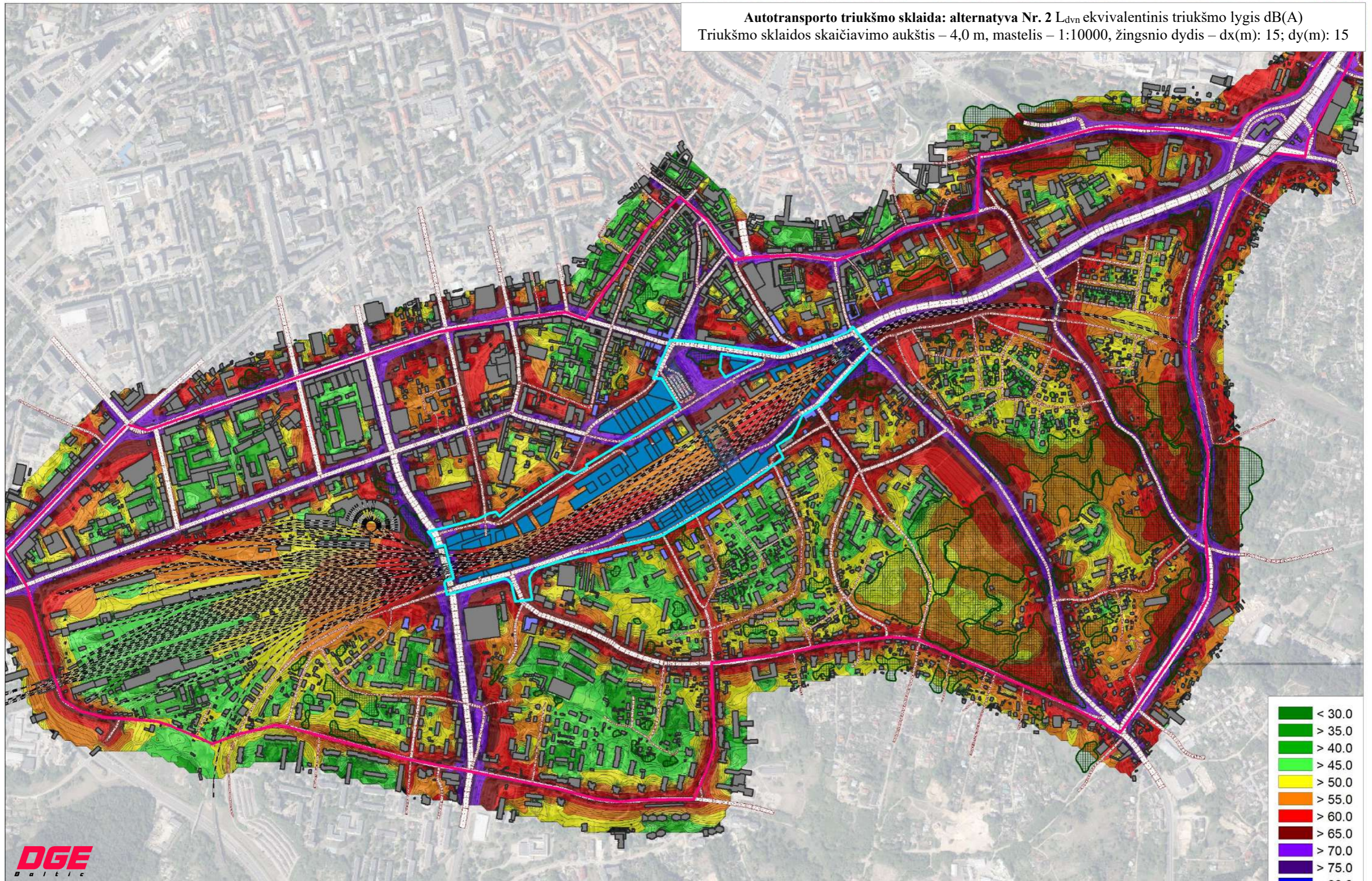


Autotransporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 2 L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



< 30.0
> 35.0
> 40.0
> 45.0
> 50.0
> 55.0
> 60.0
> 65.0
> 70.0
> 75.0
> 80.0
> 85.0
> 90.0

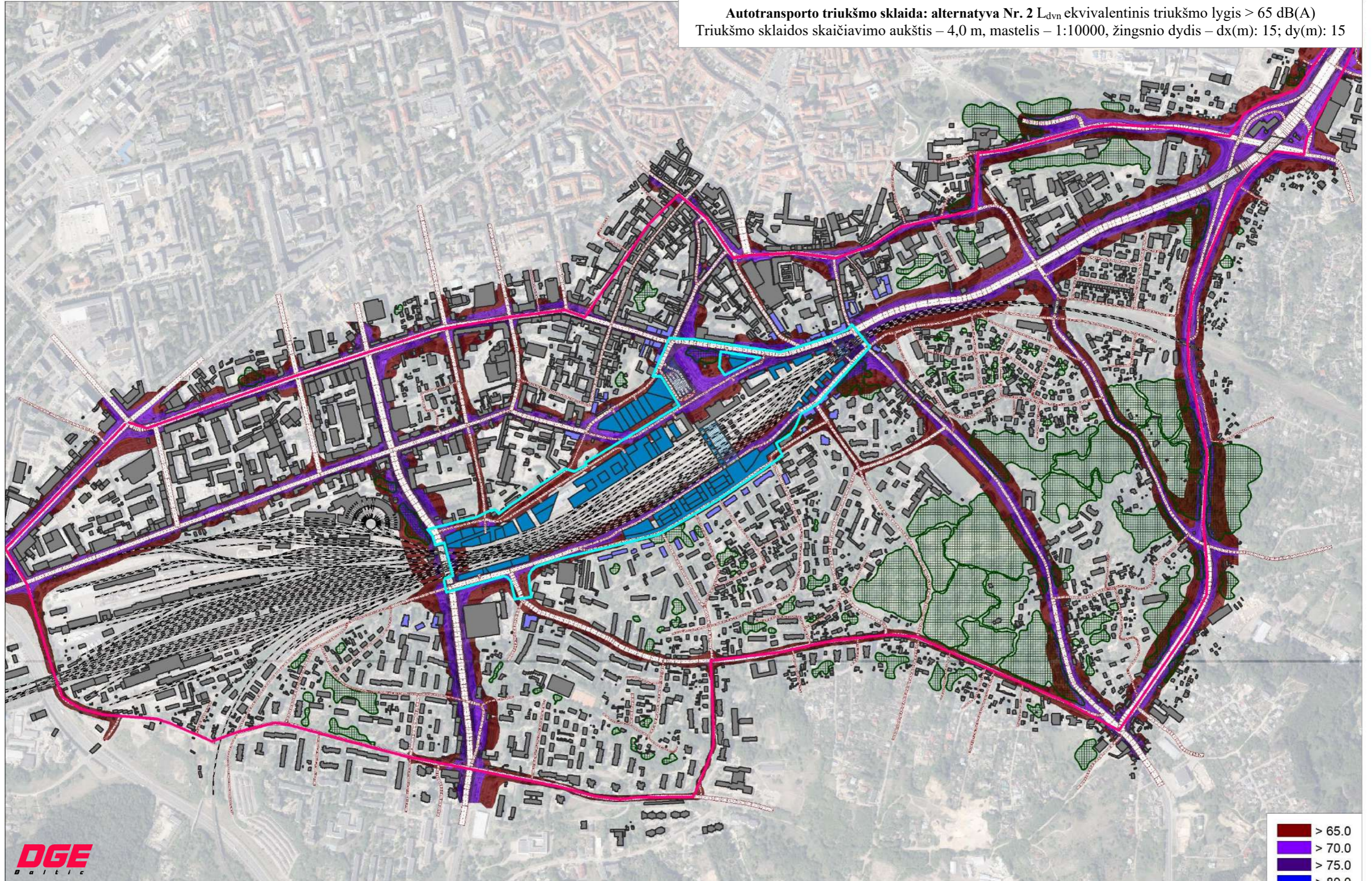
Sutartiniai žymėjimai

Cadna A

— - analizuojamos teritorijos ribos; — - planuojamos teritorijos ribos; — - viešojo naudojimo gatvė; ■ - pastatas; ■ - želdynai; — - geležinkelis; ■ - gyvenamosios paskirties pastatas; ■ - planuojamas užstatymas.

DGE
BALTIC

Autotransporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 2 L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis > 65 dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



DGE
 BALTIC

Cadna A

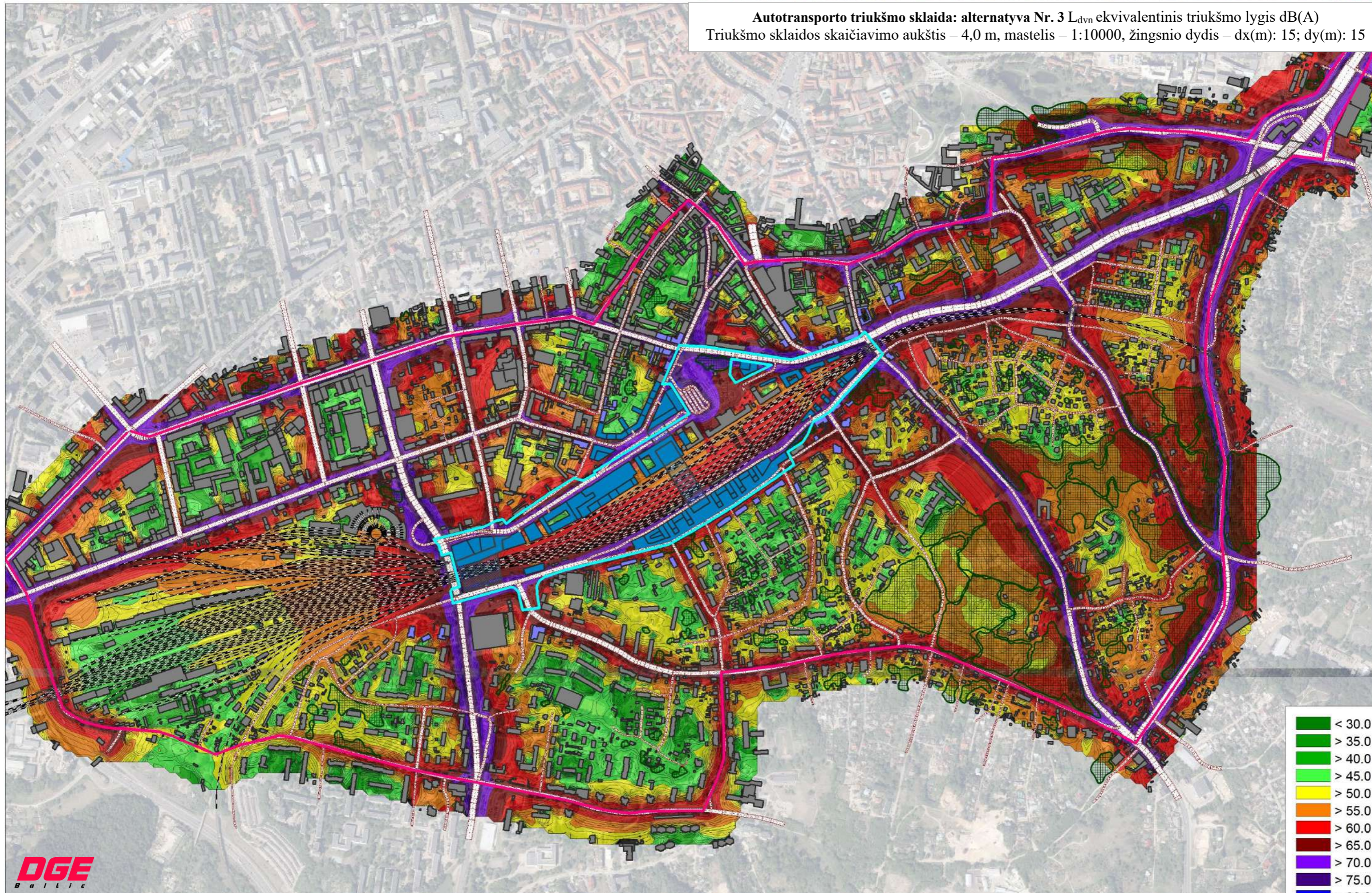
Sutartiniai žymėjimai

— - analizuojamos teritorijos ribos; — - planuojamos teritorijos ribos; — - viešojo naudojimo gatvė; ■ - pastatas; ■ - želdynai; — - geležinkelis; ■ - gyvenamosios paskirties pastatas; ■ - planuojamas užstatymas.

■	> 65.0
■	> 70.0
■	> 75.0
■	> 80.0
■	> 85.0
■	> 90.0

**Priedas Nr. 4: Autotransporto sukeliama L_{dvn} triukšmo lygio sklaidos
žemėlapiai: alternatyva Nr. 3**

Autotransporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 3 L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



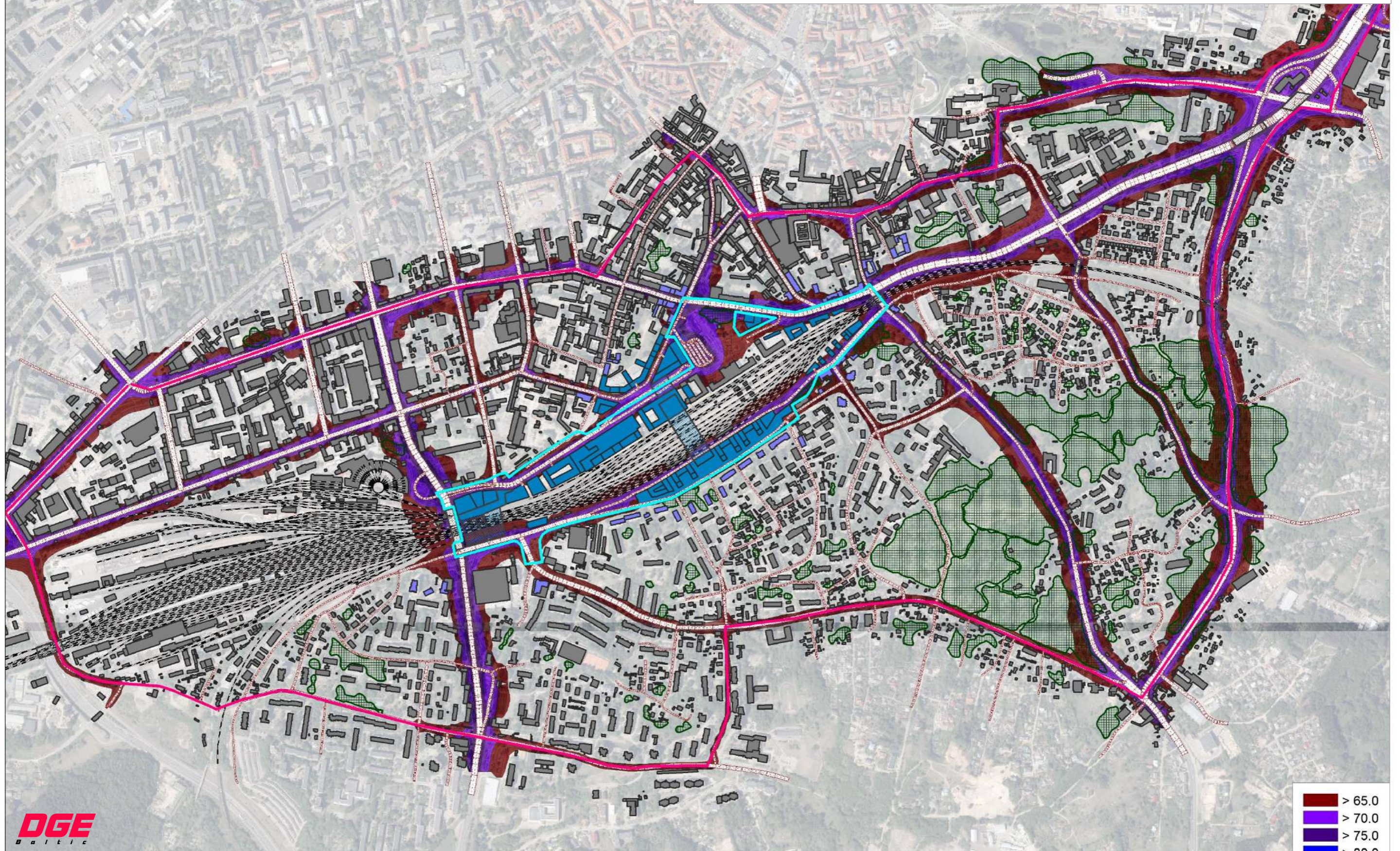
< 30.0
> 35.0
> 40.0
> 45.0
> 50.0
> 55.0
> 60.0
> 65.0
> 70.0
> 75.0
> 80.0
> 85.0
> 90.0



Sutartiniai žymėjimai

- - analizuojamos teritorijos ribos;
- - planuojamos teritorijos ribos;
- viešojo naudojimo gatvė;
- pastatas;
- želdynai;
- geležinkelis;
- gyvenamosios paskirties pastatas;
- planuojamas užstatymas.

Autotransporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 3 L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis > 65 dB(A)
Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



DGE
BALTIC

Cadna A

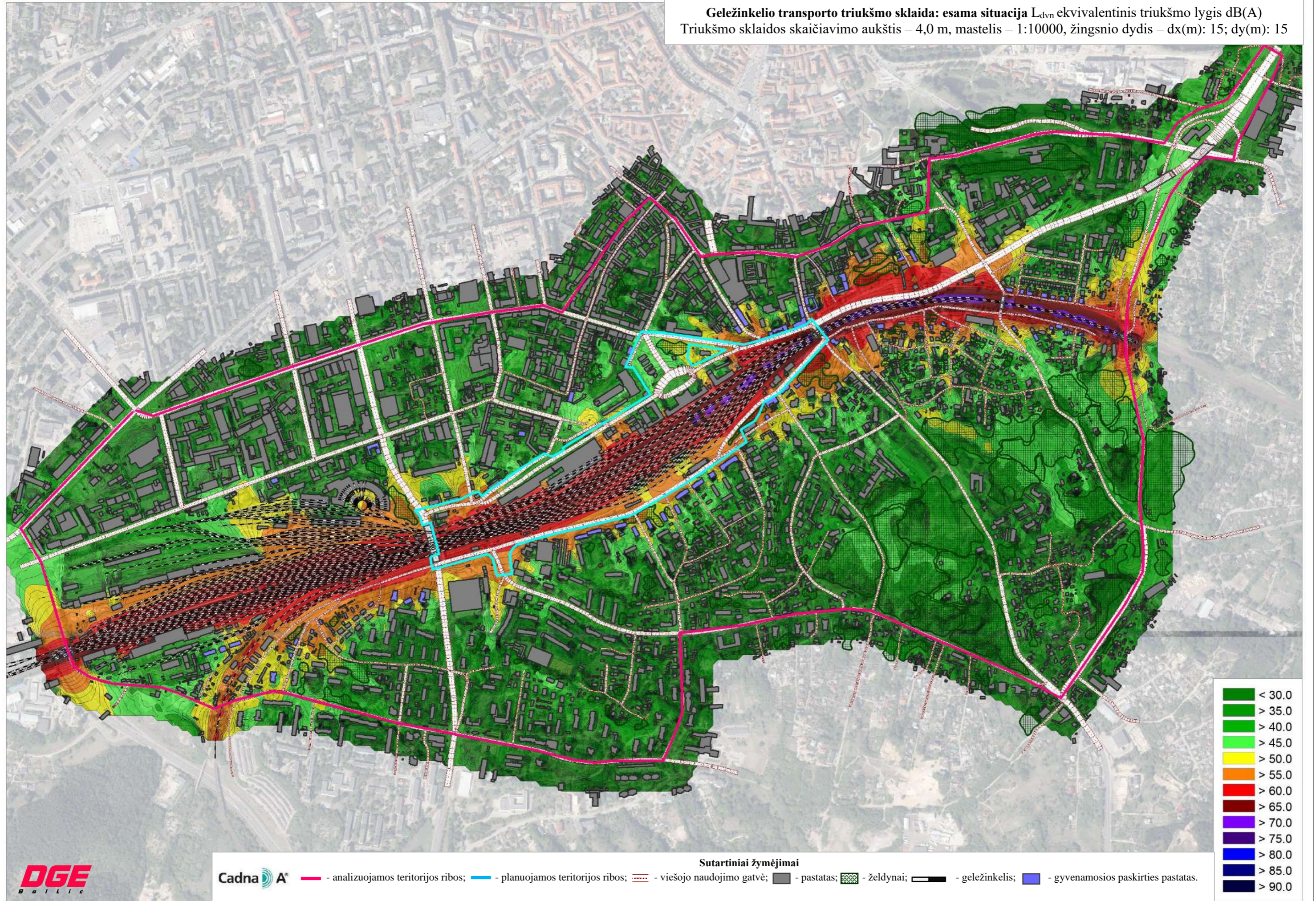
Sutartiniai žymėjimai

— - analizuojamos teritorijos ribos; — - planuojamos teritorijos ribos; - - - - viešojo naudojimo gatvė; ■ - pastatas; ■ - želdynai; — - geležinkelis; ■ - gyvenamosios paskirties pastatas; ■ - planuojamas užstatymas.

> 65.0
> 70.0
> 75.0
> 80.0
> 85.0
> 90.0

**Priedas Nr. 5: Geležinkelio transporto sukeliama L_{dvn} triukšmo lygio sklaidos
žemėlapiai: esama situacija**

Geležinkelio transporto triukšmo sklaida: esama situacija L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15

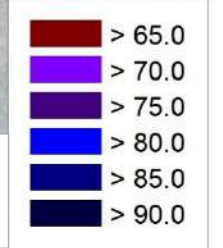
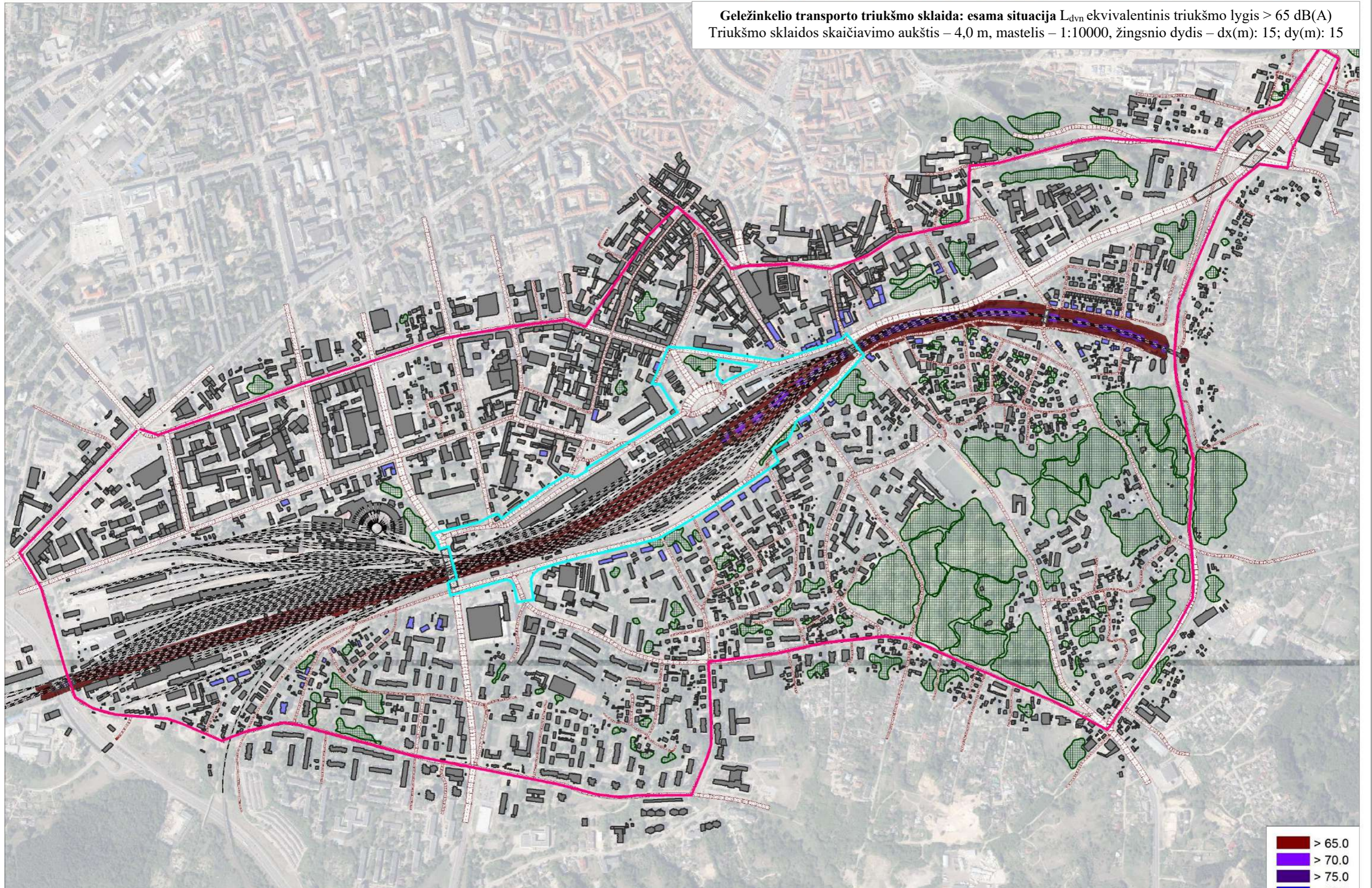


■	< 30.0
■	> 35.0
■	> 40.0
■	> 45.0
■	> 50.0
■	> 55.0
■	> 60.0
■	> 65.0
■	> 70.0
■	> 75.0
■	> 80.0
■	> 85.0
■	> 90.0

Sutartiniai žymėjimai

Cadna A* — - analizuojamos teritorijos ribos; — - planuojamos teritorijos ribos; — - viešojo naudojimo gatvė; - pastatas; - želdynai; - geležinkelis; - gyvenamosios paskirties pastatas.

Geležinkelio transporto triukšmo sklaida: esama situacija L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis > 65 dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



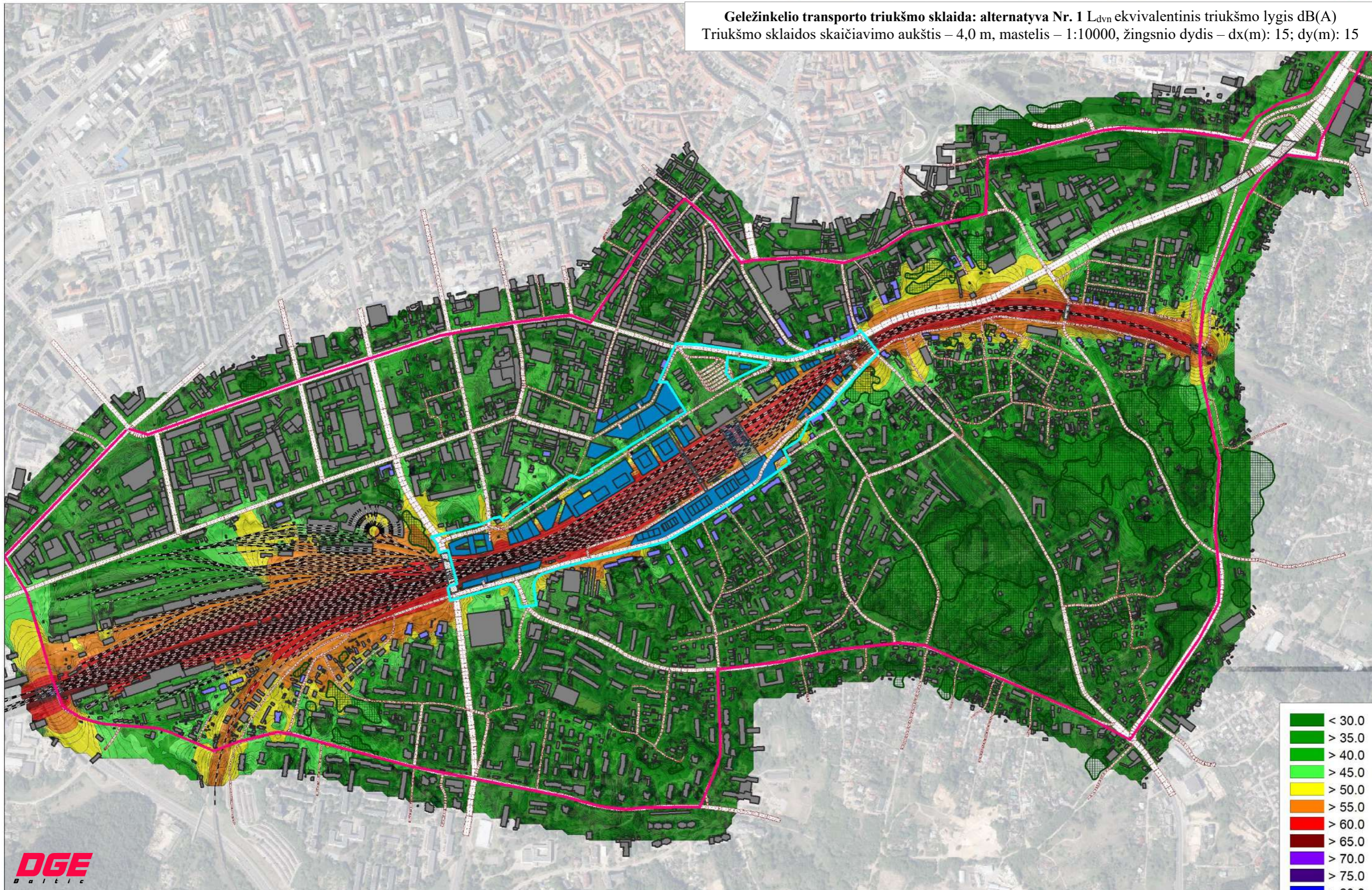
Cadna A*

Sutartiniai žymėjimai:
 - analizuojamos teritorijos ribos;
 - planuojamos teritorijos ribos;
 - viešojo naudojimo gatvė;
 - pastatas;
 - želdynai;
 - geležinkelis;
 - gyvenamosios paskirties pastatas.



**Priedas Nr. 6: Geležinkelio transporto sukeliama L_{dvn} triukšmo lygio sklaidos
žemėlapiai: alternatyva Nr. 1**

Geležinkelio transporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 1 L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



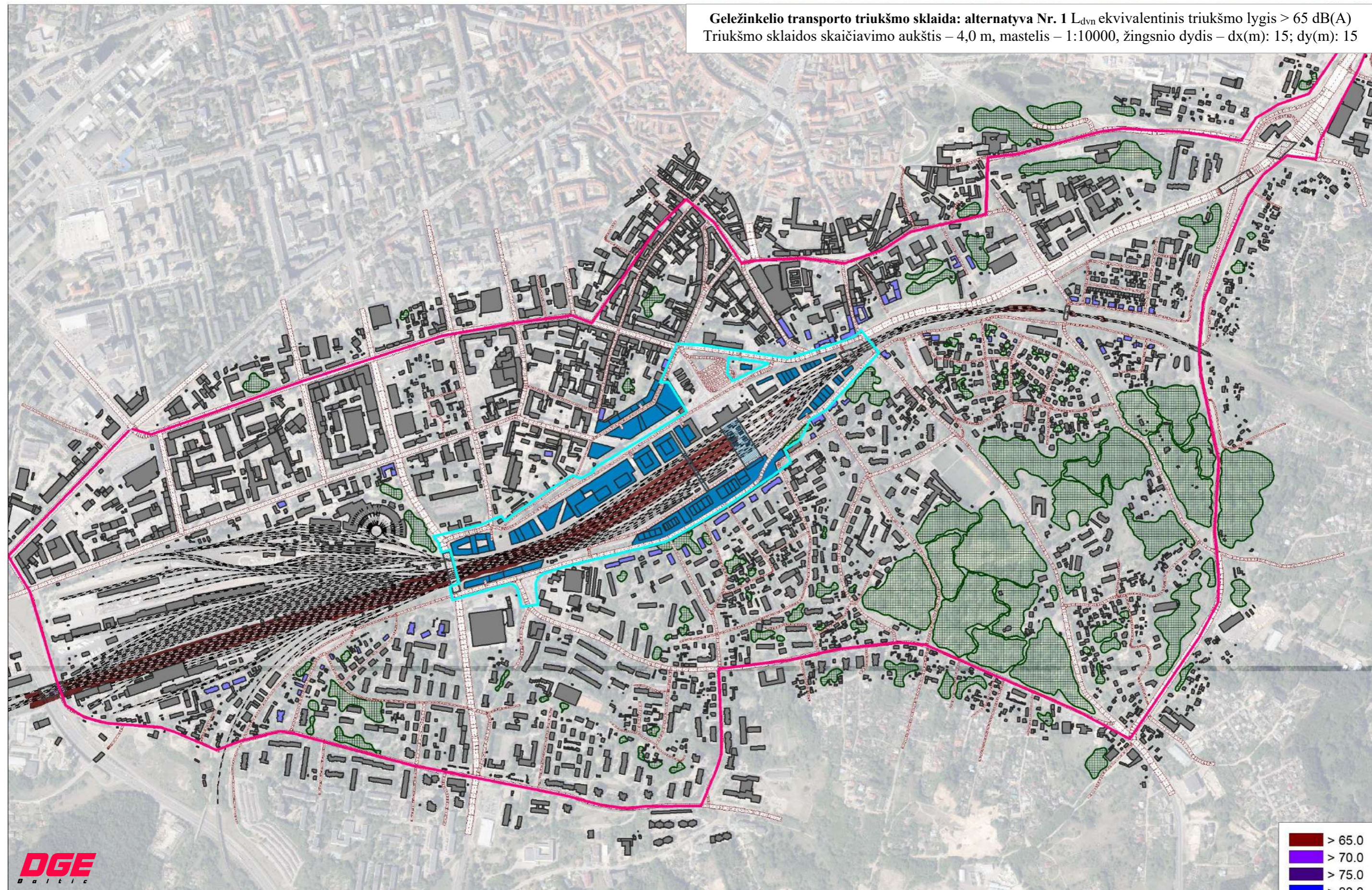
■	< 30.0
■	> 35.0
■	> 40.0
■	> 45.0
■	> 50.0
■	> 55.0
■	> 60.0
■	> 65.0
■	> 70.0
■	> 75.0
■	> 80.0
■	> 85.0
■	> 90.0

Sutartiniai žymėjimai

— - analizuojamos teritorijos ribos;
 — - planuojamos teritorijos ribos;
 - viešojo naudojimo gatvė;
 - pastatas;
 - želdynai;
 - geležinkelis;
 - gyvenamosios paskirties pastatas;
 - planuojamas užstatymas.



Geležinkelio transporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 1 L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis > 65 dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



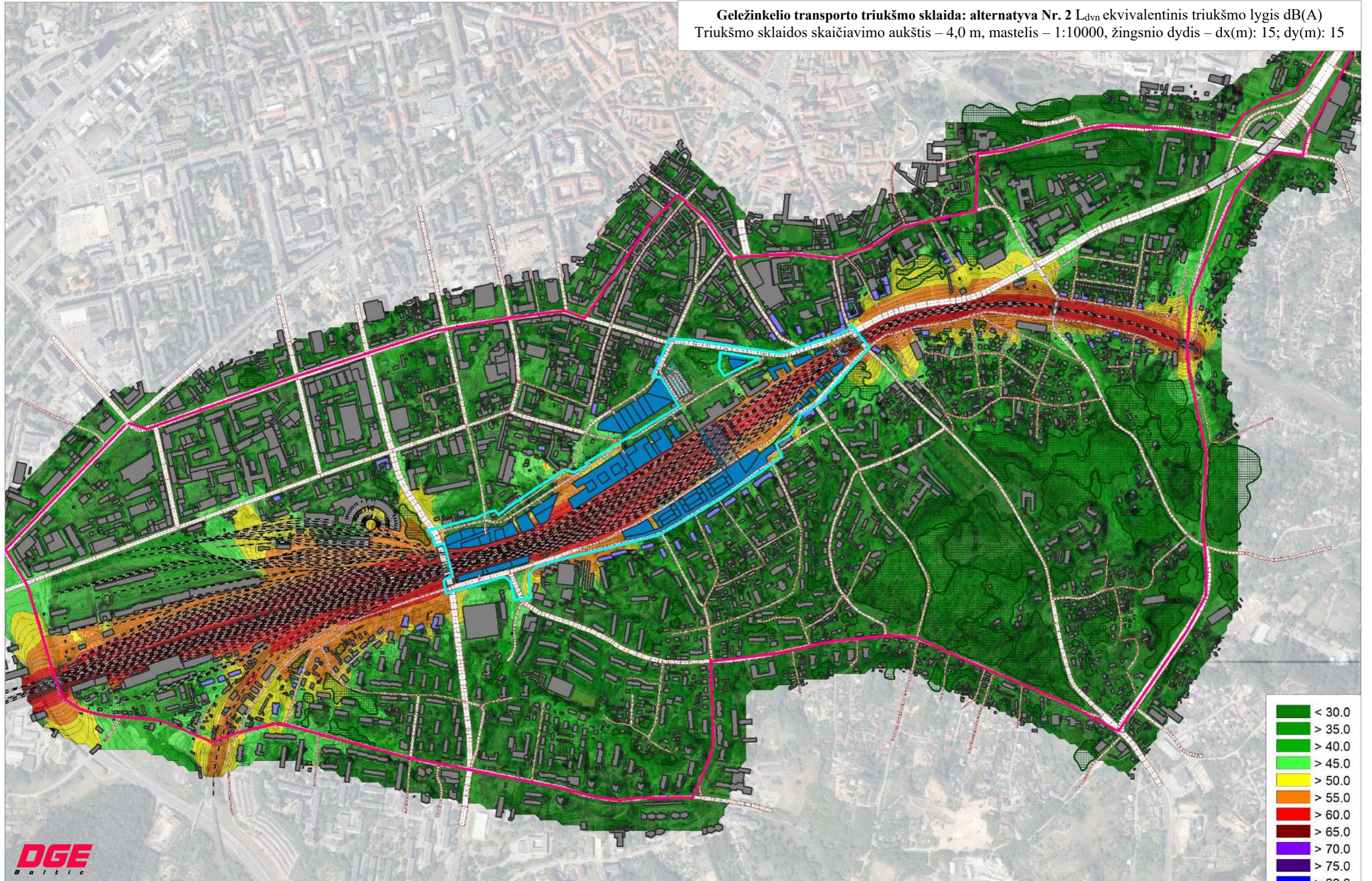
Cadna A

Sutartiniai žymėjimai:
 - analizuojamos teritorijos ribos;
 - planuojamos teritorijos ribos;
 - viešojo naudojimo gatvė;
 - pastatas;
 - želdynai;
 - geležinkelis;
 - gyvenamosios paskirties pastatas;
 - planuojamas užstatymas.

Dark Red	> 65.0
Red	> 70.0
Orange	> 75.0
Yellow	> 80.0
Light Green	> 85.0
Dark Green	> 90.0

**Priedas Nr. 7: Geležinkelio transporto sukeliama L_{dvn} triukšmo lygio sklaidos
žemėlapiai: alternatyva Nr. 2**

Geležinkelio transporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 2 L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



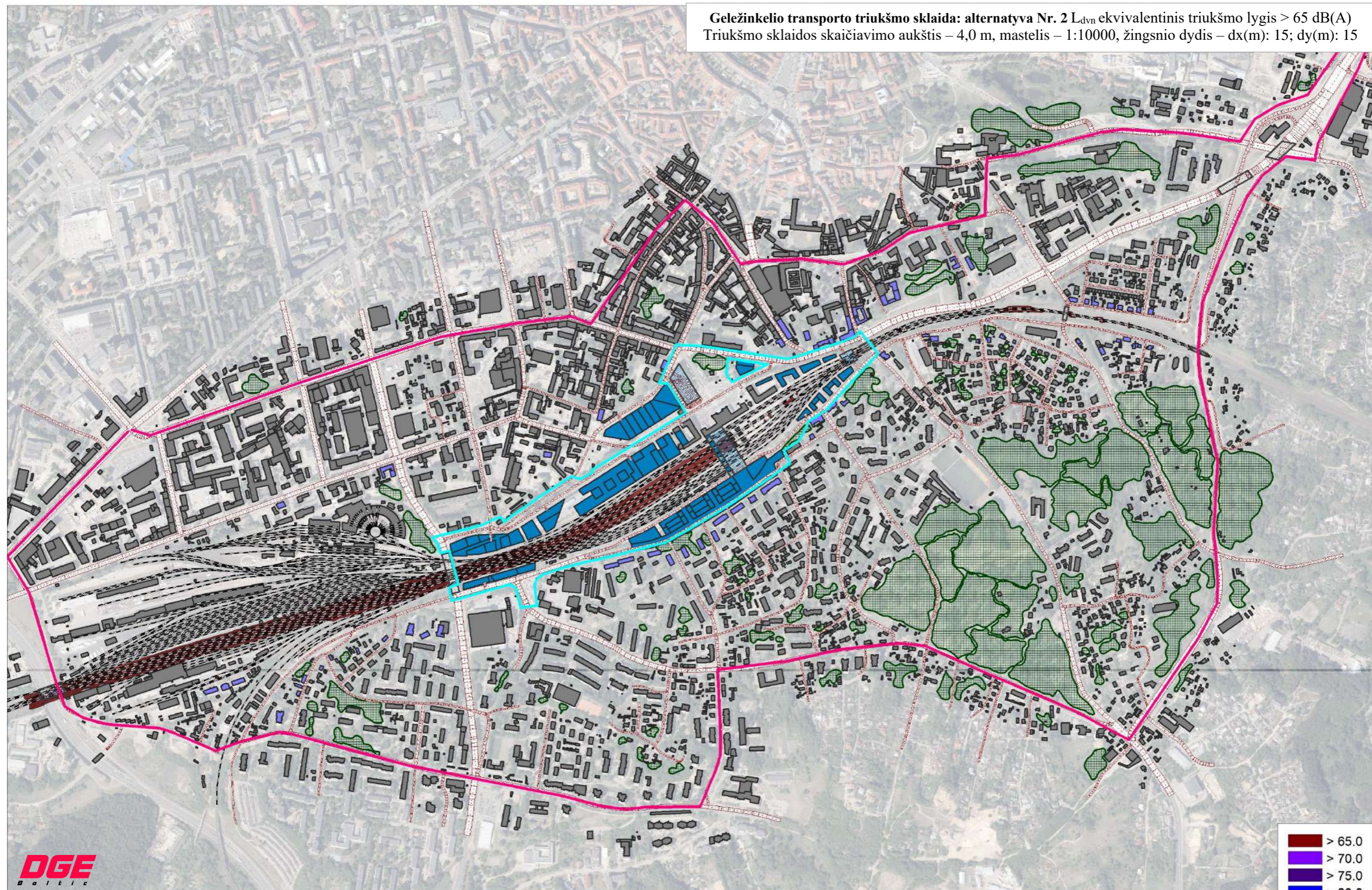
< 30.0
> 35.0
> 40.0
> 45.0
> 50.0
> 55.0
> 60.0
> 65.0
> 70.0
> 75.0
> 80.0
> 85.0
> 90.0

Sutartiniai žymėjimai

- - analizuojamos teritorijos ribos;
- - planuojamos teritorijos ribos;
- viešojo naudojimo gatvė;
- pastatas;
- želdynai;
- geležinkelis;
- gyvenamosios paskirties pastatas;
- planuojamas užstatymas.



Geležinkelio transporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 2 L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis > 65 dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15

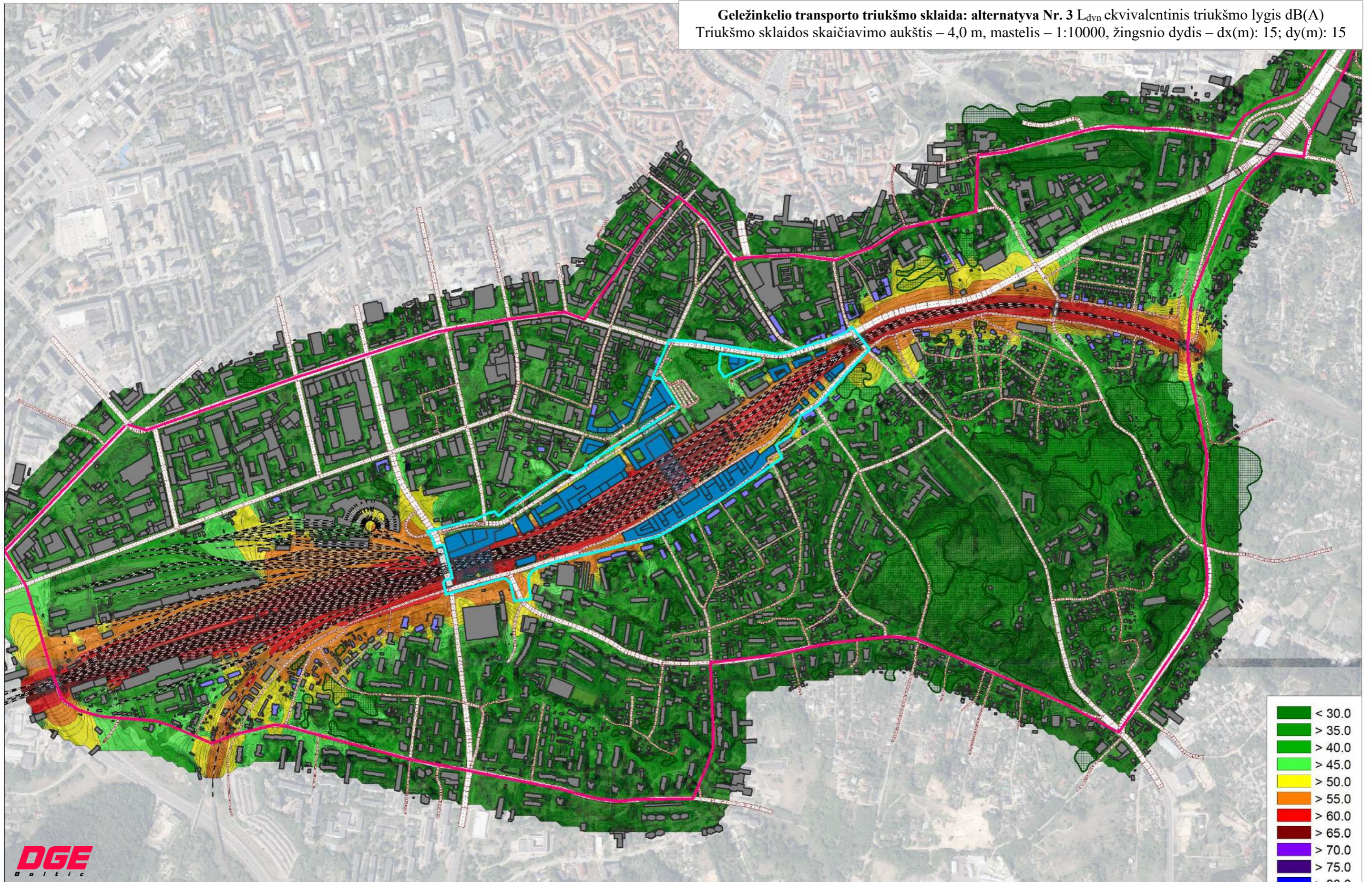


Sutartiniai žymėjimai
 - - analizuojamos teritorijos ribos; - - planuojamos teritorijos ribos; - - viešojo naudojimo gatvė; - - pastatas; - - želdynai; - - geležinkelis; - - gyvenamosios paskirties pastatas; - - planuojamas užstatymas.

	> 65.0
	> 70.0
	> 75.0
	> 80.0
	> 85.0
	> 90.0

**Priedas Nr. 8: Geležinkelio transporto sukeliama L_{dvn} triukšmo lygio sklaidos
žemėlapiai: alternatyva Nr. 3**

Geležinkelio transporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 3 L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



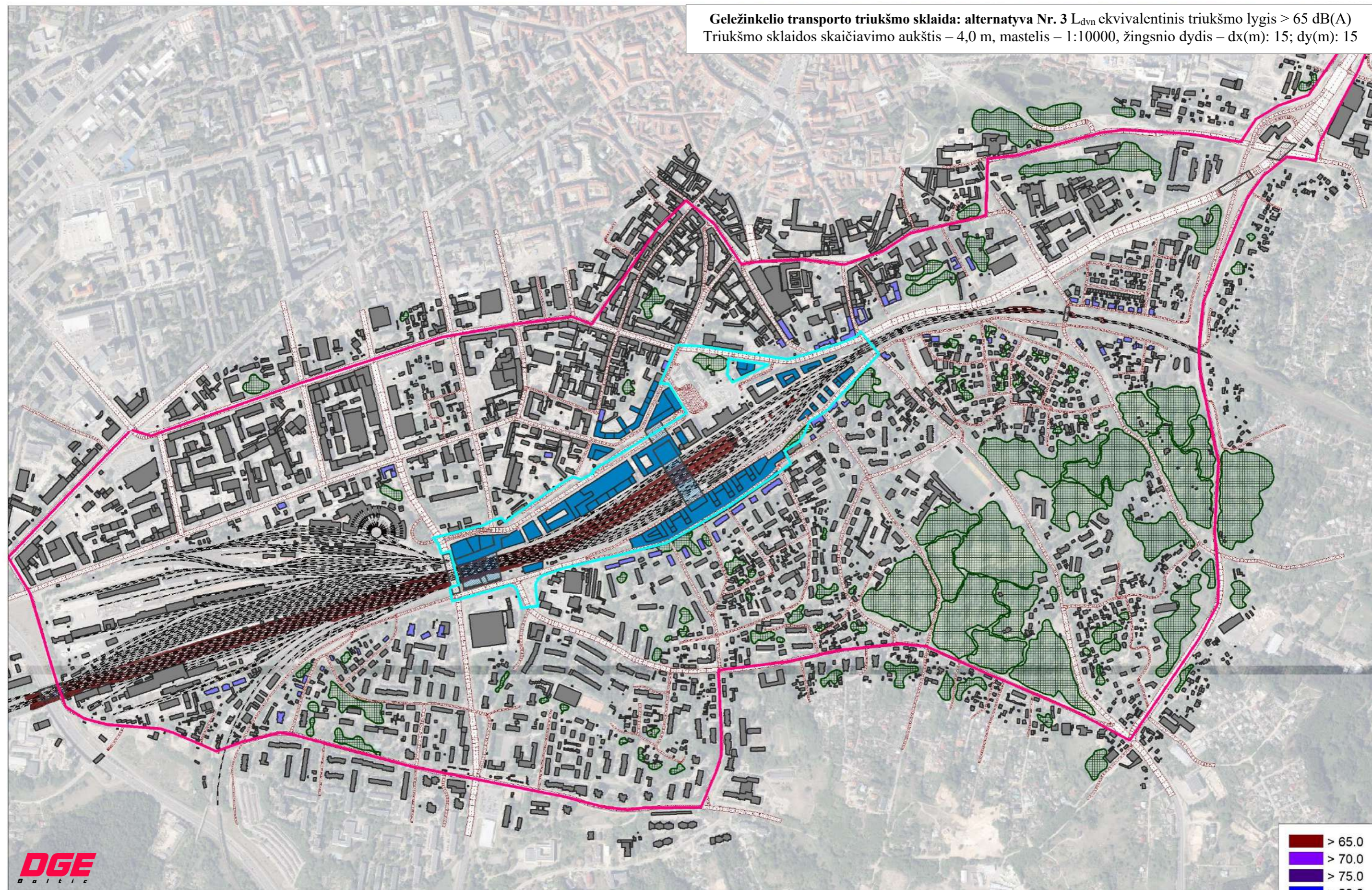
< 30.0
> 35.0
> 40.0
> 45.0
> 50.0
> 55.0
> 60.0
> 65.0
> 70.0
> 75.0
> 80.0
> 85.0
> 90.0

Sutartiniai žymėjimai

Cadna A*

— - analizuojamos teritorijos ribos; — - planuojamos teritorijos ribos; - - - - - viešojo naudojimo gatvė; ■ - pastatas; ■ - želdynai; ■ - geležinkelis; ■ - gyvenamosios paskirties pastatas; ■ - planuojamas užstatymas.

Geležinkelio transporto triukšmo sklaida: alternatyva Nr. 3 L_{dvn} ekvivalentinis triukšmo lygis > 65 dB(A)
 Triukšmo sklaidos skaičiavimo aukštis – 4,0 m, mastelis – 1:10000, žingsnio dydis – dx(m): 15; dy(m): 15



Red	> 65.0
Light Blue	> 70.0
Dark Blue	> 75.0
Blue	> 80.0
Dark Blue	> 85.0
Black	> 90.0



Sutartiniai žymėjimai
 - analizuojamos teritorijos ribos; - planuojamos teritorijos ribos; - viešojo naudojimo gatvė; - pastatas; - želdynai; - geležinkelis; - gyvenamosios paskirties pastatas; - planuojamas užstatymas.

PRIEDAS NR. 3:
PAPILDOMA SPAV ANALIZĒS MEDŽIAGA

PAPILDOMA SPAV ANALIZĖS MEDŽIAGA

Geroji tarptautinė praktika, saugomų vizualinių panoramų studija, SPAV alternatyvų šešėlių studija, rekomendacijos pasirinktos alternatyvos tolimesniam tobulinimui

CIVITTA **BAU/LAND**

2020.07.20

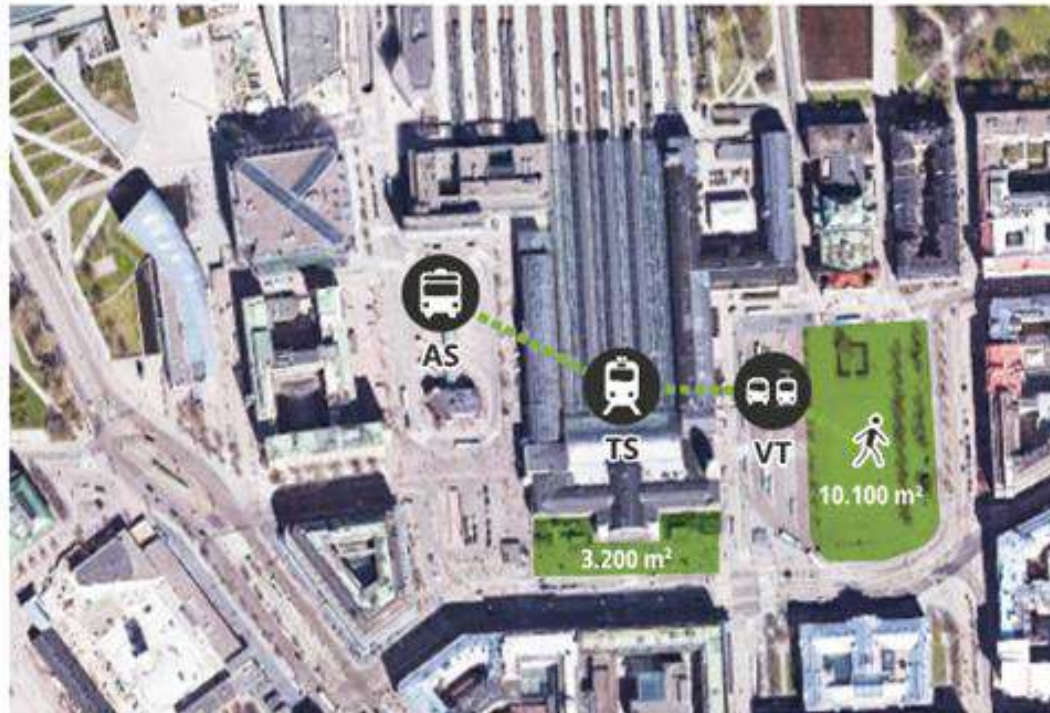
An aerial photograph of a city at dusk. In the foreground, a large, modern railway station with a long, curved, glass-and-metal roof is illuminated. Several trains are visible on the tracks. To the left of the station is a multi-story building with a dark roof. The middle ground shows a dense urban area with various buildings and streetlights. In the background, a large mountain range is silhouetted against the twilight sky. The overall scene is a mix of urban infrastructure and natural landscape.

MULTIMODALINIŲ STOČIŲ GEROJI TARPTAUTINĖ PRAKTIKA

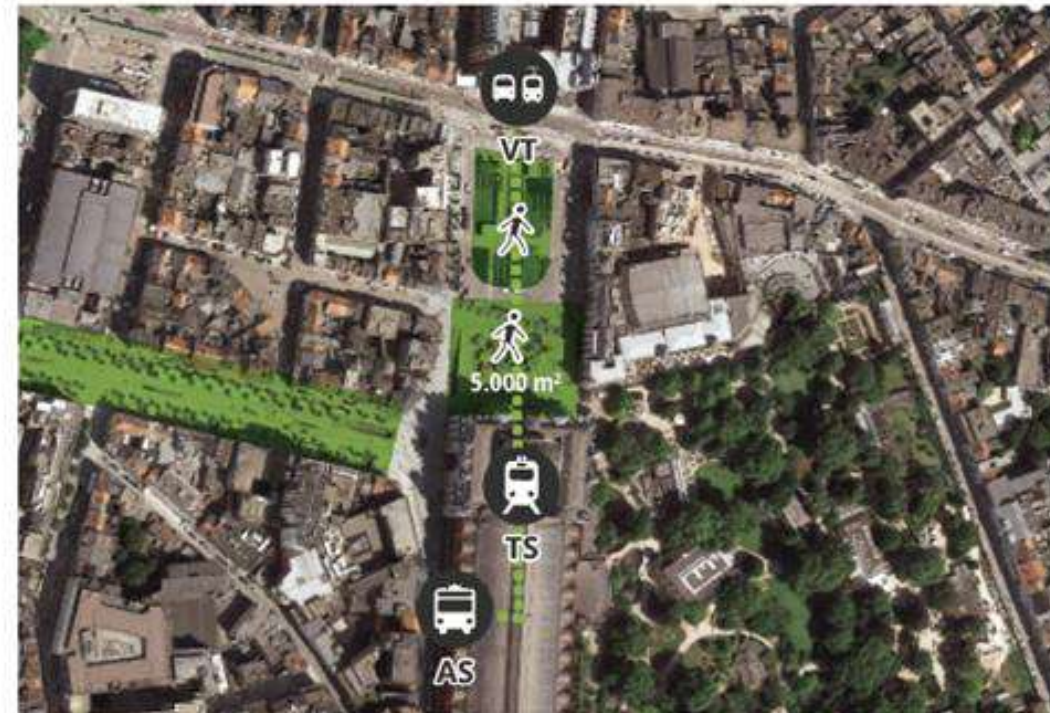
MULTIMODALINIŲ STOČIŲ FUNKCINIŲ KOMPONENTŲ IR AIKŠČIŲ ANALIZĖ

- Multimodalinių stočių terminalų **sklandžiai organizuoti tarpusavio susisiekimo ryšiai** yra būtina sąlyga **multimodalinių stočių efektyvumui**.
- Sėkmingai funkcionuojančių stočių pavyzdžiai rodo, kad susisiekimo **atstumas pėsčiomis** tarp terminalų **organizuojamas linijiniu arba trikampi formos** susisiekimo principu.
- Viešojo transporto **terminalai uždengiami pagal specifinių miestų oro sąlygas**.

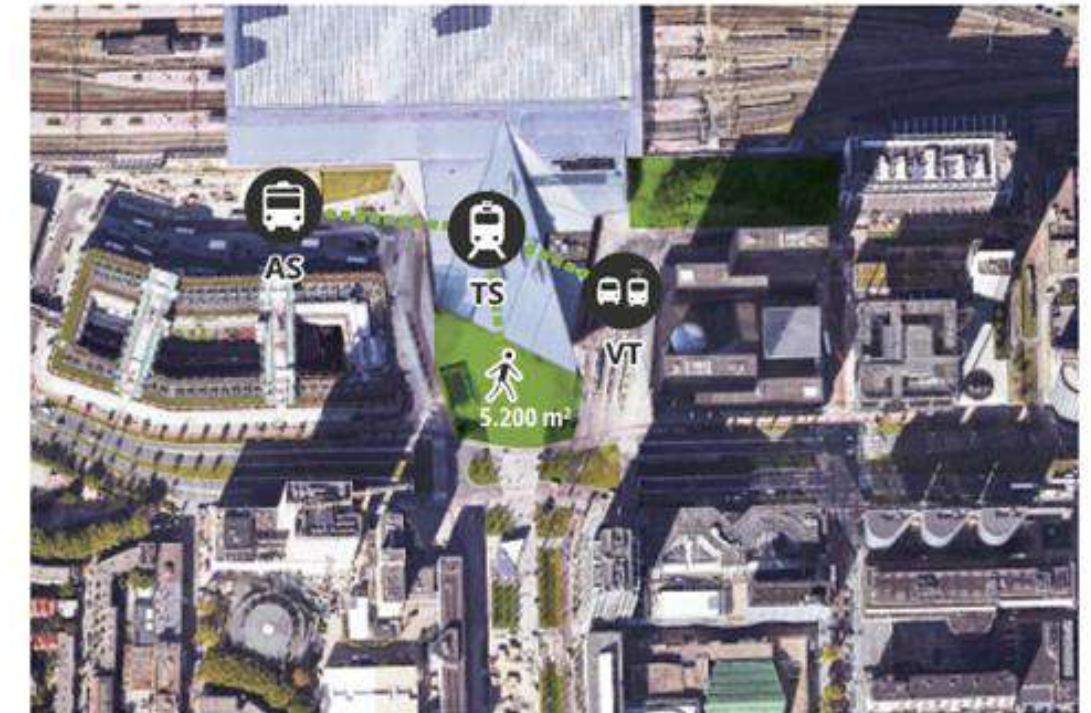
0 100 m.



Helsinkio traukinių stotis, aikštės plotas: 10.100 m²



Antverpeno traukinių stotis, aikštės plotas: 5.00 m²



Roterdamo traukinių stotis, aikštės plotas: 5.200 m²



Lyon de la Part-Dieu traukinių stotis, aikštės plotas: 4.900 m²



London St. Pancras traukinių stotis, aikštės plotas: 8.100 m²

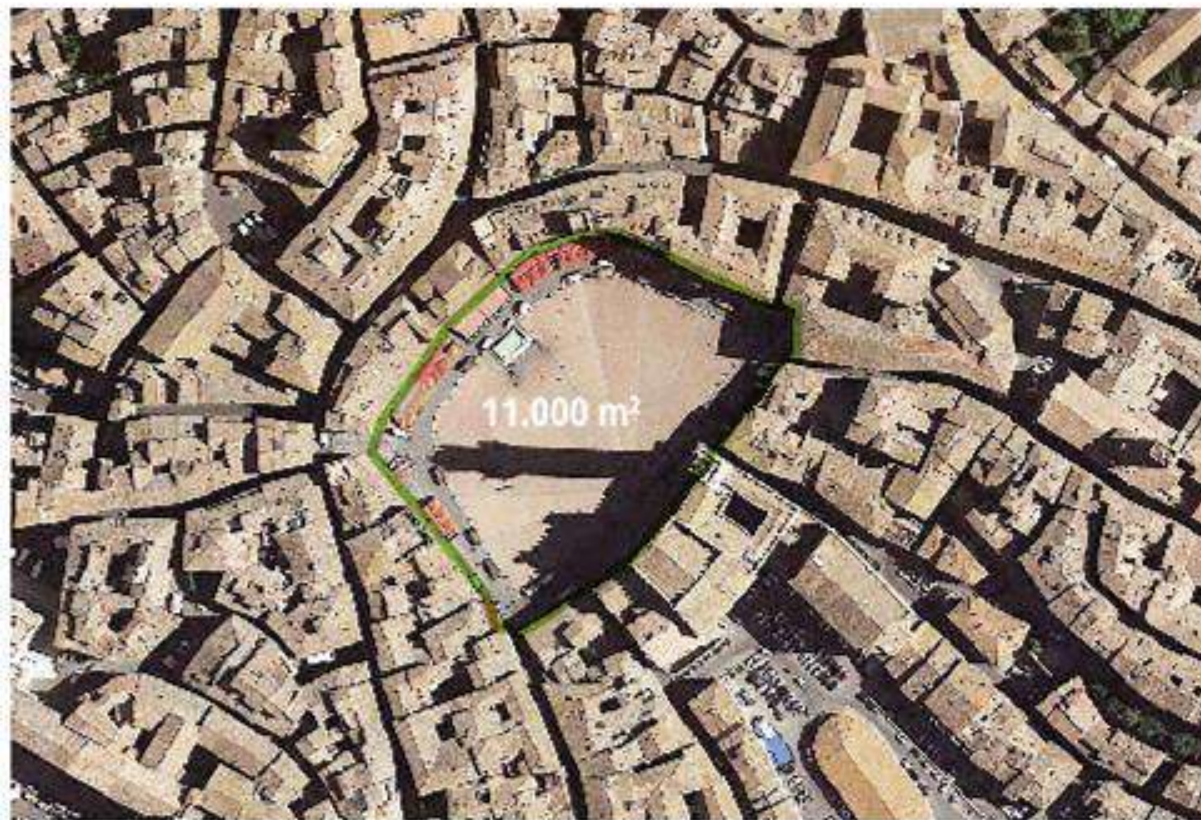


Vilniaus traukinių stotis, atvirų erdvių plotas (neskaičiuojant infrastruktūros ir parkingo) : 24.000 m²

GYVYBINGŲ AIKŠČIŲ ERDVINĖ CHARAKTERISTIKA IR PAGRINDINIAI KOMPONENTAI

- Aikštės lokacija miesto urbanistinėje struktūroje;
- istorinis nuoseklumas/istorinė vertė;
- aikštės kategorija miesto aikščių sistemoje;
- aikštės funkcija, būtina sąlyga tampa polifunkciškumas aikštėje;
- miesto modulinio tinklo mastelis;
- aikštės ryšys su kitoms viešosiomis erdvėmis (arba su svarbiais miesto elementais/gretimybėmis);
- tūrinė - erdvinė kompozicija (respektuojamos ašys, erdvių charakteris);
- aikštės erdvės ir dominančių kompozicinis santykis ir proporcijos;
- vizualiniai ryšiai iš aikštės su aikštės prieigomis;
- psichoemocinis krūvis (fizinis veiksnys).

0 100 m.



Piazza del campo, Siena, Italija,
aikštės plotas: 11.000 m²



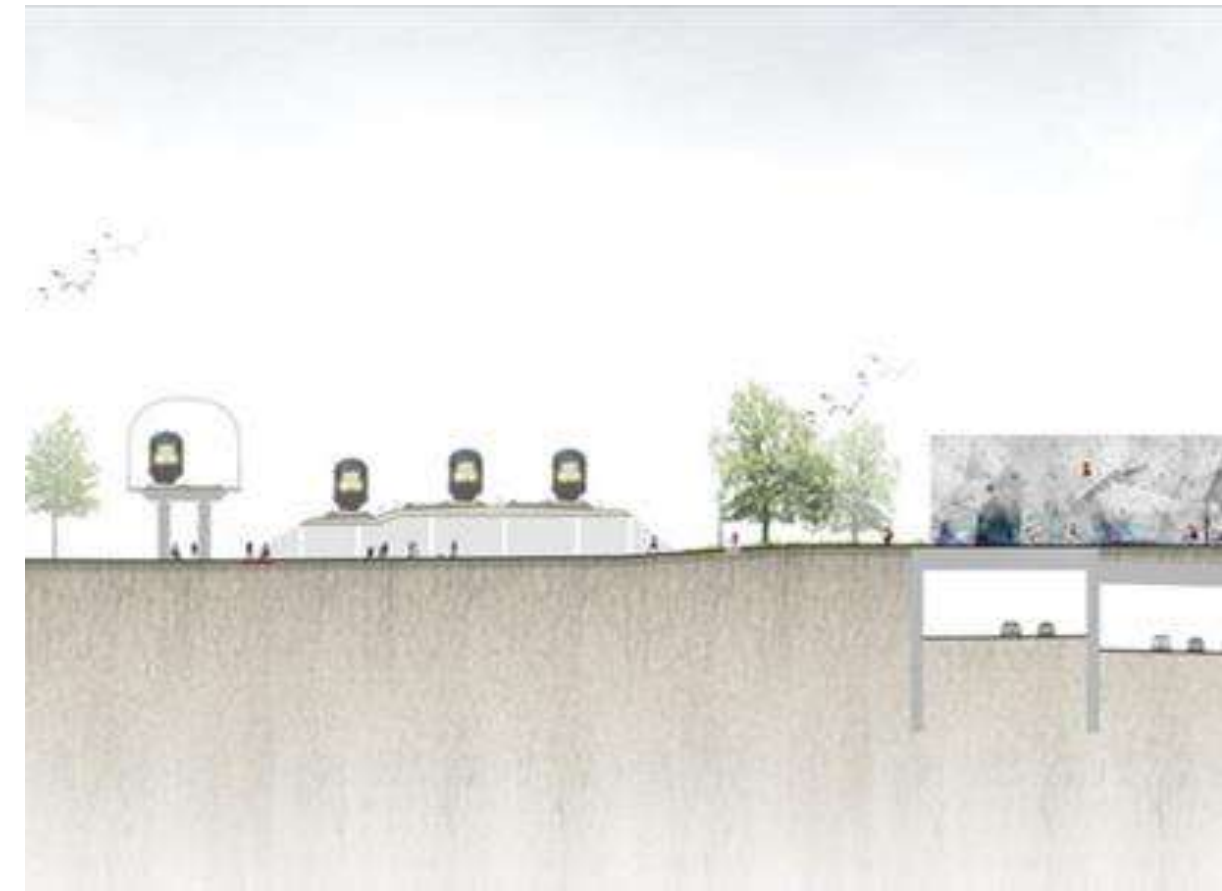
Plaza Santa Ana, Madridas, Ispanija,
aikštės plotas: 6.000 m²



Grote Markt, Antverpenas, Belgija,
aikštės plotas: 7.200 m²

ANTVERPENO ŠIAURINĖS STOTIES PROJEKTAS (REALIZACIJOS ETAPAS)

Projekto specifika: naudoti ekologinio kompensavimo mechanizmai, aplinkos tarša mažinama veiksmingomis radikaliomis priemonėmis



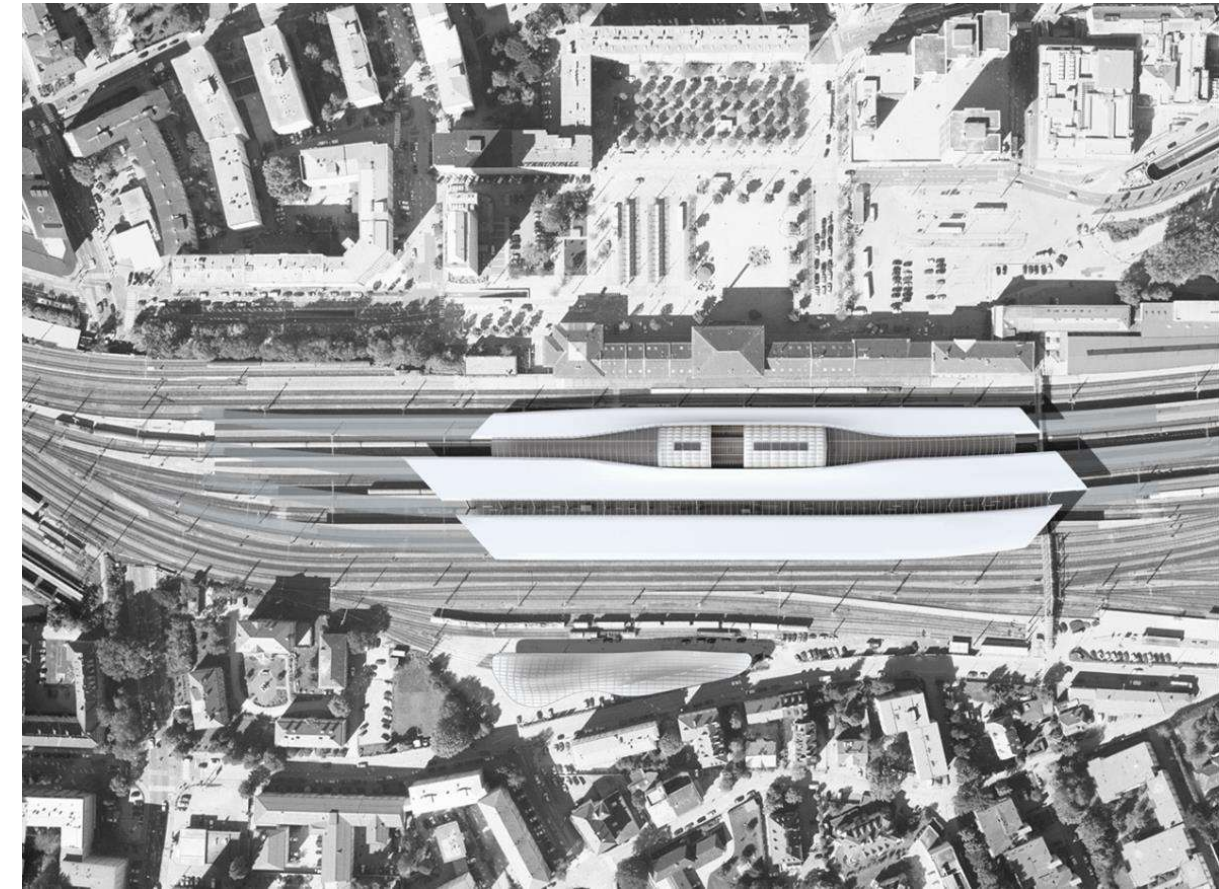
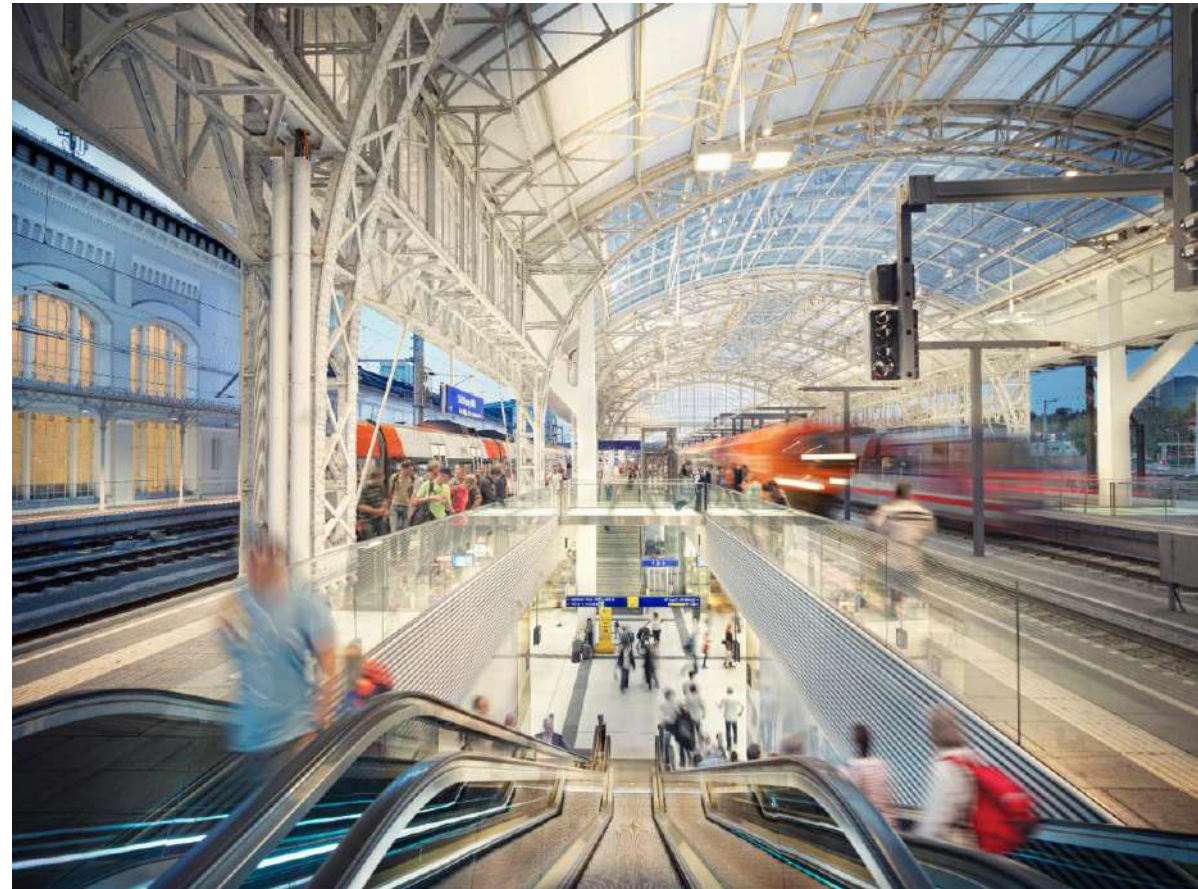
MILANO TRAUKINIŲ STOTIES REGENERACINIS PROJEKTAS (REALIZACIJOS ETAPAS)

Projekto specifiika: ypatingas dėmesys skirtas ekosistemų projektavimui, žiedinės ekonomikos principams, naujų viešųjų erdvių kūrimui, esamų pastatų pernaudojimui



ZALCBURGO TRAUKINIŲ STOTIES REGENERACINIS PROJEKTAS (REALIZUOTAS)

Projekto specifika: jautriai suprojektuotas naujo terminalo tūris prisitaiko prie Zalcburgo senamiesčio įtraukto į pasaulio paveldo sąrašus, išlaikomas egzistuojančio pastato eksterjeras keičiant vidaus funkcinį išplanavimą, srautų efektyvumui naudotas linijinės kompozicijos principas (požeminė perėja)



RYGOS RAIL BALTICA TRAUKINIŲ STOTIES PROJEKTAS (BUS REALIZUOJAMAS)

Projekto specifiika: teritorija patenka į Rygos senamiesčio apsaugos zoną, stoties rajono prieigose numatoma intensyvi urbanistinė regeneracija, esamų neįveiktų pastatų pritaikymas šiuolaikiniams miesto poreikiams. Susisiekimo efektyvumui suplanuotas ir naujas tiltas per Daugavos upę, naujame terminalo tūryje taip pat numatytos papildomos požeminės pėsčiųjų jungtys.

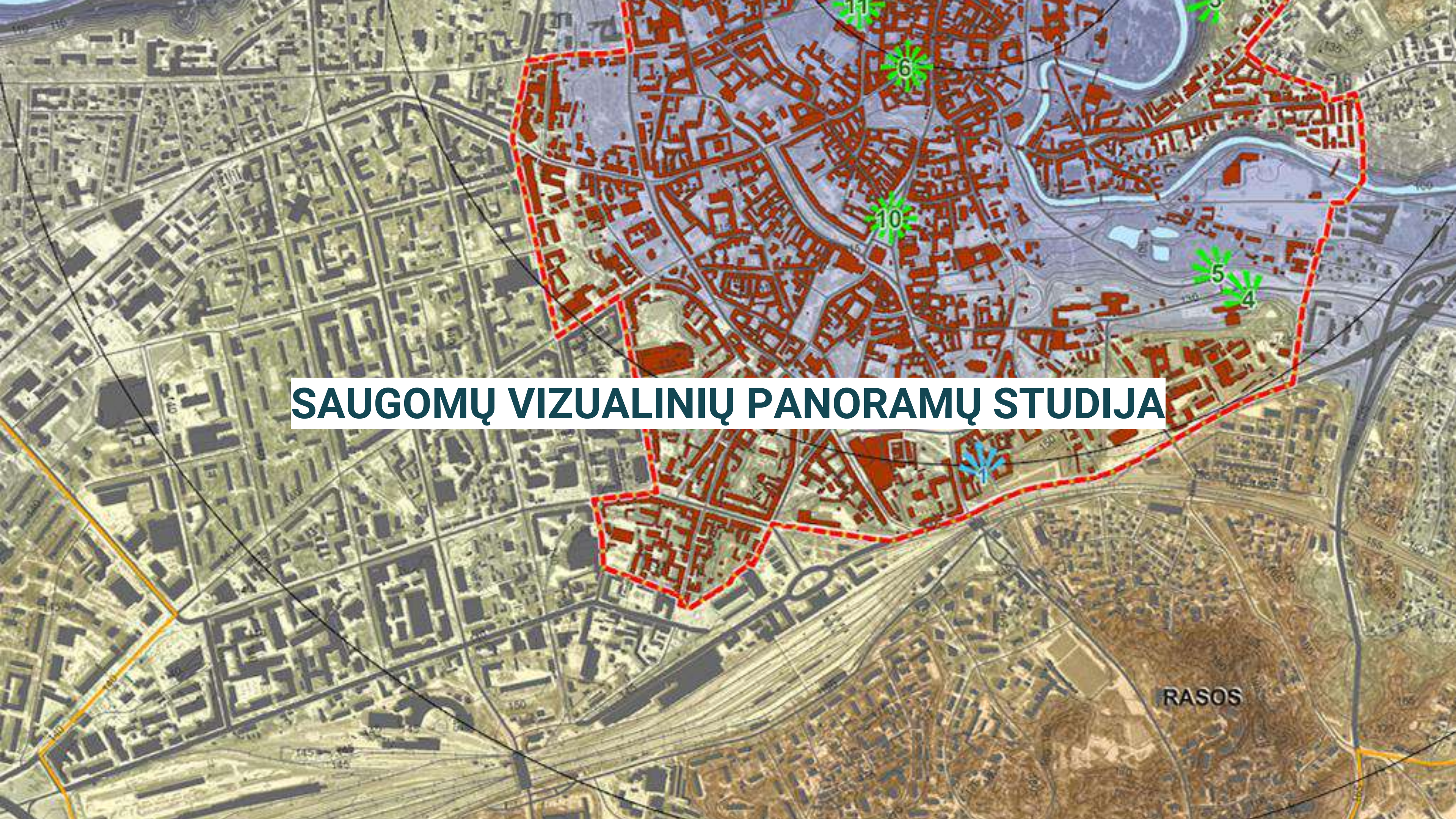


ANTVERPENO TRAUKINIŲ STOTIS

Projekto specifika: Antverpeno multimodalinė traukinių stotis išsiskiria savo

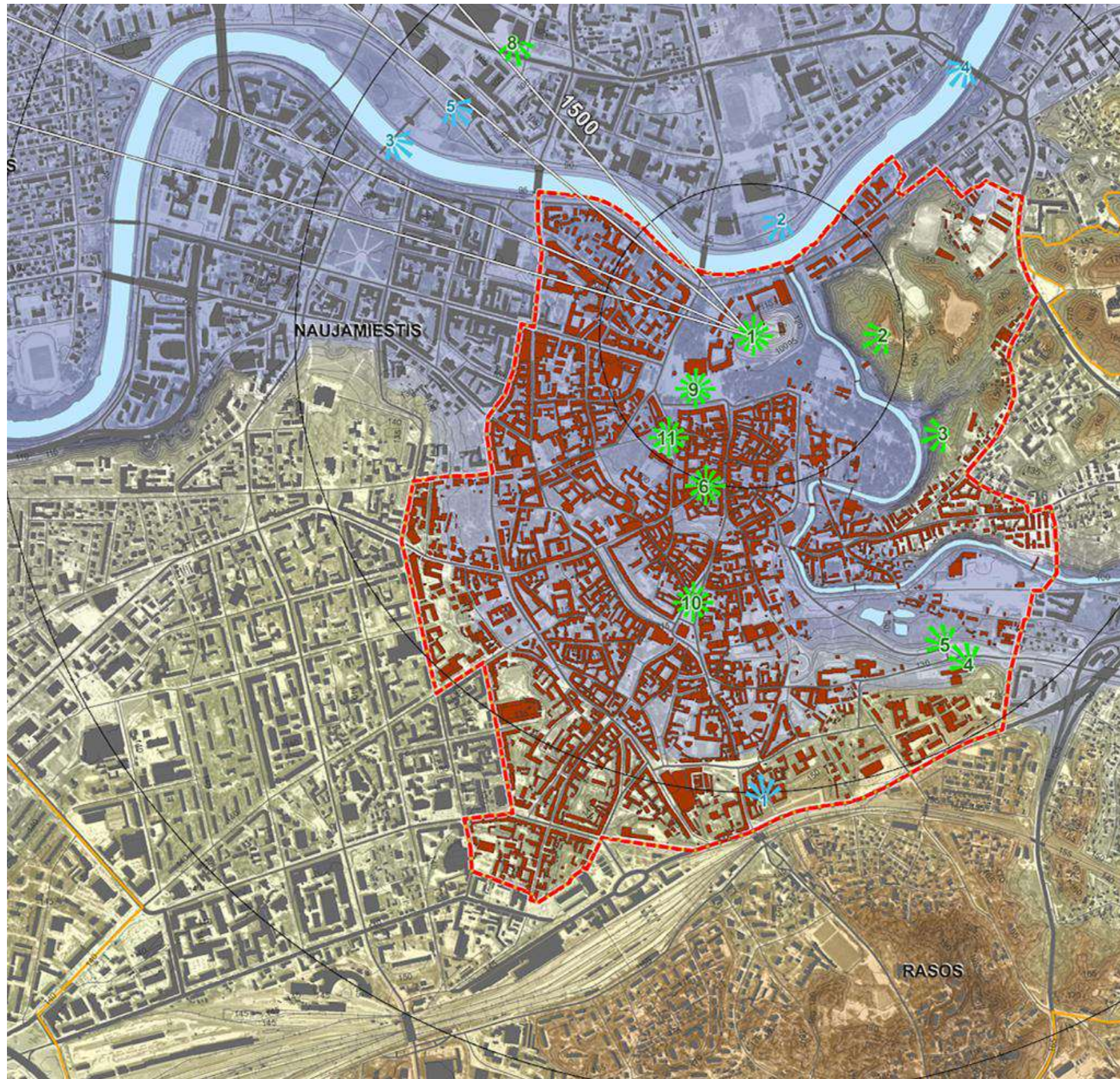


SAUGOMŲ VIZUALINIŲ PANORAMŲ STUDIJA

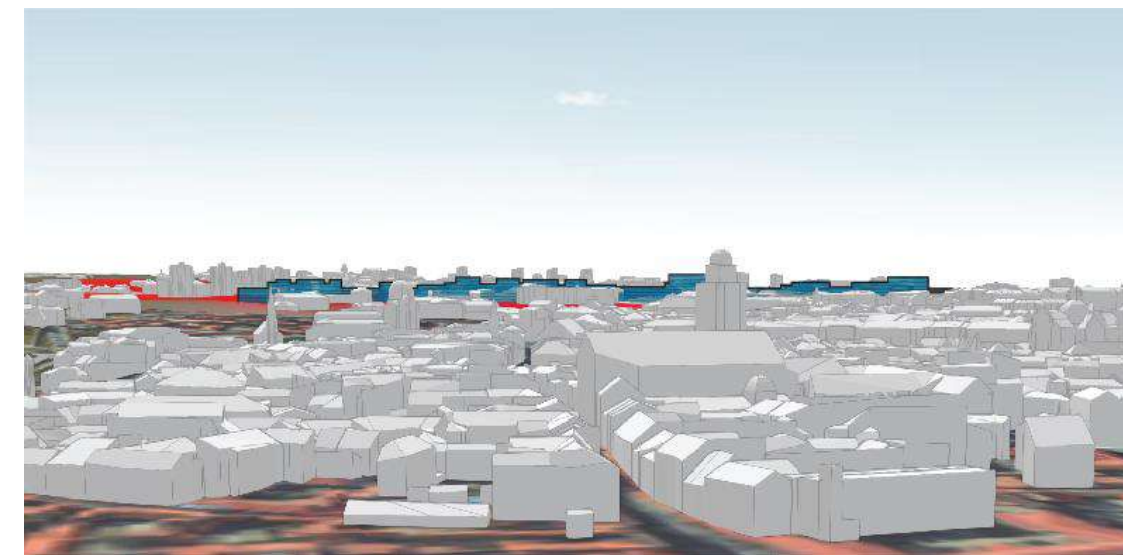


SAUGOMŲ VILNIAUS SENAMIESČIO PANORAMŲ APŽVALGOS BRĖŽINYS

Įvertiname visų alternatyvų naujo užstatymo poveikį senamiesčio saugomoms vizualinėms panoramoms (iš ten, kur matosi nauja plėtra)



1 alternatyva -
vaizdas nuo Gedimino kalno

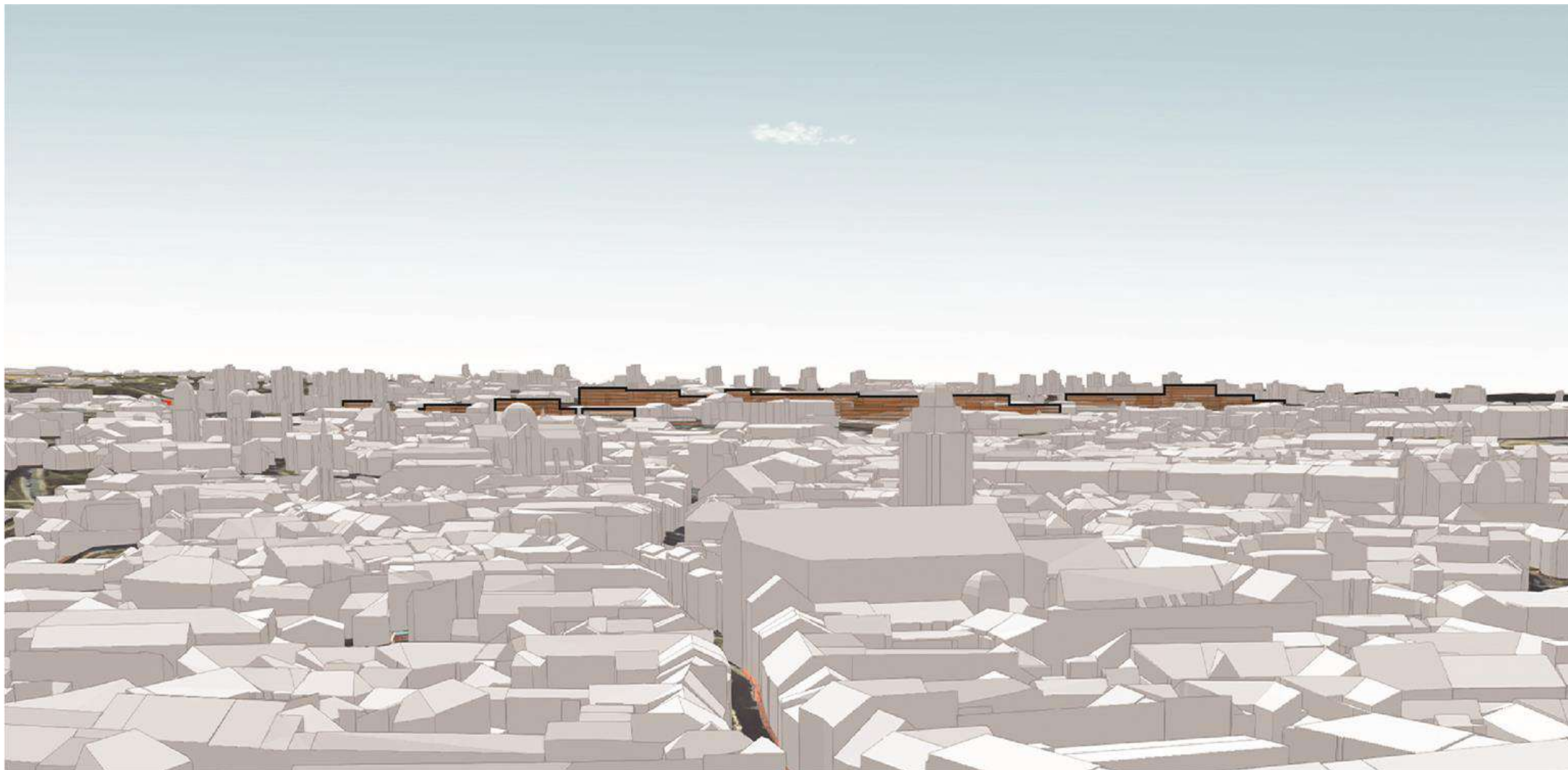


2 alternatyva -
vaizdas nuo Gedimino kalno



3 alternatyva -
vaizdas nuo Gedimino kalno

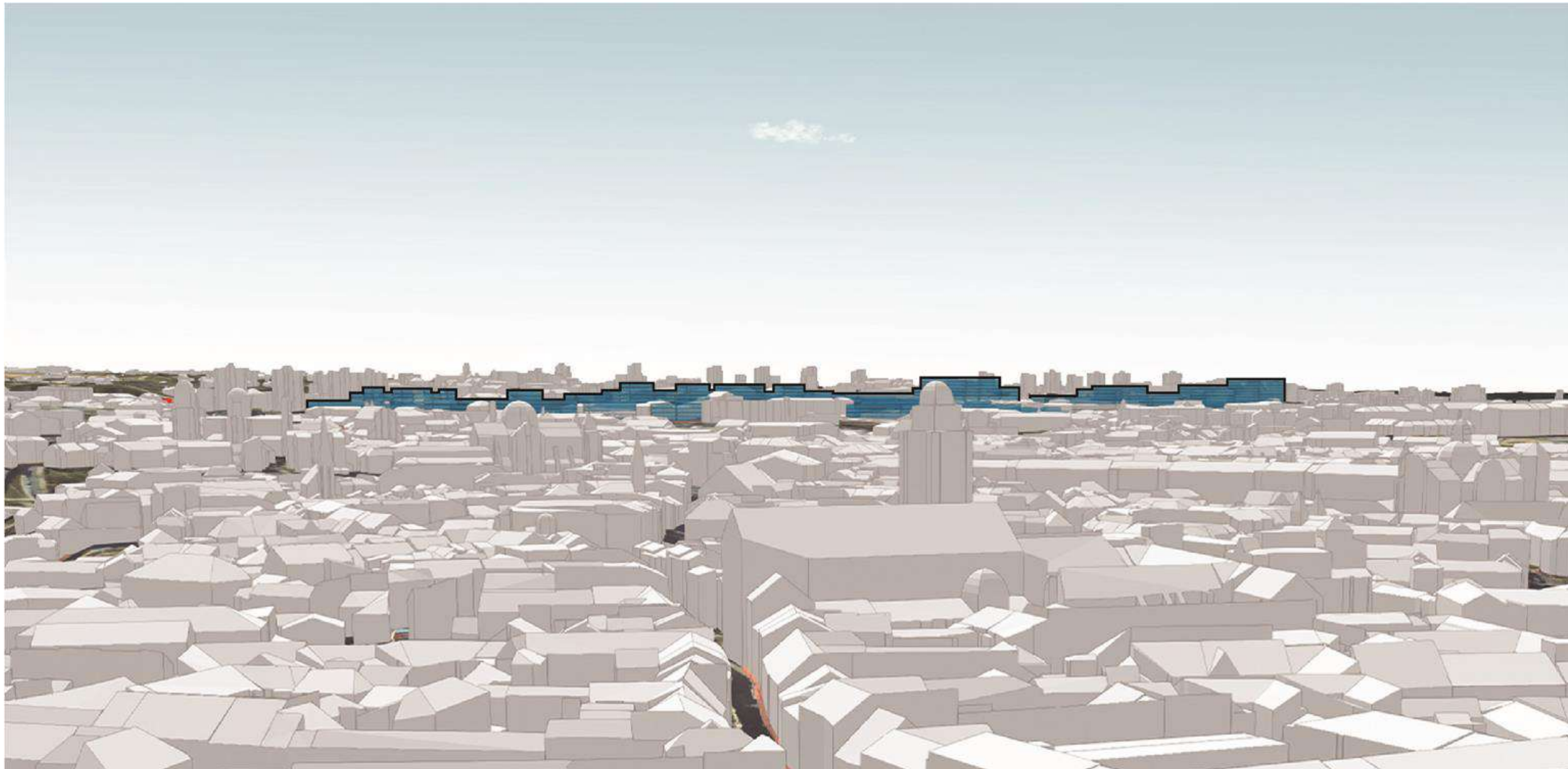
PILIES (GEDIMINO) KALNAS - 1 alternatyva



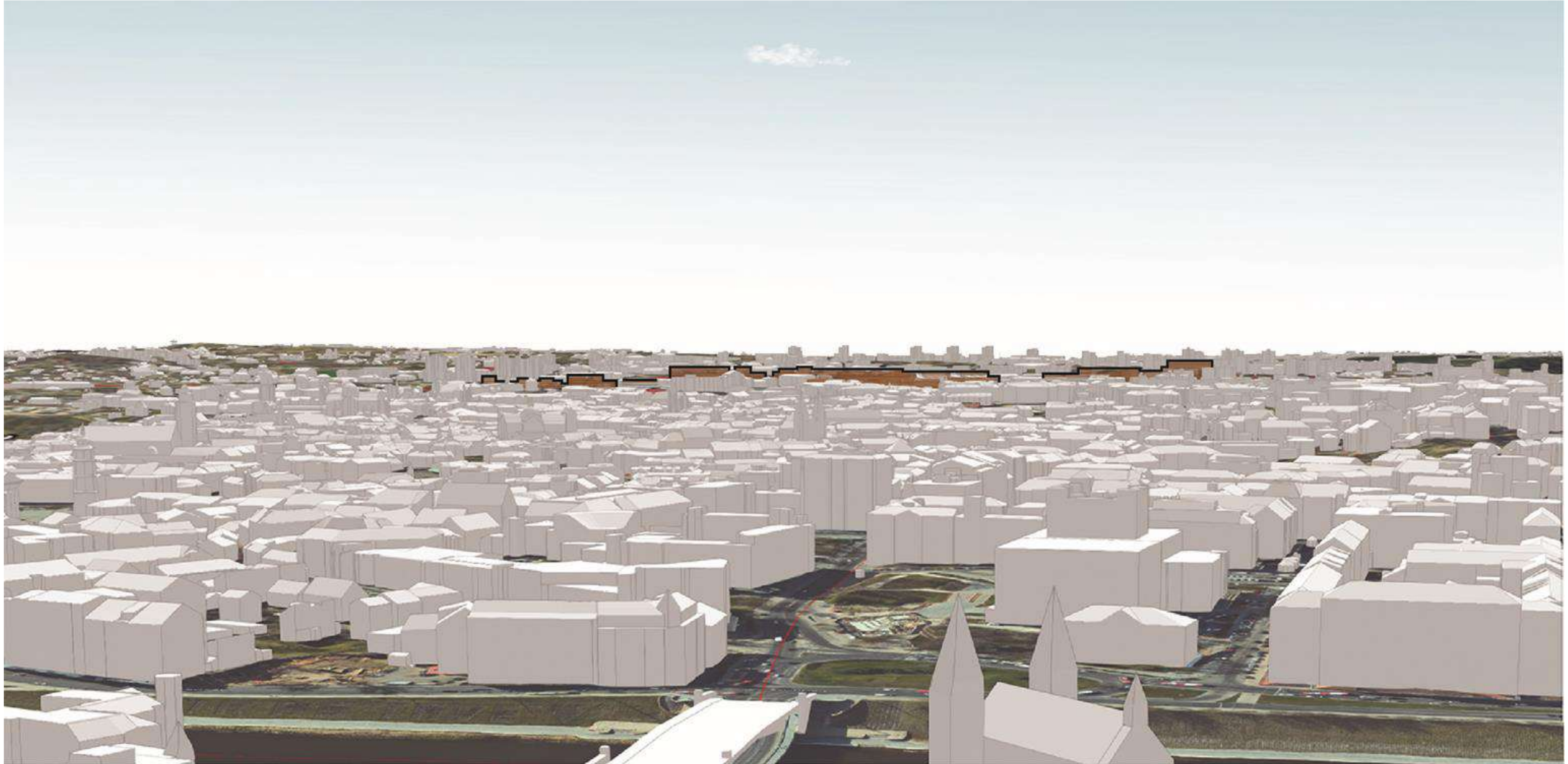
PILIES (GEDIMINO) KALNAS - 2 alternatyva



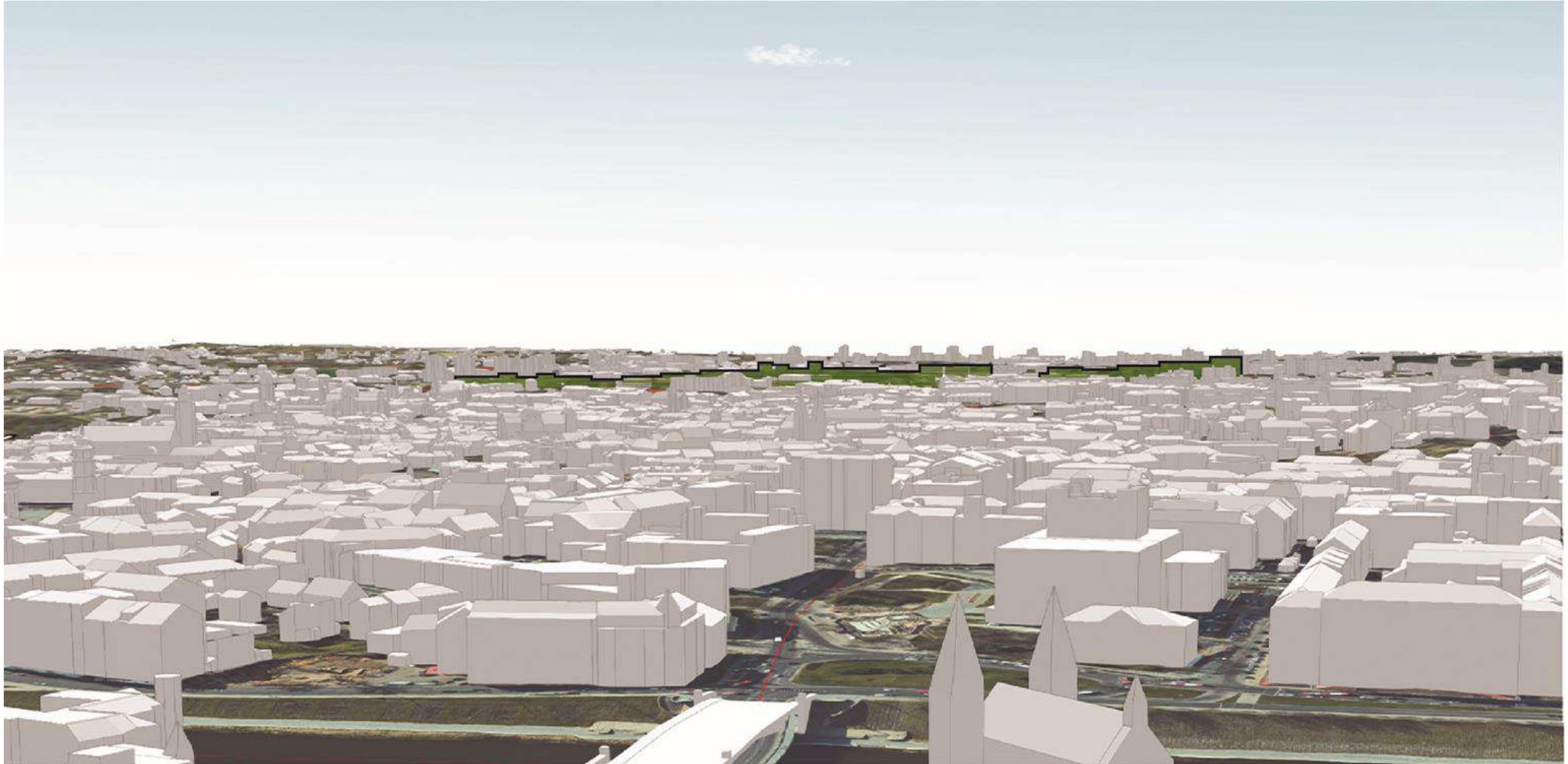
PILIES (GEDIMINO) KALNAS - 3 alternatyva



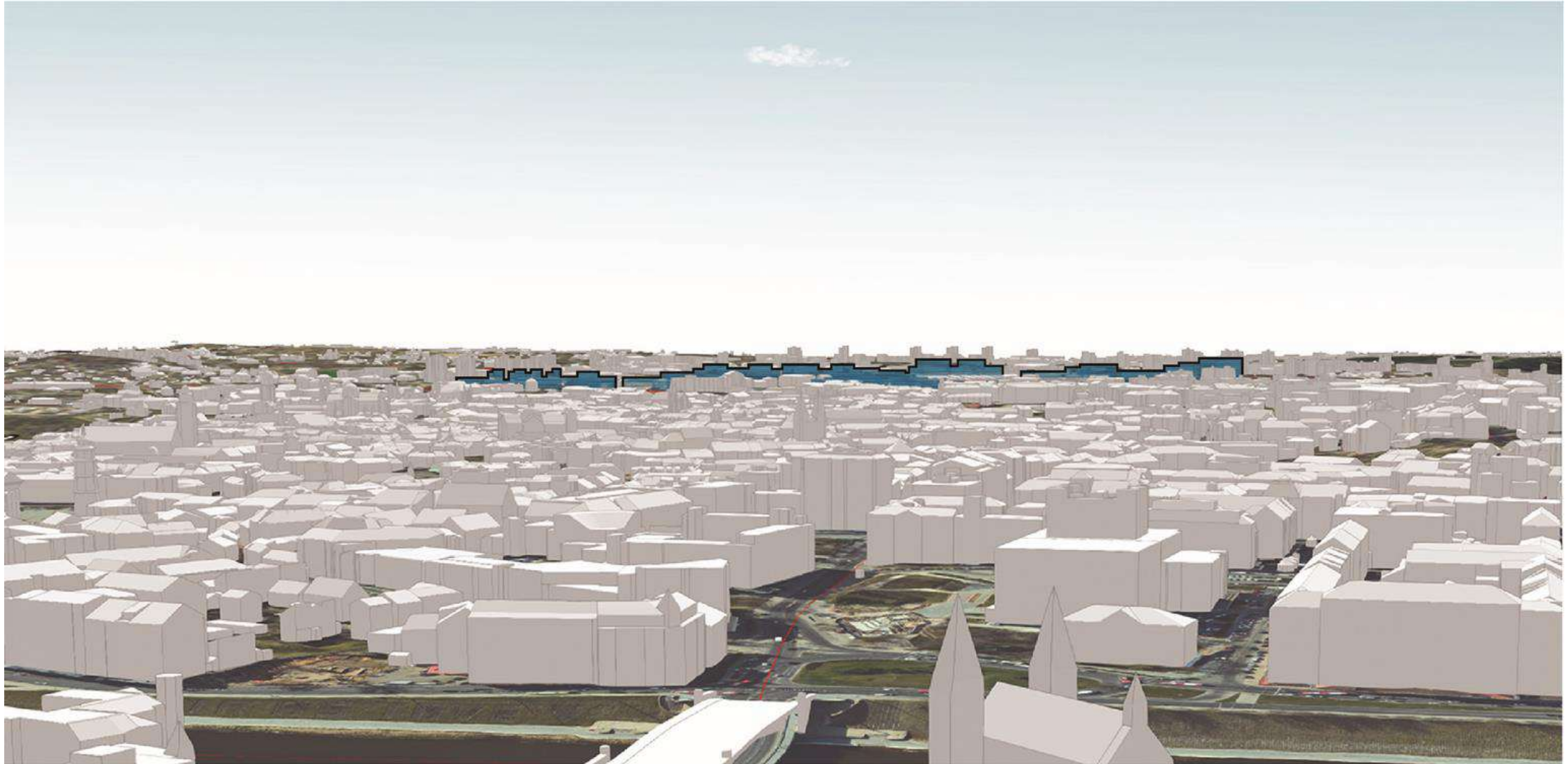
VILNIAUS SAVIVALDYBĖS PASTATO TERASA - 1 alternatyva



VILNIAUS SAVIVALDYBĖS PASTATO TERASA - 2 alternatyva



VILNIAUS SAVIVALDYBĖS PASTATO TERASA - 3 alternatyva



ALTARIJOS KALVYNO PV KALVA - 1 alternatyva



ALTARIJOS KALVYNO PV KALVA - 2 alternatyva



ALTARIJOS KALVYNO PV KALVA - 3 alternatyva



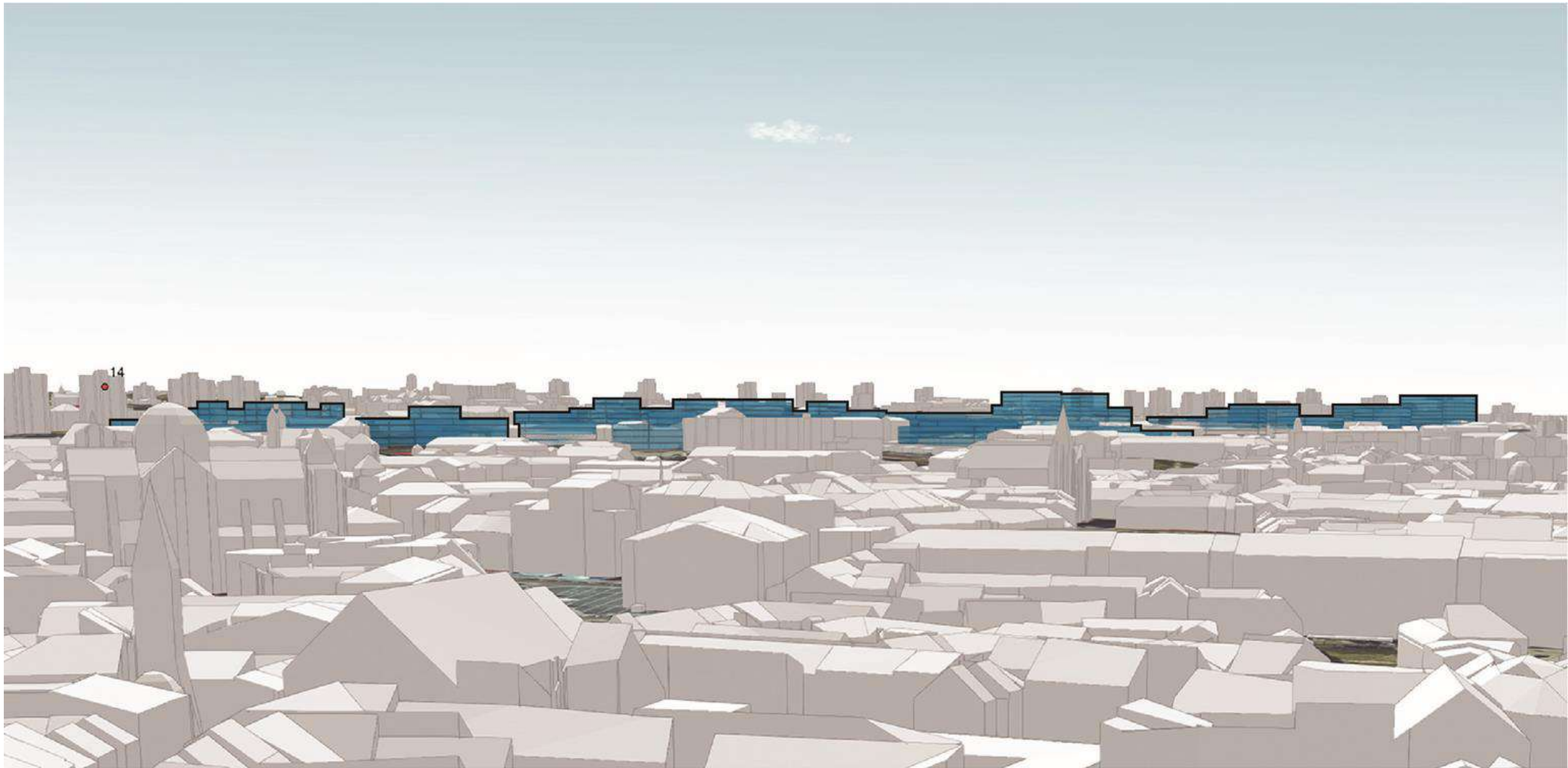
ŠV. JONŲ BAŽNYČIOS BOKŠTAS - 1 alternatyva



ŠV. JONŲ BAŽNYČIOS BOKŠTAS - 2 alternatyva



ŠV. JONŲ BAŽNYČIOS BOKŠTAS - 3 alternatyva



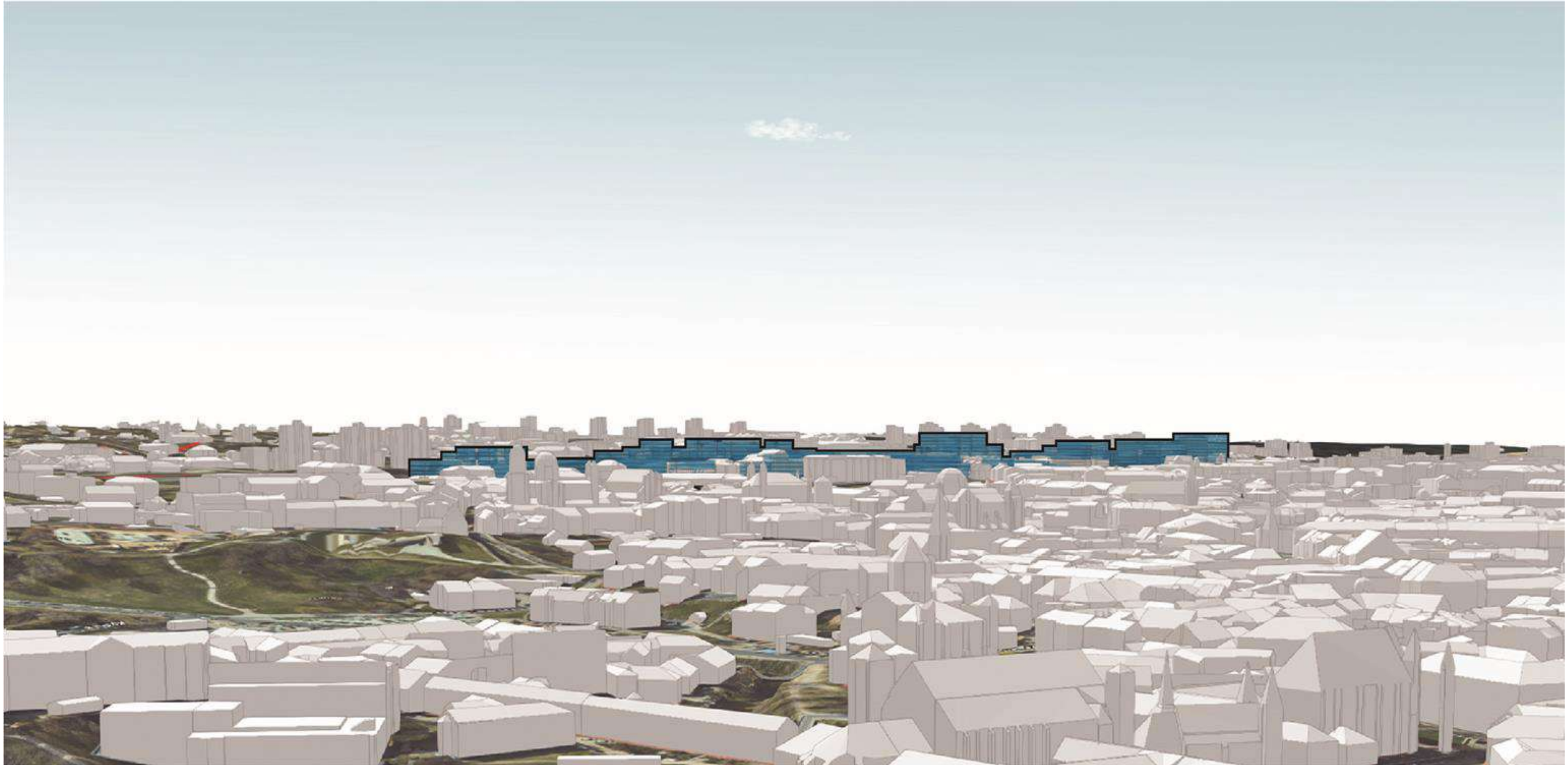
TRIJŲ KRYŽIŲ KALNAS - 1 alternatyva



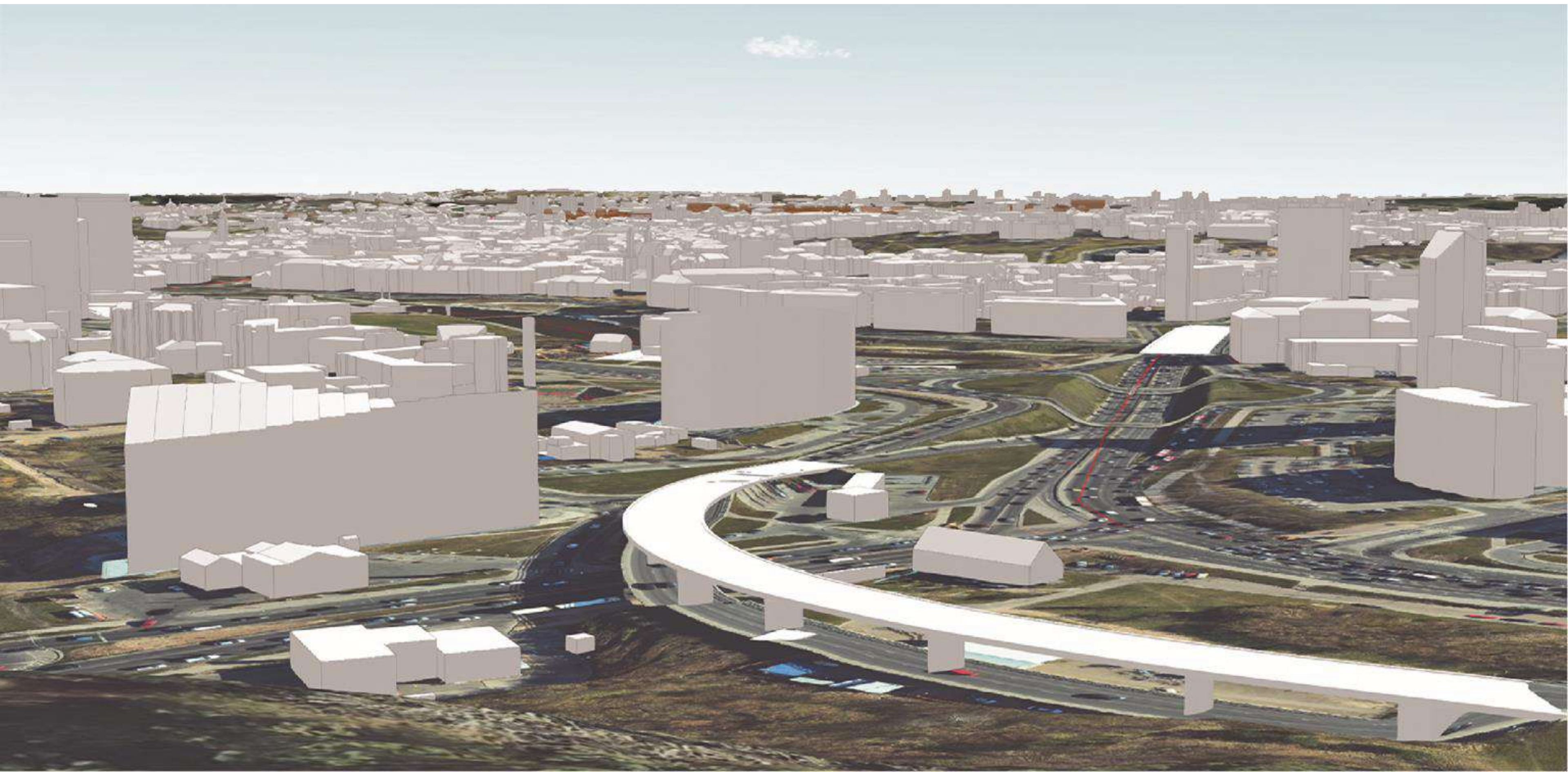
TRIJŲ KRYŽIŲ KALNAS - 2 alternatyva



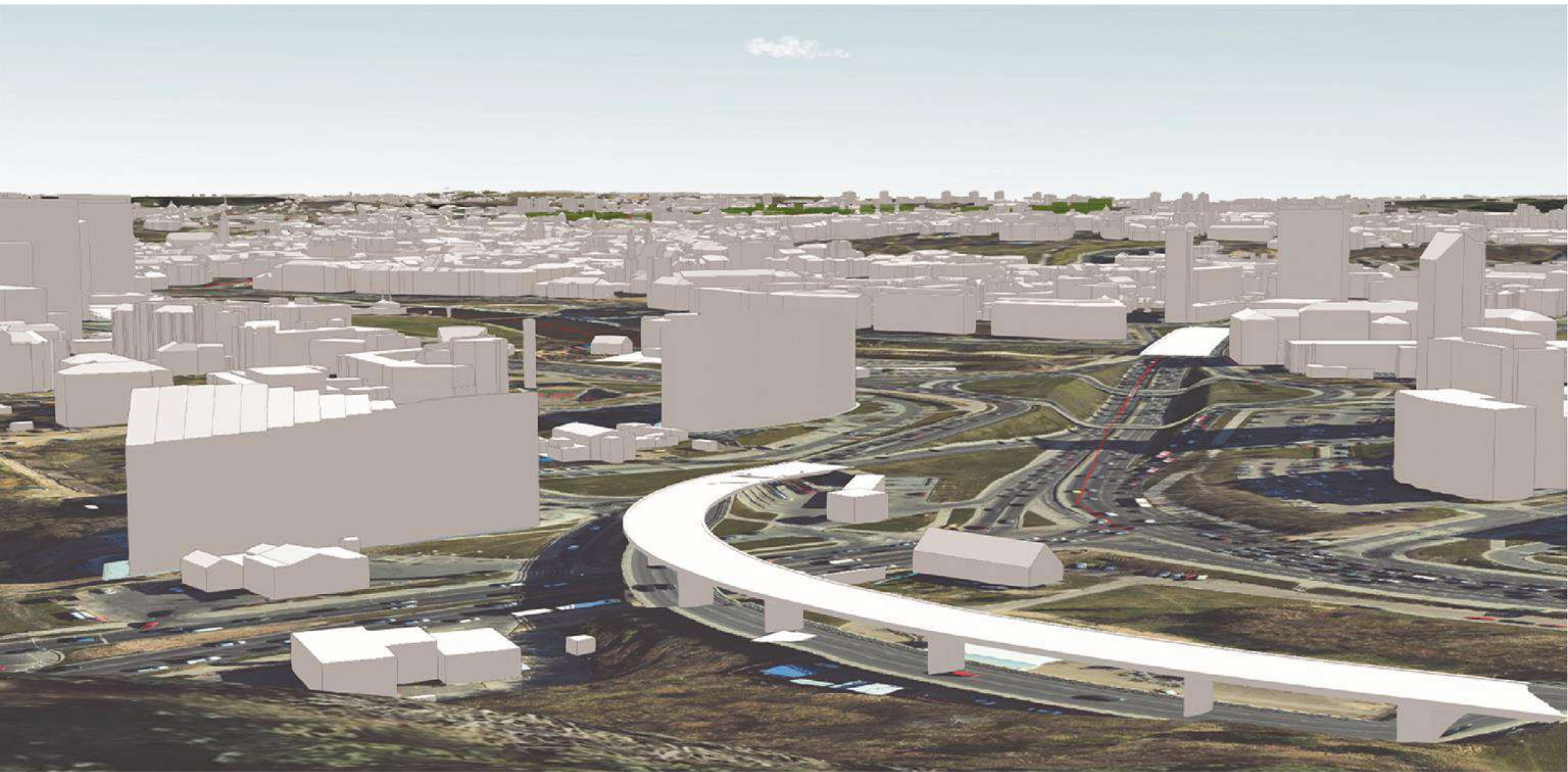
TRIJŲ KRYŽIŲ KALNAS - 3 alternatyva



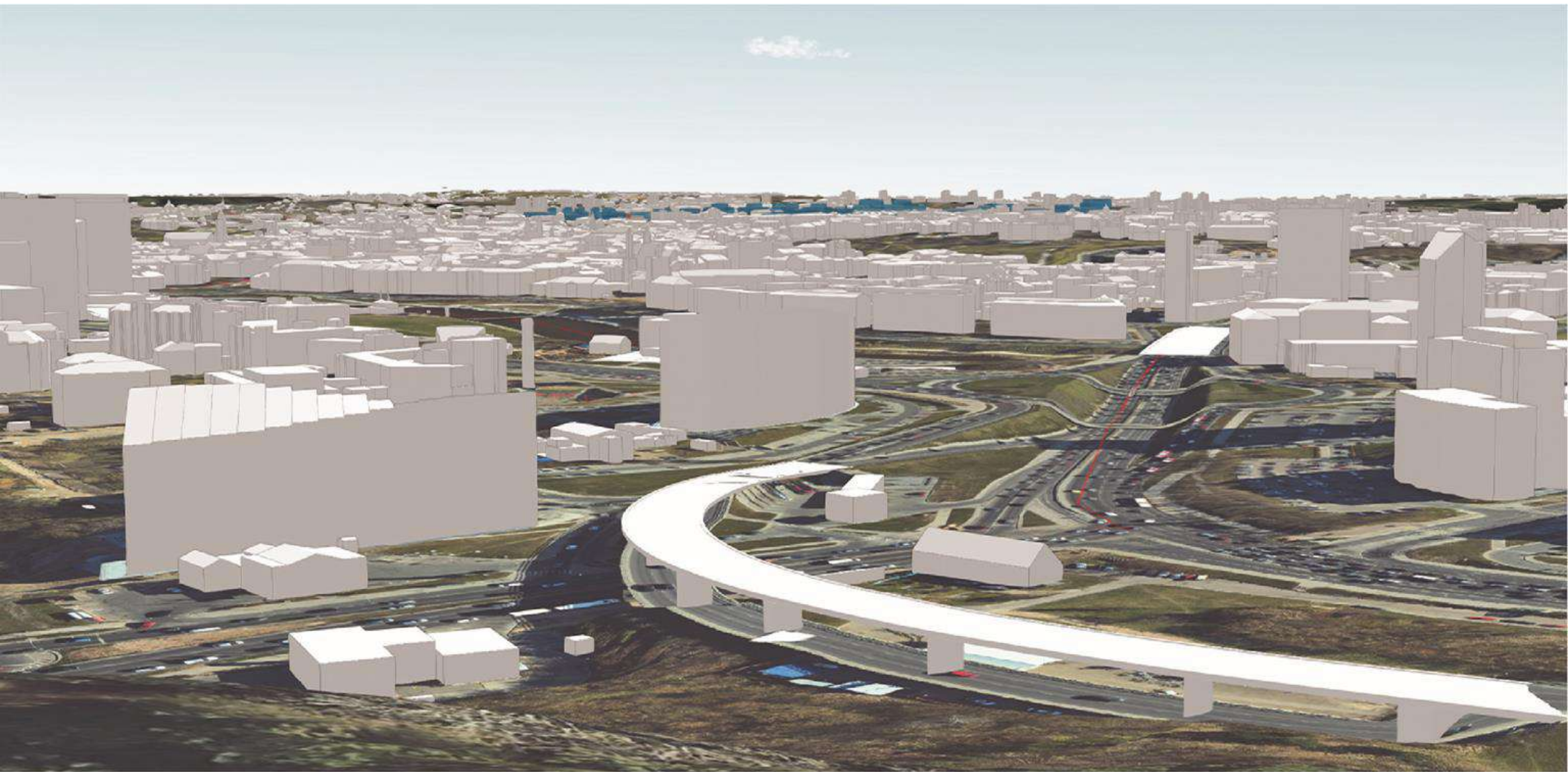
ŠEŠKINĖS KALVA - 1 alternatyva



ŠEŠKINĖS KALVA - 2 alternatyva

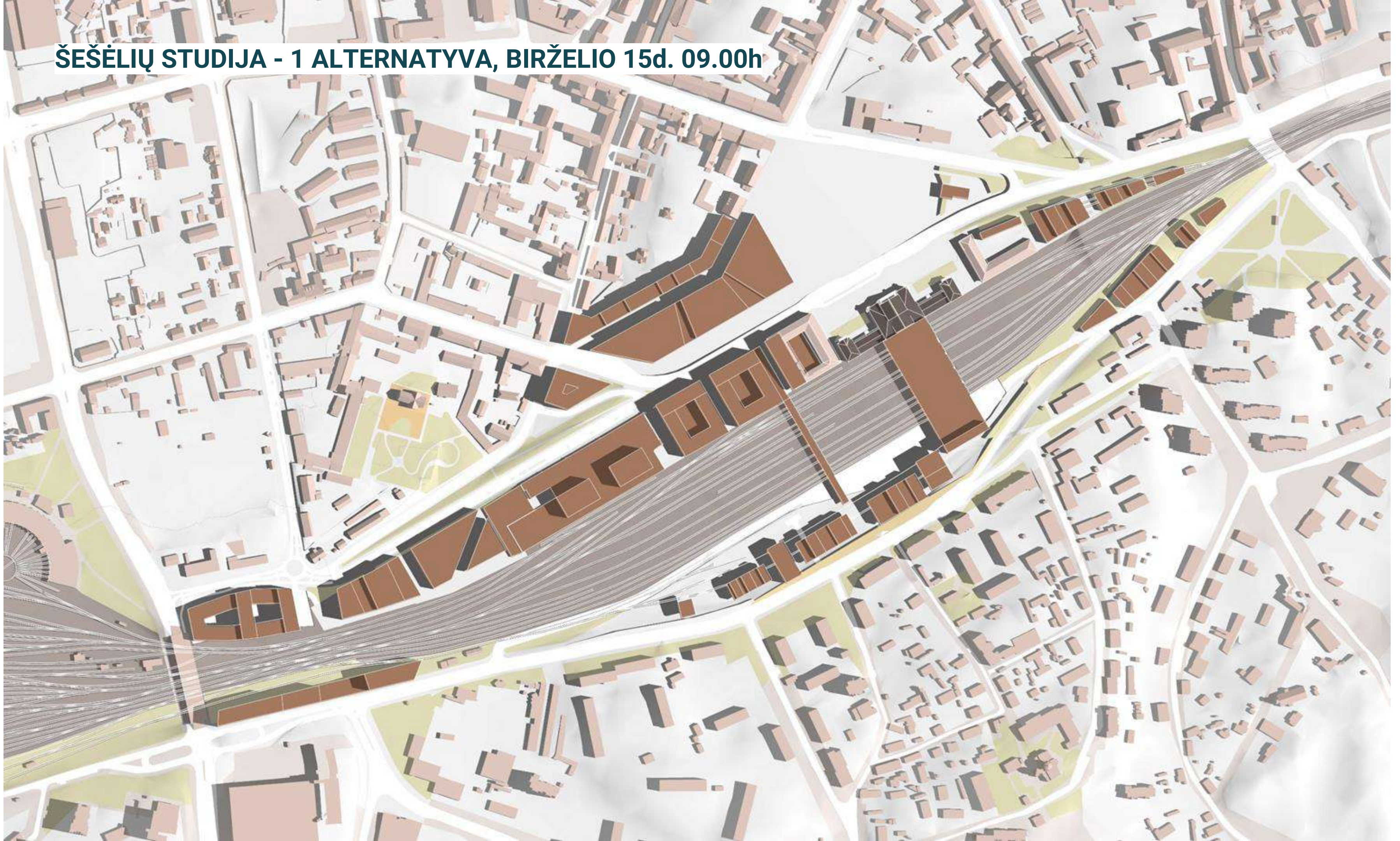


ŠEŠKINĖS KALVA - 3 alternatyva

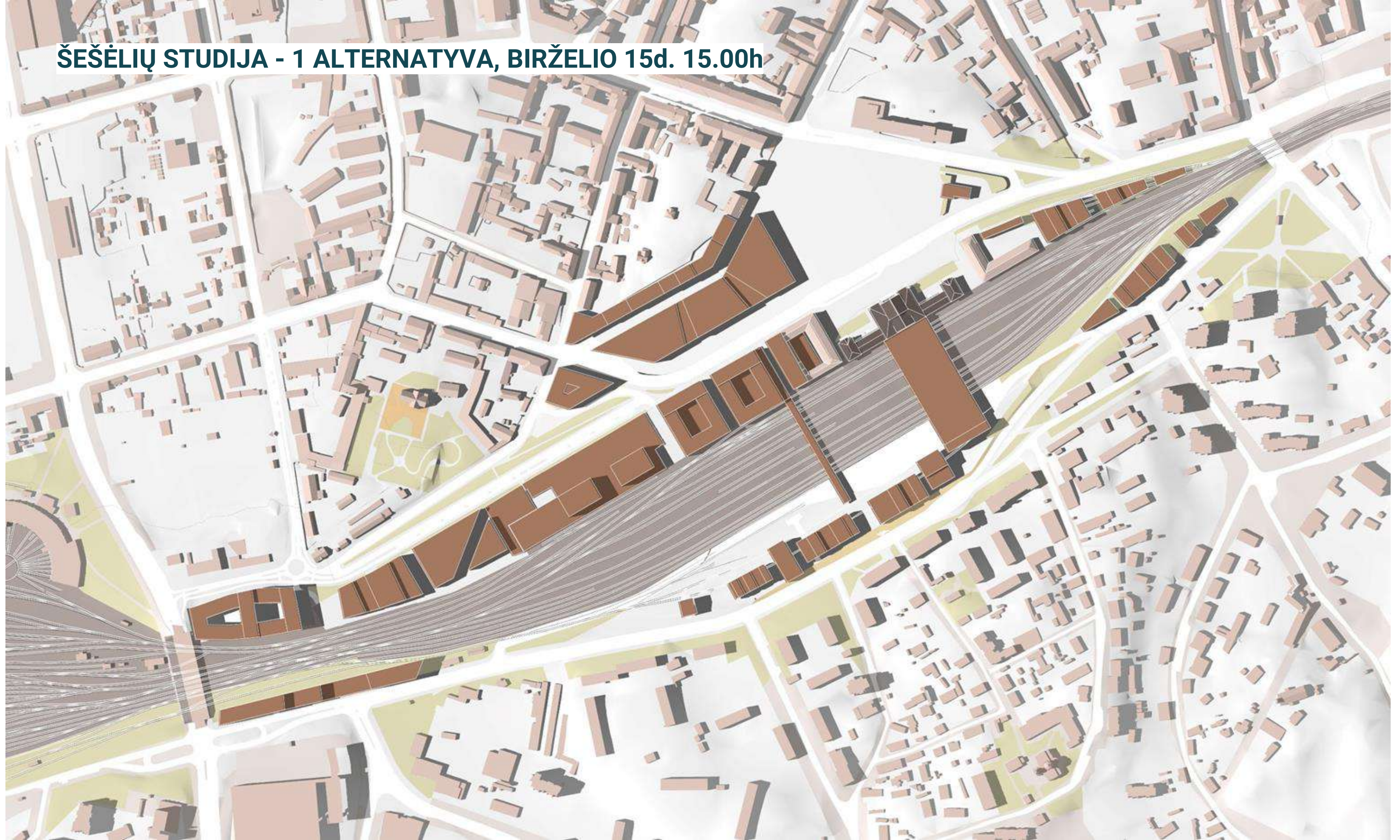


3 ALTERNATYVŲ UŽSTATYMŲ ŠEŠĖLIŲ STUDIJA

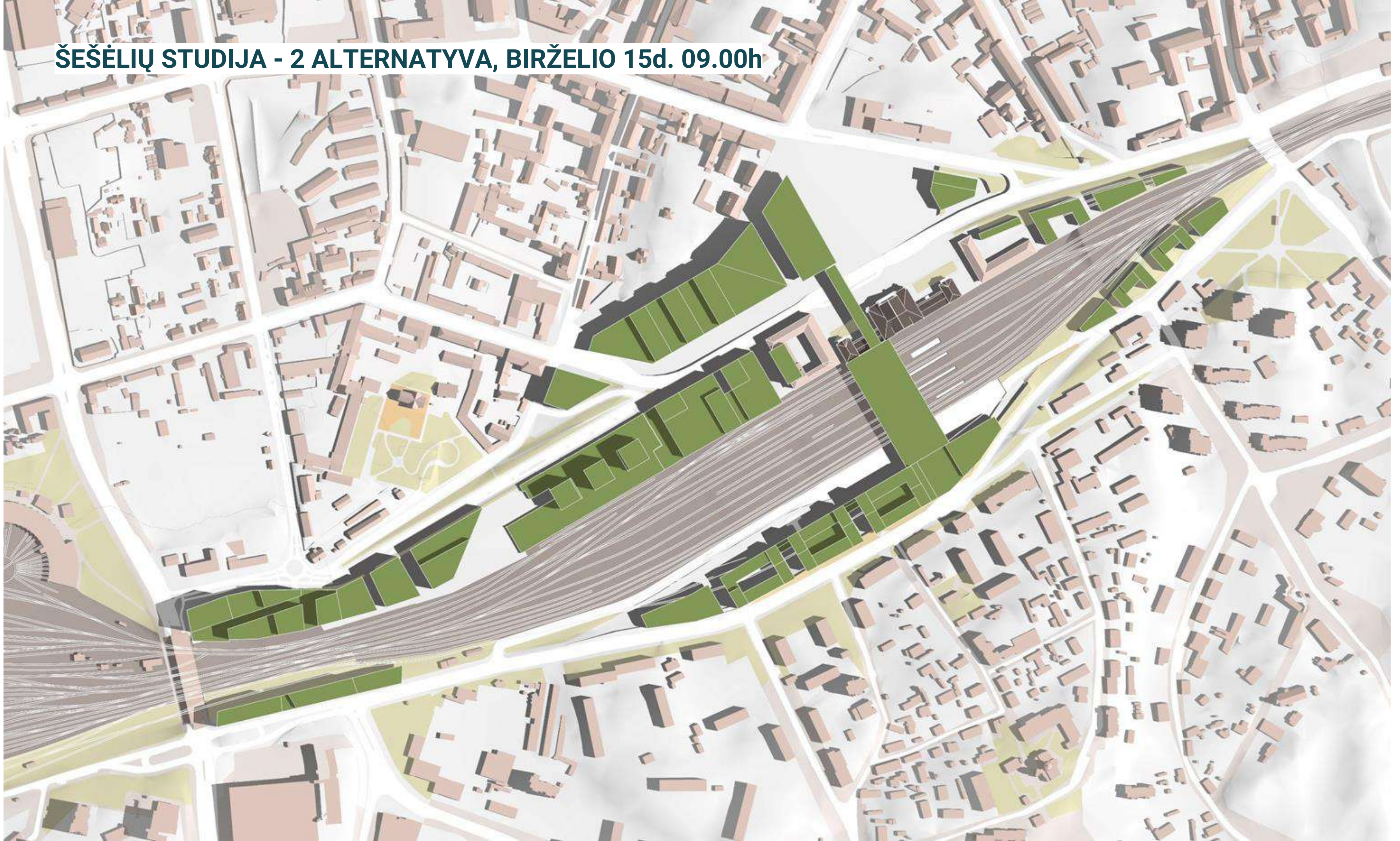
ŠEŠĖLIŲ STUDIJA - 1 ALTERNATYVA, BIRŽELIO 15d. 09.00h



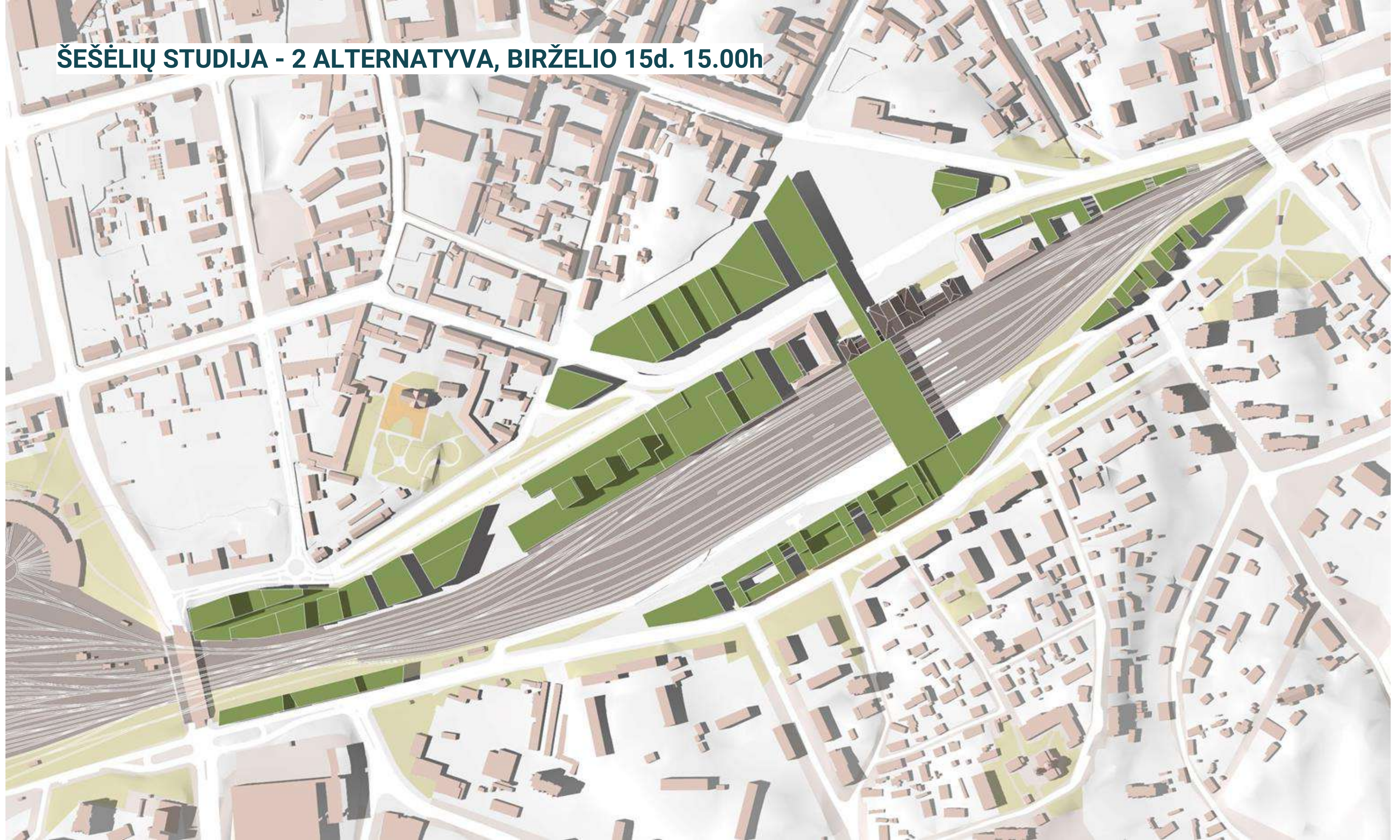
ŠEŠĖLIŲ STUDIJA - 1 ALTERNATYVA, BIRŽELIO 15d. 15.00h



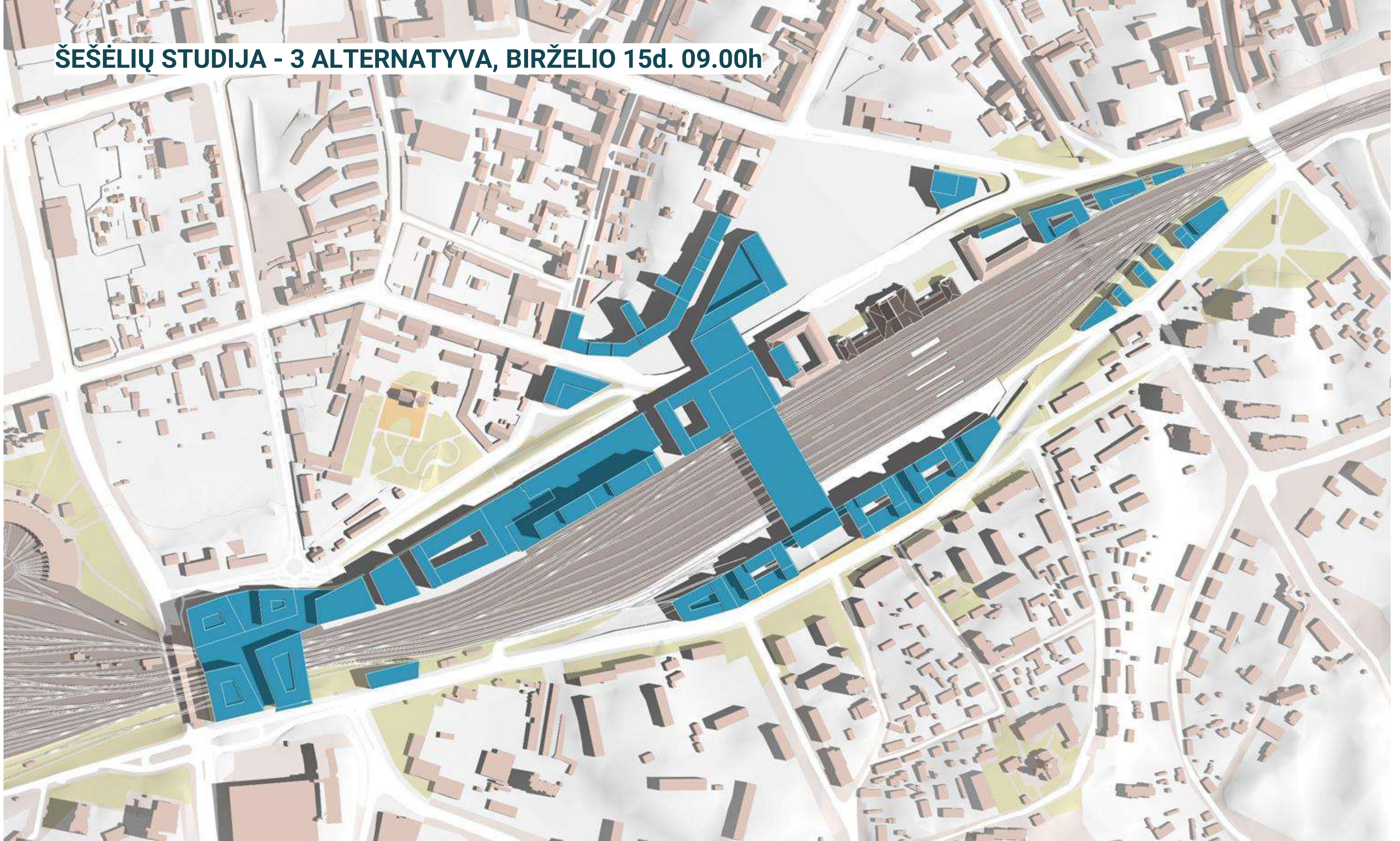
ŠEŠĖLIŲ STUDIJA - 2 ALTERNATYVA, BIRŽELIO 15d. 09.00h



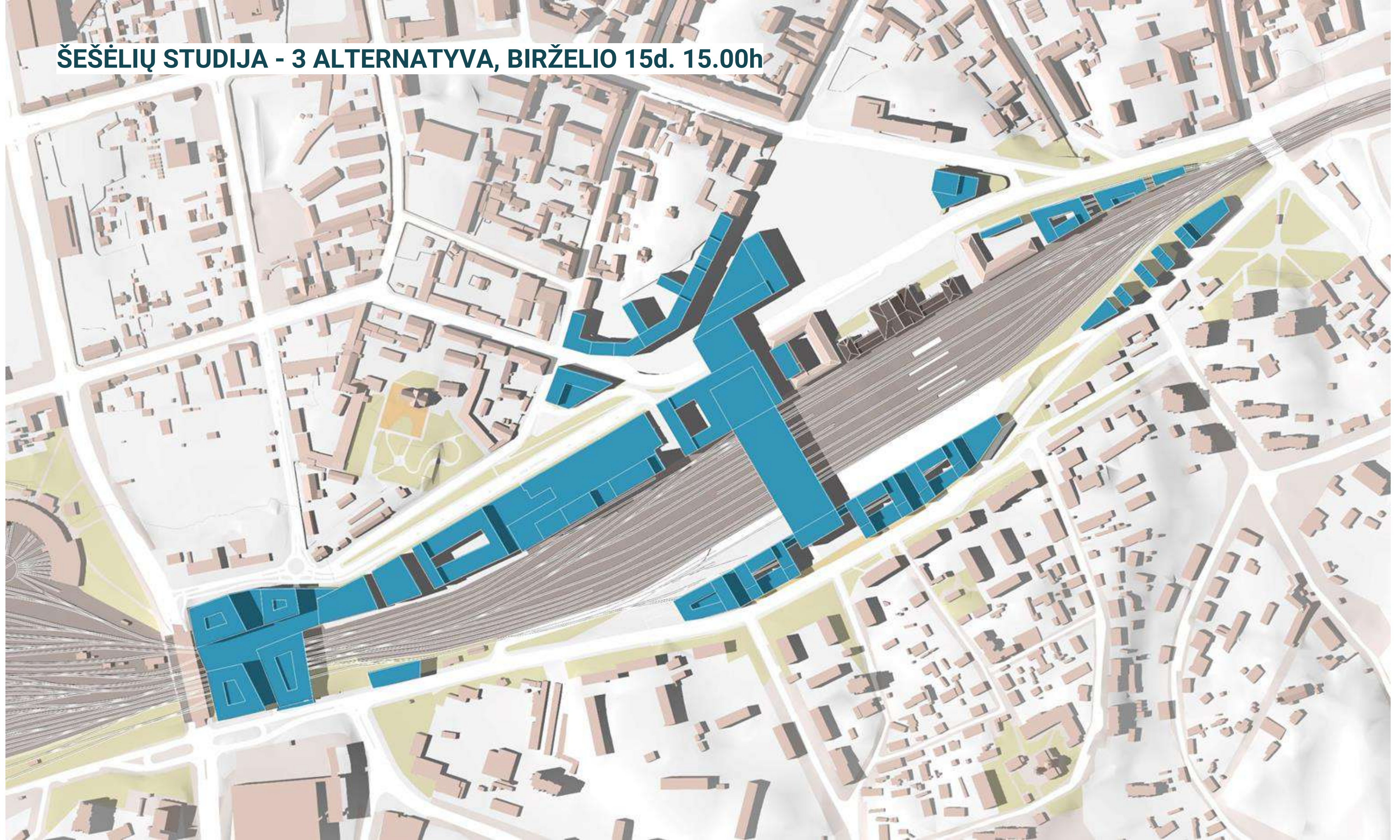
ŠEŠĖLIŲ STUDIJA - 2 ALTERNATYVA, BIRŽELIO 15d. 15.00h



ŠEŠĖLIŲ STUDIJA - 3 ALTERNATYVA, BIRŽELIO 15d. 09.00h

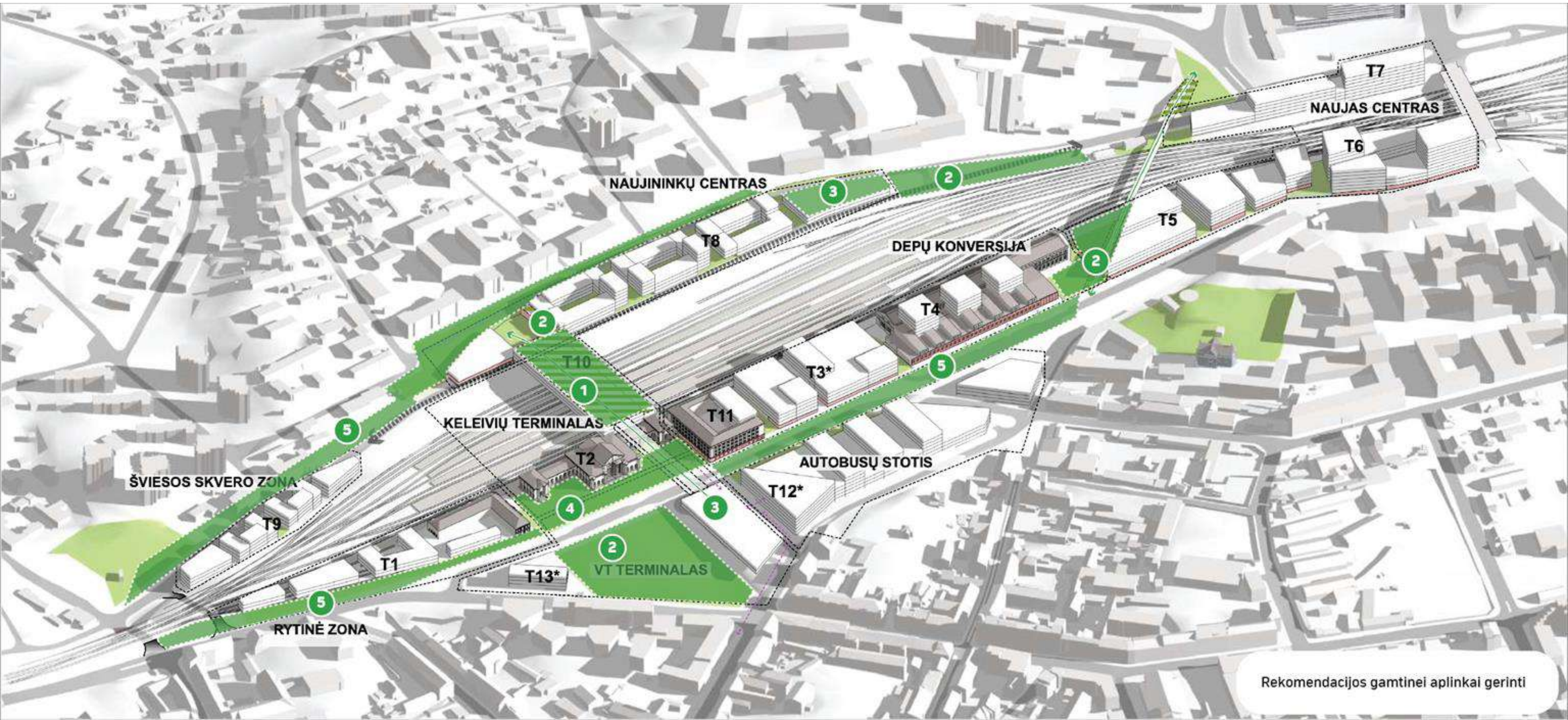


ŠEŠĖLIŲ STUDIJA - 3 ALTERNATYVA, BIRŽELIO 15d. 15.00h



**REKOMENDACIJŲ SCHEMOS TOLIMESNIAM DETALAUŠ PLANO
VYSTYMIUI**

Poveikio gamtinei aplinkai rekomendacijų schema

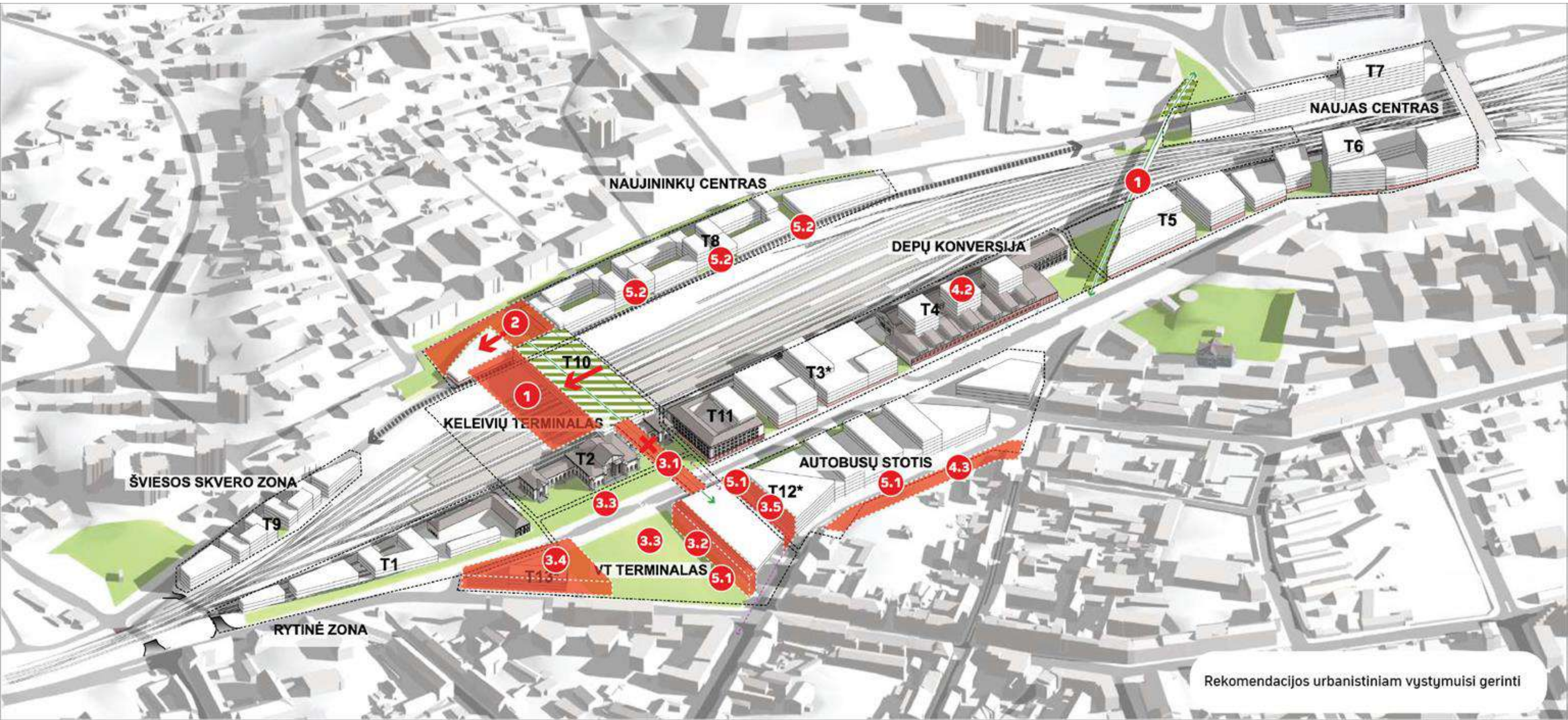


Poveikis gamtinei aplinkai | rekomendacijos II-ai alternatyvai

Žemiau pateikiamos papildomos rekomendacijos atskiroms planuojamos teritorijos zonoms, kurių įgyvendinimas pastebimai sušvelnintų techninių sprendinių poveikį aplinkai (aplinkos komponentų kokybei ir želdynų sistemai) ir pagerintų kitų strategiškai vertinamų komponentų rezultatus.

1. Atsižvelgiant į planuojamos teritorijos dalies (keleivių terminalo zona) esamą situaciją (teritorijos aplinka yra reikšmingai paveikta žmogaus ūkinės veiklos, todėl išlikusių gamtinių elementų yra mažai, o jų ekologinis efektas faktiškai nereikšmingas), rekomenduojama projektuojant geležinkelio terminalo pastatą, numatyti ekstensyvaus ir (arba) intensyvaus naudojimo želdynų ploto didinimo galimybes.
2. Planuojamuose naujuose ir numatomuose pertvarkyti esamuose želdynuose pagrindiniu jų ekologinį efektyvumą didinančiu rodikliu būtina laikyti santykinai mažą technogeninės dangos kiekį bei technogenine danga nepadengtų paviršių ekologinį efektyvumą (gebėjimą atlikti kritulių vandens akumuliacijos bei transpiracijos funkcijas, kurios prisideda prie žmogui palankaus vietos mikroklimato formavimo).
3. Ekstensyvaus pobūdžio horizontalaus apželdinimo elementų integravimas ant numatomų statinių (viešojo transporto terminalo pastato, dalies Naujininkų naujai formuojamų pastatų) padidintų ekologinę, estetinę, o galimai ir ekonominę visos planuojamos teritorijos, ar bent jau atskirų jos zonų vertę. Tokio pobūdžio priemonių pritaikymas tiesiogiai pasitarnautų kaip ypač efektyvi inžinerinio objekto tiesioginio ir netiesioginio poveikio aplinkai neutralizavimo priemonė (kritulių vandens sulaikymas, oro drėkinimas, natūralus statinio erdvės kondicionavimas ir t.t.).
4. Rekomenduojamas paviršių be technogeninės dangos (apželdintų sumedėjusia ar žoline augmenija) ploto padidinimas erdvėje priešais geležinkelio stoties pastatą (4). Tai reikšmingai padidintų šios teritorijos ekologinį (mikroklimato reguliavimo, oro kokybės palaikymo funkcijos) ir estetinį potencialą. Taip pat teigiamai pasitarnautų didinant teritorijos socialinį patrauklumą. Būtina akcentuoti, kad minkštų dangų ploto padidinimas ir jų lokalizacija neturėtų sumažinti prioritetinių funkcijų realizavimo galimybių. T.y. dėl to neturėtų sumažėti naudojimosi erdve patogumas, bei socialinių funkcijų realizavimo galybės.
5. Geležinkelio ir Pelesos g. apželdinimas transporto taršos poveikiui atsparia sumedėjusia augmenija padidintų šių planuojamos teritorijos dalių ekologinį kompensacinį potencialą (pastebimai sumažintų oro taršos ir galimai reikšmingai pasitarnautų mažinant triukšmo lygį Naujininkų centre).

Poveikio urbanistiniam vystymuisi rekomendacijų schema



Poveikio urbanistiniam vystymuisi | rekomendacijos II-ai alternatyvai

Jungtys:

- 1.1 Geležinkelio stoties naujojo terminalo planuojamą perdengino (T10) poziciją siūloma palikti planuojamų architektūrinių konkursų sprendiniams. Itin svarbu, kad perdenginio architektūriniai sprendiniai darniai derėtų su dabartiniu geležkelių stoties pastatu, nepažeidžiant kultūros paveldui keliamų reikalavimų. Ypatingą dėmesį projektuojant reikėtų atkreipti į sklandų pėsčiųjų ir dviratininkų judėjimą tarp Vilniaus senamiesčio ir Naujininkų. Urbanistinės struktūros gyvybingumas taip pat priklauso nuo perdenginio stogo įveiklinimo.
- 1.2 Užtikrinti naujai planuojamo pėsčiųjų viaduko Šv. Stepono g. pabaigoje sujungiamumą su Šv. Stepono g. ir Šv. Stepono skveru bei kitomis viešosioms erdvėms esančiomis greta planuojamo tilto.
- 1.3 Vėlesnėse projektavimo stadijose ir architektūrinių konkursų metu, siūlome planuojamą viešą erdvę ant perdenginio įprasminti taip, kad ji formuotų Vilniaus miesto identitetą kaip gyvybingo, modernaus ir žalio miesto. Nors toks sprendimas yra galimai finansiškai brangus, jis turėtų didelio reikšmingumo teigiamas pasekmes.

Naujininkų aikštė:

- 2.2 Akcentuoti Naujininkų centro viešąją erdvę / aikštę ties keleivių terminalu kuriant 3 ar 4 aukštų perimetrinį užstatymą, kurio pirmi aukštai turėtų paslaugų funkciją, taip užtikrinant žmogiško mastelio palaikymą ir teritorijos patrauklumą naudotojams, formuojant patrauklios viešosios erdvės morfotipą.
- Stoties aikštė (Naujamiestis):
- 3.1 Pergalvoti jungiamojo darinio ties viešojo transporto terminalu ir keleivių terminalu alternatyvas bei įvertinti šios jungties reikalingumą, atsižvelgiant į projektuojamos gatvės detalius sprendinius, kurių pagalba būtų sprendžiamos pėsčiųjų susisiekimo problemos.
 - 3.2 Viešojo transporto terminalo pastato dalies, kuri ribojasi su Stoties aikšte, numatyti paslaugų, komercinę ar kitą funkciją, siekiant pagyvinti aikštę ir ją įveikinti .
 - 3.3 Dalinti Stoties aikštę į dvi zonas, perskirtas lėto eismo gatve (kurios bendru paviršiumi naudotųsi automobiliai ir pėstieji, pvz. New Road, Brighton), paskirti šioms aikštėms aiškias funkcijas (pvz. "aikštė", "parkas", "sodas" ar kt.).
 - 3.4 Padidinti T13 užstatymą besiribojantį su Stoties aikštės ribomis siekiant suformuoti aiškias Stoties aikštės ribas ir paskirti pirmų aukštų paslaugų funkciją siekiant padidinti aikštės gyvybingumą ir vykstančių veiklų joje intensyvumą.
 - 3.5 Siūloma formuoti skersgatvį pėstiesiems (promenadą) tarp VT terminalo ir autobusų stoties, siekiant užtikrinti, kad autobusų stoties pirmas aukštas būtų gyvybingas ir užtikrintų lankytojų srautus paslaugų, komercijos ir kitoms funkcijoms.

Aukštingumas (Poveikis panoramoms):

- 4.1 Atsižvelgiant į SPAV metu atliktą saugomų Vilniaus senamiesčio panoramų studiją, siūloma naujai teritorijoje projektuojamiems pastatams, pateksiantiems į Vilniaus senamiesčio apsaugos zoną, kelti architektūrinius reikalavimus: naujų pastatų stogai turėtų derėti su senamiesčio stogais ir formuotų vientisą miestovaizdžio siluetą, o naujamiesčio naujai projektuojamų pastatų stogai turėtų derėti su Naujamiesčio stogais.
- 4.2 Tolimesniuose projekto detaliojo plano rengimo etapuose, rekomenduojama sumažinti depų konversijos užstatymo aukštingumą iki 4-5a., kad naujai projektuojamas užstatymas nedominuotų ir nekonkuruotų saugomoje Pilies (Gedimino) kalno perspektyvoje į Vilniaus senamiestį su Šventų Jonų bažnyčios varpine.

Šešėlių studija:

- 5.1 Atkreipti dėmesį ir taikyti atitinkamus architektūrinius sprendinius, tokius kaip kintantį pastatų aukštingumą, siekiant sumažinti šešėlines dalis ties (pažymėta priede nr.1) stoties aikštėje esančiu viešojo terminalo fasadu, Sodų g. pratęsimu, skersgatviu tarp autobusų stoties ir viešojo transporto terminalu.
- 5.2 Atkreipti dėmesį į Naujininkų centro užstatymą ir taikyti atitinkamus architektūrinius sprendinius, tokius kaip kintantį pastatų aukštingumą, siekiant sumažinti šešėlines dalis tarp projektuojamų pastatų susidariusių skersgatvių esančių vakarinėje dalyje.

Poveikio susisiekimui rekomendacijų schema

