporto atskiriami žalia juosta ar kitais fiziniiais barjeriais, ypač užmiesčio keliuose (žr. 2.3 lentelėje) [7].

2.3 lentelė. Skiriamosios juostos plotis

Leistinas greitis kelyje	60km/h	80 km/h	100 km/h
Minimalus skiriamosios juostos plotis	1.5m	4.5m	10.0 m
Rekomenduojamas skiriamosios juostos plotis	2.5m	6.0 m	10.0 m

Nuo pėsčiųjų eismo dviračių takai atskiriami juos įrengiant žemesniame lygyje, nei šaligatvis, juos sujungiant nuolaidžiais borteliais, sukuriančiais dangos peraukštėjimus, atkreipiančius pėsčiųjų (ypač aklyjų) dėmesį į žengus į dviračių eismui skirtą erdvę. Nesant galimybės tiesti įgilintą dviračių taką, šaligatvis atskiriamas iškilų ar įgilintų (iki 2-3 cm) arba skirtingos faktūros plytelių juosta, sukuriančia apčiuopiamą fizinį barjerą.

Dalis trasų mieste pritaikomos ilgų nuotolių susisiekimui dviračiais. Šiems takams taikomi papildomi infrastruktūros kokybės reikalavimai:

- trasos tiesiogiai jungia du konkrečius taškus;
- įrengiami orientaciniai ženklai, nurodantys judėjimo kryptis (pvz. „Centras“, „Senamiestis“ ir pan.);
- taikomas minimalus 2,5 m. tako plotis vienai eismo krypčiai (abipus gatvės);
- įrengiamos poilsio aikštelės su dviračių stovėjimo ar saugojimo vietomis;
- užtikrinamas dviratininkų saugumas ir sklandus eismas sankryžose;
- naudojama asfalto arba cemento danga.

Dviračių juostos šaligatviuose ar gatvėse dažais žymimos tik išskirtiniais atvejais, kai nėra papildomos erdvės dviračių takams įrengti arba investicijos į takus būtų neracionalios. Trinkelių, plytelių danga dviračių takams naudojama tik tose miesto dalyse, kur prioritetas teiktinas vizualiniam tako patrauklumui, o ne funkcionalumui (senamiestyje, miesto reprezentacinėse erdvėse ir pan.).

2.5.1.1 Sankryžų projektavimas

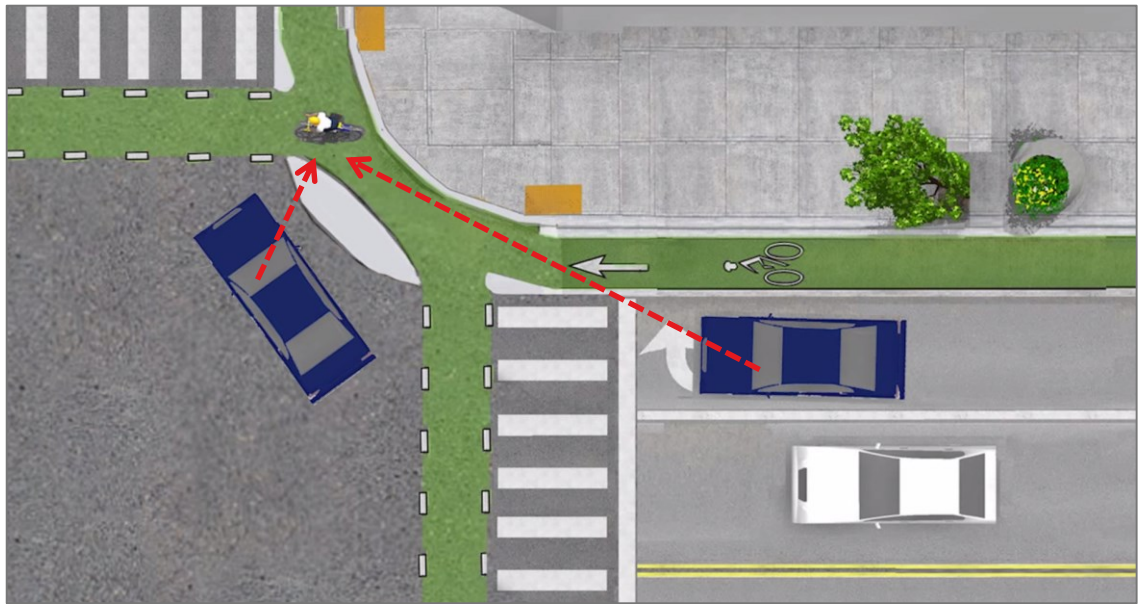
Pagrindinė grėsmė dviratininkams sankryžose – kitų eismo dalyvių ir dviratininkų manevrų konfliktas. Ypač dažna problema sankryžose – blogas dviratininkų matomumas, lemiantis eismo įvykius, kai automobilis, atlikdamas dešinio posūkio manevrą užvažiuoja ant dviratininko. Kita dviratininkų problema sankryžose – sudėtingas, KET neaiškiai reglamentuojamas kairiojo posūkio manevras, keliantis pavojų dviratininko saugumui.



2.61 pav. „Olandiškos“ sankryžos planas (ilustracija - [8])

Šių problemų sprendimui Olandijos miestuose taikoma unikalus sankryžų dizainas (2.61 pav.), pasižymintis keliais esminiais elementais:

- Iškilios saugumo salelės sankryžos kampuose, apsaugančios dviratininkus nuo dešinio posūkį atliekančių automobilių;
- Nenuožulnūs, statūs posūkio kampai, apribojantys automobilių greitį.
- atitraukta automobilių STOP linija ir su pėsčiųjų perėja sulygiuota dviratininkų STOP linija, užtikrinanti dviratininko matomumą (2.62 pav.);
- dviračių takai fiziškai borteliais atskirti nuo gatvės dangos;
- dviračių takai, įrengti, abejose gatvės pusėse, leidžiantys dviratininkams saugiai atlikti kairiojo posūkio manevrą nepaliekant dviračių tako (apvažiuojant sankryžos erdvę);



2.62 pav. Dviratininko matomumas sankryžoje (ilustracija - [8])

Iškili salelė posūkyje sukuria saugią erdvę sustoti keliems dviratininkams (2.63 pav.).



2.63 pav. Sankryžos su saugumo salelėmis vaizdas iš dviratininko perspektyvos (ilustracija - [9])

Rekomenduojamas dviračių tako plotis sankryžoje – 2,5 m. Rekomenduojama iki sankryžos sukurti buferinę 5 metrų erdvę, kurioje draudžiamas automobilių statymas ir autobusų stotelių įrengimas.

Aprašyti sankryžos įrengimo principai taikytini ne tik keturšalei, bet ir trišalei sankryžai ar žiedinėms sankryžoms. Žiedo išorėje suformuojamas antras dviračių žiedas su analogišku keturšalei sankryžai infrastruktūros elementų išsidėstymu.

2.5.1.2 Eismo reguliavimas šviesoforais

Dviratininkų judėjimui palengvinti ir eismo saugumui padidinti, įrengiant šviesoforines sankryžas taikomi įvairūs projektiniai sprendimai [7]:

- trumpinamas šviesoforų darbo ciklas;
- papildomos žalio signalo fazės dviratininkams;
- dviratininkams palankaus ciklo formavimas (atsižvelgiant į kairiojo posūkio manevrą);
- koordinuotų signalų taikymas, susiejant kelias, viena po kitos einančias sankryžas („žalioji banga“);
- įrengiami detektoriai ir mygtukai, leidžiantys dviratininkams „paprašyti“ žalio signalo;
- esant dideliam srautui, įrengiamos papildomos juostos važiuojantiems tiesiai ir sukantiems į dešinę.

Taip pat šviesoforinėse sankryžose, siekiant išvengti dvigubo dviratininkų laukimo laiko, atliekant kairįjį posūkį (manevrą atliekant dviračių takais, aplenkiančiais sankryžos erdvę), taikoma praktika – žalias šviesoforo signalas dviratininkams visomis eismo kryptimis. Tai analogija Londone esančiai Oksfordo Cirko sankryžai, kur dėl didelio pėsčiųjų srauto įdiegta atskira šviesoforo fazė, draudžianti transporto ir leidžianti pėsčiųjų eismą visomis kryptimis (įskaitant įstrižai).

2.5.2 Dviračių nuomos punktai

Daugelyje užsienio šalių miestų (Niujorkas, Paryžius, Kopenhaga, Stokholmas, visi Olandijos miestai ir kt.) paplitusi savitarnos dviračių nuoma („Bike-share“) 2013 metais pradėjo veikti ir Vilniaus mieste. 33 nuomos punktai nedideliais atstumais išdėstyti miesto centre.

Specialūs unikalios dizaino dviračiai nuomojami terminaluose su dviračių prirakinimo ir atsiskaitymo už nuomą įranga, informaciniais stendais ar šalmų nuomos automatais (2.64 pav.).



2.64 pav. Savitarnos dviračių nuomos terminalas

Dviračių savitarnos nuomos teikiami privalumai, lyginant su asmeniniu dviračiu – saugus dviračio statymas, galimybė įgyvendinti kelionę keliomis skirtingomis transporto rūšimis, optimaliai tinkančiomis keliaujamai atkarpai (pvz. viešuoju transportu iki centro, toliau – dviračiu ir atvirkščiai).

Nuomos sistema orientuota į trumpalaikes, iki 30 minučių trunkančias keliones urbanizuotose teritorijose. Rekomenduojamas minimalus dviračių savitarnos nuomos aptarnavimo plotas – 10 km², terminalų tankis – 10-16 terminalų kvadratiname kilometre. Dviračių kiekis parenkamas pagal aptarnaujamoje teritorijoje gyvenančių ir dirbančių asmenų skaičių (10-30 dviračių tūkstančiui gyventojų) [10].

2.6 Esamos būklės analizės išvados

Atlikus esamos būklės analizę gautos išvados:

1. Esama infrastruktūra ir aplinka:

- 1.1. Gyventojų nuomone, esama dviračių infrastruktūros būklė patenkinama, tačiau vertintina labiau neigiamai. Dauguma gyventojų kelionėms į darbą ar kitus kasdien lankomus objektus naudoja asmeninį ar viešąjį transportą, kadangi dviračių tinklas nėra pakankamai rišlus, nesiekia teritorijų, kuriose yra kelionės tikslas. Taip pat žymų neigiamą poveikį dviračių populiarumui daro problemiškas dviračių statymas, kurį miestiečiai vertina kaip ypač nepatikimą.
- 1.2. Esminės esamo dviračių tinklo problemos: patogiam susisiekimui nepakankamas takų tinklo rišlumas, nenuoseklumas, prasta ar neatitinkanti norminių reikalavimų techninė būklė. Dauguma takų nėra integruoti į susisiekimo sistemą, tačiau įrengti kitų eismo dalyvių (dažniausiai pėsčiųjų) erdvės sąskaita, taip užprogramuojant konfliktus.

2. Susisiekimas dviračiais ir judėjimo poreikis:

- 2.1. Dauguma šiuo metu dviračiais atliekamų kelionių – rekreacinės, kurių ilgis – 10 ir daugiau kilometrų. Dažniausiai naudojami takai mieste – Smiltynės ir Girulių miško rekreacinės trasos. Gerai vertinamas ir dažnai lankomas Žaliakelis miesto pietinėje dalyje. Neigiamai vertinami esami dviračių takai Taikos pr., H. Manto g., atkreipiant dėmesį į prastą techninę būklę.
- 2.2. Daugiau nei 80% Specialiojo plano apklausoje dalyvavusių respondentų yra likę iškeisti šiuo metu naudojamą transporto priemonę į dviratį, o virš 60% - palankiai vertina savitarnos nuomos paslaugą. Be to, 40% respondentų mano, kad Senamiestyje reikalinga zona be automobilių. Šių teiginių pagrindu galima formuoti dviratininkų erdvės senamiestyje viziją.

3. Suplanuota infrastruktūros plėtra ir tolimesnės plėtros prielaidos:

- 3.1. Ankstesniais teritorijų planavimo dokumentais suplanuotas takų tinklas įgyvendintas iš dalies, nutiesiant apie 36% numatytų takų, tačiau nesilaikant įrengimo etapų prioritetų. Klaipėdos miesto struktūra, geografinė padėtis, reljefas ir klimatas sudaro palankias sąlygas plėtoti dviračių infrastruktūrą. Didelė gyventojų koncentracija pietinėje miesto dalyje esančiuose gyvenamuosiuose kvartaluose ir traukos objektų bei penktadalio miesto darbo vietų susitelkimas miesto centre lemia gyventojų judėjimo poreikį Pietų-Šiaurės kryptimis.
- 3.2. Dėl reguliarios gatvių tinklo formos ir plačių susisiekimo koridoriams rezervuotų juostų magistralinėse gatvėse, palankios sąlygos formuoti hierarchizuotą dviračių takų tinklą su magistraliniais dviračių takais, atkartojančiais aukštos kategorijos

gatvių kryptis bei rišamuoju žemesnio lygmens dviračių takų tinklu, integruotu į ramaus eismo gatves kvartalų viduje.

- 3.3. Vadovaujantis užsienio praktika, dviračių infrastruktūra turėtų būti planuojama saugumo, informatyvumo, gero susisiekimo greičio ir tamprios integracijos principais, dviratininkus suvokiant kaip lygiaverčius eismo dalyvius.

2.7 Papildomos plano rengėjo pastabos

1. Specialiojo plano planavimo darbų programoje (žr. 2.1 lentelėje [2]), esamos būklės analizės stadijoje numatytas plėtros prioritetų, galimų dviračių trasų nustatymas (2.8.1.2, 8.2.1.6, 8.2.1.8 planavimo darbų programos punktai). Plano rengėjų nuomone, išvardyti uždaviniai turėtų būti sprendžiami tolimesnėse Specialiojo plano stadijose, kompleksiskai vertinant galimus plėtros variantus, analizuojant alternatyvias trasas. Plėtros prioritetai turėtų būti nustatomi tik konkrečias pasirinkus tolimesnės plėtros kryptis. Dėl šių priežasčių minėtus planavimo darbų programos punktų išpildymas perkeliamas į tolimesnes planavimo stadijas.
2. Specialiojo plano rengimo metu iš Lietuvos dviratininkų bendrijos (LDB) atstovo gauta informacija apie Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros problemas – anksčiau LDB teiktas pastabas Klaipėdos miesto savivaldybės administracijai:
 - 2010-04-27 Nr. SR-04-002 „Dėl dviračių takų apžiūros Klaipėdoje 2010.04.23“;
 - 2011-05-05 Nr. SR-05-004 „Dėl Pajūrio dviračių trasos (PDT) Klaipėdos mieste“;
 - 2011-11-17 Nr. SR-11-001 „Dėl dviračių transporto plėtros Klaipėdos mieste“.

Taip pat, atliekant gyventojų apklausą gauti 7 el. laiškai su dviračių infrastruktūros plėtros pasiūlymais ir įžvalgomis apie esamas problemas.

Atliekant esamos būklės analizę atsižvelgta į suinteresuotos visuomenės pateiktą, šiai planavimo stadijai aktualią, informaciją.

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).

Kiti dokumentai:

- Saugomų teritorijų valstybės kadastro duomenys (<http://stk.vstt.lt/stk/>).

4 NAUDOTA LITERATŪRA IR INFORMACIJOS ŠALTINIAI

- [1] V. V. Pranciškus Juškevičius, „KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO IR IXB TRANSPORTO KORIDORIAUS PIETINĖS JUNGTIES EISMO PROGNOZĖ“, Klaipėda, 2009.
- [2] „TEMS - The EPOMM Modal Split Tool - Klaipėda“, 2007. [Tinkle]. Available: http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=41&map=1. [Kreiptasi 2014].
- [3] J.-B. R. N. O. C. R. Pablo Jensen, „Characterizing the speed and paths of shared bicycles in Lyon,“ *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, t. 15, nr. 8, pp. 522 - 524, 2010.
- [4] Klaipėdos miesto savivaldybės administracija, 2014. [Tinkle]. Available: http://parasykjiems.lt/media/attachment/1931-1-Dviracių%20miestas_paraiska_2013%2012%2004.pdf.
- [5] D. P. Allen, N. Roupail, J. E. Hummer ir J. S. Milazzo, „Operational Analysis of Uninterrupted Bicycle Facilities,“ *TRANSPORTATION RESEARCH RECORD*, t. 1636, 1998.
- [6] alta, 2008. [Tinkle]. Available: <http://www.cts.pdx.edu/pdf/Birk%20cycle%20track%20lessons%20learned.pdf>.
- [7] CROW, CROW Design Manual for Bicycle Traffic, National Information and Technology Platform for Transport, Infrastructure and Public Space, 2007.
- [8] [Tinkle]. Available: <http://bicycledutch.wordpress.com/>.
- [9] N. Falbo, 2014. [Tinkle]. Available: <http://www.protectedintersection.com/>.
- [10] Institute for Transportation & Development Policy, *The Bike-share Planning guide*, New York, 2012.
- [11] „Kauno miesto dviračių takų specialusis planas (Patvirtintas Kauno miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T-296, 2010 m. birželio 3 d.),“ 2010. [Tinkle]. Available: <http://www.kaunas.lt/index.php?199010934>. [Kreiptasi 2014].
- [12] „Vilniaus miesto dviračių takų specialusis planas. Konceptija (Patvirtinta Vilniaus m. savivaldybės tarybos 2013 m. gruodžio 11 d. sprendimu Nr. 1-1572),“ 2013. [Tinkle]. Available: <http://www.vilnius.lt/vaktai/default.aspx?Id=3&DocId=30233542>. [Kreiptasi 2014].

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				

1. PRIEDAS. ESAMŲ DVIRAČIŲ TAKŲ ŽINIARAŠTIS

Tako, gatvės pavadinimas	Tako funkcija	Tako tipas	Problemos	Atitiktis pločio standartams	Plotis, m	Ilgis, km	Laidumas, dvir./val.
Agluonos g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	2,4	0,59	2000
Agluonos g.	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute		Iš dalies	2,4	0,05	2000
Audros g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)	Prasta dangos būklė	Neatitinka	1,5	0,23	2000
Baltijos 6/7 g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Atitinka	2,5	0,98	2000
Baltijos pr	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)	Prasta dangos būklė	Neatitinka	1,5	0,6	2000
Baltijos pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)	Nenuoseklus ruožas	Neatitinka	1,5	0,04	2000
Baltijos pr.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)	Prasta dangos būklė, nenuoseklus ruožas	Neatitinka	1,5	0,08	2000
Baltijos pr.	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute	Prasta dangos būklė, nenuoseklus ruožas	Atitinka	6	0,29	2500
Bijūnų g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Neatitinka	1,5	0,1	2000
Birutės g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	1,2-1,7	0,53	1500-2000
Butkų Juzės g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	2	0,28	2000
Danės g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)	Prasta danga	Neatitinka	1,5	0,35	2000
Danės g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)		Atitinka	3,1	0,39	2500
Dubysos g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	1,5-3,2	1,31	1500-2500
Girulių miške	Rekreacinė	Žaliakelis		Iš dalies	2-3	8,01	2000-2500
Girulių miške	Susisiekimo	Dviračių takas		Neatitinka	1,5	0,23	2000
Girulių miške	Susisiekimo	Trasa gatvės sraute		Iš dalies	2	0,05	2000
H. Manto g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)	Konfliktas su pėsčiaisiais	Neatitinka	1,5	1,71	2000
H. Manto g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)	Konfliktas su pėsčiaisiais, dubliuojanti atkarpa	Neatitinka	1,5	0,6	2000
H. Manto g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Atitinka	2,5	0,62	2000
Joniškės g.	Susisiekimo	Dviračių takas		Neatitinka	1,5-2,5	0,58	2000
Joniškės g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Neatitinka	1,5-2,5	1,6	2000
Joniškės g.	Susisiekimo	Žaliakelis		Atitinka	2,5	0,47	2000
Jūrininkų pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)	Nenuoseklus ruožas	Iš dalies	2	0,1	2000
Jūrininkų pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	2	0,09	2000
Jūrininkų pr.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)	Nenuoseklus ruožas	Iš dalies	2	0,12	2000
Jūrininkų pr.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)		Iš dalies	1,5-2,5	3	2000
Jūtininkų pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Atitinka	2,5	0,14	2000

Tako, gatvės pavadinimas	Tako funkcija	Tako tipas	Problemos	Atitiktis pločio standartams	Plotis, m	Ilgis, km	Laidumas, dvir./val.
K.Donelaičio g.	Susisiekimo	Dviračių takas		Iš dalies	2,1	0,08	2000
K.Donelaičio g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Iš dalies	1,9-2,1	0,24	2000
Kairių g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Iš dalies	2-2,5	2,69	2000
Kauno g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Atitinka	2,5	1,18	2000
Klaipėdos g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)		Neatitinka	1,2-1,5	0,92	2000
Kretingos g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Iš dalies	1-2,5	6,77	1500-2000
Kretingos g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)		Neatitinka	1	0,53	1500
Kuosų g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Neatitinka	1,2	0,52	1500
Kurpių g.	Susisiekimo	Dviračių takas		Iš dalies	2	0,13	2000
Lakštučių g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Neatitinka	1,2	0,11	1500
Lakštučių g.	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute		Neatitinka	1,2	0,08	1500
Lelijų g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Neatitinka	1-1,3	0,18	1500
Liepojos g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Iš dalies	2	0,44	2000
Liepų	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)		Atitinka	2	0,39	2000
Liepų	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute	Nenuoseklus ruožas	Iš dalies	1,5	0,08	1500
Liepų	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute		Iš dalies	1,5	0,07	1500
Liepų g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)	Kliūtys take	Atitinka	2	0,49	2000
Liepų g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)	Konfliktas su stovinčiais automobiliais	Neatitinka	1,5	0,25	2000
Liepų g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Iš dalies	1,5-2	3,2	1500-2000
Lietuvninkų al.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)		Iš dalies	1,5-2	0,24	1500-2000
Liubeko g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Neatitinka	1,5	0,16	2000
Marių g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)		Neatitinka	1,5	0,46	2000
Melnragė-Giruliai 1	Rekreacinė	Žaliakelis	Bloga dangos būklė, dubliuojanti atkarpa	Iš dalies	2	3,22	2000
Melnragė-Giruliai 2	Rekreacinė	Žaliakelis		Atitinka	2,5-3	3,06	2000-2500
Miesto parke	Rekreacinė	Žaliakelis		Atitinka	2,5-4	1,75	2000-2500
Minijos g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)	Kliūtys take	Neatitinka	1,5	0,28	2000
Minijos g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Iš dalies	1,5-2	3,09	1500-2000
Minijos g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)		Neatitinka	1,5	0,2	2000
Minijos g.	Susisiekimo	Tiltas		Neatitinka	1,5	0,28	2000
Naujoji uosto g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)	Kliūtys take	Iš dalies	1,5	0,06	2000

Tako, gatvės pavadinimas	Tako funkcija	Tako tipas	Problemos	Atitiktis pločio standartams	Plotis, m	Ilgis, km	Laidumas, dvir./val.
Naujoji uosto g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	1,5	0,2	2000
Palangos g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Neatitinka	1	0,13	2000
palei Danę	Rekreacinė	Žaliakelis		Atitinka	2,5	0,45	2000
palei Danę	Susisiekimo	Žaliakelis		Iš dalies	2,2	0,2	2000
Palei Danę iki Bot.sodo	Rekreacinė	Žaliakelis		Atitinka	2,5	0,45	2000
Palei Danę iki Pakrantės sodų	Rekreacinė	Žaliakelis		Atitinka	2,5	2,25	2000
Palei Danę prie Kapinių	Rekreacinė	Žaliakelis		Atitinka	2,5	0,39	2000
Perkėlos g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Neatitinka	1,2-1,5	2,81	2000
Pievų g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	2	0,76	2000
Pilės g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Neatitinka	1,3	0,29	2000
Pilės g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)	Prasta dangos būklė, nenuoseklus ruožas	Neatitinka	1,5	0,59	2000
Pramonės g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)	Neįrengtos atkarposi	Atitinka	2,5	1,31	2000
Priestočio g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Neatitinka	1,5	0,24	2000
Priestočio g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)	Kliūtys take	Neatitinka	1	0,15	2000
Priestočio g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)	Prasta dangos būklė	Neatitinka	1	0,36	2000
Priestočio g.	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute	Prasta dangos būklė	Neatitinka	1,5	0,62	2000
Priešpilio g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Neatitinka	1,5	0,28	2000
Priešpilio g.	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute	Prasta dangos būklė, kliūtys take	Iš dalies	2	0,32	2000
Rimkų g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	1,5-2	1,05	2000
Rimkų g.	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute		Iš dalies	2	1,44	2000
Rūtų g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)	Konfliktas su stovinčiais automobiliais	Neatitinka	1,5	0,08	2000
S. Neries g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	1-2,5	0,18	2000
S. Daukanto g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Neatitinka	1	0,22	1500
Sausio 15-osios g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)	Prasta danga	Neatitinka	1,5	0,42	2000
Savonorių	Susisiekimo	Dviračių takas		Iš dalies	2	0,47	2000
Skulptūrų parke	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Atitinka	2,5	0,12	2000
Skulptūrų parke	Susisiekimo	Žaliakelis		Atitinka	2,5-3	0,55	2000-2500
Smiltelės g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Atitinka	2,5	0,18	2000
Smiltelės g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra danga)		Atitinka	2	0,09	2000
Smiltynės g.	Rekreacinė	Juosta take (atskira danga)		Atitinka	2,5	1,26	2000

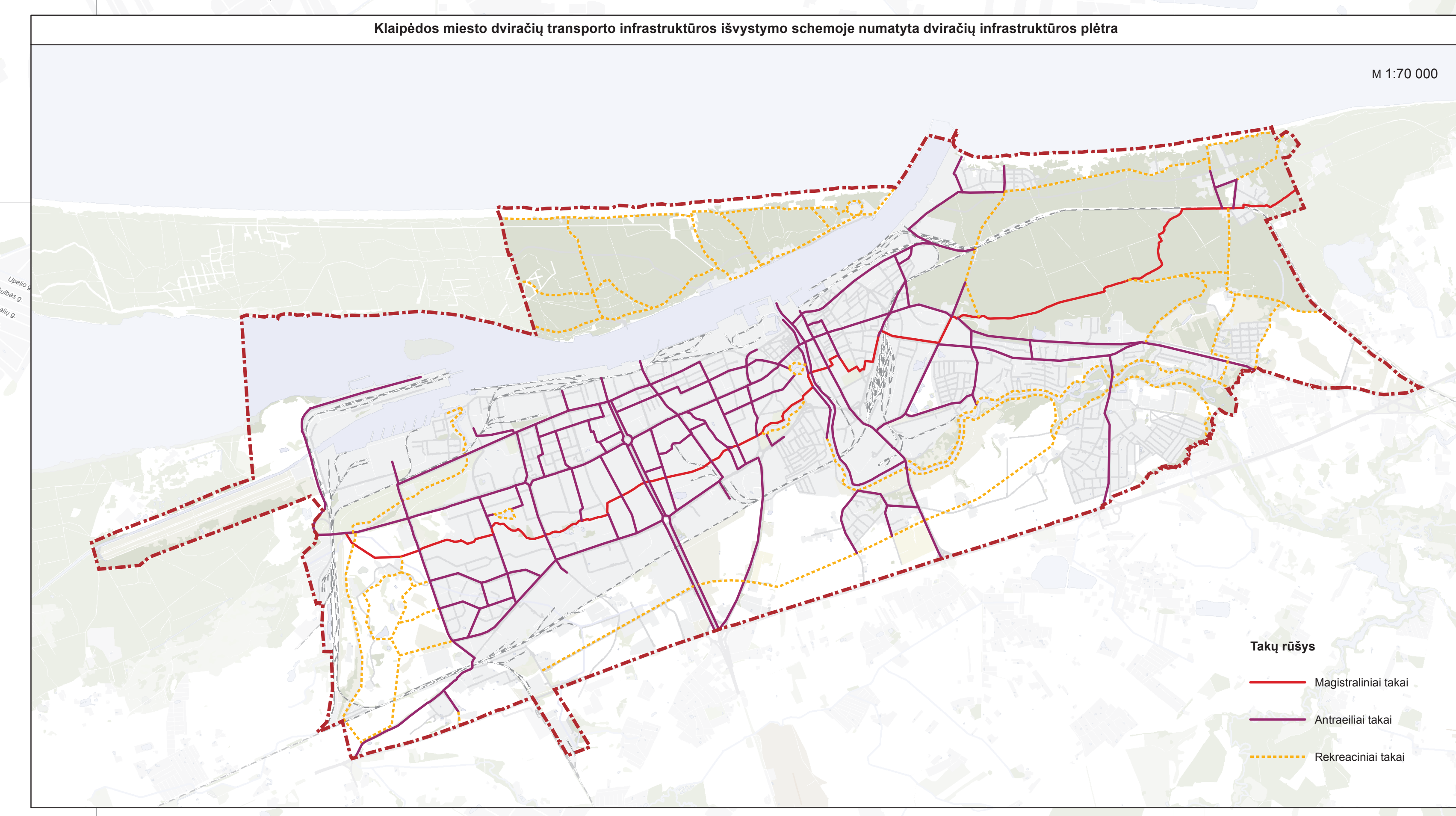
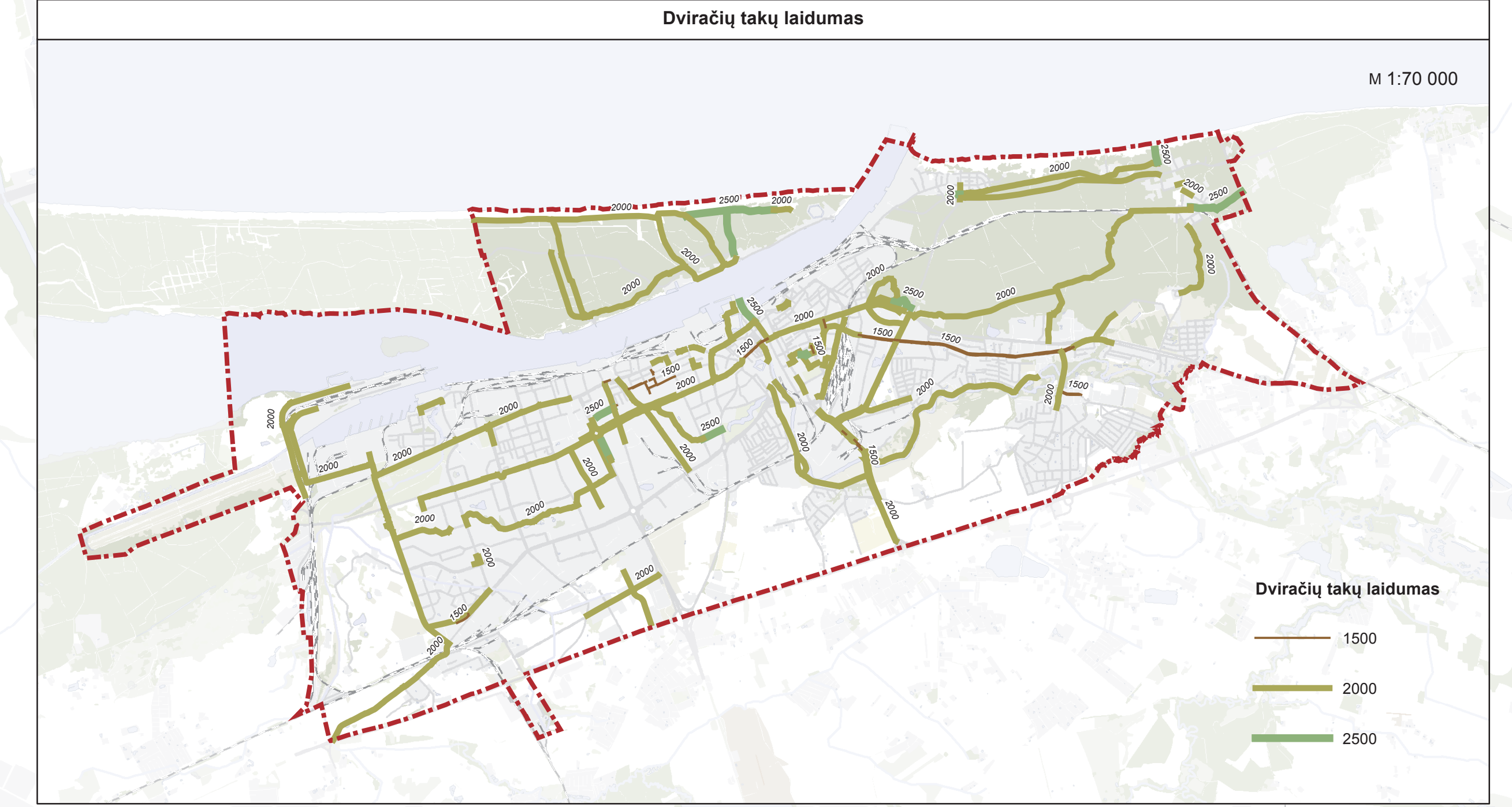
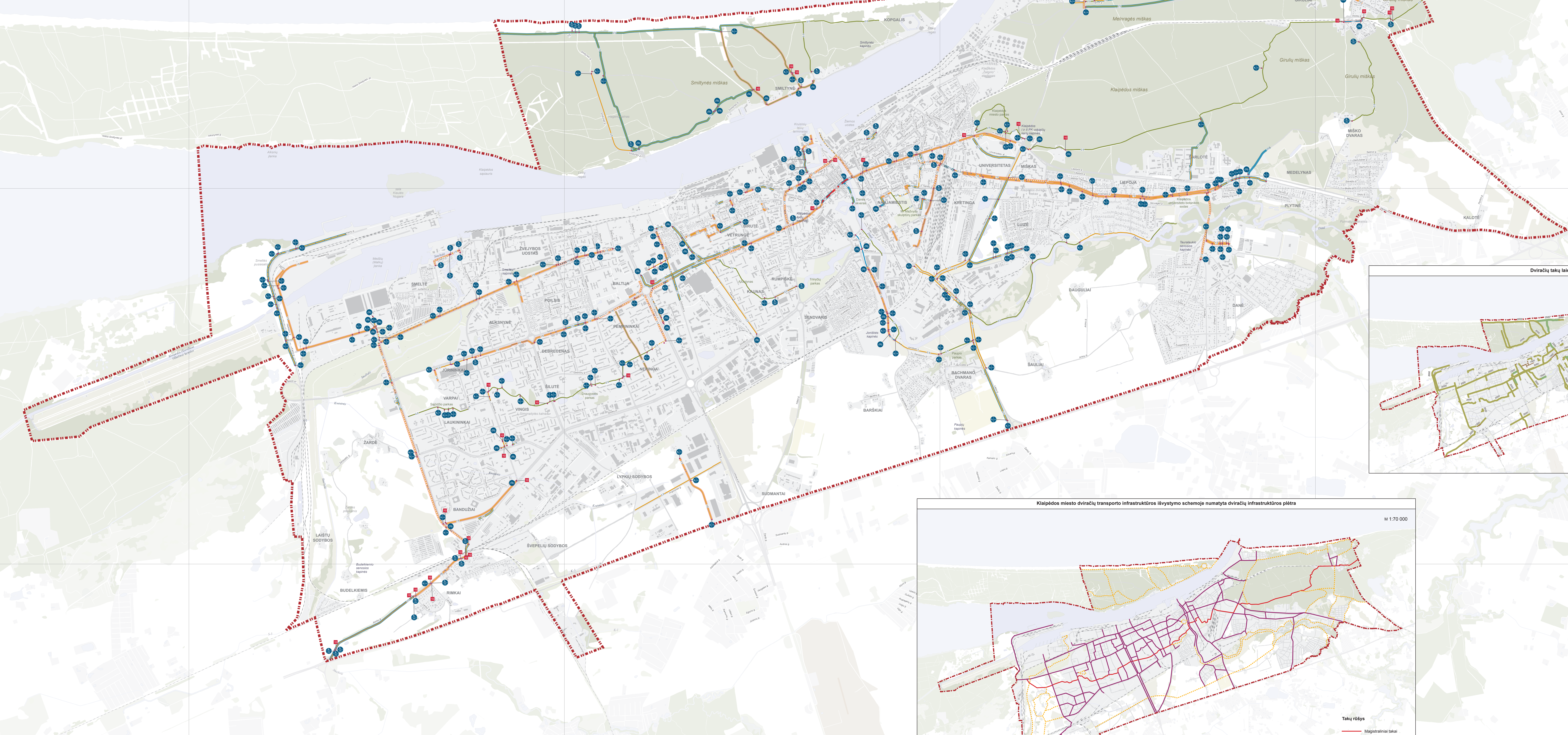
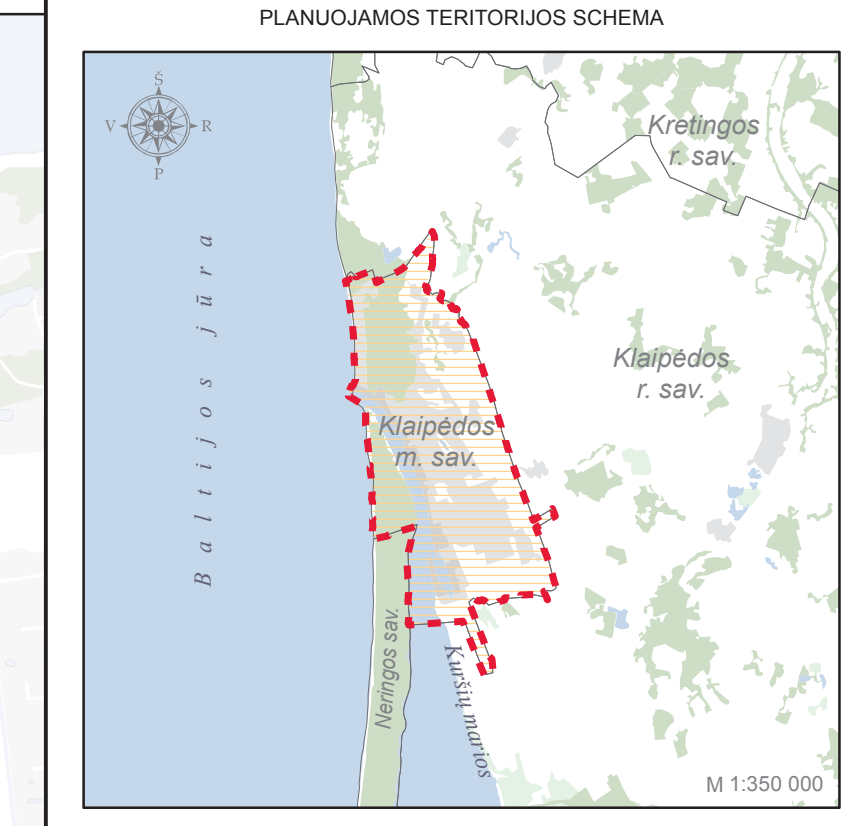
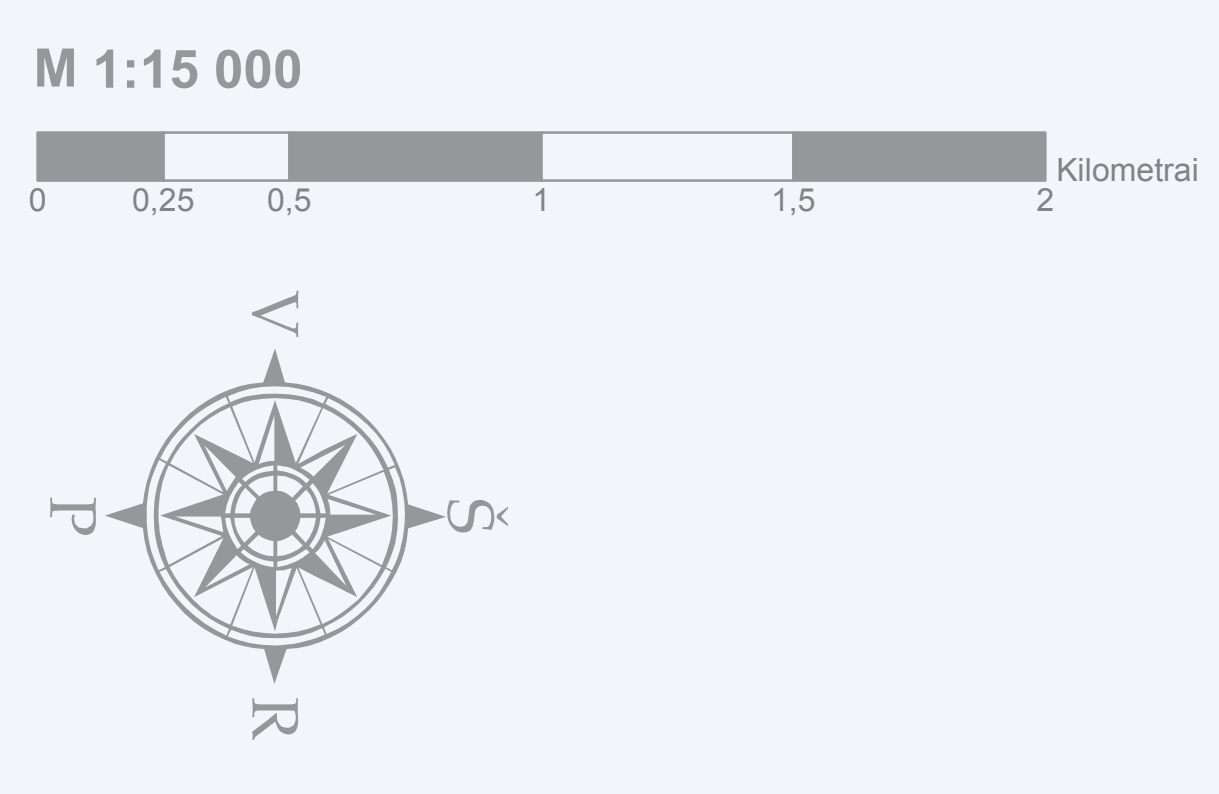
Tako, gatvės pavadinimas	Tako funkcija	Tako tipas	Problemos	Atitiktis pločio standartams	Plotis, m	Ilgis, km	Laidumas, dvir./val.
statybininku pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Neatitinka	1,3	0,31	2000
Šarlotės g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Iš dalies	2	0,42	2000
Šaulių g.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)	Prasta dangos būklė	Neatitinka	1,5	0,27	2000
Šiaurės pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Iš dalies	2-2,5	2,64	2000
Šilutės pl.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Iš dalies	1,5	1,4	1500-2000
Šlaito g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Neatitinka	1,5	0,11	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)	Kliūtys take	Iš dalies	2	0,77	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)	Kliūtys take, konfliktas su stovinčiais automobiliais	Neatitinka	1,5	0,09	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)	Konfliktas su stovinčiais automobiliais	Neatitinka	1,8	0,35	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)	Nenuoseklumas	Neatitinka	1,8	0,12	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)	Nenuoseklus ruožas	Iš dalies	1,5-2	0,15	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)	Nenuoseklus ruožas, konfliktas su stovinčiais automobiliais	Iš dalies	1,8-2	0,4	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (atskira dangą)		Iš dalies	1,5-2,5	3,62	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)	Kliūtys take, prasta dangos būklė	Neatitinka	1,5	0,33	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)	Nenuoseklumas	Neatitinka	1,8	0,15	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)	Nenuoseklus ruožas	Neatitinka	1,5	0,55	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)	Nenuoseklus ruožas, prasta dangos būklė	Neatitinka	1,5	0,2	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)	Prasta dangos būklė	Neatitinka	1,8	0,32	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Juosta take (ženklimas + bendra dangą)		Neatitinka	1,5	0,14	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute	Kliūtys take	Iš dalies	2	0,06	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute	Nenuoseklus ruožas	Neatitinka	1,5	0,05	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute	Nenuoseklus ruožas, konfliktas su stovinčiais automobiliais	Neatitinka	1,5	0,22	2000
Taikos pr.	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute		Neatitinka	1,5	0,05	2000
Takai smiltynėje	Rekreacinė	Žaliakelis	Netinkama dangą	Neatitinka	1	0,92	2000
Takai smiltynėje	Rekreacinė	Žaliakelis	Pavojingas ruožas, klaidinantis ženklimas	Iš dalies	2	1,1	2000

Tako, gatvės pavadinimas	Tako funkcija	Tako tipas	Problemos	Atitiktis pločio standartams	Plotis, m	Ilgis, km	Laidumas, dvir./val.
Takai smiltynėje	Rekreacinė	Žaliakelis	Prasta dangos būklė	Atitinka	2,5-3	1,69	2000-2500
Takai smiltynėje	Rekreacinė	Žaliakelis		Iš dalies	1,5-5,5	8,75	2000-2500
Takas Pempininkuose	Susisiekimo	Žaliakelis		Neatitinka	1,5	1,01	2000
Tauralaukio g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Neatitinka	1,3	0,63	1500
Tiltas per geležinkelį	Susisiekimo	Tiltas		Iš dalies	2	0,2	2000
Tiltų g.	Susisiekimo	Juosta gatvėje	Prasta danga	Iš dalies	1,2-1,5	0,87	1500
Tiltų g.	Susisiekimo	Juosta gatvėje		Iš dalies	1,5	0,2	1500
Tilžės-Paryžiaus komunos	Susisiekimo	Pėsčiųjų sraute	Prasta dangos būklė	Atitinka	3	0,32	2500
Universiteto al.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	2	0,66	2000
Vaivos g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	2-4	0,45	2000-2500
Vaivos g.	Susisiekimo	Žaliakelis		Atitinka	2,5	0,13	2000
Verslo g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Neatitinka	1,5	0,94	2000
Vilties g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Iš dalies	2-2,5	0,33	2000
Vingio g.	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)	Kliūtys take	Iš dalies	1,5	0,07	1500
Žaliakelis	Susisiekimo	Juosta take (atskira danga)		Atitinka	2,5	0,13	2000
Žaliakelis 1	Susisiekimo	Žaliakelis		Iš dalies	2,3-2,5	1,05	2000
Žaliakelis 2	Susisiekimo	Juosta take (ženklinimas + bendra danga)		Atitinka	2,5	0,22	2000
Žaliakelis 2	Susisiekimo	Žaliakelis		Neatitinka	1,5-2,5	3,55	2000

2. GRAFINĖ DALIS

BRĖŽINIŲ ŽINIARAŠTIS

EIL. NR	ŽYMĖJIMAS	PAVADINIMAS	PASTABOS
1	14027-00-STP-A.B.-01	ESAMŲ DVIRAČIŲ TAKŲ TECHNINIAI PARAMETRAI IR ŽENKLINIMAS	1 LAPAS
2	14027-00-STP-A.B.-02	SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA	1 LAPAS
3	14027-00-STP-A.B.-03	SAUGOMOS TERITORIJOS IR OBJEKTAI	1 LAPAS
4	14027-00-STP-A.B.-04	TRAUKOS OBJEKTAI IR LANKYTINOS VIETOS	1 LAPAS
5	14027-00-STP-A.B.-05	REGIONINIŲ DVIRAČIŲ TRASŲ SCHEMA	1 LAPAS
6	14027-00-STP-A.B.-06	PROBLEMINĖS ZONOS	1 LAPAS

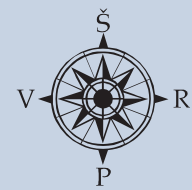


- Sutartiniai ženklai**
- ■ ■ Savivaldybės administracijos riba
 - Takų ženklavimas**
 - Horizontalus
 - Vertikalus - Dviraičių takų tipai**
 - Zalakeilis
 - Dviraičių takas
 - Juosia takas (atskira dangas)
 - Juosia takas (horizontalus ženklavimas)
 - Pėsčiųjų braudė
 - Juosia gatvėje
 - Trasa gatvės braudė
 - Pėsčiųjų ir dviračių tiltas
 - Nepatenkamas plotis
 - Patenkamas plotis

- Takų rūšys**
- Magistraliniai takai
 - Antraeiliniai takai
 - Rekreaciniai takai

Kartografinis pagrindas: 1:50 000 Lietuvos kartografinis planas, 2014 m. atnaujinta versija. Kartografinis pagrindas: 1:50 000 Lietuvos kartografinis planas, 2014 m. atnaujinta versija.

LADA		DATA		KEITIMŲ FUNKCIJOS (PREZJASTI)	
ATKAITA Nr.	141416	DATA	2014-08-21	ESAMAS BŪKLIS	2014-08-21
Projekto pavadinimas	KLAIPĖDOS MIŠTO DVIIRAČIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪROS LĖVYSTYMO SCHEMOJE NUMATYTA DVIIRAČIŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTRA	Atnaujinto versijos pavadinimas		Atnaujinto versijos pavadinimas	
Projekto savininkas	KLAIPĖDOS MIŠTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA	Atnaujinto versijos pavadinimas		Atnaujinto versijos pavadinimas	
Projekto autoras	SWECO UAB „SWECO LITHUANIA“	Atnaujinto versijos pavadinimas		Atnaujinto versijos pavadinimas	
Projekto lygis	STP	Atnaujinto versijos pavadinimas		Atnaujinto versijos pavadinimas	



Baltijos jūra

320000.000000

340000.000000

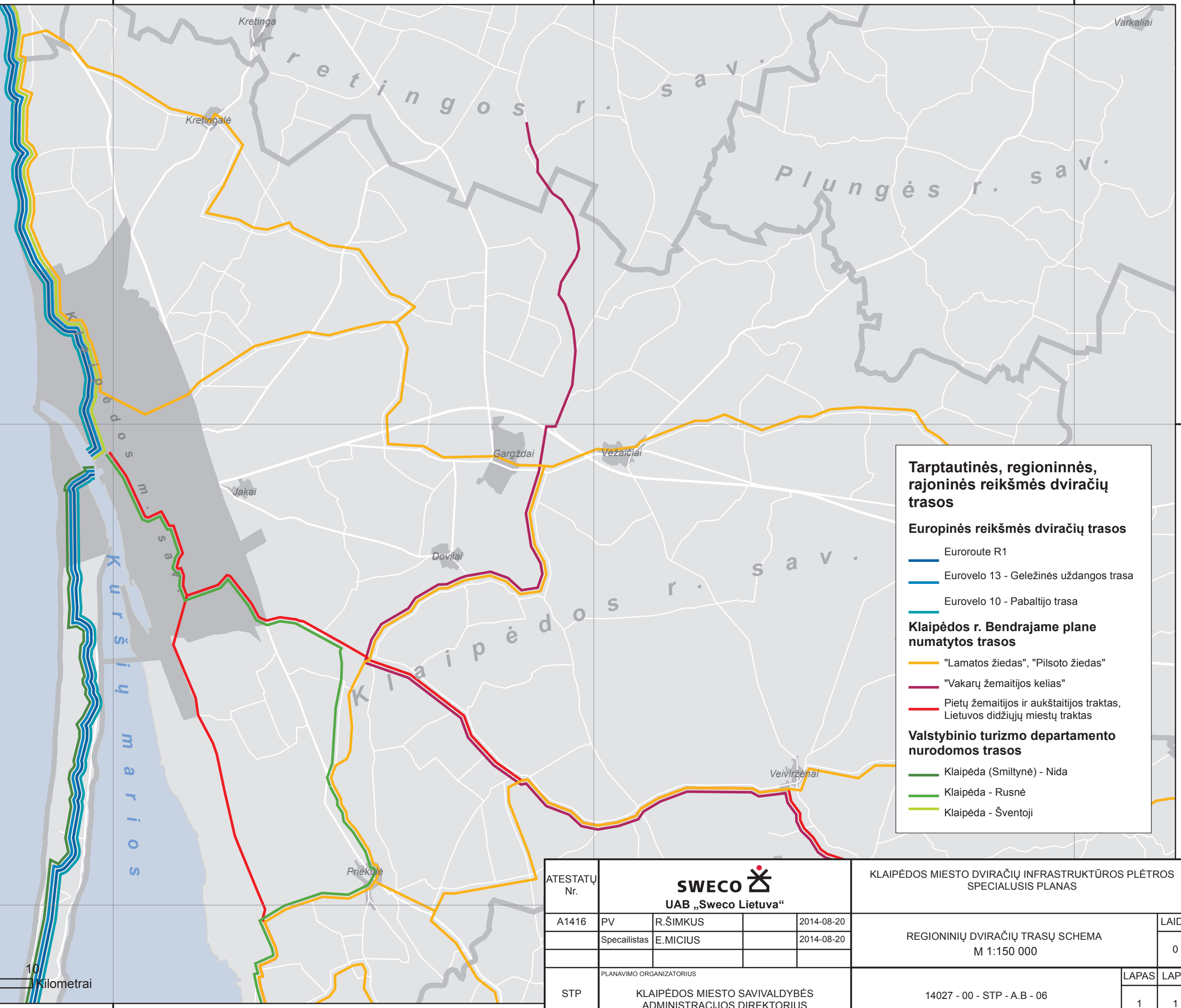
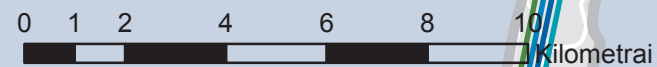
360000.000000

6180000.000000

6180000.000000

6160000.000000

320000.000000



Tarptautinės, regioninės, rajoninės reikšmės dviračių tramos

Europinės reikšmės dviračių tramos

- Euroroute R1
- Eurovelo 13 - Geležinės uždangos trasa
- Eurovelo 10 - Pabaltijo trasa

Klaipėdos r. Bendrajame plane numatytos tramos

- "Lamatos žiedas", "Pilsoto žiedas"
- "Vakarų žemaitijos kelias"
- Pietų žemaitijos ir aukštaitijos traktas, Lietuvos didžiųjų miestų traktas

Valstybinio turizmo departamento nurodomos tramos

- Klaipėda (Smiltynė) - Nida
- Klaipėda - Rusnė
- Klaipėda - Šventoji

ATESTATŲ Nr.		SWECO UAB „Sweco Lietuva“			KLAIPĖDOS MIESTO DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALUSIS PLANAS	
A1416	PV	R.ŠIMKUS		2014-08-20	REGIONINIŲ DVIRAČIŲ TRASŲ SCHEMA	
	Specialistas	E.MICIUS		2014-08-20	M 1:150 000	
STP	PLANAVIMO ORGANIZATORIUS			KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS		LAIDA
				14027 - 00 - STP - A.B - 06		0
						LAPAS
						LAPŲ
						1
						1