



PATVIRTINTA
Klaipėdos miesto savivaldybės
tarybos
sprendimu Nr.



KLAIPĖDOS MIESTO DVIRAČIŲ TAKŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALUSIS PLANAS

14027 STP.SB-1

Planavimo organizatorius

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS

*Urbanistinės plėtros
departamento direktorius
Kastytis Macijauskas*

Teritorijų planavimo projekto pavadinimas

KLAIPĖDOS MIESTO DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALUSIS PLANAS

Projekto Nr.

14027

Teritorijų planavimo rūšis

SPECIALUSIS TERITORIJŲ PLANAVIMAS

Bylos pavadinimas

SPRENDINIAI

Byla (knyga)

STP.SB-1

Bylos laida

0

Bylos išleidimo data

2015-06-22

Įmonė

Pareigos

Vardas, pavardė

Atestato Nr. Parašas

UAB „Sweco Lietuva“

Viceprezidentas

AIDAS VAIŠNORAS

Projekto vadovas

REMIGIJUS ŠIMKUS

Teritorijų specialiojo planavimo specialistas

EVALDAS MICIUS

Vilnius

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

Turinys

1	ĮVADAS.....	2
1.1	Pradiniai duomenys.....	2
1.2	Tekste naudojamos santrumpos ir sąvokos.....	3
2	SPRENDINIAI	4
2.1	Reikalavimai dviračių infrastruktūros projektavimui	4
2.2	Dviračių trasų tinklas	15
2.3	Papildoma dviračių transporto infrastruktūra	41
2.4	Ramaus eismo zonos.....	44
3	SPECIALIOJO PLANO SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO PROGRAMA.....	46
3.1	Esamų takų integracija į dviračių takų tinklą	46
3.2	I etapas – pagrindinio tinklo formavimas.....	47
3.3	II etapas – pagrindinio takų tinklo tankinimas	48
3.4	III etapas – vietinių takų tinklo tankinimas.....	50
3.5	Takai, susieti su kitų projektų įgyvendinimu.....	52
3.6	Papildomos dviračių infrastruktūros įrengimo prioritetai	52
4	SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMAS	53
4.1	Status quo situacija	53
4.2	Sprendinių poveikis teritorijos vystymo darnai ir planuojamai veiklos sričiai	53
4.3	Sprendinių poveikis ekonominei aplinkai	53
4.4	Sprendinių poveikis socialinei aplinkai	54
4.5	Sprendinių poveikis gamtinei aplinkai ir kraštovaizdžiui	54
4.6	Sprendinių poveikis kultūros paveldo objektams	55
4.7	Sprendinių poveikis saugiam eismui	55
4.8	Sprendinių poveikis valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo plėtrai	55
4.9	Sprendinių atitiktis patvirtintiems teritorijų planavimo dokumentams	55
5	SPECIALIOJO PLANO SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMO LENTELĖ.....	57
6	TEISINIS PAGRINDAS.....	59
7	NAUDOTA LITERATŪRA IR INFORMACIJOS ŠALTINIAI.....	60

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 bendraja 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,

Liepų g. 11, 91502, Klaipėda.

Tel. (+370 46) 396 066, faks. (+370 46) 410 047, el. paštas info@klaipeda.lt

Interneto svetainė: www.klaipeda.lt

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,

internetu svetainė: www.sweco.lt.

1.2 Tekste naudojamos santrumpos ir sąvokos

Specialusis planas	Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialusis planas
AAA	Aplinkos apsaugos agentūra
B+R	„Bike & Ride“ – įvairiarūšio transporto sistema, suteikianti patogaus persėdimo iš bemotorio į viešąjį transportą galimybę.
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)
P+R	„Park & Ride“ – įvairiarūšio transporto sistema, suteikianti patogaus persėdimo iš asmeninio į viešąjį (ar bemotorį) transportą galimybę.
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 ir parkus gyvenamuosiuose kvartaluose.

2 SPRENDINIAI

2.1 Reikalavimai dviračių infrastruktūros projektavimui

Dviračių takų techninius parametrus reglamentuoja statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“. Šiame dokumente nustatomi pagrindiniai takų parametrai – plotis, reikalavimai sankryžų įrengimui, maksimalūs takų išilginiai nuolydžiai, dviratininkų matomumo reikalavimai.

Reglamentą papildo Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos R PDTP 12, patvirtintos Lietuvos kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2012 m. spalio 10 d. įsakymu Nr. V-294.

Rekomendacijose detalizuojami dviračių takų skerspjūvių bruožai skirtingiems takų tipams, išsamiai aprašomi dviračių takų geometrijai keliami reikalavimai, taip pat nurodomi sankryžų įrengimo būdai, priklausomai nuo dviračių tako kertamos gatvės kategorijos bei papildomai dviračių infrastruktūrai (stovams, ženklavimui ir kt.) keliami reikalavimai..

Specialiajame plane, priklausomai nuo dviračių tako tipo nurodoma rekomenduojama dviračių takų padėtis gatvės atžvilgiu.

Detalizuojant Specialiojo plano sprendinius kitais teritorijų planavimo dokumentais ar techniniais projektais galimas tako trajektorijos perkėlimas gatvės atžvilgiu (atskiro tako perkėlimas į kitą pusę ar išskaidymas abipus gatvės), dviračių infrastruktūros objekto perkėlimas ar skirtingo dviračių tako tipo parinkimas atskirose probleminėse atkarpose, jei Specialiajame plane numatytų sprendinių įgyvendinimą ženkliai apsunkina detalizavimo metu paaiškėjusios objektyvios aplinkybės (techninės kliūtys, žemėnaudos apribojimai ir kt.).

Tikslinant specialiojo plano sprendinius būtina išlaikyti dviračių takų tinklo rišlumą ir užtikrinti sklandų dviračių transporto eismą rajoninėse bei magistralinėse trasose, maksimaliai sumažinant dviratininkų ir kitų eismo dalyvių konfliktų tikimybę.

Rengiant Specialiuoju planu suplanuotų takų techninius projektus privaloma vadovautis minėtomis dviračių takų projektavimo rekomendacijomis.

Atsižvelgiant į gerą ES šalių miestų plėtros praktiką, tikslinga parengti dviračių infrastruktūros įrengimo Klaipėdos mieste gaires, apimančias techninius ir architektūrinės estetikos reikalavimus.

2.1.1 Dviračių takų tipai

Rekomenduojami takų tipai atskiriems trasų ruožams pavaizduoti 14027-STP-00-SB-2 brėžinyje.

Specialiajame plane numatomi dviračių takų tipai:

- atskiras takas;
- bendras pėsčiųjų – dviračių takas;
- dviračių juosta pėsčiųjų take;

- dviračių juosta važiuojamoje dalyje;
- trasa bendrame transporto sraute.

Atskiras dviračių takas – tai nuo kitų eismo dalyvių žalia juosta ar kitais fiziniais barjeriais atskirtas dviračių takas, kuriame leidžiamas tik dviračių eismas. Šis tako tipas rekomenduojamas magistralinėms, rajoninėms ir pagrindinėms rekreacinėms dviračių trasoms, kai yra pakankamai erdvės atskirų takų įrengimui.

Bendras pėsčiųjų–dviračių takas – tai bendram pėsčiųjų ir dviračių eismui skirtas takas, kurio minimalus plotis – 2,5-3 m (2.1 pav. C). Šio tipo takus tikslinga įrengti vietinės reikšmės trasose, numatytose miesto periferijoje, kur tikėtinas mažas eismo dalyvių srautas. Bendri pėsčiųjų ir dviratininkų takai urbanizuotose teritorijose vengtini, išskyrus atvejus, kai nėra pakankamai erdvės atskirų dviratininkų juostų įrengimui.



2.1 pav. Tipiniai pėsčiųjų ir dviračių takų tipai

Dviračių juosta pėsčiųjų take – tai kelio ženklų Nr. 413 (su vertikaliu brūkšniu) žymimas takas, kuriame viena dalis tako pločio skirta pėsčiųjų, o kita – dviračių eismui. Vadovaujantis Kelių eismo taisyklėmis, pėstiesiems draudžiama įžengti į dviračių juostą, išskyrus takų sankirtas. Priklausomai nuo eismo juostų skaičiaus, juostos plotis gali būti 1,5-2,5 m. Dviračių eismo juostas rekomenduojama išskirti ne tik vizualinėmis priemonėmis, bet ir fiziniais barjeriais, pvz. dviračių tako įgilinimu pėsčiųjų tako atžvilgiu (iki 7 cm, žr. 2.1 pav. B ir 2.1 pav.) arba pėsčiųjų ir dviračių takų atskyrimu gerai juntamos, iškilios tekstūros juosta (žr. 2.1 pav. D ir 2.1 pav.). Minėtos priemonės padeda sumažinti pėsčiųjų ir dviratininkų konfliktą bei padidinti žmonių su regėjimo negalia saugumą.



2.2 pav. Dviračių juostų įrengimo pavyzdžiai (kairėje – takas atskirtas juntamos tekstūros juosta, dešinėje – dviračių takas įgilintas pėsčiųjų tako atžvilgiu)

Dviračių juostų važiuojamoje dalyje įrengimas planuojamas centrinėje miesto dalyje, kur yra ribota erdvė tarp gatvės raudonųjų linijų. Siekiant padidinti dviratininkų saugumą, rekomenduojama suformuoti buferines juostas tarp dviračių ir motorizuoto transporto, ženklinamas dažais ar papildomai atskiriamas stulpeliais (2.3 pav.).

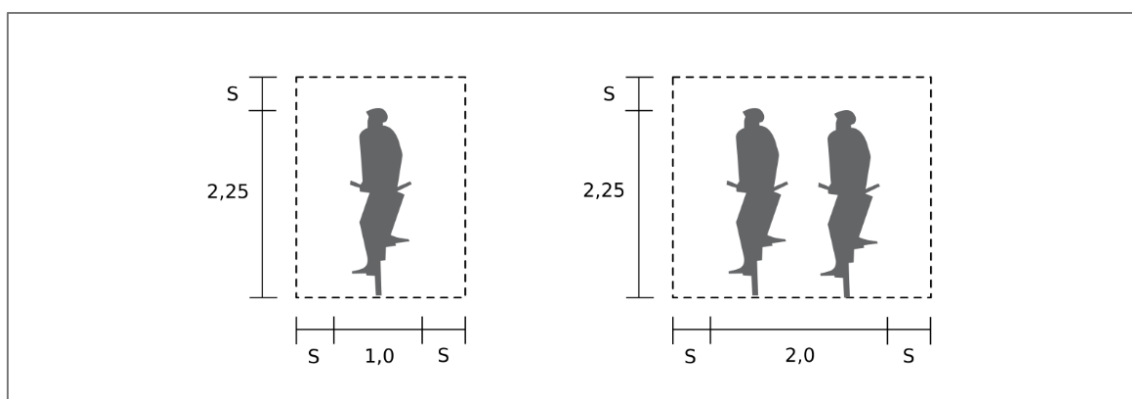


2.3 pav. Dviračių juostų važiuojamoje dalyje įrengimas su saugos priemonėmis

Dviračių trasos bendrame transporto sraute numatomos išskirtiniais atvejais, kai atskirų dviračių takų ar juostų įrengimas nėra tikslingas dėl ypač mažo transporto srauto.

2.1.2 Pagrindiniai dviračių takų parametrai

Dviračių takų ir jų infrastruktūros parametrai turi atitikti minimalius dviratininkams reikalingus gabaritus (2.4 pav.). Dviračių tako aukščio gabarite ir šoninėje apsaugos zonoje negali būti tvirtų (standžių) kliūčių: pastatų, aptvarų, sienų, kelio ženklų, medžių ir kitų objektų.



2.4 pav. Dviratininkų eismui reikalingi gabaritai

Minimalus dviratininko važiavimo erdvės plotis turi būti 1,00 m. Pakankamam dviračių eismo saugumui svarbu, kad iš abiejų dviratininko važiuojamosios erdvės pusių būtų papildomos apsaugos zonos, kurių plotis priklauso nuo aplinkinių objektų (2.4 pav. ir 2.1 lentelė.).

2.1 lentelė Dviratininkų eismo apsaugos zona

	Objektas	Apsaugos zona (S), m
	Bortas	0,5
	Lygiagretus automobilių statymas	0,75
	Statmenas arba įstrižas automobilių statymas	0,5
	Pėsčiųjų eismo zonos	0,5
	Pastatai, tvoros, medžiai, kelio ženklai ir kita infrastruktūra	0,5
	Vertikali apsaugos zona	0,25

Mažiausias leistinas dviračių tako plotis priklauso nuo dviračių tako tipo (2.2 lentelė) ir eismo juostų skaičiaus.

2.2 lentelė Dviračių takų pločiai

Dviračių tako tipas	Plotis, m
Vienos krypties eismo juosta	1,5
Vienos krypties atskiras dviračių takas	2,0-3,5
Dviejų krypčių dviračių juosta pėsčiųjų take	2,5-3,5
Dviejų krypčių atskiras dviračių takas	2,5-3,5
Bendras pėsčiųjų - dviračių takas	2,5-3,5

Išimtiniais atvejais, kai dėl nepakankamos erdvės neįmanoma užtikrinti mažiausio leistino pločio, trumpais ruožais galimas tako susiaurinimas, vienos krypties dviračių eismui skiriant 1,2 m pločio juostą, dviejų krypčių – 2m.

Didžiausias leistinas tako išilginis nuolydis priklauso nuo tako atkarpos, kurioje yra reljefo pokytis, ilgio. Trumpose (iki 30 m) atkarpose didžiausias leistinas nuolydis gali siekti 10% (2.2 lentelė), tačiau pageidautinas dviračių tako nuolydis – 3-4%.

2.3 lentelė Dviračių takų išilginiai nuolydžiai

Dviračių tako ruožo ilgis	Didžiausias nuolydis, proc.
Neribojamas ilgis	4
Ne ilgesnis kaip 250 m	5
Ne ilgesnis kaip 150 m	6
Ne ilgesnis kaip 120 m	7
Ne ilgesnis kaip 90 m	8
Ne ilgesnis kaip 60 m	9
Ne ilgesnis kaip 30 m	10

Dviračių takuose negali būti staigių vertikalių aukščių skirtumų. Jei dviračių take atsiranda vertikalių aukščių skirtumas (sankryžose prie dviračių pervažų, kertant šalutines gatves ir pan.) turi būti įrengta dviračių tako pločio rampa (nuožulni plokštuma), kurios išilginis nuolydis ne didesnis kaip 8,3 % (1:12).

Dviračių tako dangą turi būti lygi, užtikrinti sklandų važiavimą ir projektinį greitį. Dviračių takams įrengti naudojamos asfalto arba betono dangos. Trinkelių dangą gali būti naudojama teritorijose, kurioms taikomi specialūs estetiški reikalavimai arba po dviračių taku klojant požemines komunikacijas. Senamiesčio gatvėse, kuriose dangą yra saugojama, galimas dangos pritaikymas užpildant plyšius tarp grindinio akmenų specialia mastika, sumažinančia paviršiaus nelygumą (2.5 pav.).



2.5 pav. Akmens dangos užpildymas bitumine mastika

Siekiant išskirti dviračių taką iš bendro eismo, rekomenduojama naudoti raudonų plytų spalvą (senamiestyje rekomenduojama takų dangos išvaizdą išlaikyti artimą istorinei dangai). Dviračių takų ir gatvių sankirtose, pervažose rekomenduojama įrengti dviračių tako pločio raudonų plytų spalvos dangą.

Sankryžose, susikirtimuose su šalutinėmis gatvėmis būtina užtikrinti pakankamą sustojimo matomumą dviratininkams ir transporto priemonių vairuotojams. Sustojimo matomumas dviratininkams turi būti ne mažesnis kaip 30 m, išimtiniais atvejais – 20 m.

2.1.3 Papildomi infrastruktūros įrengimo reikalavimai

Magistralinėms, rajoninėms ir rekreacinėms trasoms taikytini papildomi reikalavimai, užtikrinantys saugų, patogų ir greitą dviratininkų eismą:

- Informacinės sistemos diegimas (ženklai, nuorodos, takų schemas);
- Dviratininkų saugumo ir eismo sklandumo užtikrinimas konflikto su kitu transportu zonose;

2.1.3.1 Informacinė sistema

Magistralinėms, Rajoninėms ir Rekreacinėms trasoms būtina efektyvi informacinė sistema, leidžianti dviratininkui orientuotis mieste ar gamtinėje teritorijoje, kurioje įrengtas takas.

Dviračių informacinę sistemą sudaro:

- Dviračių takų ženklavimas;
- Nuorodų sistema dviratininkams;
- Informaciniai stendai.

Privalomas dviračių takų ženklavimas numatomas techniniuose reglamentuose, KET, dviračių takų įrengimo rekomendacijose. Visi Specialiojo plano pagrindu įrengiami takai privalo būti paženklinėti pagal teisės aktuose numatytus reikalavimus.

Dviračių takų atkarpa, patenkančias į tarptautinę „EuroVelo“ turistinę trasą (žr. brėžinį 14027-STP-00-SB-01) būtina papildomai ženklinti (2.6 pav.) pagal Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos patvirtintas rekomendacijas (*Consolidated Resolution on Road Signs and Signals (R.E.2) 31 July 2009*).



2.6 pav. „EuroVelo“ trasos ženklavimo pavyzdžiai.

Nuorodų sistemą rekomenduojama įrengti rekreacinėse trasose, magistralėse, bei visų tipų trasose miesto centrinėje dalyje. Dviratininkams skirtos nuorodos – tai dviračio ženklų pažymėtos

rodyklės, nurodančios atstumą iki artimiausių traukos objektų ar kitų dviračių trasų, taip pat ženklai, identifikuojantys trasą, kuria važiuojama (2.7 pav.).



2.7 pav. Dviračių trasų nuorodų pavyzdžiai

Ženkluose turėtų būti nurodytas atstumas kilometrais iki nuorođeje įvardijamo objekto bei apytikslė keliavimo trukmė minutėmis.

Rekreacinėse trasose rekomenduojama įrengti informacinius standus su trasų planu ir rekreacinės teritorijos traukos objektais bei nuorodomis į poilsio aikšteles trasų galiniuose taškuose, sankryžose su kitomis trasomis (2.8 pav.). Informacinius standus su trasų žemėlapiu taip pat tikslinga įrengti prie miesto centre, taip pat prie greta magistralių esančių traukos objektų ir transporto mazgų – stočių, perkėlų.



2.8 pav. Informacinių standų rekreacinėse teritorijose pavyzdys

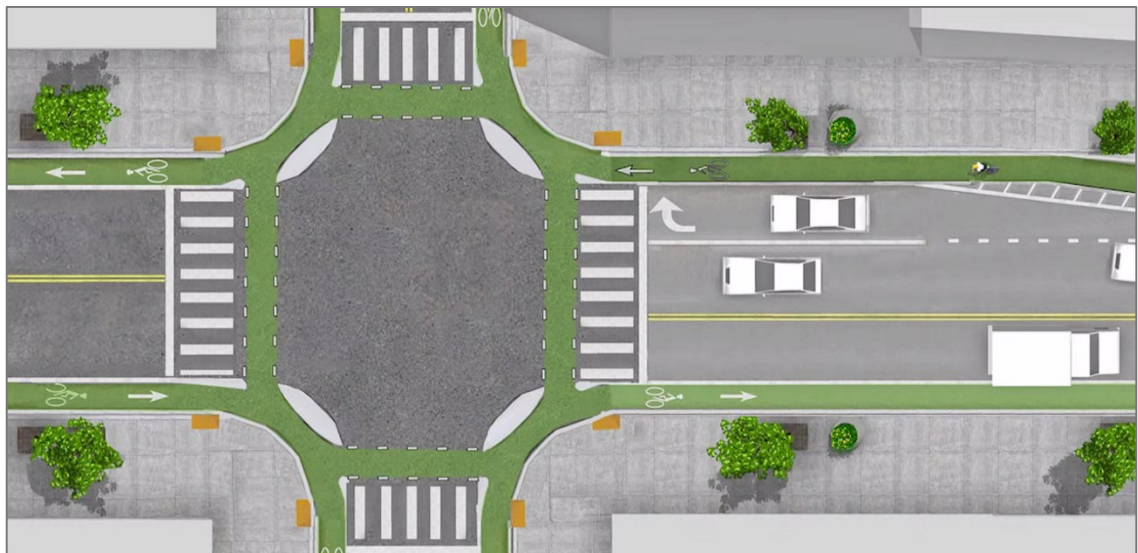
Ilgų distancijų trasose (Girulių miške, Smiltynėje) tikslinga įrengti trasos ilgį nurodančias lenteles, leidžiančias įvertinti buvimo vietą ir kelionės trukmę iki artimiausios poilsio aikštelės ar trasų sankryžos.

2.1.3.2 Dviračių trasų ir gatvių sankryžos

Esminiai reikalavimai sankryžų įrengimui nurodyti pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijose R PDTP 12.

Atsižvelgiant į Specialiuoju planu sukuriama dviračių tinklo hierarchiją, papildomai numatomas privalomas eismo reguliavimas šviesoforis sankryžose, kurias kerta magistraliniai dviračių takai.

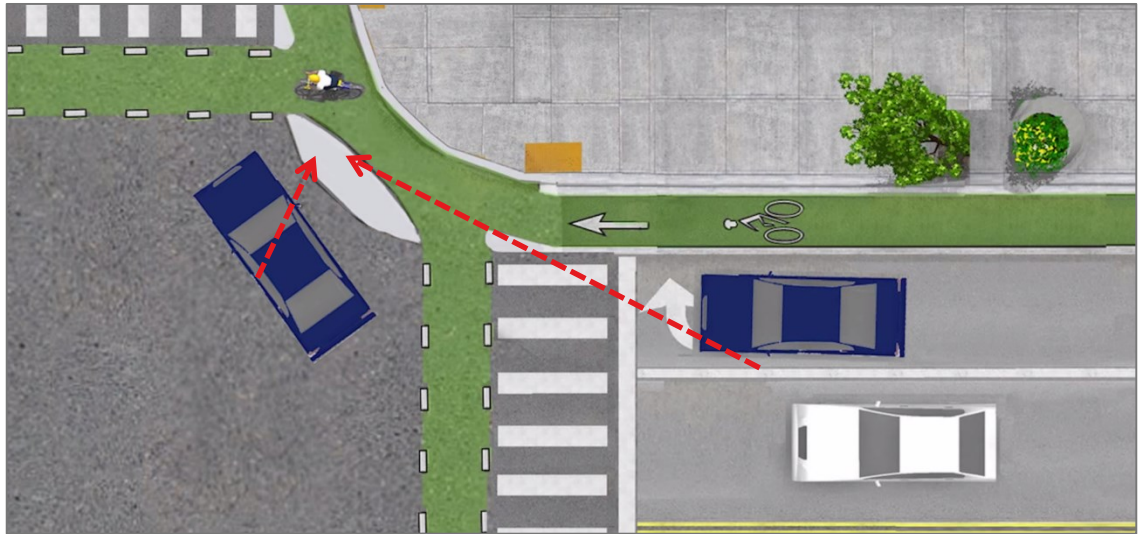
Atsižvelgiant į gerąją užsienio šalių praktiką, miesto centre, kur dviračių eismas organizuojamas dviračių juostose važiuojamoje dalyje, rekomenduojama taikyti Olandijos miestuose naudojamą sankryžų dizainą (2.9 pav.).



2.9 pav. „Olandiškos“ sankryžos planas

„Olandiška“ sankryža išsiskiria keliais specifiniais, įprastose sankryžose nenaudojamais elementais:

- Iškilios saugumo salelės sankryžos kampuose, apsaugančios dviratininkus nuo dešinių posūkių atliekančių automobilių;
- Nenuožulnūs, sąlyginai statūs posūkio kampai, apribojantys automobilių greitį posūkio manevro metu;
- atitraukta automobilių STOP linija ir su pėsčiųjų perėja sulygiuota dviratininkų STOP linija, užtikrinanti dviratininko matomumą (2.10 pav.);
- dviračių takai prieš sankryžą iškilėmis juostomis ar kitomis priemonėmis atskirti nuo motorizuoto transporto eismo juostų;



2.10 pav. Dviratininko matomumas sankryžoje

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

2.1.3.3 Dviratių takai autobusų stotelėse

Viešojo transporto stotelės dviračių transporto atžvilgiu yra probleminės zonos dėl dviratininkų konflikto su pėsčiaisiais ir viešojo transporto priemonėmis. Priklausomai nuo viešojo transporto eismo dažnumo, leistino didžiausio greičio, dviračių tako tipo ir esamos gatvės erdvės iki užstatymo, galimi keli dviračių takų ir viešojo transporto stotelių sankirtos įrengimo būdų.

Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijose R PDTP 12 nurodomas optimalus, visiems dviračių takų tipams tinkantis dviračių tako įrengimo būdas, užtikrinantis visų eismo dalyvių saugumą ir sklandų eismą. Tai – viešojo transporto stotelės (pėsčiųjų laukimo zonos su paviljonu ar be jo) aplenkimas, dviračių taką transporto judėjimo krypties atžvilgiu atitraukiant į dešinę pusę, už pėsčiųjų laukimo zonos (2.11 pav.).



2.11 pav. Viešojo transporto stotelės aplenkimas už laukimo paviljono

Šis (2.11 pav.) viešojo transporto stotelės aplenkimo būdas yra prioritetas ir tinkamas visų tipų dviračių takams. Alternatyvūs dviračių takų įrengimo ties viešojo transporto stotelėmis būdai galimi tik nesant galimybės įrengti stotelę aplenkiančio tako dėl nepakankamos erdvės.

Toliau pateikiamas alternatyvus dviračių takų įrengimo būdas taikytinas tik dviračių juostoms gatvėje, tik tais atvejais, kai dėl erdvės trūkumo negalima aplenkti stotelės. Būtina atkreipti dėmesį, kad alternatyvus takų įrengimo būdas sumažina dviratininkų saugumą ir nėra rekomenduojamas intensyvaus eismo gatvėse.

2.12 pav. pateiktas tako įrengimo būdas, kai viešojo transporto eismas priartėja prie šaligatvio be įvažos ir sustoja dviračių eismo juostoje. Viešojo transporto stotelėje sustojus autobusui dviračių eismas sustabdomas, todėl šis dviračių juostos įrengimo būdas galimas tik esant retam viešojo transporto eismui. Dviračių juostą tikslinga atskirti borteliu ar kitu iškiliumi elementu bei ryškiais dažais, taip sumažinant užvažiavimo ant dviratininko iš dešinės tikimybę.



2.12 pav. Autobuso sustojimo zona dviračių juostoje

Paprastai netoli viešojo transporto stotelių būna įrengti kioskai ar kiti objektai, sutelkiantys papildomus pėsčiųjų srautus, galinčius trukdyti dviračių eismą arba kliudantys įrengti stotelę aplenkiančius dviračių takus. Tokius laikinus statinius rekomenduojama perkelti toliau nuo viešojo transporto stotelės taip, kad būtų galimas stotelę aplenkiančio dviračių tako įrengimas, o prie statinio sustoję pėstieji netrukdytų dviračių eismui.

2.1.4 Architektūriniai reikalavimai

Atsižvelgiant į Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo stebėsenos ataskaitos už 2007-2013 metus, patvirtintos Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2014 m. gruodžio 18 d. sprendimu Nr. T2-313, rengimo metu atliktą miesto plėtros tendencijų vertinimą ir nustatytas miesto struktūrinės dalis, Specialiuoju planu numatomos trys miesto zonos, lemiančios architektūrinius dviračių infrastruktūros įrengimo reikalavimus:

- Rerezentacinė, apimanti senamiestį, centrą ir Melnragę. Šioje zonoje dviračių takų dangai ir infrastruktūrai keltini aukštesni, nei įprasta architektūrinės estetikos reikalavimai: dviračių stovams, ženklų stulpams, stendams naudojamas unifikotas dizainas, suderintas su analogiškos motorizuoto transporto infrastruktūros dizainu miesto centre.
- Vidurinioji zona apima urbanizuotas miesto teritorijas. Šioje zonoje naudojamos standartinės medžiagos dviračių takų dangos įrengimui – spalvotos betono trinkelės, dekoruotas asfaltbetonis.
- Periferinė – šioje zonoje teikiamas prioritetas funkcionalumui ir kaštų minimizavimui, todėl takų įrengimui naudojama įprasta danga, tačiau būtina užtikrinti aiškų takų ženklumą, leidžiantį išvengti dviratininkų ir kitų eismo dalyvių konfliktų.

2.1.5 Žemėnauda

Dauguma dviračių transporto infrastruktūros elementų suplanuota Klaipėdos miesto savivaldybei priklausančioje žemėje, tačiau dalis numatomo dviračių takų tinklo ribojasi arba galimai patenka į privačios nuosavybės žemės sklypus.

Šiose zonose (žr. brėžinį 14027-00-STP-S.B-02) rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus arba techninius projektus, esant reikalui, dviračių takų ar kitos infrastruktūros užimamoje žemės sklypo dalyje, būtina numatyti žemės paėmimą visuomenės reikmėms arba nustatyti servitutus.

Konkretūs paimamos žemės ar numatomo servituto plotai (jei yra būtinybė), apskaičiuojami tolimesniuose teritorijų planavimo dokumentuose ar dviračių trasų projektuose, detaliam nagrinėjant juose teritorijas, kuriomis veda suplanuoti dviračių takai.

2.1.6 Specialiosios sąlygos

Specialiojo plano sprendiniai VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rezervinėse teritorijose galės būti įgyvendinti tik patvirtintus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bendrąjį planą (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. liepos 22 d. nutarimu Nr. 720 "Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (žemės, vidinės akvatorijos, išorinio reido ir susijusios infrastruktūros) bendrojo plano rengimo") ar kitą Uosto direkcijos inicijuotą ir suderintą Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rezervinių teritorijų planavimo ar kitokį dokumentą ir gavus Uosto direkcijos sutikimą. Iki to laiko, kol Uosto direkcija patvirtins dokumentą, kuriuo planuojama veikla Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rezervinėse teritorijose, šio specialiojo plano sprendiniai laikomi rekomendacinio pobūdžio ir Klaipėdos miesto savivaldybė negali nurodyti jais vadovautis rengiant teritorijų planavimo ar kitokius dokumentus uosto rezervinėse teritorijose.

Specialiojo plano pagrindu įrengiami nauji ar rekonstruojami esami dviračių takai neturi pažeisti KVR registruotų kultūros vertybių vertingųjų savybių. Rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus ar techninius projektus, detalizuojančius Specialiojo plano sprendinius, planiniai ir techniniai sprendiniai Kultūros paveldo teritorijose ir apsaugos zonose privalo būti suderinti su Kultūros paveldo departamento Klaipėdos skyriumi.

Vadovaujantis PTR 2.13.01.2011 "Archeologinio paveldo tvarkyba", moksliniam pažinimui saugomų kultūros vertybių teritorijose, archeologinio paveldo vertingųjų savybių turinčių kultūros vertybių teritorijose ir vietose, kuriose yra archeologinio paveldo buvimo tikimybė prieš vykdant žemės judinimo darbus privalo būti atlikti archeologiniai tyrimai.

2.2 Dviračių trasų tinklas

Klaipėdos miesto dviračių takų tinklas pagal dviračių trasų svarbą trasų tinklui ir atliekamą funkciją suskirstytas į kelias kategorijas:

- magistralės – ilgų distancijų trasos, formuojančios tinklo struktūrą ir išorinių jungčių ašis, jungiančios miesto centrą su gyvenamaisiais rajonais, tarptautinėmis ir regioninėmis dviračių trasomis;

- rajoninės trasos – jungtys tarp miesto rajonų ir magistralių, užtikrinančios gyvenamųjų zonų ryšius su darbo vietomis, švietimo įstaigomis, paslaugų centrais, lokaliomis rekreacinėmis zonomis;
- vietinės dviračių trasos, skirtos privažiavimui nuo magistralinių ir rajoninių trasų prie pavienių objektų rajonų viduje;
- pagrindinės rekreacinės trasos – tai gamtiniu požiūriu išskirtinėse miesto teritorijose esančios dviračių trasos, sukuriančios privažiavimą prie rekreacinių arealų bei jungtis su miesto išorėje esančiomis rekreacinėmis teritorijomis;
- vietinės rekreacinės trasos - tai pasivažinėjimui dviračiu skirtos trasos rekreacinių teritorijų ir žaliųjų miesto erdvių viduje.

Trasų skirstymas pagal reikšmę lemia dviračių takų techninius parametrus ir kokybės reikalavimus, takų įrengimo ar rekonstravimo prioritetiškumą, informacinių priemonių taikymą, papildomos dviračių infrastruktūros išdėstymą bei santykį su kitais eismo dalyviais.

2.2.1 Magistralinės trasos

Esminė magistralinių trasų paskirtis – užtikrinti sklandų susisiekimą per visą miestą, t.y., sudaryti galimybes dideliame dviratininkų sraute greitai ir patogiai realizuoti ilgų distancijų keliones miesto viduje.

Specialiuoju planu Klaipėdos mieste formuojamos trys pagrindinės Pietų – Šiaurės krypties dviračių eismo magistralės, formuojančios dvigubą dviračių eismo žiedą, apimančią urbanizuotas bei urbanizuojamas miesto teritorijas, pasižyminčias dideliu gyventojų bei darbo vietų tankiu (2.13 pav.).

Magistralinėms trasoms taip pat priskirtos Rytų – Vakarų krypties jungtys su perkėlomis bei Klaipėdos centro jungtis su Melnrage (palei P. Lideikio g.).



2.13 pav. Magistralinių trasų tinklas

2.2.1.1 Minijos g. – Naujoji Uosto g. – Dariaus ir Girėno g.

Magistralė veda Pietų – Šiaurės kryptimi nuo Taikos pr. viaduko per geležinkelį pietiniame miesto pakraštyje iki dviračių viaduko virš geležinkelio prie miesto keleivinės traukinių stoties.

Trasa veda palei Minijos, Pilies, Naująją Uosto, J. Janonio, Dariaus ir Girėno gatves.

Minijos g. atkarpoje tarp sankryžų su Jūrininkų pr. ir Agluonos g., bei Naujosios Uosto g. atkarpoje tarp sankryžų su Naująja Sodo g. ir Gegužės g., atsižvelgiant į esamą dviračių infrastruktūrą, siūloma įrengti vienos krypties dviračių takus abipus gatvės. Likusiose trasos atkarpose planuojami atskiri, dviejų eismo kryptių takai, tiesiami vienoje gatvės pusėje.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.4 lentelėje.

2.4 lentelė. Magistralinės trasos Minijos g. – Naujoji Uosto g. – Dariaus ir Girėno g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	10,45
BENDRAS TAKŲ ILGIS, km	15,42
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	9,95
Dviejų kryptių eismo takai trasoje	5,47
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	3,68
Rekonstruojami takai, km	1,55
Planuojami nauji takai, km	10,19
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	6,31
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	9,11

Bendras trasos ilgis – 10,45 km. Skirtingose trasos atkarpose siūloma įrengti vienos eismo krypties arba dviejų eismo kryptių takus, todėl bendras vieno ir dviejų eismo kryptių takų ilgis – 15,42 km.

2.2.1.2 Taikos pr. – H. Manto g. – Kretingos g.

Magistralinė trasa jungia Pietinius miesto gyvenamuosius rajonus nuo Taikos pr. sankryžos su Kairių g. ir Šiaurinius gyvenamuosius rajonus iki Kretingos g. sankryžos su Klaipėdos g. Tai pagrindinė miesto dviračių magistralė, užtikrinanti visų miesto rajonų tarpusavio ryšius bei sukurianti palankias sąlygas tarp miestinio dviračių transporto tranzitui.

Trasa veda palei Taikos pr., Tiltų g., Herkaus Manto g., Lietuvininkų a., Šaulių g., Kretingos g.

Aukšta Taikos pr. gatvės kategorija ir didelis plotis tarp raudonųjų linijų lemia prastą abipus gatvės esančių teritorijų integralumą, todėl Specialiuoju planu siūloma Taikos pr. atkarpoje nuo sankryžos su Jūrininkų pr. iki sankryžos su Sausio 15-osios g. abipus Taikos prospekto numatyti dviejų eismo juostų dviračių takus, leidžiančius padidinti abejose gatvės pusėse esančių traukos

objektų pasiekiamumą dviračiais bei sumažinti dviratininkų poreikį kirsti gatvę. Mažesni dviratininkų srautai skersai gatvės siektini dėl eismo įvykių prevencijos.

Uždaras perimetrinis H. Manto g. ir Tiltų g. užstatymas lemia gatvės pločio trūkumą, įrengiant atskirus dviračių ir pėsčiųjų takus, todėl šių gatvių atkarpose numatomas dviračių juostų įrengimas važiuojamoje dalyje, numatant motorizuoto transporto eismo juostų siaurinimą iki minimalių techniniuose reglamentuose numatomų verčių (asmeninio transporto eismui – 3,0 m, viešojo transporto eismui – 3,5 m). Nesant galimybės mažinti eismo juostų plotį, siūlomas rekomendacinių dviračių eismo juostų nužymėjimas, derinamas su griežtesniu motorizuoto transporto judėjimo greičio ribojimu.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.5 lentelėje.

2.5 lentelė. Magistralinės trasos Taikos pr. – H. Manto g. – Kretingos g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	13,15
BENDRAS TAKŲ ILGIS	24,86
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	10,92
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	13,94
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	2,29
Rekonstruojami takai, km	14,16
Planuojami nauji takai, km	8,41
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	21,26
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	0,99
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje, km	2,61

Bendras trasos ilgis – 13,83 km, tačiau dalyje aprašomos magistralės dviračių takų įrengimas suplanuotas abipus gatvės, todėl bendras dviračių takų ilgis – 25,4 km.

2.2.1.3 Žaliakelis – Priestočio g.

Žaliakelio magistralė driekiasi žaliosiomis gyvenamųjų kvartalų erdvėmis, apjungdama Sajūdžio, Draugystės, Trinyčių, M. Mažvydo parkus. Didžioji dalis magistralės realizuota remiantis ankstesniais teritorijų planavimo dokumentais. Magistralė tarnauja dvejopoms reikmėms – susisiekimui ir aplinkinių teritorijų rekreacijai.

Trasos funkcionalumui užtikrinti būtinas dvejų Klaipėdos miesto bendrajame plane numatytų transporto infrastruktūros sprendinių realizavimas – geležinkelio atkarpos demontavimas Nemuno gatvės rajone ir naujo tilto per Danės upę statyba.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.7 lentelėje.

2.6 lentelė. Magistralinės trasos Žaliakelis – Priestočio g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	11,08
------------------	-------

BENDRAS TAKŲ ILGIS	11,42
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0,68
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	10,74
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	4,18
Rekonstruojami takai, km	1,07
Planuojami nauji takai, km	6,17
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	11,03
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	0,39

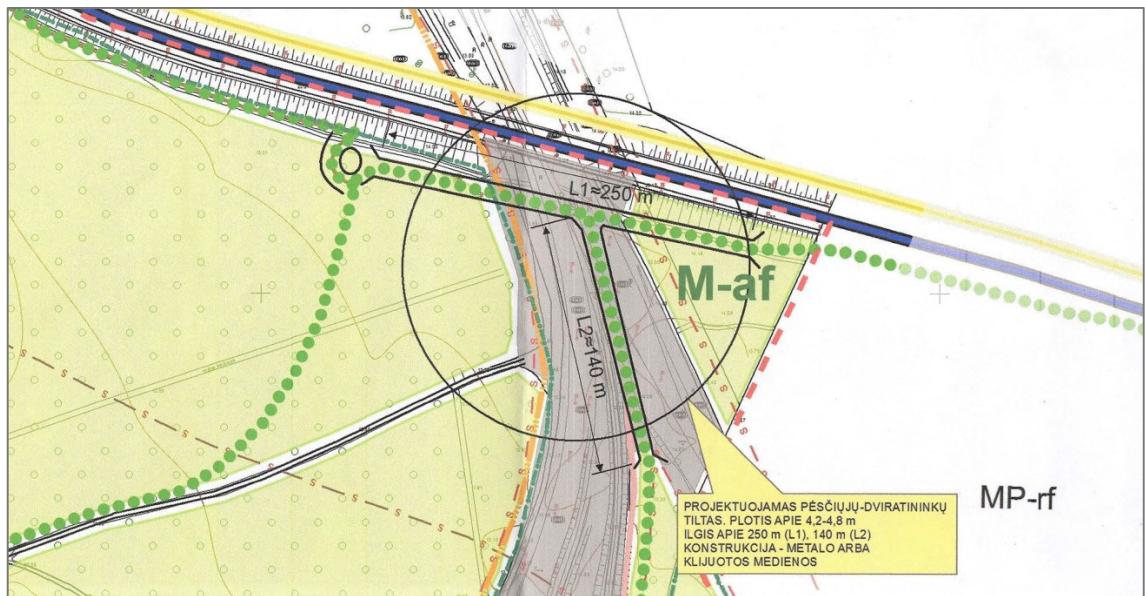
2.2.1.4 P. Lideikio g. – Melnragė

Lygiagrečiai P. Lideikio gatvei vedanti magistralė užtikrina intensyviai urbanizuotos miesto dalies ryšį su Melnrage ir kitomis pajūrio ruožo rekreacinėmis teritorijomis.

Magistralės trasa numatoma nuo Kretingos g. ir Šiaurės pr. sankryžos iki Audros g. sankryžos su Molo g.

Dviračių trasos funkcionavimui užtikrinti būtinas elementas – trasos sankirta su geležinkelio kelynu. Šios sankirtos realizavimas numatytas Rekreacinių teritorijų nuo Švyturio g., Melnragės, Girulių iki Karklės dviračių takų, paviršinių nuotekų, upelių sutvarkymo ir kraštovaizdžio specialiajame plane, patvirtintame Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2014 liepos 2 d. įsakymu Nr. AD1-1999. Plane numatoma pėsčiųjų – dviratininkų tilto statyba, sujungiančio abipus kelyno esančias teritorijas bei tarp kelyno atšakų esančią teritoriją, vedančią link „Žalgirio“ stadiono (2.14 pav.).

Galima minėto mazgo realizavimo alternatyva – dviračių tako įrengimas palei Švyturio g. (kaip numatyta miesto bendrajame plane) ir kelyno kirtimas esamu viaduku, praplečiant papildomomis pėsčiųjų ir dviračių eismui skirtomis konstrukcijomis.



2.14 pav. Rekreacinių teritorijų nuo Švyturio g., Melnragės, Girulių iki Karklės dviračių takų, paviršinių nuotekų, upelių sutvarkymo ir kraštovaizdžio specialiojo plano ištrauka.

Bendra magistralinės trasos palei P. Lideikio g. charakteristika pateikiama 2.7 lentelėje.

2.7 lentelė. Magistralinės trasos P. Lideikio g. – Melnragė charakteristika

TRASOS ILGIS, km	3,00
BENDRAS TAKŲ ILGIS	3,13
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0,27
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	2,86
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0,57
Rekonstruojami takai, km	0,23
Planuojami nauji takai, km	2,33
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	2,29
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	0,84

2.2.1.5 Kairių g. – Tarptautinė perkėla

Magistralinė trasa numatoma palei Kairių g. ir jungia palei Taikos pr. vedančią magistralę su tarptautine jūrų perkėla. Ši trasa ypač svarbi realizuojant pietinės uosto dalies išvystymą.

Didžioji dalis trasos yra realizuota – nutiesta 2,5 m. pločio dviejų eismo kryptių dviračių juosta pėsčiųjų take, dviratinkams tenkančią tako dalį išskiriant dangos spalva. Specialiuoju planu numatoma esamos dviračių tako atkarpos integracija ir trūkstamo ryšio su bendru dviračių takų tinklu įrengimas, suplanuotas Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IX transporto koridoriaus detaliajame plane.

Bendra magistralinės trasos charakteristika pateikiama 2.7 lentelėje.

2.8 lentelė. Magistralinės trasos P. kairių g. – Tarptautinė perkėla charakteristika

TRASOS ILGIS, km	3,27
BENDRAS TAKŲ ILGIS	3,27
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	3,27
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	2,5
Rekonstruojami takai, km	
Planuojami nauji takai, km	0,77
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	0,77
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	2,5

2.2.1.6 Kauno g. – Naujoji perkėla

Lygiagrečiai Kauno ir Agluonos gatvėms vedanti magistralė sukuria Naujosios perkėlos ir kruizinių laivų terminalo ryšį su pagrindinėmis dviračių tinklo magistralėmis (Taikos pr., Minijos g., Žaliakelis).

Didžioji dalis trasos yra realizuota ir Specialiuoju planu integruojama į bendrą dviračių takų tinklą, numatant rekonstruoti 200 m ilgio atkarpą palei Agluonos g. dėl tako parametrų neatitikimo galiojantiems techniniams reglamentams bei suplanuojama nauja atkarpa nuo Agluonos ir Minijos g. sankryžos iki perkėlos.

Bendra magistralinės trasos charakteristika pateikiama 2.7 lentelėje.

2.9 lentelė. Magistralinės trasos Kauno g. – Naujoji perkėla charakteristika

TRASOS ILGIS, km	1,83
BENDRAS TAKŲ ILGIS	1,84
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0,03
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	1,81
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	1,24
Rekonstruojami takai, km	0,21
Planuojami nauji takai, km	0,39
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	1,44
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	0,4

2.2.1.7 Danės g. – Senoji perkėla

Analogiškai jungčiai Kauno g. – Naujoji perkėla, lygiagrečiai Danės g. planuojama magistralė sukuria pagrindinių dviračių magistralių ryšį su perkėla, leidžiančia dviračiais pasiekti Smiltynę.

Specialiuoju planu numatoma atkarpos tarp H. Manto g. ir Naujosios Uosto g. rekonstrukciją, praplatinant taką iki 2,5 m, taip pat numatoma nauja atkarpa palei Danės skverą, sujungianti palei H. Manto g. vedančią magistralę su Žaliakelio magistrale.

Bendra magistralinės trasos charakteristika pateikiama 2.7 lentelėje.

2.10 lentelė. Magistralinės trasos Danės g. – Senoji perkėla charakteristika

TRASOS ILGIS, km	1,41
BENDRAS TAKŲ ILGIS	1,41
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	1,41
TAKAI PAGAL SPRENDIN	
Integruojami takai, km	0,39
Rekonstruojami takai, km	0,34
Planuojami nauji takai, km	0,68
TAKAI PAGAL TIPA	
Atskiras takas, km	1,41

2.2.2 Rajoninės trasos

Rajoninių trasų paskirtis – sujungti miesto rajonus su magistralinėmis trasomis arba su kitais gretimais rajonais. Tai antroji takų hierarchijos pakopa, užtikrinanti tinklo ryšius su pavieniais gyvenamaisiais ar pramonės rajonais arba su miesto išorėje esančiomis teritorijomis



2.15 pav. Rajoninės trasos

2.2.2.1 Pietinė jungtis tarp KVJU ir IX B transporto koridoriaus

Dviračių takas suplanuotas Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IX transporto koridoriaus detalajame plane. Taku sujungiama pietinė KVJU dalis su valstybinės reikšmės krašto keliu Nr. 141.

Beveik visa trasa numatyta Klaipėdos rajono teritorijoje – Klaipėdos miesto administracinėse ribose suplanuotas trasos ilgis – apie 50 metrų (atsižakojimas nuo Taikos pr. – H. Manto g. – Kretingos g. magistralinės trasos ties Taikos pr. ir Kairių g. sankryža).

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.11 lentelėje.

2.11 lentelė. Trasos palei pietinę jungtį tarp KVJU ir IX B transporto koridoriaus charakteristika

TRASOS ILGIS KLAIPĖDOS MIESTO TERITORIJOJE, km	0,05
BENDRASTRASOS ILGIS, km	4,97
BENDRAS TAKŲ ILGIS	4,97
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	4,97
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0
Rekonstruojami takai, km	0
Planuojami nauji takai, km	4,97
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	4,97

2.2.2.2 Jūrininkų pr.

Esamą dviračių trasą palei Jūrininkų pr. numatoma rekonstruoti, padidinant tako plotį iki minimalaus – 2,5 m (žr. 2.1.2 skyrių) bei atnaujinant tako dangą dekoruotu asfaltu (dengiamas papildomas sluoksnis ant esamos asfalto dangos).

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.12 lentelėje.

2.12 lentelė. Rajoninės trasos palei Jūrininkų pr. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	2,46
BENDRAS TAKŲ ILGIS	2,46
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	2,46
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0,22
Rekonstruojami takai, km	2,24
Planuojami nauji takai, km	
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	2,24
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	0,22

2.2.2.3 Smiltelės g.

Trasoje numatomi atskiri, 2m pločio vienos krypties dviračių takai abejose Smiltelės g. pusėse, sujungiantys tris pagrindines dviračių magistrasles su gyvenamaisiais rajonais abipus Smiltelės g.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.13 lentelėje.

2.13 lentelė. Rajoninės trasos palei Smiltelės g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	2,48
BENDRAS TAKŲ ILGIS	4,92
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	4,89
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	0,03
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0,20
Rekonstruojami takai, km	0
Planuojami nauji takai, km	4,72
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	4,92

2.2.2.4 Šilutės pl.

Rajoninė trasa numatoma vienoje Šilutės pl. pusėje, įrengiant dviejų eismo kryptių dviračių taką. Atkarpoje tarp Statybininkų pr. ir Smiltelės g. numatomas naujo tako įrengimas, o atkarpoje tarp Jūrininkų pr. ir Smiltelės g. – esamo tako rekonstrukcija.

Taip pat, atsižvelgiant į miesto bendrąjį planą, numatoma dviračių tako tąsa palei suplanuotą Šilutės pl. tęsinį, vedantį link valstybinės reikšmės kelio Nr. 141.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.14 lentelėje.

2.14 lentelė. Rajoninės trasos palei Šilutės pl. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	2,01
BENDRAS TAKŲ ILGIS	2,01
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	2,01
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0
Rekonstruojami takai, km	1,15
Planuojami nauji takai, km	0,86
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	2,01

2.2.2.5 Statybininkų pr.

Rajoninė Statybininkų pr. trasa atlieka analogišką Smiltelės g. trasai funkciją – sujungia gyvenamuosius kvartalus su magistralėmis. Numatomi įrengti 2 m pločio atskiri, vienos eismo krypties dviračių takai abipus gatvės.

Taip pat numatoma rekonstruoti esamą 240 m ilgio, 1,3 m pločio tako atkarpą prie Minijos g. – Statybininkų pr. sankryžos, padidinant plotį iki 2 m pločio (žr. 2.1.2 skyrių).

Vadovaujantis miesto bendrojo planu numatoma takų tąsa palei Statybininkų pr. tęsinį, vedantį prie Klaipėdos LEZ teritorijos.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.15 lentelėje.

2.15 lentelė. Rajoninės trasos palei Jūrininkų pr. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	1,9
BENDRAS TAKŲ ILGIS	3,79
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	3,79
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	0
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0
Rekonstruojami takai, km	0,24
Planuojami nauji takai, km	3,55
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	3,79

2.2.2.6 Baltijos pr.

Baltijos pr. trasoje, atkarpoje tarp Taikos pr. ir Šilutės pl., įvertinus gatvės kategoriją (A2), numatomi įrengti atskiri, dviejų eismo kryptių dviračių takai abipus gatvės, sujungiami trimis pėsčiųjų – dviratininkų viadukais, suplanuotais Apie 47 ha teritorijos tarp Baltijos pr., Minijos g. ir Šilutės pl. detalajame plane, patvirtintame Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2014 m. birželio 18 d. įsakymu Nr. AD1-1881.

Atkarpoje tarp Minijos g. ir Taikos pr. numatomi atskiri 2 m pločio vienos eismo krypties takai abipus Baltijos pr., numatant vieną požeminę pėsčiųjų – dviratininkų perėją, suplanuotą anksčiau minėtu detaliuoju planu.

Specialiuoju planu numatomas Baltijos pr. dviračių tako tęsinys palei Vilniaus pl. iki Jakų žiedo, bei atsižvelgiant į Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinius, abipus Baltijos pr. tęsinio į uosto teritoriją.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.16 lentelėje.

2.16 lentelė. Rajoninės trasos palei Baltijos pr. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	5,35
BENDRAS TAKŲ ILGIS	6,17
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	1,65
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	4,52
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0,17
Rekonstruojami takai, km	1,16
Planuojami nauji takai, km	4,84
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	6,00
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	0,17

2.2.2.7 Sausio 15-osios g. – Tilžės g.

Trasa sujungia pagrindines magistrales su aplinkiniais gyvenamaisiais kvartalais bei miesto rytinėje dalyje esančiomis teritorijomis, kurių išvystymas numatomas Klaipėdos miesto bendrajame plane.

Per visą trasos ilgį numatomas atskiras dviejų eismo juostų dviračių takas vienoje gatvės pusėje. Esamo dviračių tako atkarpą Sausio 15-osios gatvėje siūloma rekonstruoti, padidinant tako plotį iki 2,5 m ir atnaujinant dangą.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.17 lentelėje.

2.17 lentelė. Rajoninės trasos Sausio 15-osios g. – Tilžės g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	3,10
BENDRAS TAKŲ ILGIS	3,10
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	3,10
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0
Rekonstruojami takai, km	0,40
Planuojami nauji takai, km	2,70
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	3,10

2.2.2.8 Liepų g.

Liepų g. trasą miesto centre siūloma realizuoti įrengiant vienos krypties dviračių eismo juostas abipus gatvės. Perimetrinis gatvės užstatymo pobūdis lemia erdvės pakankamam infrastruktūros

koridoriui, todėl siūlomas takų tipas miesto centrą kertančioje atkarpoje – dviračių eismo juosta važiuojamoje dalyje.

Šių eismo juostų įrengimą būtina derinti su automobilių statymo vietų sutvarkymu bei motorizuoto transporto eismo reguliavimu, siekiant užtikrinti saugų dviratininkų eismą.

Trasos atkarpoje nuo sankryžos su Priestočio g. iki miesto administracinės ribos siūloma integruoti esamus dviračių takus, dalį jų rekonstruojant dėl neatitikimo reglamentų reikalavimams. Dviratininkų eismas organizuojamas abipus gatvės viena eismo kryptimi.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.18 lentelėje.

2.18 lentelė. Rajoninės trasos palei Liepų g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	4,34
BENDRAS TAKŲ ILGIS	7,91
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	7,15
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	0,76
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	4,15
Rekonstruojami takai, km	0,32
Planuojami nauji takai, km	3,44
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	1,22
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	3,74
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje, km	2,95

2.2.2.9 Pramonės g.

Pramonės g. esami takai integruojami į bendrą dviračių tinklą be esminių pakeitimų.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.19 lentelėje.

2.19 lentelė. Rajoninės trasos palei Pramonės g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	1,33
BENDRAS TAKŲ ILGIS	1,33
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	1,33
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	1,33
Rekonstruojami takai, km	
Planuojami nauji takai, km	
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	1,33

2.2.2.10 Šiaurės pr.

Šiaurės pr. esantys dviračių takai integruojami į bendrą dviračių takų tinklą. Planuojamas naujas takas – trūkstanta jungtis vienoje gatvės pusėje nuo Šiaurės pr. sankryžos su Pievų g. iki sankryžos su Kretingos g.

Dviratininkų eismas organizuojamas vienos krypties takuose abipus gatvės.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.20 lentelėje.

2.20 lentelė. Rajoninės trasos palei Šiaurės pr. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	1,68
BENDRAS TAKŲ ILGIS	3,35
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	3,35
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	0
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	2,16
Rekonstruojami takai, km	0
Planuojami nauji takai, km	1,19
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	3,35

2.2.2.11 Klaipėdos g. – Pajūrio g.

Klaipėdos g. – Pajūrio g. rajoninė jungtis užtikrina Tauralaukio rajono ryšį su miesto dviračių takų tinklu bei išorinėmis teritorijomis. Esamo tako atkarpa nuo sankryžos su Kretingos g. iki Klaipėdos ir Pajūrio gatvių sankryžos rekonstruojama dėl neatitikimo minimaliems techninių reglamentų reikalavimams.

Visame trasos ilgyje numatomas atskiras dviejų eismo kryptių takas vienoje gatvės pusėje.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.21 lentelėje.

2.21 lentelė. Rajoninės trasos Klaipėdos g. – Pajūrio g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	2,29
BENDRAS TAKŲ ILGIS	2,29
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	2,29
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0
Rekonstruojami takai, km	0,91
Planuojami nauji takai, km	1,38
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	2,29

2.2.2.12 Medelyno g.

Medelyno g. rajoninė jungtis sukuria miesto dviračių takų ryšį su išorinėmis teritorijomis. Esama dviračių tako atkarpa nuo Žilvičių g. iki Skardžio g. integruojama į bendrą tinklą, likusi atkarpa iki miesto administracinės ribos realizuojama įrengiant atskirą dviejų eismo krypčių dviračių taką.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.22 lentelė.

2.22 lentelė. Rajoninės trasos palei Medelyno g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	2,38
BENDRAS TAKŲ ILGIS	2,59
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0,42
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	2,17
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0,65
Rekonstruojami takai, km	0,42
Planuojami nauji takai, km	1,52
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	1,5
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	1,09

2.2.2.13 Švyturio g.

Švyturio g. trasa sukuria tiesioginę miesto centro jungtį su Melnrage. Dviračių takų įrengimas sietinas su Švyturio gatvės tęsinio įrengimu, numatytu Klaipėdos miesto bendrajame plane.

Rajoninės jungties sankryža su magistraliniu dviračių taku aptariama 2.2.1.4 skyriuje.

Visame trasos ruože numatomas įrengti atskiras, dviejų eismo krypčių dviračių takas.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.23 lentelėje.

2.23 lentelė. Rajoninės trasos palei Švyturio g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	2,02
BENDRAS TAKŲ ILGIS	2,02
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	2,02
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0
Rekonstruojami takai, km	0
Planuojami nauji takai, km	2,02
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	2,02

2.2.2.14 Perkėlos g.

Palei Perkėlos g. esantys takai integruojami į bendrą takų tinklą, rekonstruojant atkarpą, lygiagrečią Taikos pr., dėl neatitikimo techninių reglamentų reikalavimams (esamas plotis – 1,5 m, minimalus reglamentuojamas – 2,5 m (žr. 2.1.2 skyrių)).

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.24 lentelėje.

2.24 lentelė. Rajoninės trasos palei Perkėlos g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	3,15
BENDRAS TAKŲ ILGIS	3,15
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	3,15
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	1,88
Rekonstruojami takai, km	1,27
Planuojami nauji takai, km	
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	1,61
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	1,54

2.2.2.15 Kauno g. tęsinys

Klaipėdos miesto bendrajame plane numatytas Kauno g. tęsinys, susikertantis su Tilžės g. Šalia perspektyvinės gatvės numatomas dviračių takas, įsiliejantis į Kauno g. magistralinį taką. Esama atkarpa integruojama į tinklą be esminių pakeitimų.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.25 lentelėje.

2.25 lentelė. Rajoninės trasos palei Kauno g. ir jos tęsinį charakteristika

TRASOS ILGIS, km	1,18
BENDRAS TAKŲ ILGIS	1,18
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	1,18
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0,25
Rekonstruojami takai, km	0
Planuojami nauji takai, km	0,93
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	0,93
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	0,25

2.2.2.16 Arimų g.

Arimų g. trasos įrengimas sietinas su Klaipėdos miesto bendrajame plane numatytos naujos transportinės jungties įrengimu. Numatytą trasą tikslinga įrengti tik suformavus transportinę jungtį ir įsisavinus aplinkines teritorijas.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.26 lentelėje.

2.26 lentelė. Rajoninės trasos palei Arimų g. charakteristika

TRASOS ILGIS, km	3,48
BENDRAS TAKŲ ILGIS	3,48
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	3,48
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0
Rekonstruojami takai, km	0
Planuojami nauji takai, km	3,48
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	3,48

2.2.2.17 Planuojama jungtis Lypkių sodybos – Paupiai

Rajoninės trasos įrengimas, analogiškai Arimų g. trasai, tikslingas tik nutiesus miesto bendrajame plane numatytą gatvę ir užstačius aplinkines teritorijas. Visame trasos ilgyje numatomas atskiras dviejų eismo krypčių dviračių takas.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.26 lentelėje.

2.27 lentelė. Rajoninės trasos palei planuojamą jungtį Lypkių sodybos – Paupiai charakteristika

TRASOS ILGIS, km	3,78
BENDRAS TAKŲ ILGIS	3,78
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	3,78
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0
Rekonstruojami takai, km	0
Planuojami nauji takai, km	3,78
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	3,78

2.2.3 Vietinės trasos

Vietinių trasų tinklo paskirtis – užpildyti aukštesnės reikšmės tinklo struktūrą, rajonų viduje sukuriant privažiavimus prie rajoninių ir magistralinių trasų. Specialiuoju planu numatoma įrengti apie 92 km vietinės reikšmės takų, pažymint dviračių eismo juostas pėsčiųjų takuose, gatvių važiuojamoje dalyje arba įrengiant naujus takus (2.16 pav.).



2.16 pav. Vietinės reikšmės takų tinklas

Dauguma vietinės reikšmės takų Pietinėje ir Šiaurinėje miesto dalyse numatomi įrengti pėsčiųjų take suformuojant 2,5 m pločio dviejų eismo krypčių juostas arba bendrus pėsčiųjų ir dviračių takus.

Centrinėje miesto dalyje dėl tankaus užstatymo ir erdvės tarp gatvių raudonųjų linijų trūkumo, siūloma abipus gatvių įrengti vienos eismo krypties dviračių juostas važiuojamoje dalyje. Dviračių eismo juostų įrengimas turėtų būti derinamas su eismo saugumo didinimo priemonėmis, mažinant motorizuoto transporto greitį.

Rengiant atskirų gyvenamųjų kvartalų tvarkymo planus tikslinga numatyti papildomus pėsčiųjų – dviračių takus tarp daugiabučių pastatų, įsijungiančius į vietinės reikšmės dviračių takų tinklą.

Specialiajame plane nenumatomas konkretus vietinės reikšmės dviračių takų tinklas neurbanizuotose Rytinės miesto dalies teritorijose, tačiau šis tinklas turi būti sukurtas rengiant šių teritorijų detaliuosius ar specialiuosius transporto infrastruktūros planus, numatant sklandų įsijungimą į suplanuotas rajoninės reikšmės trasas.

Bendra vietinės reikšmės trasų charakteristika pateikiama 2.28 lentelėje.

2.28 lentelė. Vietinės reikšmės trasų charakteristika

BENDRAS TRASŲ ILGIS, km	117,08
BENDRAS TAKŲ ILGIS	130,01
Vienos eismo krypties takai, km	25,87

Dviejų kryptčių eismo takai, km	104,14
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	16,72
Rekonstruojami takai, km	4,06
Planuojami nauji takai, km	109,54
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	6,39
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas, km	9,74
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	97,9
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje, km	14,54
Trasa bendrame transporto sraute, km	1,57

2.2.4 Rekreacinės trasos

Rekreacinės trasos suskirstytos į pagrindines trasas, skirtas ilgų distancijų turistinio pobūdžio kelionėms arba atokiau nutolusių objektų pasiekimui, ir į vietines trasas – lokalius rekreacinius, dažniausiai žiedo formos maršrutus (2.17 pav.).



2.17 pav. Rekreacinių dviračių trasų tinklas

2.2.4.1 Pagrindinės rekreacinės trasos

Pagrindinės rekreacinės trasos pasižymi dideliu dviratininkų srautu, todėl joms keltini aukštesni reikalavimai nei vietinėms dviračių trasoms. Šiose trasose būtina reguliariais atstumais įrengti poilsio aikštelės, taip pat įdiegti informacinę sistemą, leidžiančią dviratininkui tiksliai nustatyti atstumą iki artimiausių lankytinų objektų ar sankryžų su kitais dviračių takais. Pagrindinėse rekreacinėse dviračių trasose turėtų būti užtikrinamas sklandus, greitas dviračių eismas, orientuotas į turistines keliones.

Pagrindinės Klaipėdos miesto rekreacinės dviračių trasos:

- Trasa palei Karaliaus Vilhelmo kanalą;
- Dviračių trasos smiltynėje;

- Naujoji perkėla – pajūris;
- Senoji perkėla – pajūris;
- Pajūrio trasa;
- Dviračių trasa Girulių miške.

2.2.4.1.1 Takas palei Karaliaus Vilhelmo kanalą

Dviračių trasa palei Karaliaus Vilhelmo kanalą atlieka rekreacinę ir svarbaus išorinio ryšio funkciją. Ši trasa yra alternatyvi Pajūrio dviračių turizmo trasos Nr. 10 atkarpa Klaipėdos miesto ryšiui su piečiau Klaipėdos miesto turistinės trasos kertamomis gyvenvietėmis. Nepaisant oficialaus turistinės trasos maršruto, ši alternatyvi trasa palankiau vertinama dviratininkų dėl patrauklios gamtinės aplinkos.

Palei Karaliaus Vilhelmo kanalą numatoma įrengti 3 m pločio atskirą dviračių taką, prisijungiantį prie miesto magistralinių dviračių trasų tinklo.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.29 lentelėje.

2.29 lentelė. Rekreacinės trasos palei Karaliaus Vilhelmo kanalą charakteristika

TRASOS ILGIS, km	3,66
BENDRAS TAKŲ ILGIS	3,66
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	3,66
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0
Rekonstruojami takai, km	0
Planuojami nauji takai, km	3,66
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	3,66

2.2.4.1.2 Takai Smiltynėje

Pagrindinės rekreacinės dviračių trasos Smiltynėje – tai dviračių takai vedantys nuo Senosios ir Naujosios perkėlų link dviračių tako pajūryje, vedančio į Neringos savivaldybės teritoriją.

Didžioji dalis takų integruojami į bendrą takų tinklą. Atkarpą nuo Senosios perkėlos iki pajūrio siūloma rekonstruoti iki 3 m pločio tako, padidinant takų laidumą. Trūkstantį trasos nuo Naujosios perkėlos iki pajūrio tako atkarpą siūloma realizuoti įrengiant naują apie 600 m ilgio dviračių taką.

Specialiuoju planu siūloma uždrausti dviratininkų eismą esamu pėsčiųjų – dviračių taku per Hageno kalną dėl pavojingo tako nuolydžio – esamas nuolydis 200 metrų ruožuose siekia 10% (10% nuolydis leistinas ne ilgesniame kaip 30 m ruože (žr. 2.1.2 skyrių)). Abiejuose tako galuose tikslinga įrengti ženklus, draudžiančius dviračių eismą ir (arba) įspėjančius apie dviratininkų

eismui pavojingą reljefo nuolydį. Siekiant paskatinti lankytino objekto apžvalgą pėsčiomis, tikslinga įrengti dviračių stovus kalno papėdėje.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.30 lentelėje.

2.30 lentelė. Rekreacinių trasų Smiltynėje charakteristika

Bendras TRASŲ ILGIS, km	6,72
BENDRAS TAKŲ ILGIS, km	6,72
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	6,72
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	4,75
Rekonstruojami takai, km	1,35
Planuojami nauji takai, km	0,62
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	6,72

2.2.4.1.3 Takas Girulių miške

Dviračių takas Girulių miške integruojamas į bendrą dviračių takų tinklą, rekonstruojant 280 m atkarpą palei Vasarotojų g. (nuo Rasytės g. iki Stoties g.) padidinant tako plotį iki 2,5 m.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.31 lentelėje.

2.31 lentelė. Rekreacinės trasos Girulių miške charakteristika

TRASOS ILGIS, km	6,40
BENDRAS TAKŲ ILGIS	6,40
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	6,40
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	6,12
Rekonstruojami takai, km	0,28
Planuojami nauji takai, km	0
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	6,40

2.2.4.2 Vietinės rekreacinės trasos

Vietinės rekreacinės dviračių trasos skirtos atskirų teritorijų pažinimui. Trasos įrengiamos gamtinėje aplinkoje, formuojami žiediniai maršrutai. Skirtingai nei pagrindinėse rekreacinėse trasose, vietinėse trasose spartus susisiekimas nėra esminis reikalavimas.

Specialiuoju planu numatomos kelios vietinės reikšmės rekreacinių takų grupės:

- Dviračių takai Žardės piliakalnio apylinkėse ir trasa palei Smeltalės upelį;
- Dviračių takai Smiltynėje;
- Dviračių takai abipus Danės upės;
- Takų tinklas Girulių miške;

2.2.4.2.1 Takai Žardės piliakalnio apylinkėse

Dviračių takų Žardės piliakalnio ir Smeltalės upelio aplinkoje sietinas su šių teritorijų tvarkymu ir pritaikymu rekreacijai.

Žardės piliakalnio apylinkėse siūloma įrengti žiedinę apie 3,5 km ilgio dviračių trasą, sujungtą su magistraliniu takų tinklu.

Taip pat numatoma dviračių trasa Smeltalės upelio pakrante nuo Taikos pr. – Kairių g. sankryžos iki žvejų prieplaukos.

Numatomi atskiri, dviejų eismo krypčių 2,5 m pločio dviračių takai.

Bendra trasų charakteristika pateikiama 2.32 lentelėje.

2.32 lentelė. Rekreacinių trasų Žardės piliakalnio apylinkėse charakteristika

BENDRAS TRASŲ ILGIS, km	7,57
BENDRAS TAKŲ ILGIS	7,57
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	7,57
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	
Rekonstruojami takai, km	
Planuojami nauji takai, km	7,57
TAKAI PAGAL TIPAŲ	
Atskiras takas, km	7,57

2.2.4.2.2 Takai Smiltynėje

Dauguma esamų vietinių rekreacinių dviračių takų nusidėvėję arba neatitinka galiojančių techninių reglamentų reikalavimų, todėl į bendrą dviračių tinklą be esminių pakeitimų integruojama nedidelė takų dalis, o dauguma esamų takų rekonstruojami. Specialiuoju planu siūloma įrengti trūkstamas dviračių jungtis, realizuojančias miesto Bendrajame plane ir Kuršių Nerijos regioninio parko tvarkymo plane numatytą Smiltynės dviračių takų žiedą, vedantį palei jūros ir Kuršių marių pakrantes.

Dauguma planuojamų dviračių takų – atskiri, 2,5 m pločio takai arba bendri pėsčiųjų – dviračių takai. Atkarpoje nuo Senosios perkėlos iki Lietuvos Jūrų muziejaus siūloma pažymėti dviračių juostas abipus Smiltynės g. bei numatyti eismo apribojimo priemones.

Bendra trasų charakteristika pateikiama 2.33 lentelėje.

2.33 lentelė. Rekreacinių trasų Smiltynėje charakteristika

BENDRAS TRASŲ ILGIS, km	13,33
BENDRAS TAKŲ ILGIS, km	14,91
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	3,16
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	11,75
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	0,7
Rekonstruojami takai, km	5,23
Planuojami nauji takai, km	8,98
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	6,52
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje, km	3,16
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas, km	5,13

2.2.4.2.3 Takai Danės pakrantėse

Vietinės reikšmės rekreaciniai takai Danės pakrantėse suplanuoti vadovaujantis Danės upės slėnio teritorijos nuo Biržos tilto iki Palangos kelio specialiuoju planu, patvirtintu Klaipėdos m. savivaldybės administracijos direktoriaus 2010-10-22 įsakymu Nr. AD1-1872.

Į dviračių tinklą integruojamos minėto specialiojo plano pagrindu įrengtos dviračių takų atkarpos, taip pat siūloma numatyti papildomą pėsčiųjų – dviračių taką aplink Jono kalnelį bei rekreacinę trasą palei Pilies uostą iki Kruizinių laivų terminalo. Vadovaujantis minėtu specialiuoju planu, numatomi nauji šeši pėsčiųjų – dviračių tiltai per Danės upę, neskaitant kituose teritorijų planavimo dokumentuose numatytų tiltų, skirtų motorizuotam transportui.

Bendra trasų charakteristika pateikiama 2.34 lentelėje.

2.34 lentelė. Rekreacinių trasų Danės pakrantėse charakteristika

BENDRAS TRASŲ ILGIS, km	26,48
BENDRAS TAKŲ ILGIS, km	26,48
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų kryptių eismo takai trasoje, km	26,48
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	5,96
Rekonstruojami takai, km	0

Planuojami nauji takai, km	20,52
TAKAI PAGAL TIPA	
Atskiras takas, km	24,2
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas, km	2,28

2.2.4.2.4 Takai Girulių miške ir miesto parke

Esami dviračių takai Girulių miške bei miesto parke integruojami į dviračių tinklą be esminių pokyčių, taip pat papildomai numatoma nauja trasa aplink miesto parką (palei Pušyno g. ir geležinkelį iki P. Lideikio g.), naujos žiedinės tramos Girulių miške, taip pat trasa palei Klaipėdos miesto bendrajame plane numatytą gatvę, jungiančią Labrenčiškes ir II-osios Melnragės gyvenvietę.

Dauguma planuojamų takų – atskiri, dviejų eismo krypčių, 2,5 m pločio takai.

Bendra trasų charakteristika pateikiama 2.35 lentelėje.

2.35 lentelė. Rekreacinių trasų Girulių miške charakteristika

TRASOS ILGIS, km	14,42
BENDRAS TAKŲ ILGIS	14,42
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	0
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	14,42
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	3,64
Rekonstruojami takai, km	0
Planuojami nauji takai, km	10,78
TAKAI PAGAL TIPA	
Atskiras takas, km	12,77
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas, km	1,65

2.2.4.2.5 Takai pajūrio ruože

Dviračių takai pajūrio ruože suplanuoti atsižvelgiant į Rekreacinių teritorijų nuo Švyturio g., Melnragės, Girulių iki Karklės dviračių takų, paviršinių nuotekų, upelių sutvarkymo ir kraštovaizdžio specialųjį planą, patvirtintą Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2014 liepos 2 d. įsakymu Nr. AD1-1999. Į dviračių takų tinklą integruojamas esamas dviračių takas, jungiantis Melnragę ir Girulius, tačiau jam lygiagretus takas palei Pamario g. neįtraukiamas į bendrą dviračių takų tinklą, todėl rekomenduojama pašalinti esamus dviračių taką žyminčius ženklus.

Girulių gyvenvietėje rekreacinių takų tinklas numatomas palei pagrindines gatves, sukuriant ryšius tarp Girulių miško pajūrio ruožo rekreacinių takų.

Bendra trasos charakteristika pateikiama 2.35 lentelėje.

2.36 lentelė. Rekreacinių trasų pajūrio ruože charakteristika

TRASOS ILGIS, km	15,28
BENDRAS TAKŲ ILGIS	15,28
Vienos eismo krypties takai trasoje, km	1,07
Dviejų krypčių eismo takai trasoje, km	14,74
TAKAI PAGAL SPRENDINĮ	
Integruojami takai, km	3,72
Rekonstruojami takai, km	
Planuojami nauji takai, km	12,09
TAKAI PAGAL TIPĄ	
Atskiras takas, km	7,29
Dviračių juosta pėsčiųjų take, km	6,92
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas, km	1,6

2.2.5 Dviračių takų suvestinė

Integruojamų be esminių pokyčių, rekonstruojamų ir suplanuotų naujų dviračių takų ilgių suvestinė pateikiama žemiau, 2.37 lentelėje.

2.37 lentelė. Klaipėdos miesto dviračių takų ilgių suvestinė

TAKŲ REIKŠMĖ IR TIPAS	SPRENDINYS			VISO
	Integruojami	Rekonstruojami	Suplanuoti	
Magistralinės trasos	14,94	17,88	29,24	62,06
Atskiras takas	6,81	15,06	22,83	44,70
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas	0,20			0,20
Dviračių juosta pėsčiųjų take	7,93	0,98	5,64	14,55
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje		1,84	0,77	2,61
Pagrindinės rekreacinės trasos	7,38	5,12	4,28	16,78
Atskiras takas	7,38	5,12	4,28	16,78
Rajoninės trasos	11,01	8,11	47,67	66,79
Atskiras takas	1,36	7,32	43,45	52,13
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas		0,06		0,06
Dviračių juosta pėsčiųjų take	9,65	0,48	1,48	11,61
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje		0,25	2,74	2,99
Vietinės rekreacinės trasos	14,02	5,23	60,32	79,57
Atskiras takas	12,58	2,49	43,66	58,73
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas	0,91	2,74	7,01	10,66
Dviračių juosta pėsčiųjų take	0,53		6,39	6,92
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje			3,16	3,16
Trasa bendrame transporto sraute			0,10	0,10
Vietinės trasos	16,70	4,06	116,13	136,89
Atskiras takas	4,08		5,26	9,34

Bendras pėsčiųjų-dviračių takas	0,07		9,67	9,74
Dviračių juosta pėsčiųjų take	12,55	3,70	85,45	101,70
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje		0,36	14,18	14,54
Trasa bendrame transporto sraute			1,57	1,57
Viso	64,05	40,40	257,64	362,09

2.3 Papildoma dviračių transporto infrastruktūra

Dviračių transporto infrastruktūros funkcionavimui būtina papildoma infrastruktūra, orientuota į trumpalaikį dviračių statymą, ilgalaikį saugojimą bei dviračių nuomą. Toliau aprašomi Specialiuoju planu numatomi papildomos dviračių infrastruktūros sprendiniai bei gerosios praktikos pavyzdžiai.

2.3.1 Stovai

Atsižvelgiant į STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ reikalavimus, prie kiekvieno naujai statomo ar rekonstruojamo statinio turi būti įrengtas dviračių stovėjimo vietų skaičius, ne mažesnis nei nurodyta reglamente.

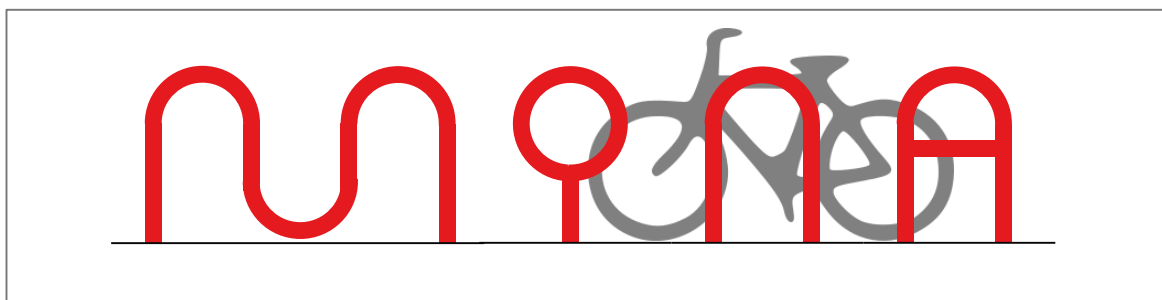
Dviračių stovėjimo vietos įrengiamos naujai statomo ar rekonstruojamo pastato sklype, gatvėje ar valstybinėje žemėje, pagal savivaldybės išduotas sąlygas. Atstumas nuo dviračių stovėjimo vietų iki įėjimo į statinį neturi viršyti 50 m.

Siekiant padidinti dviračių stovų skaičių mieste, tikslinga skatinti dviračių stovų įrengimą prie komercinių objektų ir gyvenamųjų pastatų, rengiant dviračių stovų įrengimo dalinio finansavimo programas verslo subjektams ar gyventojų bendruomenėms.

Specialiajame plane pažymėtos 25 dviračių poilsio aikštelių įrengimo vietos palei rekreacines trasas. Šiose aikštelėse būtinas dviračių stovų, informacinių stendų, suolelių įrengimas, taip pat pageidautinas viešųjų tualetų įrengimas.

Įrengiant dviračių stovus būtina vadovautis Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis R PDTP 12, patvirtintomis Lietuvos kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2012 m. spalio 10 d. įsakymu Nr. V-294.

Rekonstruojant esamus ar statant naujus statinius, prie kurių, vadovaujantis STR reikalavimais, privalomas dviračių stovų įrengimas, esami seni dviračių stovai, kuriuose dviratis atremiamas tik į rato laikiklį, privalo būti pakeisti naujais (dažniausiai apverstos U formos) stovais, kuriuose dviratis į stovą atremiamas rému (žr. 2.18 pav.)



2.18 pav. Rekomenduojamos dviračių stovų formos

2.3.2 Įvairiarūšio transporto terminalai

2.3.2.1 „Park & Ride”

„Park & Ride” (liet. Palik automobilį ir važiuok viešuoju transportu) – sistema, kai automobilis yra paliekamas specialioje „Park & Ride” automobilių stovėjimo aikštelėje miesto priegose ir tolimesnę kelionę tęsia miesto viešuoju transportu arba specialiu „Park & Ride” autobusu.

Iš užmiesčio ar miesto pakraščių automobiliu privažiuojama iki įvairiarūšio transporto terminalo, kuriame paliekama asmeninio transporto priemonė. Kelionė į miesto centrą tęsiama viešojo transporto ar bemotorio transporto priemone.

Specialiajame plane numatomose „P+R“ aikštelėse siūloma įrengti dviračių saugyklas, skirtas ilgą laiką saugoti sistemą naudojančių miesto ar priemiesčio gyventojų asmeninius dviračius, kuriais būtų galima tęsti kelionę atvykus į „P+R“ terminalą.

Specialiajame plane numatytos aštuonios „P+R“ aikštelės (žr. 14027-00-S.B.-01brėžinį), išdėstytos palei miesto ribas, atsižvelgiant į VGTU Teritorijų planavimo mokslo instituto atlikto Kombinuotų keleivių kelionių skatinimo, diegiant Park & Ride, Bike & Ride ir kitas koncepcijas, tyrimo išvadas.

2.3.2.2 „Bike & Ride”

„Bike & Ride” (liet. Palik dviratį ir važiuok viešuoju transportu) – „P+R“ sistemai analogiška sistema, orientuota į bemotorį transportą.

Iki įvairiarūšio transporto terminalo atvykstama dviračiu, kuris paliekamas „B+R“ terminale esančiose dviračių saugojimo vietose, o kelionė toliau tęsiama (paprastai tarp miestiniu, tarptautiniu – ilgų distancijų) viešuoju transportu.

Specialiuoju planu numatoma viena „B+R“ aikštelė – prie geležinkelio stoties.

2.3.3 Saugyklos

Specialiuoju planu rekomenduojama įrengti dviračių saugyklas, skirtas ilgalaikiam dviračių saugojimui, visose miesto mokyklose ir viešosiose miesto erdvėse, prie objektų, kur aktualus ilgalaikis dviračių saugojimas:

- prie tarptautinės jūrų perkėlos;
- prie pagrindinių jėjimų į pliažus Smiltynėje, Melnragėje ir Giruliuose;
- prie Liepų g. ir Mokyklos g. tiltų per Danę;
- prie stambių traukos objektų – „Švyturio“ arenos, BIG prekybos centro;
- prie numatomų daugiaaukščių automobilių stovėjimo aikštelių senamiesčio priegose;

Galimi keli alternatyvūs dviračių saugyklų įrengimo būdai – pastatant rakinamus dviračių konteinerius (2.19 pav.) arba įrengiant uždaras dviračių saugyklas, kurių viduje dviračiai rakinami

prie stovų savininko ar saugyklos teikiamais užraktais (2.20 pav.). Esant dideliam dviračių saugojimo poreikiui gali būti įrengiamos automatizuotos uždaros saugyklos.



2.19 pav. Konteinerinė dviračių saugykla

Konteinerinės dviračių saugyklos tikslinga įrengti prie atskirų objektų, kai aptarnaujamas nedidelis dviratininkų skaičius – pvz. vienos įstaigos darbuotojai ir pan.



2.20 pav. Uždara dviračių saugykla

Uždaros dviračių saugyklos reikalauja mažesnių investicijų ir yra pakankamai efektyvios stambiuose traukos objektuose, kurių teritorija stebima vaizdo kameromis ar saugoma ir yra tikėtinas didelis naudotojų skaičius – pvz. stotyse. Saugumui užtikrinti analogiškos saugyklos gali būti įrengiamos stočių laukimo salėse.

2.3.4 Dviračių nuomos punktai („Bike-share“)

Specialiajame plane numatytas galimų 33 trumpalaikės dviračių nuomos terminalų išdėstymas miesto centre ir jo apylinkėse (žr. 14027-00-STP-S.B.-01 brėžinį).

Dviračių savitarnos nuomos privalumas, 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).

Specialūs unikalaus dizaino dviračiai nuomojami terminaluose su dviračių prirakinimo ir atsiskaitymo už nuomą įranga, informaciniais stendais su miesto trasų žemėlapiu ar šalmų nuomos automatais (2.21 pav.).

Iki viešųjų dviračių nuomos sistemos diegimo būtina atlikti dviračių nuomos sistemos kaštų ir naudos analizę, įvertinant tikėtiną kelionių skaičių ir sistemos eksploatacijos kaštus. Viešųjų dviračių nuomos sistemos diegimas galimas tik įgyvendinus pirmą dviračių infrastruktūros plėtros etapą – suformavus pagrindinį takų tinklą.



2.21 pav. Savitarnos dviračių nuomos terminalas

Nuomos sistema orientuota į trumpalaikes, iki 30 minučių trunkančias keliones miesto centre ir jo apylinkėse. Dviračių savitarnos nuomos aptarnavimo plotas – 10,2 km², terminalų tankis miesto centre – 6 terminalai kvadratiniam kilometre.

Dviračių kiekis parenkamas pagal aptarnaujamoje teritorijoje gyvenančių ir dirbančių asmenų skaičių (10-30 dviračių tūkstančiui gyventojų).

2.4 Ramaus eismo zonos

Specialiuoju planu siūloma Klaipėdos mieste numatyti dvi ramaus eismo zonas (žr. 14027-00-STP-S.B.-01 brėžinį):

- Klaipėdos senamiestyje
- Melnragėje

Šiose zonose rekomenduojama sumažinti maksimalų leistiną motorizuoto transporto greitį bei įteisinti bemotorio transporto prioritetą.

Senamiesčio Ramaus eismo zona apima teritoriją ribojamą Sausio 15-osios g., Pilies g., Danės upės, planuojamos Bastionų g., Baltikalnio g., Tilžės g. ir Taikos pr.

Senamiesčio ramaus eismo zonoje siūloma mažinti leistiną transporto greitį iki 30 km/h Galinio pylimo g., Bangų g., Kūlių vartų g., o likusioms į ramaus eismo zoną patenkančioms gatvėms nustatyti gyvenamosios zonos statusą, įrengti greičio mažinimo priemones ir skatinti laisvą bemotorio transporto judėjimą.

Melnragėje planuojamoje ramaus eismo zonoje rekomenduojama mažinti leistiną transporto greitį.

3 SPECIALIOJO PLANO SPRENDINIŲ ĮGYVENDINIMO PROGRAMA

Siekiant kryptingai formuoti rišlų, miesto gyventojų poreikius tenkinantį dviračių takų tinklą, Specialiojo plano sprendinius tikslinga įgyvendinti etapais, leidžiančiais tikslingai paskirstyti investicijas tolygiai dviračių infrastruktūros plėtrai. Siūlomi trys dviračių infrastruktūros plėtros etapai su preliminariais darbų įgyvendinimo laikotarpiais:

1. Pagrindinio dviračių trasų karkaso formavimas (2015-2017 m)
2. Pagrindinio takų tinklo tankinimas ir tobulinimas (2017-2019 m.)
3. Vietinių takų tinklo tankinimas ir tobulinimas (2019-2020 m.)

Dalis Specialiuoju planu numatomų dviračių trasų yra tiesiogiai priklausomos nuo Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo – naujų susisiekimo jungčių tiesimo, teritorijų urbanizavimo. Šių takų įrengimas išskirtas į atskirą etapą, neturinčio konkretaus prioriteto – jame numatyti takai turėtų būti įrengiami susijusių projektų apimtyje, kurių įrengimo prioritetą numato savivaldybės strateginiai planai ir programos.

3.1 Esamų takų integracija į dviračių takų tinklą

Toliau (2.37 lentelė3.1 lentelėje) pateikiama pakankamų parametrų esamų dviračių takų suvestinė, kuriuos siūloma integruoti į planuojamą dviračių takų tinklą nenumatant esminių pakeitimų. Integruojami dviračių takai grafiškai pavaizduoti 14027-STP-00-S.B.-03 brėžinyje.

3.1 lentelė. Integruojamų į planuojamą tinklą takų suvestinė

TAKŲ REIKŠMĖ IR TIPAS	INTEGRUOJAMŲ TAKŲ ILGIS, KM
Magistralinės trasos	14,94
Atskiras takas	6,81
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas	0,20
Dviračių juosta pėsčiųjų take	7,93
Pagrindinės rekreacinės trasos	7,38
Atskiras takas	7,38
Rajoninės trasos	11,01
Atskiras takas	1,36
Dviračių juosta pėsčiųjų take	9,65
Vietinės rekreacinės trasos	14,02
Atskiras takas	12,58
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas	0,91
Dviračių juosta pėsčiųjų take	0,53
Vietinės trasos	16,70
Atskiras takas	4,08
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas	0,07
Dviračių juosta pėsčiųjų take	12,55
Viso	64,05

Integruojamų takų tinklui nenumatoma rekonstrukcija, tačiau rekomenduojama numatyti lėšas periodiniam takų dangos remontui ir takų sankirtų su gatvėmis atnaujinimui, įrengiant nuolaidžius bortus, iškilias perėjas, pakankamo pločio saugumo saleles ar kitas dviračių eismo saugumo gerinimo priemones.

3.2 I etapas – pagrindinio tinklo formavimas

Pirmuoju dviračių takų plėtros etapu formuojamas dviračių takų tinklas kasdienėms gyventojų kelionėms dviračiais – nutiesiamos ir rekonstruojamos pagrindinės magistralės, teikiant prioritetą trūkstantį Žaliakelio atkarpų užbaigimui, Taikos pr. takų rekonstrukcijai, Minijos g. takų pratęsimui iki centro ir jungties su Melnrage formavimui palei P. Lideikio g.

Pirmame etape taip pat numatomas rekreacinių dviračių takų atnaujinimas Smiltynėje ir naujos jungties palei Karaliaus Vilhelmo kanalą įrengimas.

Pirmajame etape taip pat numatomas pagrindinių jungčių su Klaipėdos rajono dviračių takų tinklu kūrimas palei Baltijos pr., Liepų g., Pajūrio g. ir Medelyno g.

Pirmuoju etapu įrengiami ir rekonstruojami dviračių takai grafiškai pavaizduoti 14027-STP-00-S.B.-03 brėžinyje.

Toliau (3.2 lentelė) pateikiama pirmu etapu įrengiamų ir rekonstruojamų dviračių takų suvestinė.

3.2 lentelė. Pirmu etapu įrengiamų ir rekonstruojamų dviračių takų suvestinė

TAKŲ REIKŠMĖ IR TIPAS	SPRENDINYS		
	Rekonstruojami	Suplanuoti	VISO
Magistralinės trasos	8,29	19,06	27,35
Atskiras takas	5,82	12,65	18,47
Dviračių juosta pėsčiųjų take	0,63	5,64	6,27
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje	1,84	0,77	2,61
Pagrindinės rekreacinės trasos	5,01	4,28	9,29
Atskiras takas	5,01	4,28	9,29
Rajoninės trasos	2,63	14,34	16,97
Atskiras takas	1,91	11,33	13,24
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas	0,06		0,06
Dviračių juosta pėsčiųjų take	0,41	0,29	0,70
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje	0,25	2,72	2,97
Vietinės rekreacinės trasos	0,92	7,23	8,15
Atskiras takas		3,97	3,97
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas	0,92		0,92
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje		3,16	3,16
Trasa bendrame transporto sraute		0,10	0,10
Vietinės trasos	0,07	1,11	1,18
Dviračių juosta pėsčiųjų take	0,07	1,01	1,08
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje		0,10	0,10
Viso	16,92	46,02	62,94

3.2.1 Prioritetinės atkarpos

Įgyvendinant pirmąjį dviračių takų įrengimo etapą, magistralinėms trasoms, formuojančioms dviračių transporto tinklo pagrindą, ir svarbiausioms išorės jungtims teikiamas prioritetas. Žemiau (3.3 lentelėje) pateikiamas prioritетinių I-ojo etapo atkarpų sąrašas.

3.3 lentelė. Pirmo etapo prioritетinės atkarpos

Atkarpa	Pastabos	Ilgis, km
Pirmo prioriteto atkarpos		13,6
Žaliakelis nuo Baltijos pr. iki Priestočio g.	Reikalinga tilto per Danę statybą, geležinkelio bėgių išardymas tarp Kauno ir Dubysos g.	4,00
Magistralė palei P. Lideikio g.	Reikalingas tilto per geležinkelį platinimas arba nauja statyba	2,5
Taikos pr. atkarpų rekonstrukcija nuo Smiltelės g. iki Tiltų g.		4,3
Tiltų g. pritaikymas dviračių transportui		1,1
Magistralė palei H. Manto g. iki Lietuvininkų a.		1,7
Antro prioriteto atkarpos		22,5
Rajoninė trasa palei Liepų g.		3,5
Rajoninė trasa palei Baltijos pr.		5,7
Rajoninė trasa palei Smiltelės g.		3,1
Magistralė palei Minijos g.		8,0
Rajoninė trasa Palei Pajūrio g. ir Klaipėdos g.		2,2
Likęs I etapo tinklas		26,8
Viso		62,9

Lygiagrečiai dviračių transporto tinklo statybai ir rekonstrukcijai, prie tiesiamų dviračių takų atkarpų, įrengiama papildoma dviračių transporto infrastruktūra – stovai, saugyklos, poilsio aikštelės.

3.3 II etapas – pagrindinio takų tinklo tankinimas

Antruoju etapu numatomas dviračių takų tinklo tankinimas, pirmojo etapo takų tinklą užpildant trūkstantomis rajoninėmis jungtimis ir magistralių žiedo užbaigimu šiaurinėje miesto centro dalyje bei svarbiausių vietinės reikšmės takų įrengimu.

Prioritetinės jungtys – Švyturio g. - Priestočio g., Statybininkų pr., Tilžės g., Smiltelės g. tęsinys iki Minijos g.

Antrajame etape taip pat numatomas dviračių takų įrengimas kitapus Taikos pr. ir Šiaurės pr., leisiantis sumažinti dviratininkų poreikį kirsti greito eismo gatves, taip padidinant eismo saugumą.

Antruoju etapu numatomas rekreacinių trasų žiedo suformavimas, įrengiant taką, vedantį palei Labrenčiškių rajoną ir sujungiantį Girulių miško takus su Danės upės pakrantės takais.

Antruoju etapu įrengiami ir rekonstruojami dviračių takai grafiškai pavaizduoti 14027-STP-00-S.B.-03 brėžinyje.

Toliau (3.4 lentelė) pateikiama antru etapu įrengiamų ir rekonstruojamų dviračių takų suvestinė.

3.4 lentelė. Antru etapu įrengiamų ir rekonstruojamų dviračių takų suvestinė

TAKŲ REIKŠMĖ IR TIPAS	SPRENDINYS		
	Rekonstruojami	Suplanuoti	VISO
Magistralinės trasos	2,33	10,05	12,38
Atskiras takas	2,33	10,05	12,38
Pagrindinės rekreacinės trasos	0,11		0,11
Atskiras takas	0,11		0,11
Rajoninės trasos	1,95	12,53	14,48
Atskiras takas	1,95	11,32	13,27
Dviračių juosta pėsčiųjų take		1,19	1,19
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje		0,02	0,02
Vietinės rekreacinės trasos	0,80	14,00	14,80
Atskiras takas	0,80	8,29	9,09
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas		1,69	1,69
Dviračių juosta pėsčiųjų take		4,02	4,02
Vietinės trasos	2,62	38,35	40,97
Atskiras takas		1,53	1,53
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas		1,53	1,53
Dviračių juosta pėsčiųjų take	2,26	24,24	26,50
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje	0,36	10,57	10,93
Trasa bendrame transporto sraute		0,48	0,48
Viso	7,81	74,93	82,74

3.3.1 Prioritetinės atkarpos

Įgyvendinant antrą dviračių takų įrengimo etapą, prioritetą teikiama magistralinių trasų žiedo užbaigimui, takų tinklo tankinimui centre ir trūkstantį išorinių jungčių suformavimui. Žemiau (3.3 lentelė 3.8 lentelėje) pateikiamas prioritетinių II-ojo etapo atkarpų sąrašas.

3.5 lentelė. Pirmo etapo prioritетinės atkarpos

Atkarpa	Pastabos	Ilgis, km
Pirmo prioriteto atkarpos		14,4
Rajoninė trasa palei Statybininkų pr.		3,6
Magistralinė trasa palei Naująją Uosto g., J. Janonio g., Dariaus ir Girėno g.		2,5
Vietinės reikšmės takų tinklas centre (I. Kanto g., S. Daukanto g., Šaulių g., S. Šimkaus g., Gegužės g., J. Janonio g.)		6,3
Rajoninė trasa palei Švyturio g. ir jos tęsinį	Reikalingas Švyturio g. tęsinys, viadukas per kgeležinkelį.	2,0

Atkarpa	Pastabos	Ilgis, km
Antro prioriteto atkarpos		18,1
Rajoninė trasa palei Sausio 15-osios g. ir Tilžės g.		3,1
Rajoninė trasa palei Statybininkų pr. ir Šilutės pl.		5,7
Magistralė Taikos pr. vakarinėje pusėje		5,0
Vietinės trasos palei Šilutės pl ir Mokyklos g.		4,3
Likęs II etapo tinklas		50,2
Viso		82,7

3.4 III etapas – vietinių takų tinklo tankinimas

Trečiuoju etapu didinamas ankstesniais etapais suformuotas dviračių takų tinklo tankis, įrengiant vietinės reikšmės trasas gyvenamuosiuose rajonuose, taip pat suformuojant papildomas vietinės reikšmės trasų jungtis tarp magistralių ir atokesnių teritorijų.

Trečiajame etape numatoma dviračių takų abejose Danės upės pakrantėse plėtra, esamos magistralinės trasos Kretingos g. rekonstrukcija, rekreacinių takų tinklo tankinimas pajūrio ruože ir Girulių miške.

Antruoju etapu įrengiami ir rekonstruojami dviračių takai grafiškai pavaizduoti 14027-STP-00-S.B.-03 brėžinyje.

Toliau (3.6 lentelė) pateikiama trečiu etapu įrengiamų ir rekonstruojamų dviračių takų suvestinė.

3.6 lentelė. Trečiu etapu įrengiamų ir rekonstruojamų dviračių takų suvestinė

TAKŲ REIKŠMĖ IR TIPAS	SPRENDINYS		
	Rekonstruojami	Suplanuoti	VISO
Magistralinės trasos	7,26	0,13	7,39
Atskiras takas	6,91	0,13	7,04
Dviračių juosta pėsčiųjų take	0,35		0,35
Rajoninės trasos	3,53		3,53
Atskiras takas	3,46		3,46
Dviračių juosta pėsčiųjų take	0,07		0,07
Vietinės rekreacinės trasos	3,51	27,95	31,46
Atskiras takas	1,69	20,26	21,95
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas	1,82	5,32	7,14
Dviračių juosta pėsčiųjų take		2,37	2,37
Vietinės trasos	1,29	49,48	50,77
Atskiras takas		1,42	1,42
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas		6,14	6,14
Dviračių juosta pėsčiųjų take	1,29	37,98	39,27
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje		2,85	2,85
Trasa bendrame transporto sraute		1,09	1,09
Viso	15,59	77,56	93,15

3.4.1 Prioritetinės atkarpos

Įgyvendinant trečiąjį dviračių takų įrengimo etapą, prioritetas teikiamas rekreacinių trasų vystymui ir atskirų kvartalų sujungimui su magistralinių takų tinklu. Žemiau (3.7 lentelėje 3.3 lentelė) pateikiamas prioritетinių III-ojo etapo atkarpų sąrašas.

3.7 lentelė. Pirmo etapo prioritетinės atkarpos

Atkarpa	Pastabos	Ilgis, km
Pirmo prioriteto atkarpos		17,7
Magistralės rekonstrukcija palei Kretingos g.		6,6
Vietinės dviračių trasos Pietinėje dalyje (palei Laukininkų g., Lideikio g., Mogiliovo g., I. Simonaitytės g., Gedminių g., Debreceno g., Naujakiemo g., Nidos g.)		8,1
Vietinės trasos viduriniojoje Klaipėdos dalyje (palei Paryžiaus komunos g., Rumpiškės g.), takai Ažuolų giraitėje		3,0
Antro prioriteto atkarpos		18,4
Rekreacinės trasos Smiltynėje		3,8
Rekreacinės trasos Girulių miške		5,0
Rekreacinė trasa kairiajame Danės krante nuo Liepų g. iki Aukštikiemių	Įrengiami tiltai, jungiantys takus abipus Danės	6,4
Rekreacinė trasa dešiniajame Danės krante nuo Liepų g. iki Jono kalnelio		3,2
Likęs II etapo tinklas		57,5
Viso		93,2

3.5 Takai, susieti su kitų projektų įgyvendinimu

Dalis suplanuoto dviračių takų tinklo tiesiogiai priklauso nuo Klaipėdos miesto bendrojo plano sprendinių įgyvendinimo – neurbanizuotų teritorijų įsisavinimo, naujų transporto jungčių tiesimo, rekreacinių teritorijų vystymo.

Šių jungčių realizavimas neįgyvendinus Bendrojo plano sprendinių pagrindu rengiamų projektų nėra tikslingas, todėl Specialiojo plano sprendiniai turėtų būti įgyvendinami įtraukiant juos į naujai įsisavinamoms teritorijoms rengiamus teritorijų planavimo dokumentus ar infrastruktūros objektų techniniu projektus ir įrengiami šių projektų numatytų statybos darbų metu.

Su kitų projektų įgyvendinimu susieti dviračių takai grafiškai pavaizduoti 14027-STP-00-S.B.-03 brėžinyje.

Toliau (3.8 lentelė) pateikiama įrengiamų ir rekonstruojamų dviračių takų suvestinė.

3.8 lentelė. Suplanuotų takų, susietų su kitų projektų įgyvendinimu, ilgių suvestinė

TAKŲ REIKŠMĖ IR TIPAS	SUPLANUOTŲ TAKŲ ILGIS, KM
Rajoninės trasos	20,80
Atskiras takas	20,80
Vietinės rekreacinės trasos	11,14
Atskiras takas	11,14
Vietinės trasos	27,19
Atskiras takas	2,31
Bendras pėsčiųjų-dviračių takas	2,00
Dviračių juosta pėsčiųjų take	22,22
Dviračių juosta važiuojamoje dalyje	0,66
Viso	59,13

3.6 Papildomos dviračių infrastruktūros įrengimo prioritetai

Papildoma dviračių transporto infrastruktūrą (stovai, saugyklos, informacinė sistema) plėtra turi būti įgyvendinama kompleksiskai su dviračių takų plėtra, t.y. infrastruktūra įrengiamas palei naujai įrengiamus ar rekonstruojamus takus. Prioritetas teikiamas infrastruktūrai, numatomai prie magistralinių ir pagrindinių rekreacinių trasų, bei svarbiausių miesto transporto objektų – Stoties, perkėlų, įvairiarūšio transporto terminalų.

Miesto dviračių nuomos sistemą tikslinga diegti realizavus pirmojo etapo sprendinius, ir suformavus bazinį dviračių takų tinklą, užtikrinantį galimybę saugiai ir greitai realizuoti susisiekimo poreikius dviračiais. Nuomos sistemos įrengimą tikslinga rengti etapais – pirmu etapu įrengiant dviračių nuomos terminalus senamiestyje ir miesto centre, vėliau – išplečiant aptarnavimo zoną į gyvenamuosius rajonus.

4 SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMAS

4.1 Status quo situacija

Esama miesto dviračių infrastruktūros būklė nesuteikia galimybės miesto gyventojams naudoti dviračius kaip lygiavertę alternatyvą asmeniniam transportui dėl prastos takų būklės, nerišlaus ir nesisteminio dviračių takų tinklo bei nepatikimo laikino dviračių saugojimo pasiekus kelionės tikslą.

Ankstesniais teritorijų planavimo dokumentais suplanuotas takų tinklas įgyvendintas iš dalies, nutiesta apie 36% numatytų takų, tačiau nesilaikant įrengimo etapų prioritetų, numatytų Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schemeje. Schemos sprendiniai įgyvendinti nesistemiškai, dažniausiai juos perkeliama į atskirus žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus, kurių tiesioginis tikslas nėra nuosekli infrastruktūros plėtra.

Tęsiant dviračių infrastruktūros plėtrą remiantis ankstesniais teritorijų planavimo dokumentais nebūtų užtikrinama visavertė kompleksiška dviračių infrastruktūros plėtra, dviračių takų rišlumo problema išliktų aktuali.

Status quo situacija iš esmės nėra negatyvi, tačiau ji neišnaudoja dviračių infrastruktūros plėtros mieste potencialo, neužtikrina sistemiškos plėtros, kuri leistų dviračių transportui tapti konkurencingu asmeninio transporto atžvilgiu.

4.2 Sprendinių poveikis teritorijos vystymo darnai ir planuojamai veiklos sričiai

Bemotorio transporto vystymas yra svarbus darnios miestų plėtros ir darnaus judumo koncepcijų komponentas.

Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimas Klaipėdos mieste sudarys sąlygas darniam ir efektyviam planuojamos teritorijos vystymui, numatomas sprendinių poveikis teigiamas ir ilgalaikis. Specialiojo plano sprendiniai leis suformuoti rišlų ir tankų dviračių takų tinklą, leisiantį visų miesto rajonų gyventojams patenkinti susisiekimo dviračiais poreikius.

Specialusis planas suteiks galimybę sistemiskai įgyvendinti dviračių infrastruktūros plėtrą, atskirais etapais sukuriant efektyvią, gyventojų poreikius atitinkančią dviračių transporto infrastruktūrą.

Specialiojo plano sprendiniai turės tiesioginį teigiamą ilgalaikį poveikį miesto susisiekimo infrastruktūrai bei politikai, rekreaciniam potencialui ir darniai miesto plėtrai.

4.3 Sprendinių poveikis ekonominei aplinkai

Specialiojo plano sprendiniai turi teigiamą ilgalaikį netiesioginį poveikį ekonominei aplinkai.

Padidėjęs miesto urbanizuotų ir rekreacinių teritorijų pasiekiamumas bemotoriu transportu sukurs patrauklesnes erdves smulkiam verslui, padidins žemės vertę teritorijose, kurios lengvai pasiekiamos dviračių takais.

Įgyvendinus sprendinius bus paskatintas gyventojų judėjimas dviračiais, todėl tikėtina, kad didės dviračių pirkimo ir aptarnavimo paslaugų paklausa, taip pat formosis naujos verslo nišos susijusios su dviračių transportu – dviračių nuoma, dviračių informacinės aplikacijos ir kt.

Kaip ir kiekviename infrastruktūros plėtros projekte, Specialiojo plano sprendiniai turės trumpalaikį neigiamą poveikį savivaldybės biudžetui dėl dviračių infrastruktūros plėtros kaštų, patiriamų vykdant projektavimo ir statybos darbus.

4.4 Sprendinių poveikis socialinei aplinkai

Įgyvendinus Specialiojo plano sprendinius, didžiausią tiesioginę naudą gaus Klaipėdos miesto gyventojai: suformavus efektyvią miesto dviračių infrastruktūrą, bus paskatintas gyventojų judėjimas, alternatyvių bemotorių transporto priemonių naudojimas, formuojamas socialinis atsakingumas paskatinus rinktis tvarų susisiekimo būdą.

Išvysčius dviračių infrastruktūrą bus skatinamas judėjimas dviračiais, kas, savo ruožtu, lemia didesnę gyventojų fizinį aktyvumą ir teigiamą poveikį sveikatai.

Plėtojant dviračių takų tinklą tvirtės miesto bendruomenių kultūrinis tapatumas, padidės gyvenamosios aplinkos vertė.

4.5 Sprendinių poveikis gamtinei aplinkai ir kraštovaizdžiui

Dviračių infrastruktūros plėtra turės teigiamą ilgalaikį poveikį aplinkos oro kokybei dėl intensyvesnio netaršaus, bemotorio transporto naudojimo susisiekimui. Šio poveikio teigiamas efektas gali būti sustiprinamas taikant papildomas priemones, suteikiančias prioritetą dviračių transportui miesto centre, kur automobilių transporto lemiamą oro taršos problemą opiausia.

Dviračių trasos, planuojamos esamame gatvių tinkle, nesudarys neigiamo poveikio gamtai, o išvystytas takų tinklas ir poilsio aikštelės padidins poilsiautojų, turistų srautus. Sutvarkius bemotorio transporto trasas teritorijose, turinčiose tam tikrą apsaugos statusą, bus pagerinta šių teritorijų apsauga nuo galimo nekontroliuojamo ir nevaldomo dviratininkų judėjimo neigiamo poveikio.

Sprendinių įgyvendinimas reikšmingų neigiamų pasekmių kraštovaizdžiui neturės, išskyrus trumpalaikes pasekmes vizualinės taršos atžvilgiu statybos darbų metu. Įgyvendinus sprendinius pagerės vertingų gamtinių objektų pasiekiamumas, bus sukurtos galimybės geresniam jų pažinimui.

Reikšmingos teigiamos ar neigiamos pasekmės biologinei įvairovei nenumatomos. Racionaliai organizuojant statybos darbų procesą (laiką, trukmę ir pan.), būtų galima išvengti neigiamų pasekmių gyvūnijai bei augmenijai. Reikšmingų teigiamų ar neigiamų pasekmių paviršiniam vandeniui nebus, kadangi dviračių takų projektavimas ir tiesimo darbai bus atliekami vadovaujantis techniniais reglamentais bei statybos darbų aplinkosauginėmis priemonėmis.

Tikėtinos ilgalaikės teigiamos pasekmės aplinkos oro kokybei dėl intensyvesnio bemotorio transporto priemonių naudojimo susisiekimui.

4.6 Sprendinių poveikis kultūros paveldo objektams

Dviračių transporto infrastruktūros plėtra turės teigiamą netiesioginį poveikį Klaipėdos miesto kultūros paveldo objektų išsaugojimui dėl geresnio kultūros paveldo objektų pasiekiamumo ir galimybės nukreipti dviratininkų srautus nedarant žalingo poveikio paveldo objektams

Miesto senamiestyje ir centrinėje dalyje, paveldosaugos požiūriu vertingiausiose teritorijose, siūloma dviračių transporto eismą organizuoti dviračių eismui skirtose juostose gatvės važiuojamoje dalyje, nesukuriant papildomos infrastruktūros, kuri mažintų paveldo objektų architektūrinę vertę.

Reikšmingos įtakos kultūros vertybėms ir jų teritorijoms plano sprendiniai neturės, nes dauguma dviračių takų suplanuoti esamų Klaipėdos miesto susisiekimo koridorių ribose, vengiant tikslinės žemės paskirties keitimo.

Specialiojo plano sprendiniai atitinka LR Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymo straipsnių nuostatas:

- LR Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas (Žin., 2004, Nr. 153-5571);
- PTR 2.13.01:2011 „Archeologinio paveldo tvarkyba“ (Žin., 2011, Nr. 109-5162);
- PTR 3.06.01.2007 „Kultūros paveldo tvarkybos darbų projektų rengimo taisyklės“ (Žin., 2007, Nr. 70 – 27822).

4.7 Sprendinių poveikis saugiam eismui

Specialiojo plano sprendiniai turi tiesioginį teigiamą poveikį eismo saugumui dėl naujai planuojamų ar siūlomų rekonstruoti dviračių takų sankirtų su motorizuoto transporto srautais. Specialiajame plane numatomos kelių lygių sankryžos su aukštos kategorijos gatvėmis bei geležinkelių keliais didina eismo dalyvių saugumą.

Vadovaujantis Specialiojo plano pateikiamomis nuorodomis į dviračių takų projektavimo rekomendacijas ir gerosios užsienio praktikos pavyzdžius, įrengiant takus galima ženkliai padidinti dviratininkų ir kitų eismo dalyvių saugumą.

4.8 Sprendinių poveikis valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo plėtrai

Specialiuoju planu nenumatomas jokių naujų, anksčiau nesuplanuotų, dviračių takų įrengimas valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo teritorijose ir jų apylinkėse, todėl plano sprendinių įgyvendinimas neturės jokio poveikio valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo plėtrai.

4.9 Sprendinių atitiktis patvirtintiems teritorijų planavimo dokumentams

Į Specialiųjų planą integruoti visi dviračių infrastruktūros plėtrai aktualūs Klaipėdos miesto bendrojo plano, Kuršių nerijos nacionalinio parko tvarkymo plano sprendiniai.

Į Specialiųjų planą taip pat perkelti visi su dviračių transporto infrastruktūra susiję Danės upės slėnio teritorijos nuo Biržos tilto iki Palangos kelio (Klaipėdos miesto ribose) specialiojo plano, ir

Rekreacinių teritorijų nuo Švyturio g., Melnragės, Girulių iki Karklės dviračių takų, paviršinių nuotekų ir upelių sutvarkymo ir kraštovaizdžio specialiojo plano sprendiniai – numatomos dviračių trasos, dviejų lygių sankryžos, tiltai.

Į Specialiojo plano sprendinius integruota didelė dalis Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schemos sprendinių.

Specialiajame plane atsižvelgta į žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus, įtraukiant Klaipėdos miesto kvartalų detaliuosiuose planuose numatytus sprendinius – pagrindinius dviračių takus.

5 SPECIALIOJO PLANO SPRENDINIŲ POVEIKIO VERTINIMO LENTELE

1.	<p align="center">Teritorijų planavimo dokumento organizatorius</p> <p align="center">Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius</p>
2.	<p align="center">Teritorijų planavimo dokumento rengėjas</p> <p align="center">UAB „Sweco Lietuva“</p>
3.	<p align="center">Teritorijų planavimo dokumento pavadinimas</p> <p align="center">Klaipėdos miesto dviračių infrastruktūros plėtros specialusis planas</p>
4.	<p align="center">Ryšys su planuojamai teritorijai galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais</p> <p align="center"><i>Bendrieji planai:</i></p> <p>Lietuvos Respublikos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. spalio 29 d. nutarimu Nr. IX-1154; Klaipėdos rajono savivaldybės 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.</p> <p align="center"><i>Specialieji planai:</i></p> <p>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.</p>
5.	<p align="center">Ryšys su patvirtintais ilgalaikiais ar vidutinės trukmės strateginio planavimo dokumentais</p> <p>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 plėtros strateginis planas 2013-2020 m., 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.</p>
6.	<p align="center">Status quo situacija</p> <p>Status quo situacija neišnaudoja dviračių infrastruktūros plėtros mieste potencialo, neužtikrina sistemiškos plėtros, kuri leistų dviračių transportui tapti konkurencingu asmeninio transporto atžvilgiu. Esami dviračių takai nėra rišliūs, trūksta susijusios infrastruktūros (dviračių stovų, poilsio aikštelių, saugyklų, trumpalaikės nuomos punktų) patogiam susisiekimui dviračiais. Galiojantys teritorijų planavimo dokumentai nėra pakankamai detalūs, dalis jų sprendinių nebėra aktualūs, kad būtų užtikrinta sisteminga ir efektyvi infrastruktūros plėtra.</p>
7.	<p align="center">Tikslas, kurio siekiama įgyvendinant teritorijų planavimo sprendinius</p> <p>Specialiojo plano sprendiniai susiję su siekiais gerinti miesto ekologinę būklę, gyventojų ir miesto svečių fizinio judrumo galimybes darbo, buitiniams bei laisvalaikio tikslais. Klaipėdos miesto teritorija yra ypač patraukli bemotorio transporto vystymui dėl palankaus reljefo, rekreacinių traukos objektų. Specialiuoju</p>

	planu suformuojamas optimalus dviračių takų tinklas, skatinant juos kasdienėms kelionėms ir rekreacijai pasirinkti bemotorį transportą.		
8.	Galimo sprendinių poveikio vertinimas		
	Specialiojo plano sprendinių įgyvendinimas turės teigiamos įtakos Klaipėdos miesto teritorijos vystymosi darnai, ekonominei, socialinei aplinkai, eismo saugumui. Neigiamas trumpalaikis poveikis gali būti tik statybos darbų procesų metu.		
9.	Sprendinių poveikis		
	Vertinimo aspektai	Teigiamas (trumpalaikis, ilgalaikis) poveikis	Neigiamas (trumpalaikis, ilgalaikis) poveikis
	Teritorijos vystymo darnai	Teigiamas ilgalaikis	–
	Ekonominei aplinkai	Teigiamas ilgalaikis	–
	Socialinei aplinkai	Teigiamas ilgalaikis	–
	Gamtinei aplinkai ir kraštovaizdžiui	Teigiamas ilgalaikis	Galimi trumpalaikiai neigiami aplinkos fiziniai pokyčiai dėl statybos darbų.
	Kultūros paveldo objektams	–	–
	Saugiam eismui	Teigiamas ilgalaikis	–
	Valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo plėtrai	–	–
	krašto apsaugai ir kitoms sritims, susijusioms su nacionaliniu saugumu	–	–

6 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 2.06.04:2014 Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 birželio 17 d. įsakymu Nr. D1-533 su vėlesnėmis redakcijomis (TAR, 2014-06-17, TAR, 2014-12-23, Nr. 20578)

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).


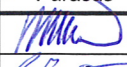
Kiti dokumentai:

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

7 NAUDOTA LITERATŪRA IR INFORMACIJOS ŠALTINIAI

- [1] „TEMS - The EPOMM Modal Split Tool - Klaipėda,“ 2007. [Tinkle]. Available: http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=41&map=1. [Kreiptasi 2014].
- [2] 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.
- [3] Klaipėdos miesto savivaldybės administracija, 2014. [Tinkle]. Available: http://parasykjiems.lt/media/attachment/1931-1-Dviracių%20miestas_paraiska_2013%2012%2004.pdf.
- [4] Institute for Transportation & Development Policy, *The Bike-share Planning guide*, New York, 2012.
- [5] alta, 2008. [Tinkle]. Available: <http://www.cts.pdx.edu/pdf/Birk%20cycle%20track%20lessons%20learned.pdf>.
- [6] CROW, CROW Design Manual for Bicycle Traffic, National Information and Technology Platform for Transport, Infrastructure and Public Space, 2007.
- [7] [Tinkle]. Available: <http://bicycledutch.wordpress.com/>.
- [8] N. Falbo, 2014. [Tinkle]. Available: <http://www.protectedintersection.com/>.
- [9] D. P. Allen, N. Roupail, J. E. Hummer ir J. S. Milazzo, „Operational Analysis of Uninterrupted Bicycle Facilities,“ *TRANSPORTATION RESEARCH RECORD*, t. 1636, 1998.
- [10] V. V. Pranciškus Juškevičius, „KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO IR IXB TRANSPORTO KORIDORIAUS PIETINĖS JUNGTIES EISMO PROGNOZĖ,“ Klaipėda, 2009.
- [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. Konceptcija (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].

Urbanistinės plėtros
departamento direktorius
Kastytis Macijauskas

0						
Laida	Data	Keitimų pavadinimas (priežastis)				
Įmonė	Pareigos	Vardas, pavardė	Atestato Nr.	Parašas	Išleidimo data	
 UAB „Sweco Lietuva“	TSPS	Remigijus Šimkus	A1416		2015-05-20	
	Specialistas	Evaldas Micius		