VILNIAUS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS

ĮSAKYMAS
DĖL PRITARIMO APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ DETALIOJO PLANO INICIJAVIMO SUTARTIES PAGRINDU KONCEPCIJAI

Nr.
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymu, Kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų rengimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 m. sausio 2 d. įsakymu Nr. D1-8 „Dėl Kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų rengimo taisyklių patvirtinimo“, 250.3.4 papunkčiu ir 293 punktu, Vilniaus miesto savivaldybės mero 2024 m. sausio 4 d. potvarkio Nr. 955-30/24 „Dėl Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įgaliojimo“ 1.1.2 papunkčiu,

p r i t a r i u apie 31 ha teritorijos tarp Rukainių, Kazachų, Kartvelų ir Moldovos gatvių detaliojo plano inicijavimo sutarties pagrindu (Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo dokumentų rengimo ir teritorijų planavimo proceso valstybinės priežiūros informacinėje sistemoje teritorijų planavimo dokumentas Nr. K-VT-13-24-708) koncepcijai (pridedama).

Administracijos direktorius Adomas Bužinskas

INICIATORIUS: UAB „IREC Baltic“

RENGĖJAS: MB „Valdomas projektas“

TPD NR. **K-VT-13-24-708**

PAVADINIMAS: **APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ DETALUSIS PLANAS INICIJAVIMO SUTARTIES PAGRINDU**

ETAPAS: BENDRIEJI SPRENDINIAI - **KONCEPCIJA**

Projekto vadovė, architektė

Rasa Druskienė,
Atestato Nr. A1053

VILNIUS, 2025 m.

TURINYS:

1. **Aiškinamasis raštas:**
   1.1 Bendrieji planavimo duomenys,
   1.2. Bendrųjų sprendinių (koncepcijos) reglamentai,
   1.3 Susisiekimo Sistema, dviračių ir pėsčiųjų ryšiai
   1.4 Inžinerinių tinklų infrastruktūros koridorių sistema.
2. **Detaliojo plano koncepcijos pagrindinis brėžinys.**
3. **Detaliojo plano koncepcijos priedai:**
   3.1 Detaliojo plano koncepcijos suvestinė susisiekimo schema,
   3.2 Urbanistinė koncepcija (Autoriai: Dr. Arch. E. Neniškis, Arch. A. Kazickas).
   3.3 Urbanistinių parametrų studija (Rengėjas: MB „Quinary urbana", autoriai: Arch. S. Motieka, Arch. L. Panavaitė).
   3.4 Numatytų planuojamų statyti statinių poveikio ir įtakos oro eismo paslaugų maršrutams Vilniaus aerodrome vertinimas (Rengėjas: AB „Oro navigacija").
   3.5 Eismo srautų tyrimų ir modeliavimo ataskaita, (Rengėjas: MB „Eismo inžinerija").
   3.6 Detaliojo plano koncepcijos bendrųjų rodiklių schema.

Pastaba: Detaliojo plano koncepcijos priedai yra neatsiejama Detaliojo plano koncepcijos sudėtinė dalis.

1. AIŠKINAMASIS RAŠTAS

1.1. BENDRIEJI PLANAVIMO DUOMENYS

Planuojama teritorija – apie 31 ha ploto teritorija tarp Rukainių, Kazachų, Kartvelų ir Moldovos gatvių Naujosios Vilnios ir Rasų seniūnijose, Vilniuje.

Detaliojo plano rengimo pagrindas - Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2024 m. liepos 30 d. įsakymas Nr. 30-1963/24 „Dėl leidimo rengti apie 31 ha teritorijos tarp Rukainių, Kazachų, Kartvelų ir Moldovos gatvių detalųjį planą inicijavimo sutarties pagrindu", planavimo darbų programa, 2024 m. rugpjūčio 6 d. Teritorijų planavimo proceso inicijavimo sutartis Nr. A615-76/24.

Planavimo organizatorius – Vilniaus miesto savivaldybės administracija, Konstitucijos pr. 3, 09601 Vilnius, www.vilnius.lt, tel. (85) 211 2000, el. p. savivaldybe@vilnius.lt.

Planavimo iniciatorius: UAB „IREC Baltic", į. k. 302290726, Konstitucijos pr. 15-94, Vilnius.

Planavimo uždaviniai: pertvarkyti žemės sklypus, nagrinėti galimybę formuoti ir (ar) prisijungti įsiterpusius žemės sklypus, nustatyti žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo principus, nustatyti pagrindinius ir papildomus teritorijos naudojimo reglamentus vadovaujantis galiojančiais teisės aktais ir Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniais (pagal pridedamą miesto plano ištrauką).

Papildomi planavimo uždaviniai: numatyti funkcinius bei kompozicinius ryšius su gretimomis teritorijomis; suformuoti optimalią urbanistinę struktūrą, numatyti urbanistinę koncepciją, skirtingą užstatymo tipologiją, rišlią kvartalų struktūrą be akligatvių, suplanuoti socialinę infrastruktūrą atlikus vietos analizę ir įtraukus visuomenę iki sprendinių viešinimo; numatyti teritorijas socialinei infrastruktūrai; numatyti priemones gamtos išsaugojimui ir naudojimui; numatyti teritorijas želdynų plėtrai, priemones jiems atkurti, esamų apsaugai ir naudojimui; išsaugoti kraštovaizdžio savitumą; suplanuoti optimalų inžinerinių komunikacijų koridorių tinklą; numatyti pėsčiųjų, dviračių takų ryšių sistemą, kitas susisiekimo komunikacijas ir joms funkcionuoti reikalingų servitutų poreikį; nagrinėti galimybes suformuoti susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijų žemės sklypus; numatyti teritorijas socialinei infrastruktūrai; nurodyti urbanistinių struktūrų, urbanistinių erdvių formavimo reikalavimus; vykdyti institucijų išduotose planavimo sąlygose nurodytus reikalavimus.

Papildomi reglamentai: Teritorijos tūrinės ir erdvinės kompozicijos, urbanistinių struktūrų ir urbanistinių erdvių formavimo reikalavimai; viešųjų erdvių išdėstymas; numatomų susisiekimo komunikacijų (aptarnaujančių gatvių ir pagalbinių gatvių trasų). skirstomųjų tinklų, jiems funkcionuoti reikalingų servitutų išdėstymas; poilsio, sporto, kitų aikštelių išdėstymas; automobilių saugyklų išdėstymas; atliekų surinkimo konteinerių aikštelių išdėstymas; siūlomas pastatų išdėstymas; kraštovaizdžio savitumui išsaugoti svarbių antropogeninių ir gamtinių elementų, apžvalgos vietų ir iš jų atsiveriančių panoramų vizualinės apsaugos reikalavimai, saugotini želdiniai ir (ar) jų grupės; pastatų, formuojančių gatvių užstatymą, aukščio ir gatvių pločio santykio, pastatų formų ir tūrių formavimo reikalavimai.

Tyrimai ir galimybių studijos: Parengti planuojamos teritorijos topografiją; atlikti medžių inventorizaciją ir arboristinį vertinimą; parengti planuojamos ir aplinkinės teritorijos gamtinės ir urbanistinės aplinkos analizę.

Planuojamos teritorijos tūrinę - erdvinę kompoziciją sąlygoja funkciniai ryšiai su gretimomis teritorijomis, esamas reljefas topografinė situacija, urbanizuojamos ir neurbanizuojamos teritorijos santykis.

1.2. BENDRŲJŲ SPRENDINIŲ (KONCEPCIJOS) REGLAMENTAI

Planuojama teritorija, koncepcijos brėžinyje padalinta į teritorijas, pažymėtas indeksais T.1 – T.55, apima apie 31 ha plotą: žemės sklypus, kad. Nr. 0101/0158:2566, 0101/0158:2753, 0101/0158:2750, 0101/0158:2748, 0101/0158:2760, 0101/0158:2761, 0101/0158:2762, 0101/0158:2751, 0101/0158:2752, 0101/0158:2747, 0101/0158:2743, 0101/0158:2744, 0101/0158:2757, 0101/0158:2758, 0101/0158:2745, 0101/0158:2759, 0101/0158:2749, 0101/0158:2742, 0101/0158:2756, 0101/0158:2741, 0101/0158:2755, 0101/0158:2754, 0101/0158:2746, 0101/0158:2567, 0101/0158:362, 0101/0158:2565 ir gretimas neužstatytas gamtines ir/ar susisiekimo infrastruktūros teritorijas. Planuojama teritorija skaidoma į 55 dalis, atsižvelgiant į sklypų ribas, gatvių koridorius, esamas reljefo formas ir faktinį bei planuojamą žemės naudojimą.

Žemės sklypo Rukainių g. 119 (kadastro Nr. 0101/0158:338) formavimo ir pertvarkymo projekto sprendinių nebenumatoma įgyvendinti, sklypas šiuo detaliuoju planu bus perdalintas taip, kad jame būtų galima vykdyti daugiabučių gyvenamųjų pastatų statybą taip, kaip yra numatyta detaliojo plano koncepcijos sprendiniuose, kurie bus detalizuojami vėlesniuose projektavimo etapuose.

Planuojama ūkinė veikla planuojamoje teritorijoje polifunkcinė. Dominuojanti bus gyvenamoji funkcija. Ji kartu su komercine paskirtimi pirmuosiuose aukštuose bei atskirais komerciniais pastatais sudarys apie 58,91% visos planuojamos teritorijos. Bendro naudojimo ir atskirųjų želdynų teritorijos

sudarys apie 20,86%, susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos apie 13,03%, visuomeninės paskirties teritorijos – apie 7,20% visos planuojamos teritorijos.

Urbanistinėje studijoje (priedas Nr. 2) numatomas bendro antžeminio ploto pasiskirstymas pagal patalpų naudojimo paskirtį: gyvenamosios patalpos – apie 85,35%, komercinės patalpos – apie 6,96%, visuomeninės patalpos – apie 7,69%.

Pav. Planuojamos teritorijos naudojimo būdų ir funkcijų pasiskirstymo schema (iš Urbanistinės koncepcijos):

Rengiant Detaliojo plano koncepcijoje esminis dėmesys skiriamas viešųjų erdvių (aikščių, skverų, alėjos), daugiafunkciškumo formavimui dominuosiančioje gyvenamojoje aplinkoje, numatant kokybišką ir funkcionalią autotransporto, pėsčiųjų ir dviračių ryšių sistemą, užtikrinsiančią viešojo transporto pasiekiamumą ir pagrindinių paslaugų pasiekiamumą pagal 15 min. miesto principą.

Pav. Aikštės, skverai, alėja, komercinės ir visuomeninės funkcinės traukos pastatai (iš Urbanistinės koncepcijos):

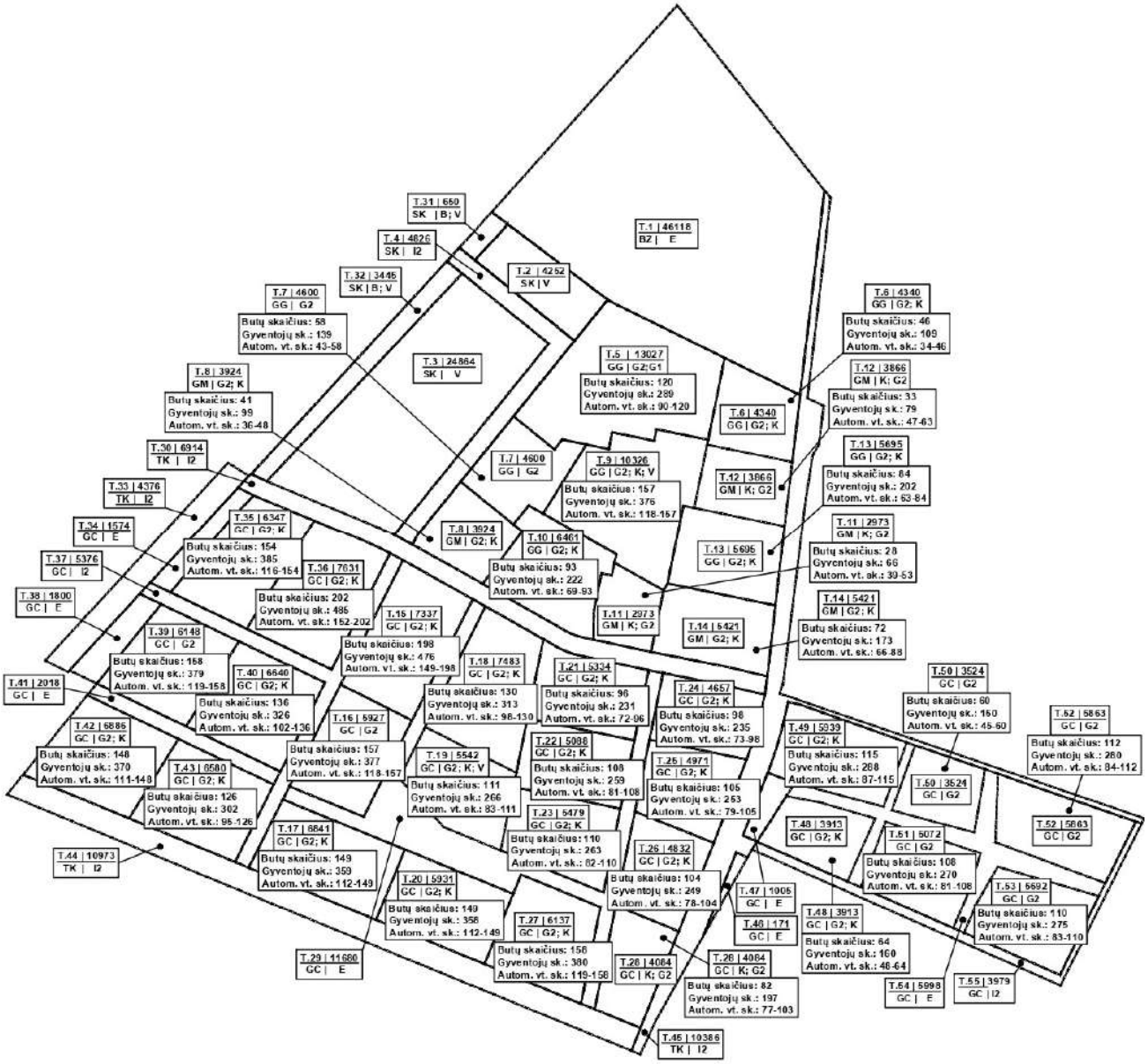
Teritorijoms numatomi bendrieji rodikliai pateikti lentelėje Nr. 1.

Lentelė Nr. 1. Bendrieji rodikliai

Terito-rijos Nr.	Plotas, kv.m	Teritorijos naudojimo tipas	Galimai teritorijos naudojimo būdai	Preliminarus numatomas butų skaičius	Preliminarus numatomas gyventojų skaičius	Preliminarus numatomas automobilių stovėjimo vietų skaičius koef.1,0 (koef. 0,75)
T.1	46118	BZ	E	-	-	-
T.2	4252	SK	V	-	-	-
T.3	24864	SK	V	-	-	
T.4	4826	SK	I2	-	-	-
T.5	13027	GG	G2; G1	120	289	120 (90)
T.6	4340	GG	G2; K	46	109	46 (34)
T.7	4600	GG	G2	58	139	58 (43)
T.8	3924	GM	G2, K	41	99	48 (36)
T.9	10326	GG	G2; K; V	157	376	157 (118)
T.10	6461	GG	G2; K	93	222	93 (69)
T.11	2973	GM	K; G2	28	66	53 (39)
T.12	3866	GM	K; G2	33	79	63 (47)
T.13	5695	GG	G2; K	84	202	84 (63)
T.14	5421	GM	G2, K	72	173	88 (66)
T.15	7337	GC	G2; K	198	476	198 (149)
T.16	5927	GC	G2	157	377	157 (118)
T.17	6841	GC	G2; K	149	359	149 (112)
T.18	7483	GC	G2; K	130	313	130 (98)
T.19	5542	GC	G2; K; V	111	266	111 (83)
T.20	5931	GC	G2; K	149	358	149 (112)
T.21	5334	GC	G2; K	96	231	96 (72)
T.22	5088	GC	G2: K	108	259	108 (81)
T.23	5479	GC	G2; K	110	263	110 (82)
T.24	4657	GC	G2; K	98	235	98 (73)
T.25	4971	GC	G2; K	105	253	105 (79)
T.26	4832	GC	G2; K	104	249	104 (78)
T.27	6137	GC	G2; K	158	380	158 (119)
T.28	4084	GC	K; G2	82	197	103 (77)
T.29	11680	GC	E	-	-	-
T.30	6914	TK	I2	-	-	-
T.31	650	SK	B; V	-	-	-
T.32	3445	SK	B; V	-	-	-
T.33	4376	TK	I2	-	-	-
T.34	1574	GC	E	-	-	-
T.35	6347	GC	G2, K	154	385	154 (116)
T.36	7631	GC	G2, K	202	485	202 (152)
T.37	5376	GC	I2	-	-	-
T.38	1800	GC	E	-	-	-
T.39	6148	GC	G2	158	379	158 (119)
T.40	6640	GC	G2; K	136	326	136 (102)
T.41	2018	GC	E	-	-	-
T.42	6886	GC	G2; K	148	370	148 (111)
T.43	6580	GC	G2, K	126	302	126 (95)

T.44	10973	TK	I2	-	-	-
T.45	10386	TK	I2	-	-	-
T.46	171	GC	E	-	-	-
T.47	1005	GC	E	-	-	-
T.48	3913	GC	G2, K	64	160	64 (48)
T.49	5939	GC	G2, K	115	288	115 (87)
T.50	3524	GC	G2	60	150	60 (45)
T.51	5072	GC	G2	108	270	108 (81)
T.52	5863	GC	G2	112	280	112 (84)
T.53	5692	GC	G2	110	275	110 (83)
T.54	5998	GC	E	-	-	-
T.55	3979	GC	I2	-	-	-

Pav. Planuojamos teritorijos bendrųjų rodiklių schema (taip pat pateikiama priede Nr. 7):



Planuojamoje teritorijoje taikytini reglamentai (nustatomi detaliojo plano sprendinių konkretizavimo planavimo etape):

Teritorijos naudojimo tipas: BZ - Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija, SK - Specializuotų kompleksų teritorija, GG – gyvenamoji teritorija, GC – Mišri centro teritorija, GM – mišri gyvenamoji teritorija, TK - Inžinerinės infrastruktūros koridorius.

Teritorijos naudojimo tipas nustatomas, atitinkantis Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane (toliau – Bendrasis planas) konkrečiose funkcinėse zonose nustatytą reglamentavimą:

- funkcinėje zonoje KLN-10-3 „Intensyviai naudojami želdynai" – *Bendro naudojimo erdvių, želdynų teritorija (BZ)* - gamtinių kraštovaizdžio struktūros elementų dominuojamos urbanizuotų teritorijų neužstatytos viešosios erdvės – skverai, parkai ir kitos gamtinės teritorijos skirtos rekreacijai, lankymui ir pažinimui, gyvenamosiose vietovėse esančių gamtinio karkaso elementų apsaugai, taip pat kapinės, botanikos ir zoologijos sodai;
- funkcinėje zonoje KLN-10-3 „Specializuotų kompleksų zona" — *Specializuotų kompleksų teritorija (SK)* - ligoninių, sanatorijų, aukštųjų mokyklų, krašto apsaugos, visuomenės saugos kompleksams ir kitiems specializuotiems kompleksams, nurodant jų tikslinę paskirtį;
- funkcinėse zonose KLN-10-1 ir KLN-10-5 „Vidutinio užstatymo intensyvumo zona" – *Gyvenamoji teritorija (GG)* - visų tipų gyvenamosios paskirties pastatų kvartalams su šios teritorijos gyventojų aptarnavimui reikalinga paslaugų, socialine, inžinerine ir kita infrastruktūra, rekreacijai skirtais atskiraisiais želdynais; *mišri gyvenamoji teritorija (GM)* - Teritorija, skirta visų tipų gyvenamosios paskirties pastatams ir prekybos, paslaugų, maitinimo, viešbučių, kultūros, mokslo, sporto ir administracinės paskirties pastatams, kuriuose vykdoma ūkinė veikla nesukelia neigiamo poveikio gyvenamajai aplinkai, taip pat rekreacijai skirtais atskiraisiais želdynais ir viešosiomis erdvėmis;
- inžinerinės infrastruktūros koridorių funkcinėje zonoje - *Inžinerinės infrastruktūros koridorius (TK)* - linijinė neužstatyta teritorija skirta susisiekimo komunikacijoms ir inžineriniams tinklams;
- funkcinėse zonose KLN-6-1, KLN-6-2, KLN-6-3, KLN-6-4 ir KLN-7-2 – „ Miestų dalies (rajonų) centro zona" - *Mišri centro teritorija (GC)* - didelio užstatymo tankio ir intensyvumo teritorija, kurioje koncentruojami centrinėms funkcijoms vykdyti reikalingi administracinės, kultūros, mokslo paskirties pastatai kartu su gyvenamąja aplinka, taip pat kiti negyvenamosios (prekybos, paslaugų, maitinimo) paskirties pastatai, kuriuose vykdoma ūkinė veikla nesukelia neigiamo poveikio aplinkai, ir bendram naudojimui skirtos viešosios erdvės.

Teritorijos naudojimo būdas (būdai).

Planuojamoje teritorijoje, atsižvelgiant į teritorijos naudojimo tipą, nustatomi galimi teritorijos naudojimo būdai: V – visuomeninės teritorijos, G2 - Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos, G1 - Vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos, K – komercinės paskirties objektų teritorijos, E – Atskirųjų želdynų teritorijos, I2 - Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos.

Taip pat įvertinus tai, kad tokio dydžio projekto išvystymas užtruks apie 5-10 metų ir siekiant užtikrinti galimybę lengviau reaguoti į rinkos ir ekonomikos pokyčius, detaliojo plano sprendinių konkretizavimo stadijoje turi būti numatyta galimybė nustatyti ne konkretų komercinės paskirties objektų teritorijų naudojimo būdą (K), o prioritetinį komercinės paskirties objektų teritorijų naudojimo būdą (K) ir kitą galimą daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijų naudojimo būdą (G2).

Užstatymo tipas.

Planuojamoje teritorijoje nustatomi Bendruoju planu konkrečiose funkcinėse zonose apibrėžti užstatymo tipai:

- perimetrinis - kvartalo išorės perimetru visiškai ar iš dalies uždara reguliaraus plano urbanistinė struktūra, kai užstatymas formuojamas blokuojant pastatus ant sklypo ribų palei gatvę. Perimetrinis kvartalų užstatymas suformuoja uždaras ar iš dalies uždaras kiemų, gatvių, aikščių ir kitas kvartalo erdves (pr_a – *perimetrinis reguliarus (nepilnai uždari kvartalai)* - savo išorės perimetru dalinai uždara reguliaraus plano užstatymo struktūra, kai užstatymas formuojamas blokuojant pastatus ant sklypo

ribų palei gatvę. Pastatų ilgiesiems fasadams formuojant gatvės išklotinę galimas ir pastatų atsitraukimo nuo šoninių sklypo ribų variantas; pr_u – perimetrinis reguliarus (uždaro plano kvartalai) - savo išorės perimetru pilnai uždara reguliaraus plano užstatymo struktūra, kai užstatymas formuojamas blokuojant pastatus ant sklypo ribų palei gatvę. Pastatų ilgiesiems fasadams formuojant gatvės išklotinę galimas ir pastatų atsitraukimo nuo šoninių sklypo ribų variantas);

- miesto vilų (*miesto vilų* – šiam užstatymo tipui būdingi didesnio tūrio (2-3 aukštų su mansarda, dažniausiai kvadratui artimo plano pastatai, statomi atitraukti nuo bent trijų sklypo ribų. Taip paprastai užstatomi prabangesni gyvenamieji, ambasadų, rezidencijų rajonai, kur siekiama suformuoti mažiau intensyvų, gausiai apželdintą užstatymą);
- vienbučių, dvibučių / sodybinis (*vienbutis ir dvibutis užstatymas* - ekstensyvus gyvenamųjų teritorijų užstatymas, kai 1-3 aukštų vieno ar dviejų butų gyvenamosios paskirties pastatai su pagalbinio ūkio pastatais statomi atskirame žemės sklype. Pastatai ant sklypo ribų gali būti sublokuoti (suporinti) su besiribojančio žemės sklypo pastatais.,
- laisvo planavimo / (*laisvo planavimo užstatymo tipas,* kai pastatai (jų grupės) statomi pagal laisvai pasirinktą kompoziciją, neformuojant gatvių ir kitų, būdingų perimetriniam užstatymui, erdvių).
- atskirai stovinčių pastatų / taškinis (pavienis užstatymas) - užstatymas atskirai (laisvai) bendro naudojimo erdvėje stovinčiais ir toje erdvėje dominuojančiais išskirtinės paskirties pastatais (rotušė ir panašiai)

Pav. Planuojamo užstatymo morfotipų schema iš Urbanistinės koncepcijos:

Priklausomai nuo architektūrinių sprendinių, lemsiančių visos planuojamos teritorijos integralumą aplinkai, gali būti pasirenkamas bet kuris iš Bendruoju planu konkrečioje funkcinėje zonoje apibrėžtų užstatymo tipų, ar keli komponuojami juos derinant tarpusavyje.

Vadovaujantis Bendrojo plano tekstine dalimi, *„projektuojant pastatus siektina formuoti BP sprendiniuose nurodyto užstatymo tipo urbanistinę struktūrą, kuri, priklausomai nuo situacijos, gali būti papildyta kitais užstatymo tipais. Savivaldybės vyriausiasis architektas, derindamas projektinius pasiūlymus, vadovaudamasis teisės aktų reikalavimais, gali pritarti ir kitokiam užstatymo tipui, derančiam prie esamos ar formuojamos kvartalo užstatymo struktūros".*

Detaliuoju planu siekiama *urbanistinės struktūros kaitos ir/ar įvairovės,* todėl konkretizuojant sprendinius, priklausomai nuo situacijos, galimi visi išvardinti užstatymo tipai, derantys prie formuojamos kvartalo/ teritorijos užstatymo struktūros, pagrindžiant jų poreikį.

<u>Pastatų aukštis.</u>

Koncepcijoje siūlomas užstatymo aukštis – iki 12 m. šiaurinėje planuojamos teritorijos dalyje, iki 20 metrų pietinėje planuojamos teritorijos dalyje, įvertinus Bendrojo plano tekstiniu reglamentu Nr. 31 *„Įvertinus statinių konkrečios vietos esamą reljefą, jų įtaką aviacijos ryšių, navigacijos ir stebėjimo sistemų veiklai bei poveikį orlaivių skrydžių saugai, jei civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą vykdanti institucija pritaria, teritorijų detaliuose planuose ir statinių projektuose statinių aukštis gali būti padidintas"* numatyta galimybę pastatų aukštį padidinti, atlikus urbanistinių parametrų studiją ir suderinus sprendinius su civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą vykdančia institucija.

2026 m. vasario mėn. AB „Oro navigacija" parengė Numatytų planuojamų statyti statinių poveikio ir įtakos oro eismo paslaugų maršrutams Vilniaus aerodrome vertinimą, kurio išvada: Pagal gautus planuojamo statyti statinių parametrus ir jų vietą, neigiamos įtakos skrydžiams į/iš Vilniaus tarptautinio oro uosto naudojant oro eismo paslaugų maršrutus nenustatyta. Pastaba: *Statybų metu naudojama technika (pvz., kranai) gali turėti įtakos skrydžiams į/iš Vilniaus tarptautinį oro uostą. Prieš tokios technikos naudojimą būtina pakartotinai kreiptis į AB „Oro navigacija" dėl saugos ir galimos įtakos skrydžiams vertinimo.*

Pav. Aukščių schema iš Urbanistinės koncepcijos:

Koncepcijoje nurodomi galimi teritorijos naudojimo reglamentai. Konkretūs privalomieji ir papildomi teritorijos naudojimo reglamentai – užstatymo tankis, intensyvumas, priklausomųjų želdynų norma, servitutai, pastatų paskirtis, aukštų skaičius, aukštis automobilių stovėjimo reglamentas, specialiosios žemės naudojimo sąlygos – nustatomi detaliojo plano sprendinių konkretizavimo etape.

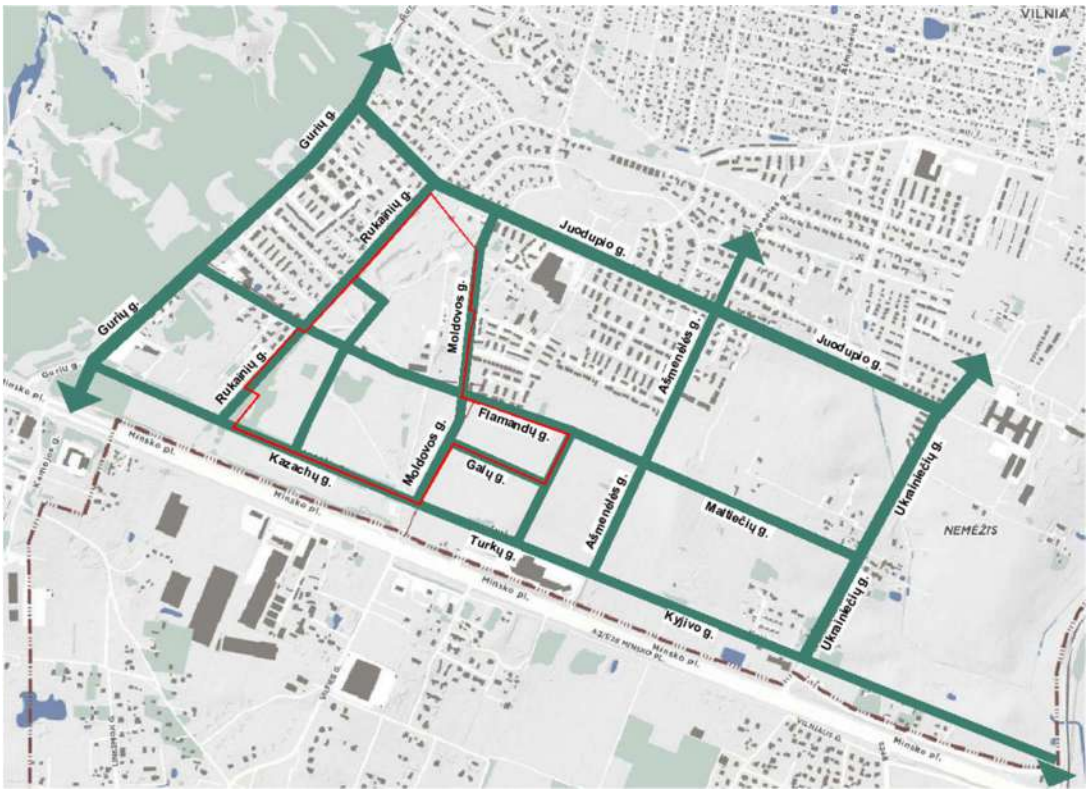
1.3. SUSISIEKIMO SISTEMA, DVIRAČIŲ IR PĖSČIŲJŲ RYŠIAI

Planuojama teritorija yra Vilniaus miesto pietrytinėje dalyje, Naujosios Vilnios ir Rasų seniūnijose, apribota Rukainių, Kazachų, Kartvelų, Galų, Kurdų, Flamandų ir Moldovos gatvių. Pagal Bendrojo plano sprendinius planuojamą teritoriją kerta infrastruktūros koridorius – Flamandų gatvės tęsinys. Patekimas į planuojamą teritoriją galimas iš ją ribojančių gatvių. Tačiau kai kurios iš jų yra tik suplanuotos, bet neįrengtos.

Vilniaus miesto bendrojo plano sprendiniuose nustatyta, kad pietinėje pusėje suplanuota Kazachų gatvė bus C kategorijos, visos kitos besiribojančios gatvės yra arba bus D kategorijos.

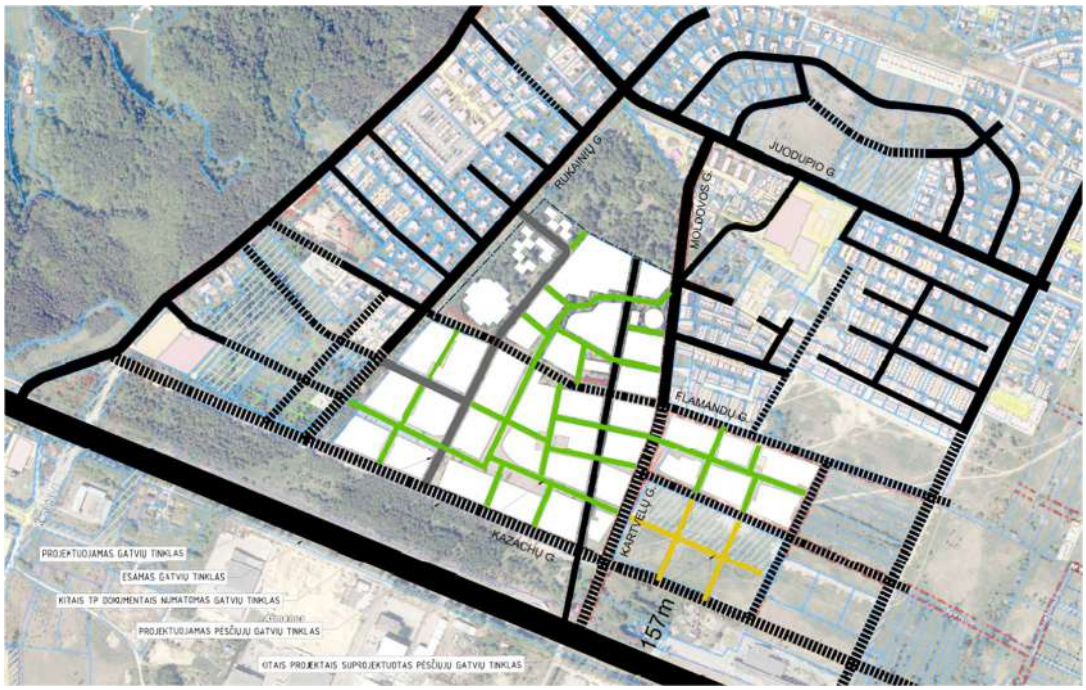
Schemoje Nr.1 įvertinta besivystančio Kalnėnų mikrorajono plėtra ir teritorijos aprūpinimas susisiekimo infrastruktūra (esamas ir planuojamas gatvių tinklas). Teritoriją aptarnaus svarbesnės esamos C kategorijos Gurių, Juodupio, Ukrainiečių, Ašmenėlės gatvės, D kategorijos Rukainių, Moldovos, gatvės, kurios yra įrengtos tik šiaurinėje pusėje ir planuojamos (neįrengtos) C kategorijos Kišiniovo, Kazachų, Turkų gatvės, D kategorijos Galų, Fryzų, Kyjivo gatvės.

Schema Nr.1:



Urbanistinėje koncepcijoje nustatytas reikalingas gatvių tinklas planuojamam užstatymui aptarnauti. Įvertintas esamas gatvių tinklas, kitais teritorijų planavimo dokumentai suplanuotas gatvių tinklas, numatytas planuojamas gatvių tinklas, kuris reikalingas planuojamiems kvartalams aptarnauti.

Pav. Gatvių tinklas iš Urbanistinės koncepcijos:



Planuojamų gatvių plėtra turi būti sprendžiama globaliai, nes pilnas jų įrengimas yra problematiškas. Daliai planuojamų gatvių yra palikti koridoriai, arba parengti teritorijų planavimo dokumentai, kuriose jos suplanuotos, tačiau yra nemažai gatvių atkarpų, kuris yra nesuplanuotos, patenka į fiziniams ar juridiniams asmenims priklausančius žemės sklypus.

Planuojamoje teritorijoje numatomas aptarnaujančių gatvių tinklas pėsčiųjų ir dviračių ryšiai tarp planuojamų urbanistinių ir viešųjų struktūrų.

Esamų ir planuojamų gatvių kategorijos, parametrai, atstumai tarp sankryžų pateikiami detaliojo plano koncepcijos priede Nr.1 „Suvestinė susisiekimo schema".

Planuojamos teritorijos apimtyje patenkančioms gatvėms planuojami susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijų būdo žemės sklypai, kuriuose statybos projektų rengimo etape šios gatvių dalys bus suprojektuotos, vadovaujantis STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai" reikalavimais ir kitais teisės aktais.

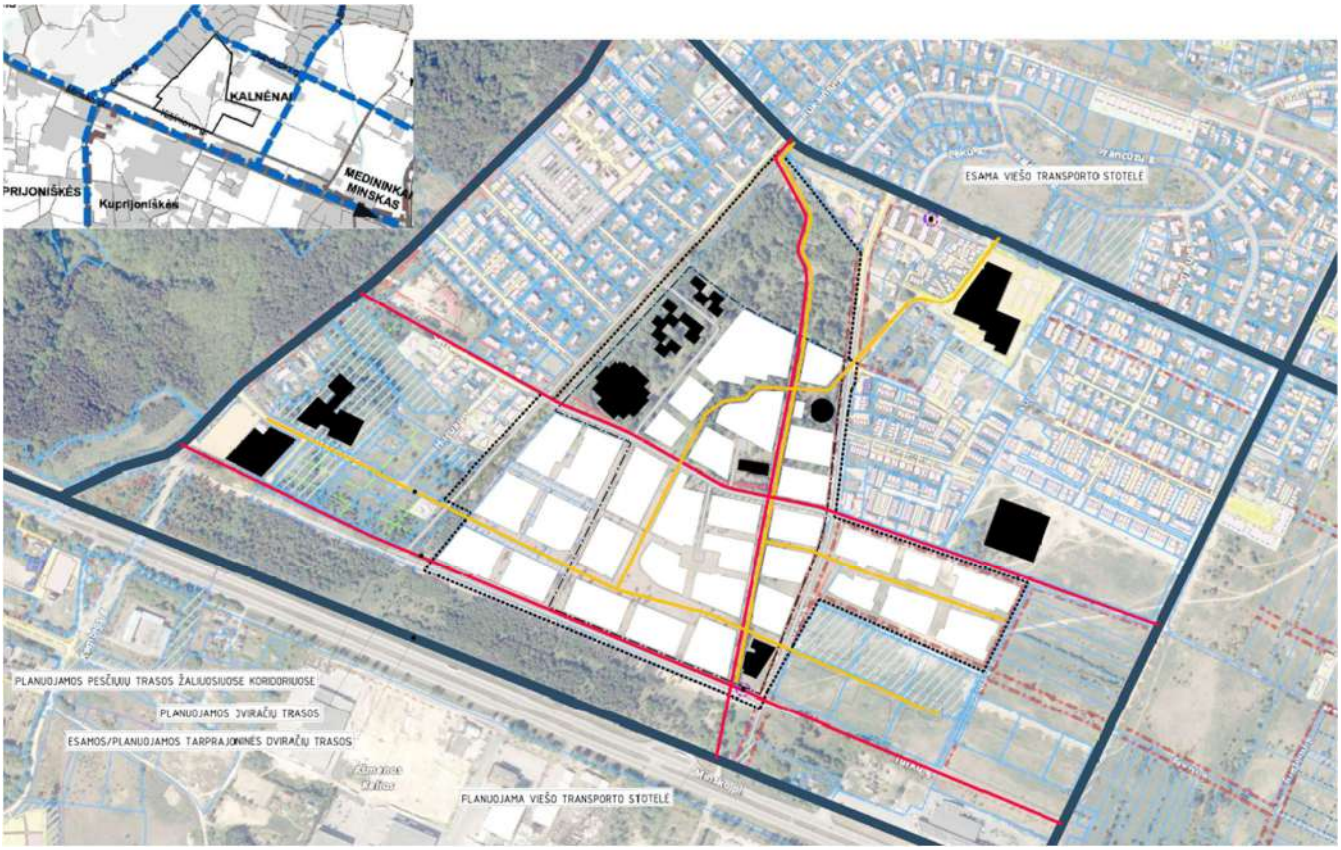
Viešojo transporto sistema. Esantis arčiausiai planuojamos teritorijos *viešojo transporto tinklas* šiuo metu yra įrengtas aplinkinių gatvių tinkle – Minsko plente ir Gurių gatvėje. Jo aptarnauti planuojamai teritorijai nepakanka, tačiau Bendrojo plano sprendiniuose yra rekomenduojamos naujos viešojo transporto trasos Kišiniovo, Kazachų, Turkų, Kyjivo, Ukrainiečių, Juodupio, gatvių trasose, kurias suplanavus ir įrengus viešojo transporto aptarnaujama teritorija planuojamoje teritorijoje bus pakankama. Viešojo transporto stotelių pasiekiamumas (500 m spinduliu nuo stotelės) pavaizduotas Urbanistinės koncepcijos pagrindiniame brėžinyje (žr. Detaliojo plano koncepcijos pagrindinį brėžinį).

Taip pat yra įvertintas alternatyvaus viešojo transporto rūšies eismas Kazachų gatvėje. Planuojamos 30 m pločio Kazachų gatvės raudonosios linijos. Koncepcijos sprendiniuose pateikiami Kazachų gatvės pjūviai, kuriuose įvertinti alternatyvaus viešojo transporto rūšies parametrai.

Pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūra. Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniuose yra numatytos planuojamos pagrindinės – tarprajoninės (E) dviračių trasos Minsko plento, Gurių, Juodojo kelio, Ašmenėlės, Juodupio, Gotų gatvių trasose.

Planuojamiems kvartalams aptarnauti bei ryšiams su aplinkinėmis teritorijomis užtikrinti Urbanistinėje koncepcijoje numatyta pagrindinė reikalinga pėsčiųjų ir dviračių ryšių sistema.

Pav. Pagrindinės dviračių ir pėsčiųjų jungtys iš Urbanistinės koncepcijos:



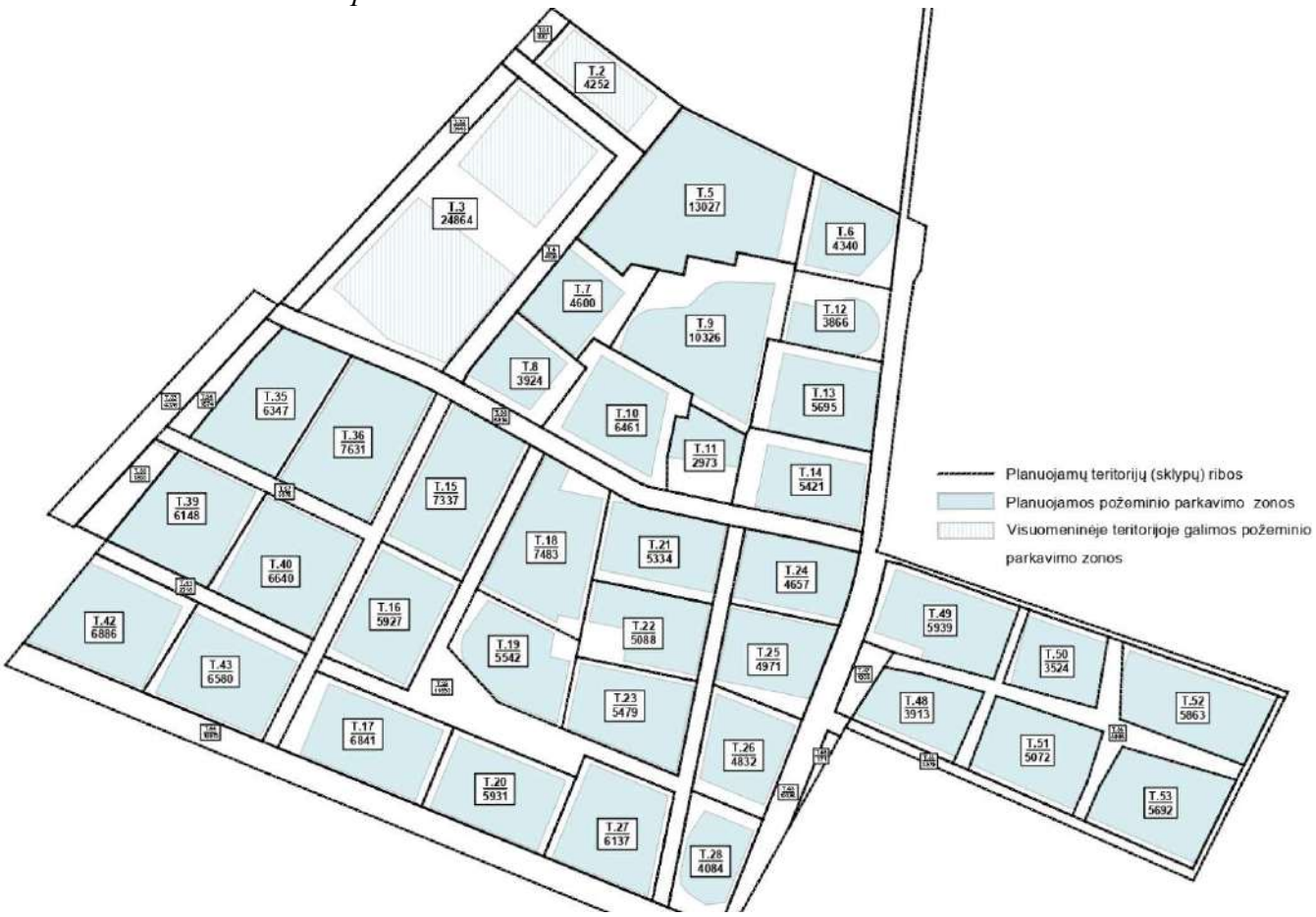
Dviračių tinklo struktūra tankinama, numatant vietinius (kvartalinius) dviračių ryšius, kurie jungtųsi tarpusavyje ir sudarytų sklandų tinklą. Koncepcijoje numatomos dviračių ryšių jungtys šiaurės – pietų (per planuojamą teritoriją nuo Minsko plento link Osetinų, Moldovos, Prancūzų gatvių) bei rytų – vakarų (Moravų, Flamandų gatvių tęsinyje) kryptimis, kad būtų užtikrintas sklandus judėjimas po

teritoriją ir į gretimas teritorijas. Pėsčiųjų ryšių tinklas numatomas tankus tiek šiaurės-pietų, tiek rytų-vakarų kryptimis, palei esamas ir planuojamas gatves bei privažiavimus, tarp planuojamų kvartalų per numatomas žaliąsias teritorijas.

Planuojamos pėsčiųjų ir dviračių sistemos sprendiniai pateikiami detaliojo plano koncepcijos priede Nr.1 „Suvestinė susisiekimo schema".

Automobilių parkavimo sistema. Planuojamoje teritorijoje automobilių parkavimo prioritetas yra požeminiam automobilių parkavimui. Visuose planuojamuose kvartaluose, kuriuose numatomas užstatymas, yra numatytos požeminio užstatymo zonos, kuriose vadovaujantis STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai" reikalavimais bus suplanuotos požeminės automobilių saugyklos, talpinsiančios visą reikalingą reglamentuojamą automobilių skaičių.

Pav. Požeminio parkavimo schema:

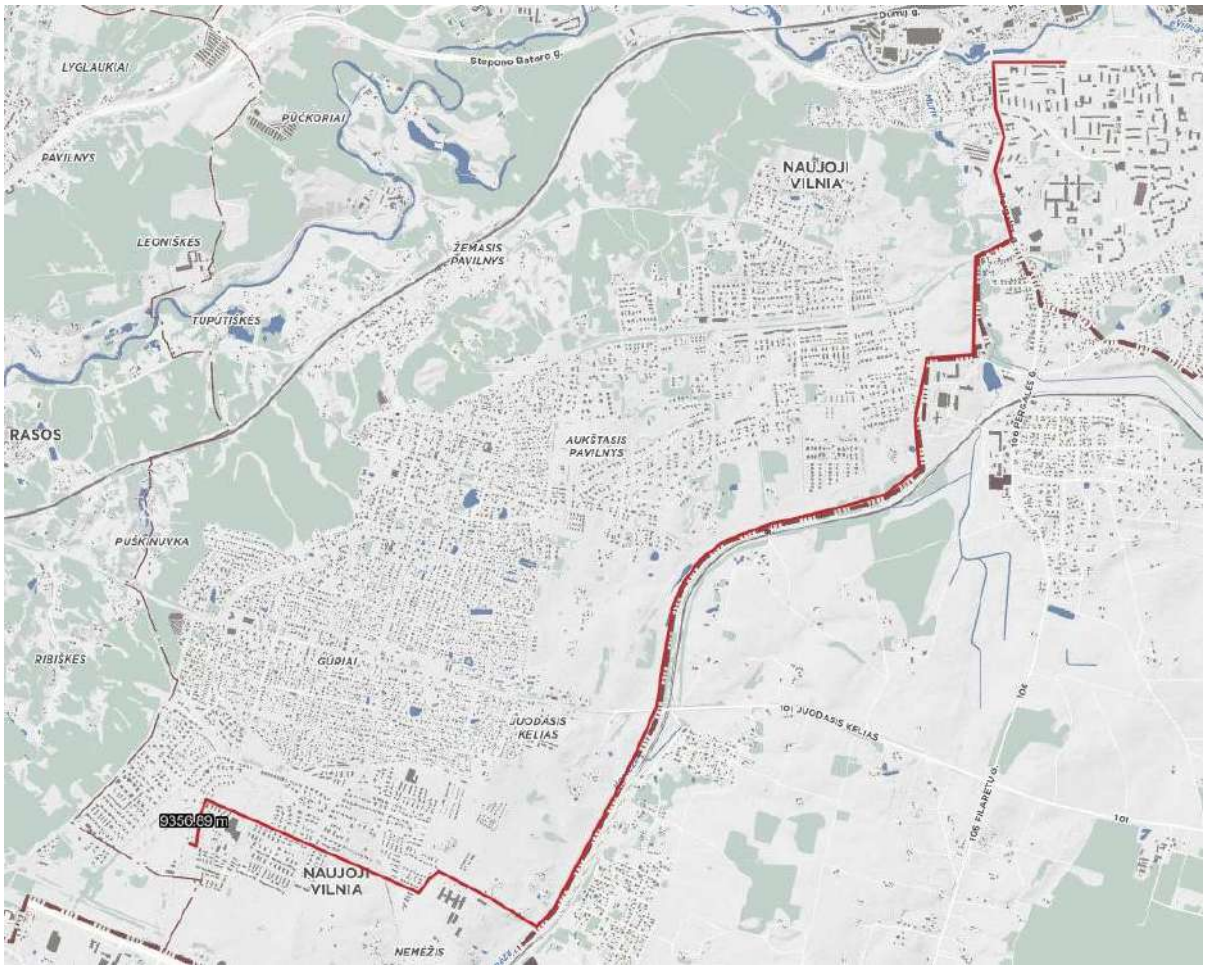


Antžeminis parkavimas numatomas minimalus, skirtas trumpalaikiam sustojimui, specialiajam transportui ir neįgaliesiems. Konkretus antžeminio stovėjimo vietų išdėstymas koncepcijos etape nesprendžiamas. Šios vietos gali atsirasti planuojamų mažesnės svarbos D kategorijos gatvių ir privažiavimų zonose, tačiau konkretūs sprendiniai bus rengiami vėlesniuose projektavimo etapuose.

1.4. INŽINERINIŲ TINKLŲ INFRASTRUKTŪROS KORIDORIŲ SISTEMA

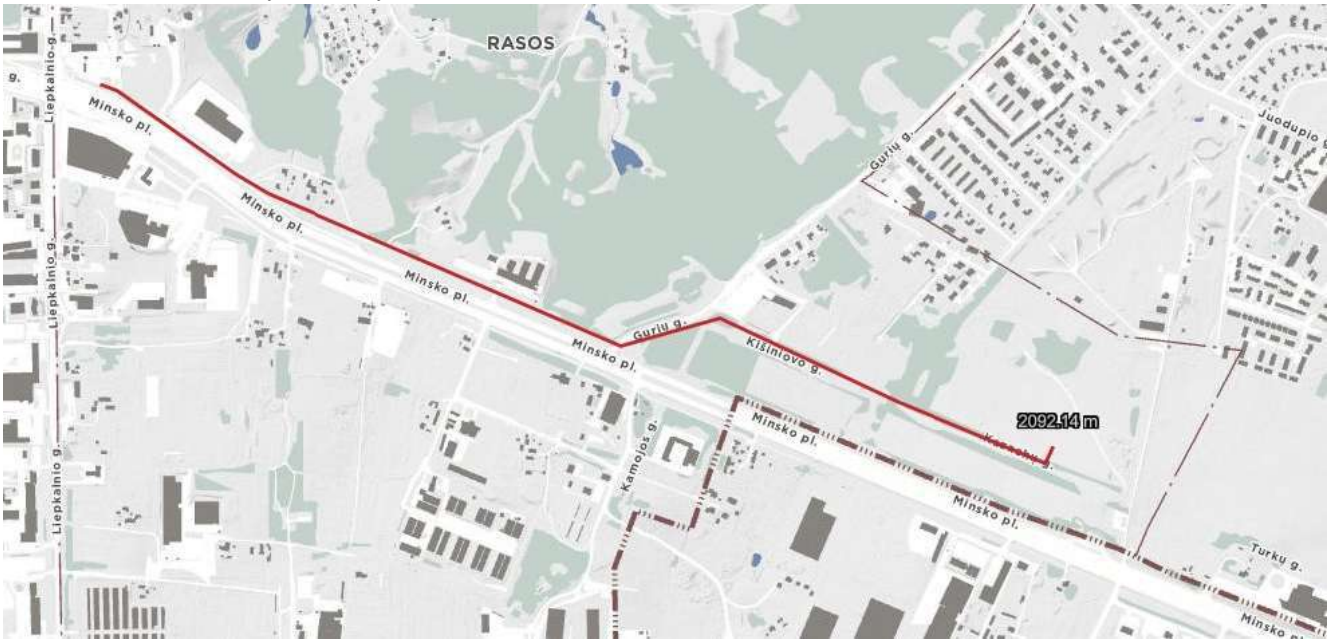
Planuojamoje teritorijoje inžinerinių tinklų infrastruktūra palaipsniui vystoma, urbanizuojant šioje miesto dalyje esančias teritorijas. Tačiau, planuojant ir statant nedidelės teritorijos objektus palyginti nedidelėse lokaliose teritorijose, inžinerinės infrastruktūros plėtra dažniausiai vykdoma lokaliai. Todėl aprūpinti planuojamą apie 31 ha plotą visa reikalinga inžinerine infrastruktūra yra pakankamai sudėtinga ir brangu, nes, įvertinus reikalingus resursų kiekius, inžinerinių tinklų koridoriai iki planuojamos teritorijos bus iki 9,5 km. ilgio. Tačiau šie sprendiniai ir jų įgyvendinimas yra neišvengiami ir reikalingi, siekiant užtikrinti visapusiškai kokybišką miesto pietvakarinės dalies teritorijų plėtrą.

Pav. Vandentiekio tinklai:



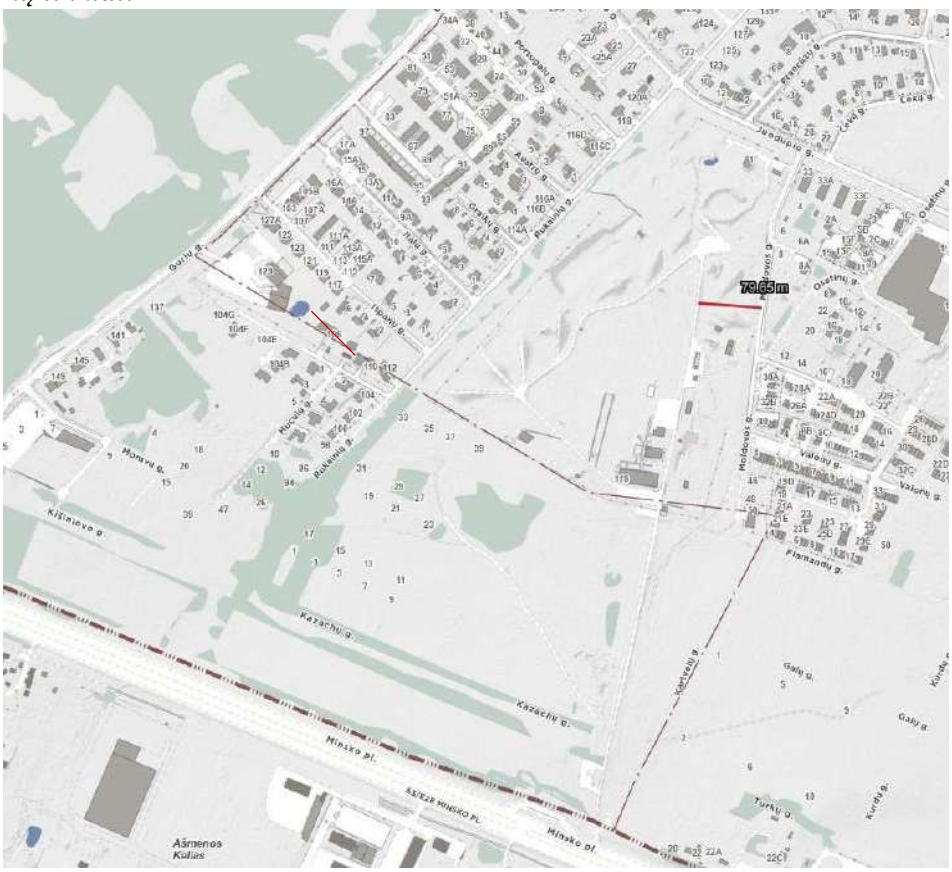
Vandentiekį į planuojamą teritoriją numatoma atvesti iš Naujosios Vilnios. Apie 3 km. rekonstruojamais vandentiekio tinklais ir apie 6 km. naujai projektuojama vandentiekio trasa.

Pav. Buitinių nuotekų tinklai



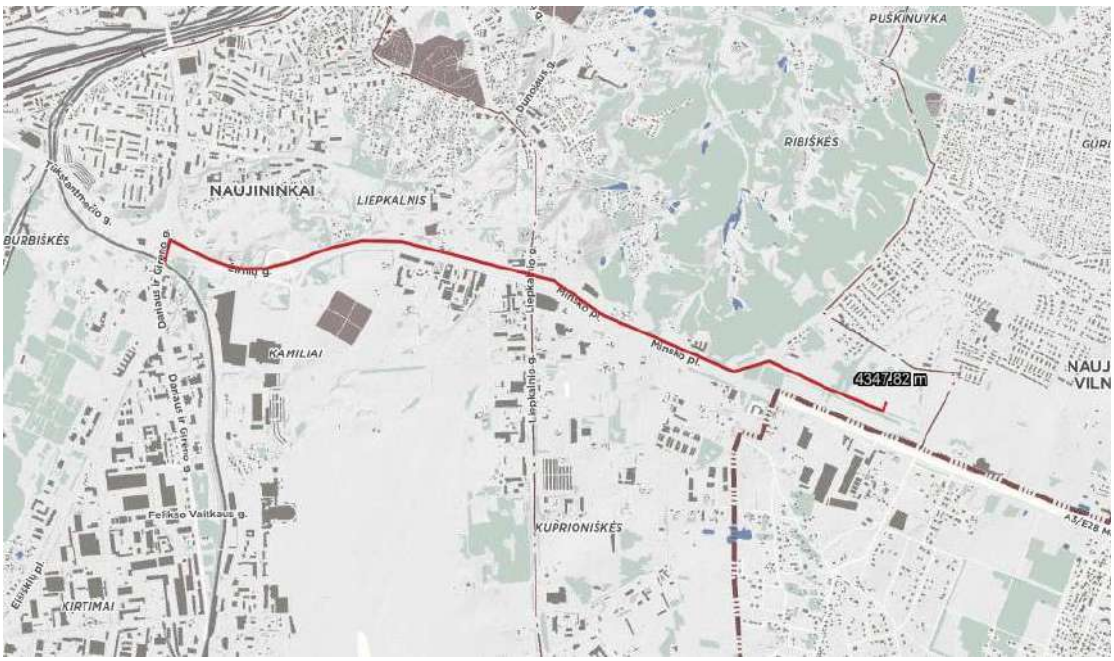
Buitinių nuotekų šalinimui iš planuojamos teritorijos numatomas apie 3 km ilgio buitinių nuotekų tinklų koridorius palei Kazachų, Kišiniovo, Gurių gatves ir Minsko plentą.

Pav. Paviršinių nuotekų tinklai:



Paviršinių nuotekų šalinimo koridoriai planuojami į su planuojama teritorija besiribojančių Rukainių ir Moldovos gatvių paviršinių nuotekų tinklus, išleidžiamų paviršinių nuotekų kiekis ne didesnis kaip 10 % nuo bendro planuojamos teritorijos sklypuose numatomo surinkti paviršinių nuotekų kiekio.

Pav. Šilumos tiekimo tinklai:



Planuojamos teritorijos aprūpinimui šiluma numatomas apie 4,4 km ilgio šilumos tinklų koridorius palei Kazachų, Kišiniovo, Gurių gatves ir Minsko plentą, Žirnių, Dariaus ir Girėno gatves.

Pav. Elektros tiekimo tinklai:

Planuojamos teritorijos aprūpinimas elektros energija numatomas nuo SP-21 nutiesiant vidutinės įtampos kabelius bei įrengiant naujas 10/0,4 kV transformatorines.

Kabelio klojimui iki planuojamos teritorijos išskiriamos žemės zonos bei nustatomas reikiamas servitutus naujai statomiems elektros skirstomiesiems tinklams. Planuojama kabelio apsaugos zona 1m į abi puses nuo kabelio. Transformatorinės apsaugos zona 5m.

PASTABA: Apie 31 ha teritorijos tarp Rukainių, Kazachų, Kartvelų ir Moldovos gatvių detalusis planas inicijavimo sutarties pagrindu koncepcijos priedai: Nr. 1. suvestinė susisiekimo schema, Nr. 2 Urbanistinė koncepcija, Nr. 3 Urbanistinių parametrų studija, Nr. 4 Numatytų planuojamų statyti statinių poveikio ir įtakos oro eismo paslaugų maršrutams Vilniaus aerodrome vertinimas, Nr. 5 Eismo srautų tyrimų ir modeliavimo ataskaita, Nr. 6 Bendrųjų rodiklių schema - yra neatsiejamos koncepcijos sudėtinės dalys.

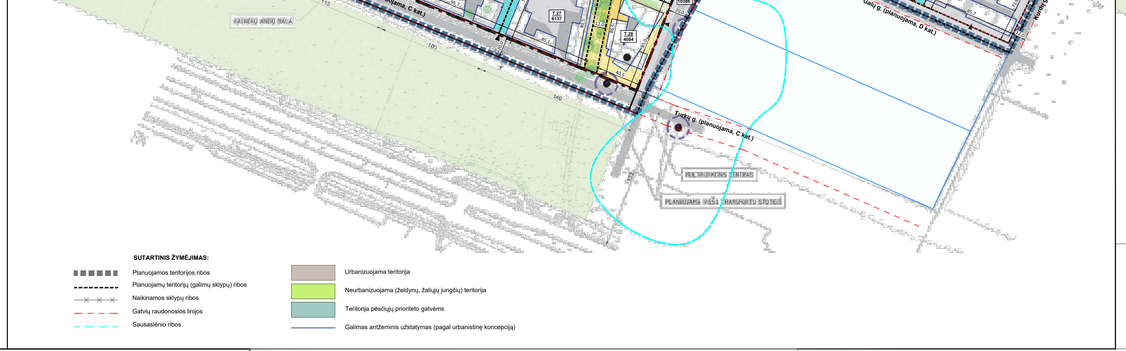
Projekto vadovė, architektė Rasa Druskienė

APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ DETALUSIS PLANAS TERITORIJŲ PLANAVIMO PROCESO INICIJAVIMO PAGRINDU

BENDRIEJI SPRENDINIAI

K O N C E P C I J A

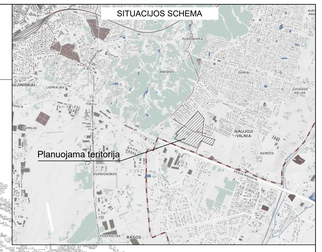
AIKŠČIŲ, SKVERŲ IR ERDVIŲ SCHEMA



SUTARTINIS ŽYMĖJIMAS:

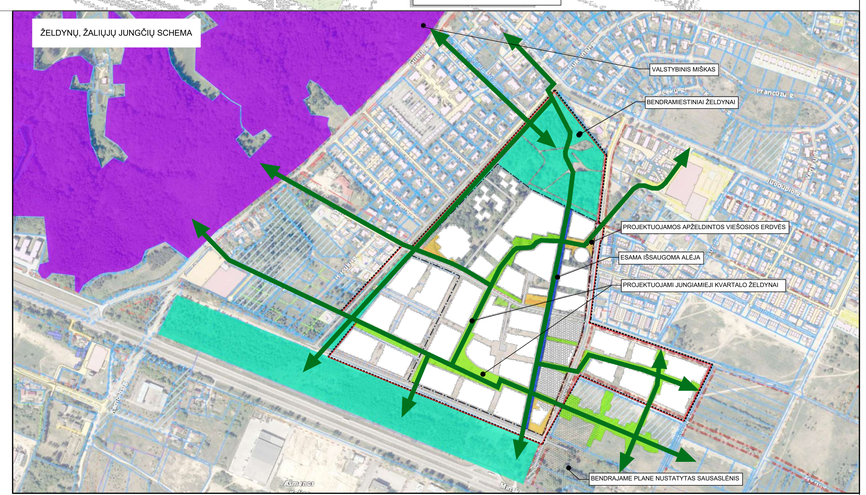
- Planuojamos teritorijos ribos
- Planuojamų teritorijų (galimų sklypų) ribos
- Naikinamos sklypų ribos
- Gatvių raudonosios linijos
- Sausaslėnio ribos
- Urbanizuojama teritorija
- Neurbanizuojama (želdynų, žaliųjų jungčių) teritorija
- Teritorija pėsčiųjų prioriteto gatvėms
- Galimas antžeminis užstatymas (pagal urbanistinę koncepciją)

SITUACIJOS SCHEMA

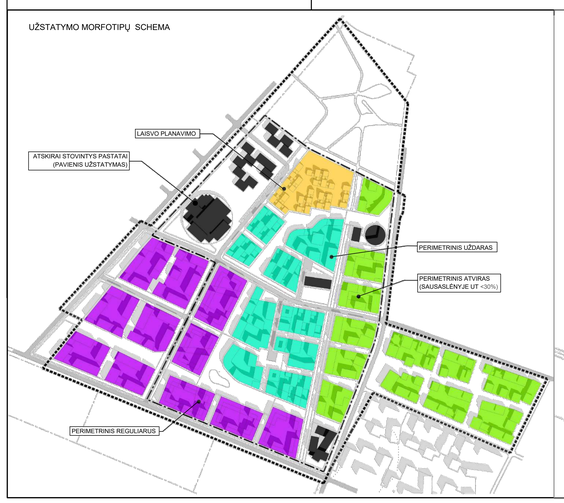


URBANISTINĖS KONCEPCIJOS PAGRINDINIS BRĖŽINYS SU SIŪLOMOIS TERITORIJŲ (SKLYPŲ) RIBOMIS

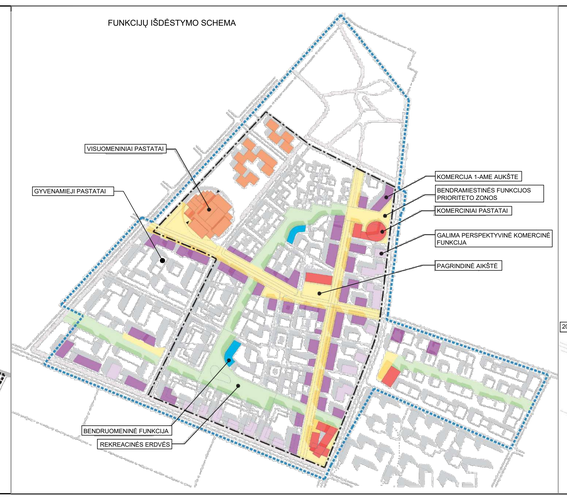
ŽELDYNŲ, ŽALIŲJŲ JUNGČIŲ SCHEMA



UŽSTATYMO MORFOTIPŲ SCHEMA



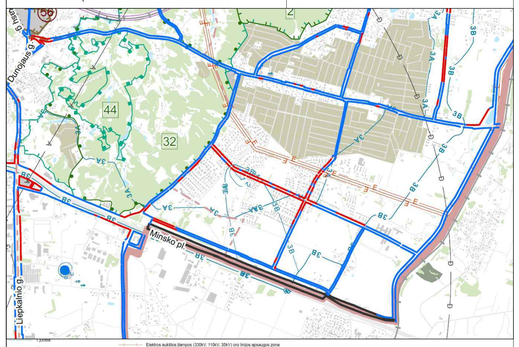
FUNKCIJŲ IŠDĖSTYMO SCHEMA



AUKŠČIŲ SCHEMA

Rengėjas:	**UAB „Miesto vizija"** j/a A. 303081028, Geranainių g. 7, Vilnius tel.: +370 655 72623			Objektas: APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ DETALUSIS PLANAS TERITORIJŲ PLANAVIMO PROCESO INICIJAVIMO PAGRINDU
A1053	PV	R.Druskienė	2026-04	Brėžinys: Detaliojo plano koncepcijos brėžinys M1:2000 — Laida 0
Architektūrinės, urbanistinės koncepcijos autoriai:				
	Arch. dr.	E. Neniškis		
	Arch.	A.Kazickas		
Stadija: DP	Iniciatorius: UAB "Irec Baltic"			Projekto Nr: TPDRIS NR. K-VT-13-24-708 — Lapas 1 — Lapų 1

IŠTRAUKA IŠ VILNIAUS MIESTO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS A, B IR C KATEGORIJŲ GATVIŲ RIBŲ SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALIOJO PLANO

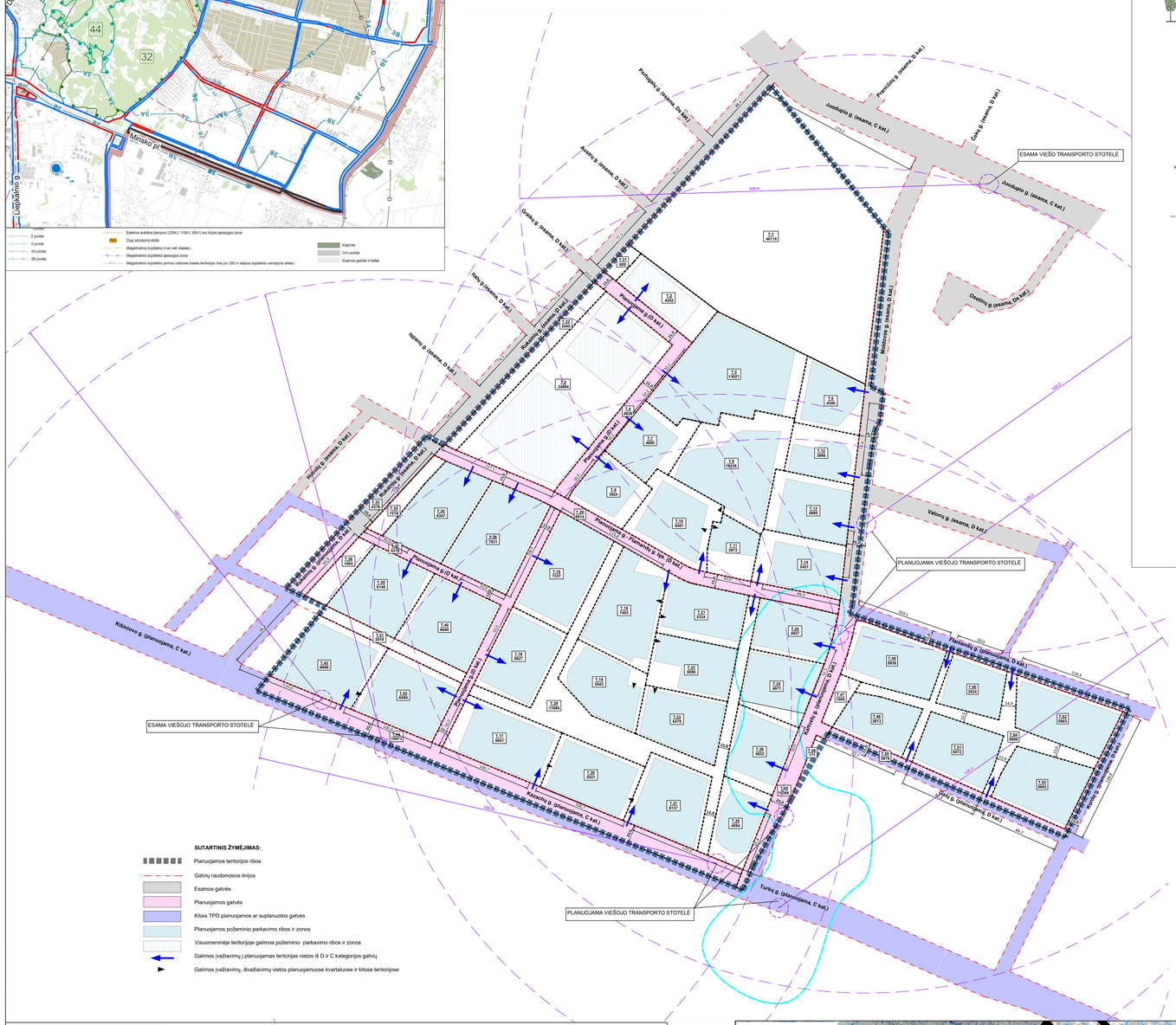


APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ DETALUSIS PLANAS TERITORIJŲ PLANAVIMO PROCESO INICIJAVIMO PAGRINDU

BENDRIEJI SPRENDINIAI

K O N C E P C I J A

DETALIOJO PLANO KONCEPCIJOS PRIEDAS. SUVESTINĖ SUSISIEKIMO SCHEMA


ESAMA VIEŠO TRANSPORTO STOTELĖ
PLANUOJAMA VIEŠOJO TRANSPORTO STOTELĖ
ESAMA VIEŠOJO TRANSPORTO STOTELĖ
PLANUOJAMA VIEŠOJO TRANSPORTO STOTELĖ
Juodupio g. (esama, C kat.)
Valomi g. (esama, D kat.)
Kilkinio g. (planuojama, C kat.)
Turkų g. (planuojama, C kat.)
Planuojama g. (esama, D kat.)
Planuojama g. (es

APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ DETALUSIS PLANAS

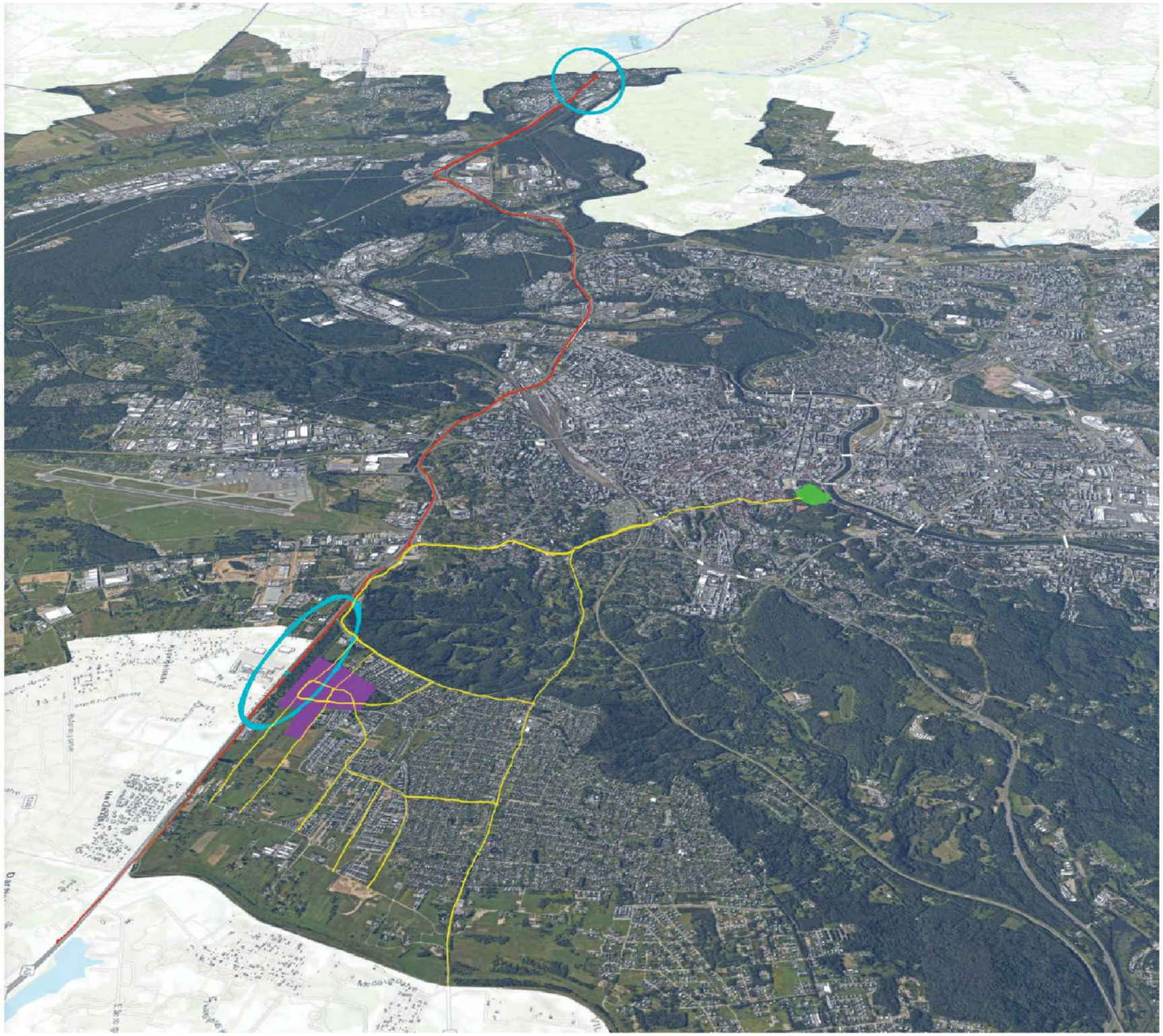
URBANISTINĖ KONCEPCIJA

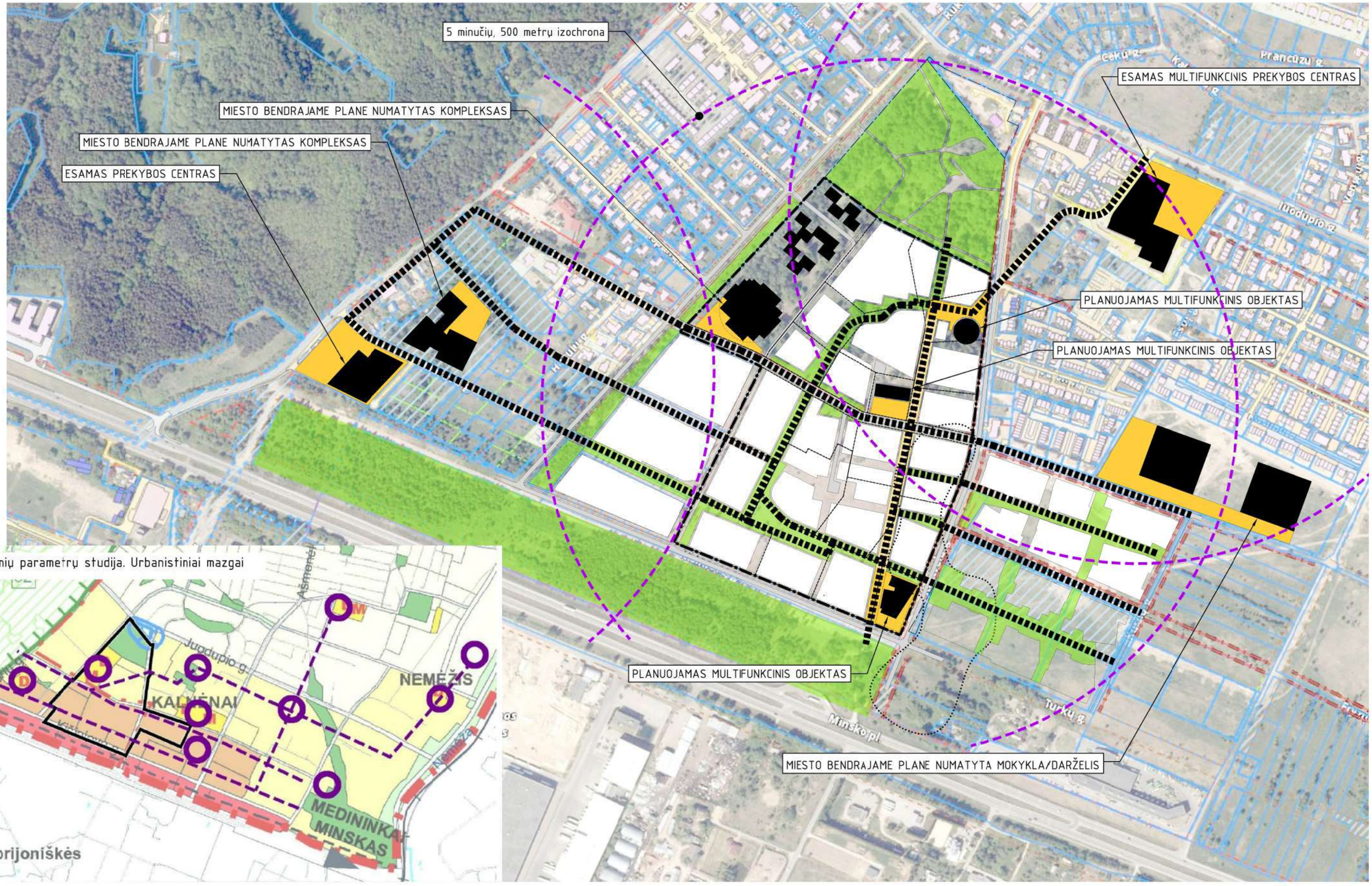
Dr. Arch. Edgaras Neniškis
Arch. Arūnas Kazickas

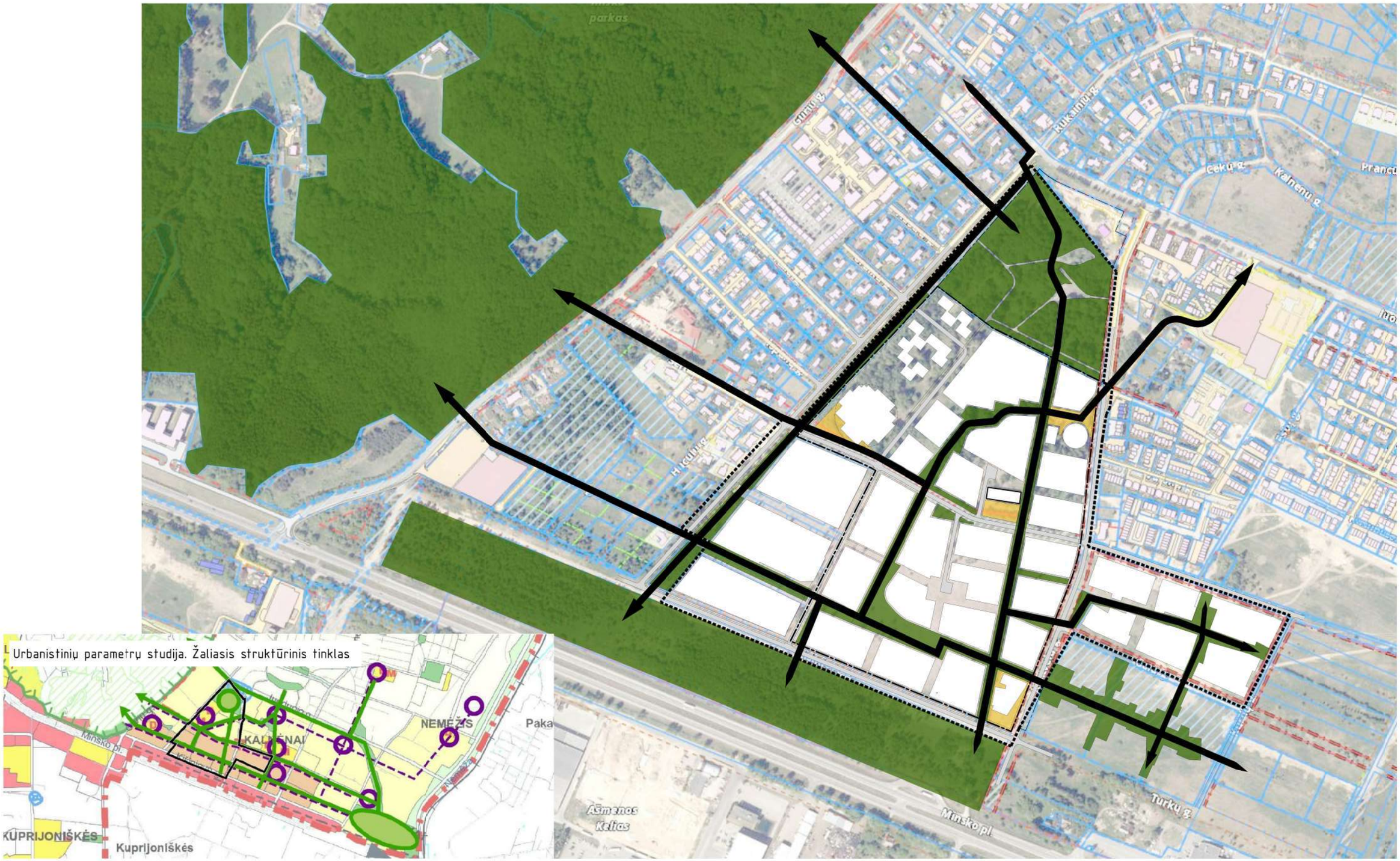
2025

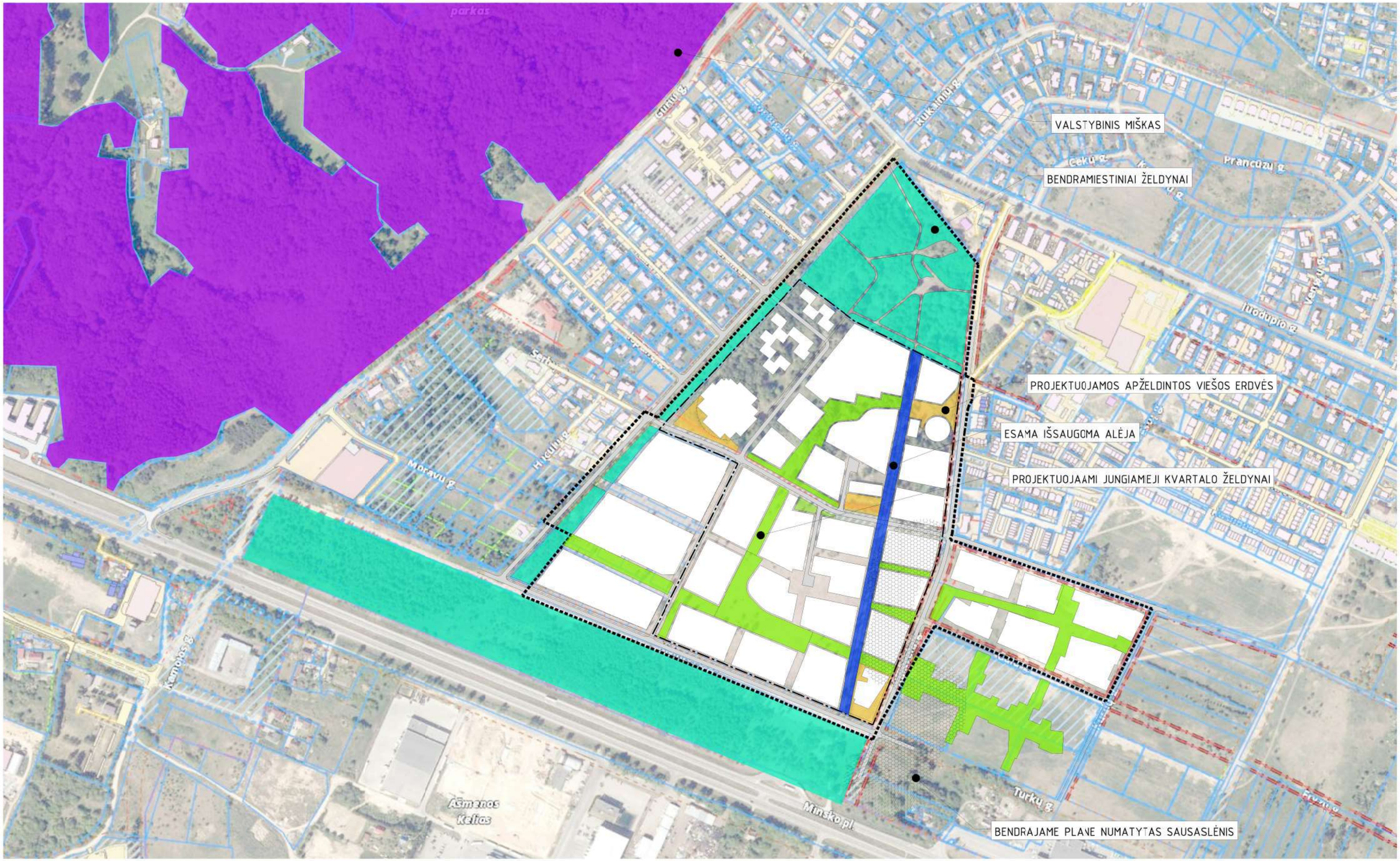
Turinys:

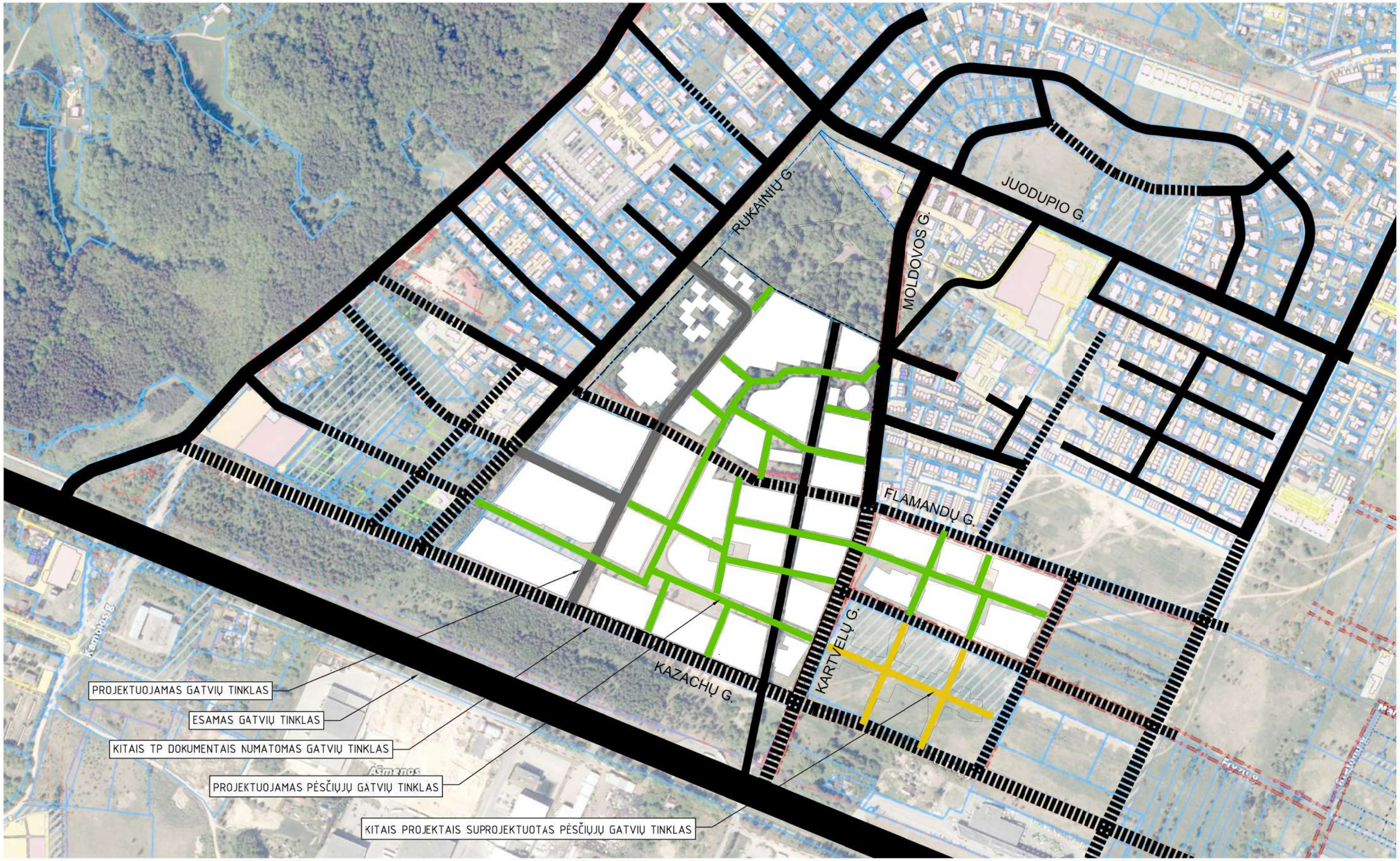
Įvadas: "Urbana Quinary" urbanistinių parametrų studija (Arch. Saulius Motieka, Arch. Lina Panavaitė)
Teritorijos vieta miesto struktūroje. Miesto vartai
Funkcinių ryšių schema
Žaliosios jungtys
Želdynai
Gatvių tinklas
Projektuojamų kvartalų dydžiai
Pagrindinės dviračių ir pėsčiųjų jungtys
Pagrindinis brėžinys
Vizualizacijos (5 lapai)
Aikštės - skverai
Vizualizacijos (5 lapai)
Išsaugomi istoriniai teritorijos identiteto ženklai
Išsaugomų istorinių teritorijos identiteto ženklų fotofiksacijos (3 lapai)
Išsaugomi želdynai, vertingi medžiai
Erdvių sistema
Morfotipai
Aukščių schema
Eismo organizavimo schema
Gatvių profiliai (2 lapai)
Komercinių ir visuomeninių funkcijų išdėstymo schema
Detaliojo plano teritorijos naudojimo būdų ir funkcijų pasiskirstymo schema
Atitikimas bendrojo plano sprendiniams
Maketas (2 lapai)
Suvestinė susisiekimo schema

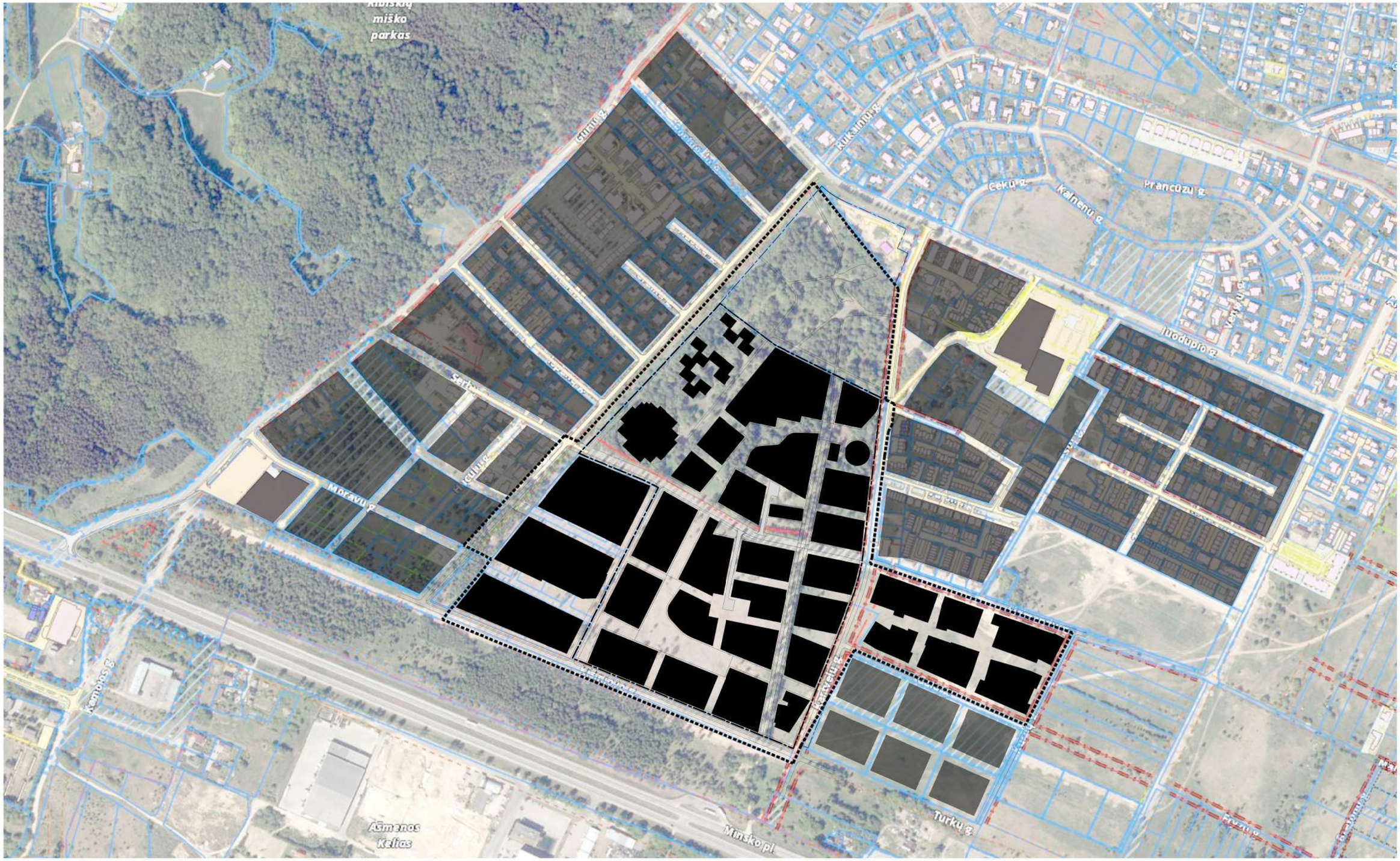


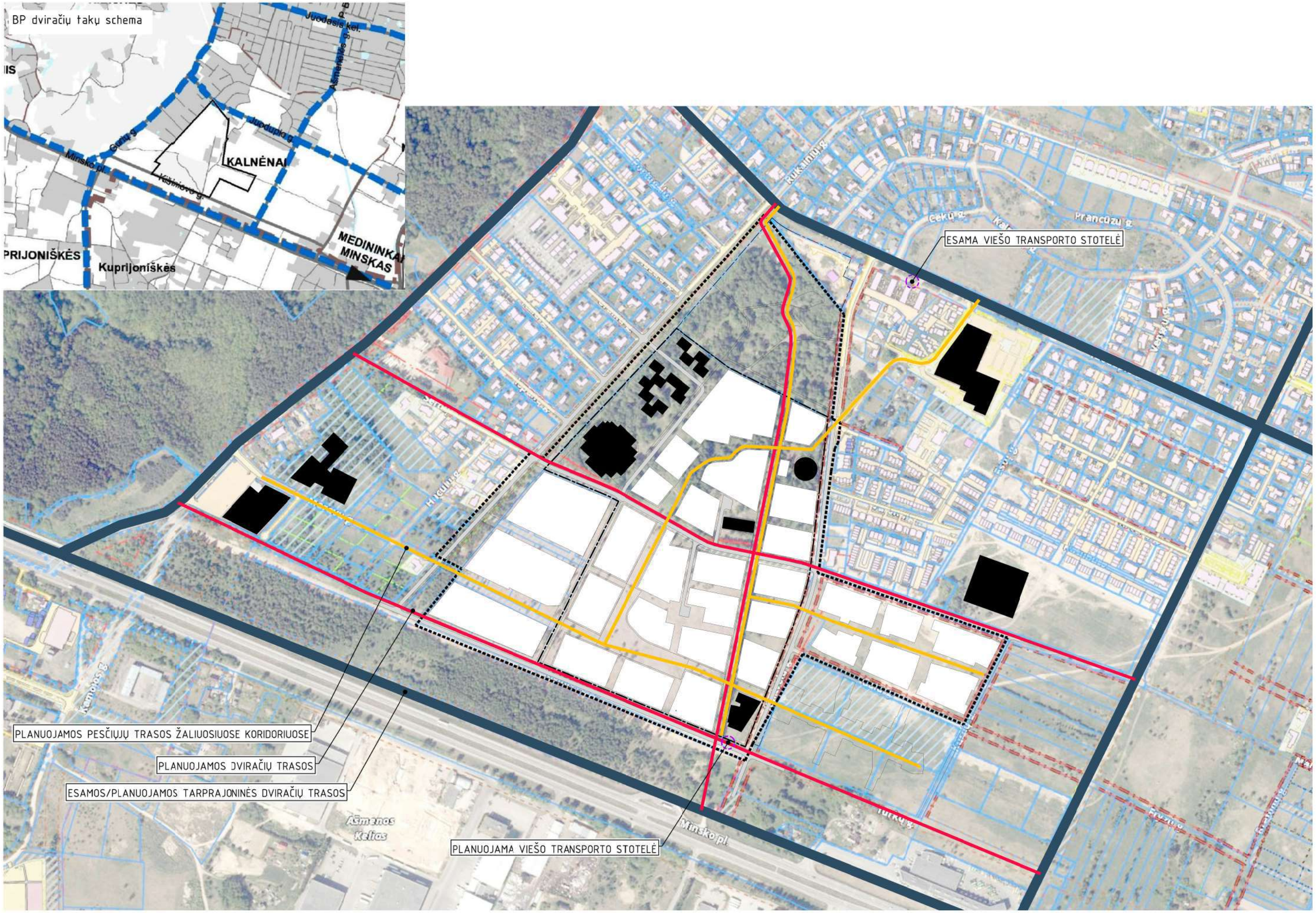

5 minučių, 500 metrų izochrona
MIESTO BENDRAJAME PLANE NUMATYTAS KOMPLEKSAS
MIESTO BENDRAJAME PLANE NUMATYTAS KOMPLEKSAS
ESAMAS PREKYBOS CENTRAS
ESAMAS MULTIFUNKCINIS PREKYBOS CENTRAS
PLANUOJAMAS MULTIFUNKCINIS OBJEKTAS
PLANUOJAMAS MULTIFUNKCINIS OBJEKTAS
PLANUOJAMAS MULTIFUNKCINIS OBJEKTAS
MIESTO BENDRAJAME PLANE NUMATYTA MOKYKLA/DARŽELIS
Minsko pl.
Turkų g.
Juodupio g.
Urbanistinių parametrų studija. Urbanistiniai mazgai
KALNĖNAI
NEMĖŽIS
MEDININKAI
MINSKAS
Kuprijoniškės


parkas
Kalnenų g.
Minsko pl.
Turkų g.
Asmenos
Kelias
Urbanistinių parametrų studija. Žaliasis struktūrinis tinklas
KALNĖNAI
NEMEŽIS
Minsko pl.
KUPRIJONIŠKĖS
Kuprijoniškės


parkas
VALSTYBINIS MIŠKAS
BENDRAMIESTINIAI ŽELDYNAI
PROJEKTUOJAMOS APŽELDINTOS VIEŠOS ERDVĖS
ESAMA IŠSAUGOMA ALĖJA
PROJEKTUOJAAMI JUNGIAMEJI KVARTALO ŽELDYNAI
BENDRAJAME PLANE NUMATYTAS SAUSASLĖNIS
Prancūzų g.
Kukinių g.
Čekų g.
Luodupio g.
Verkių g.
Moravų g.
Kamonos g.
Turkų g.
Minsko pl.
Ąžuolynas
Ąžuolynas
Ąžuolynas


RUKAINIŲ G.
JUODUPIO G.
MOLDOVOS G.
FLAMANDŲ G.
KARTVELŲ G.
KAZACHŲ G.
PROJEKTUOJAMAS GATVIŲ TINKLAS
ESAMAS GATVIŲ TINKLAS
KITAIS TP DOKUMENTAIS NUMATOMAS GATVIŲ TINKLAS
PROJEKTUOJAMAS PĖSČIŲJŲ GATVIŲ TINKLAS
KITAIS PROJEKTAIS SUPROJEKTUOTAS PĖSČIŲJŲ GATVIŲ TINKLAS

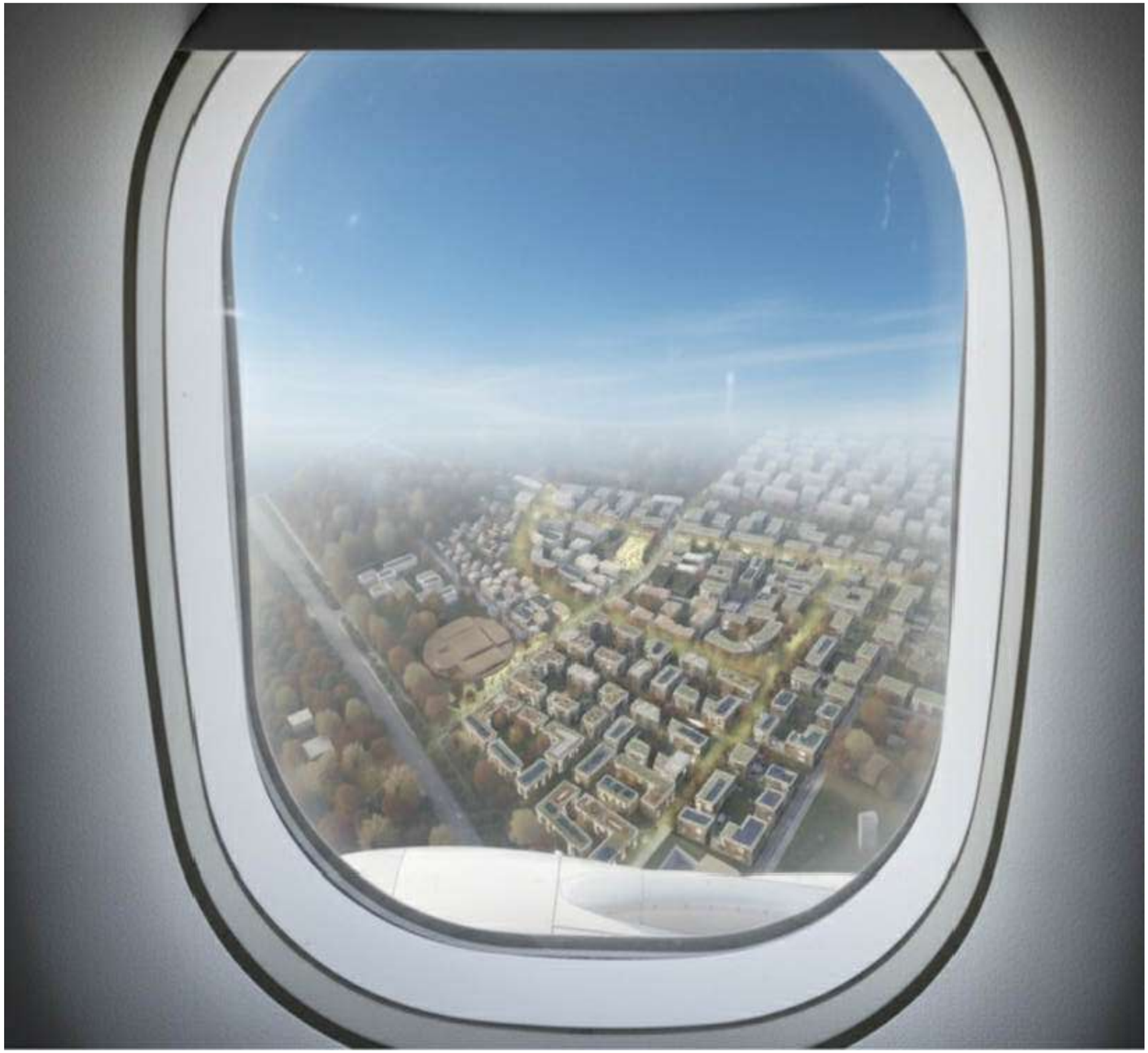

Kibirkščių miško parkas
Kukainių g.
Čekų g.
Kalnėnų g.
Prancūzų g.
Juodupio g.
Verkių g.
Šilo g.
Kedrų g.
M.Dravų g.
Kedrų g.
Kamokos g.
Turkų g.
Minsko pl.
Asmenos Kelias

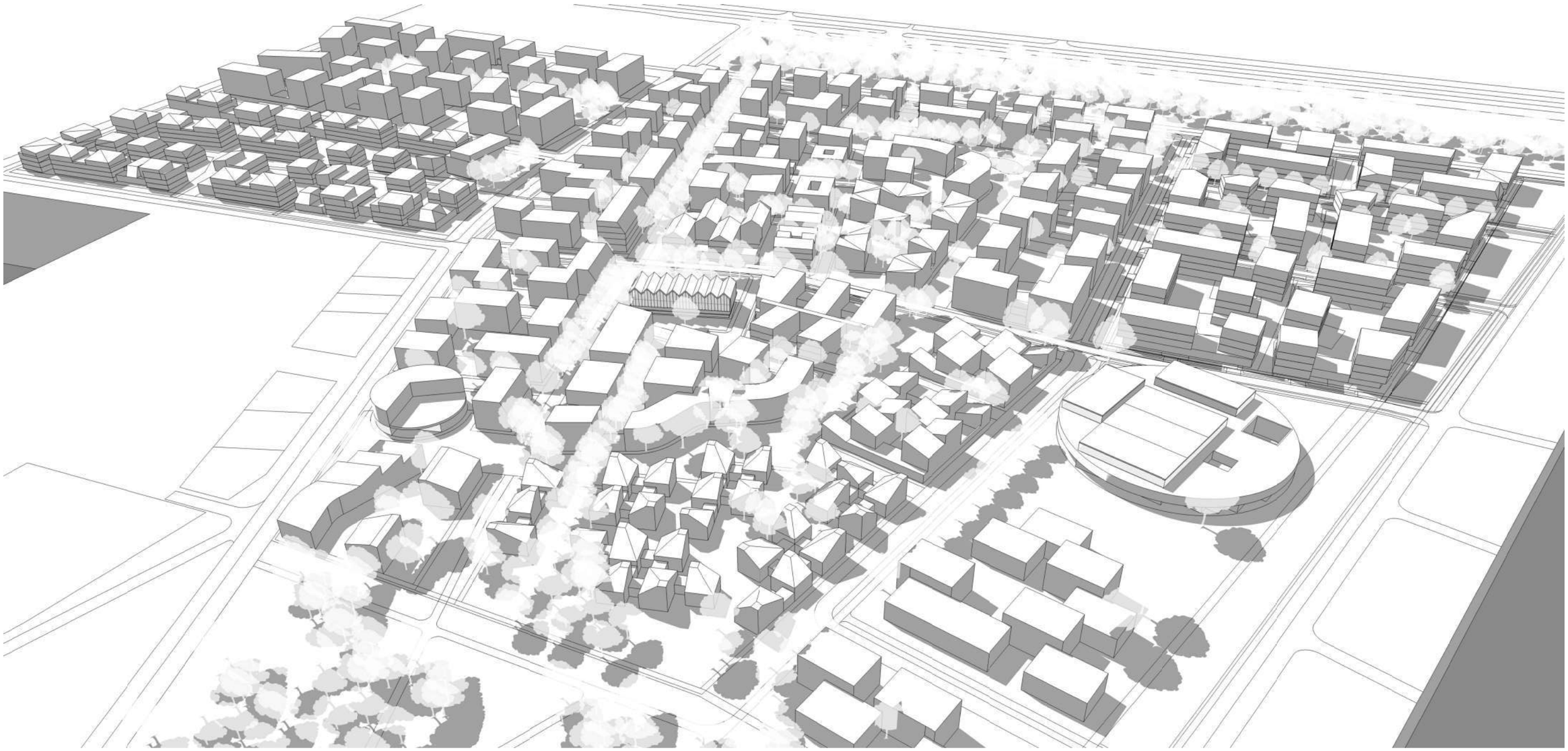

BP dviračių takų schema
KALNĖNAI
Kuprijoniškės
MEDININKAI
MINSKAS
ESAMA VIEŠO TRANSPORTO STOTELĖ
PLANUOJAMOS PESČIŲJŲ TRASOS ŽALIUOSIUOSE KORIDORIUOSE
PLANUOJAMOS DVIRAČIŲ TRASOS
ESAMOS/PLANUOJAMOS TARPRAJONINĖS DVIRAČIŲ TRASOS
PLANUOJAMA VIEŠO TRANSPORTO STOTELĖ
Minsko pl.
Prancūzų g.
Ąžuolynas

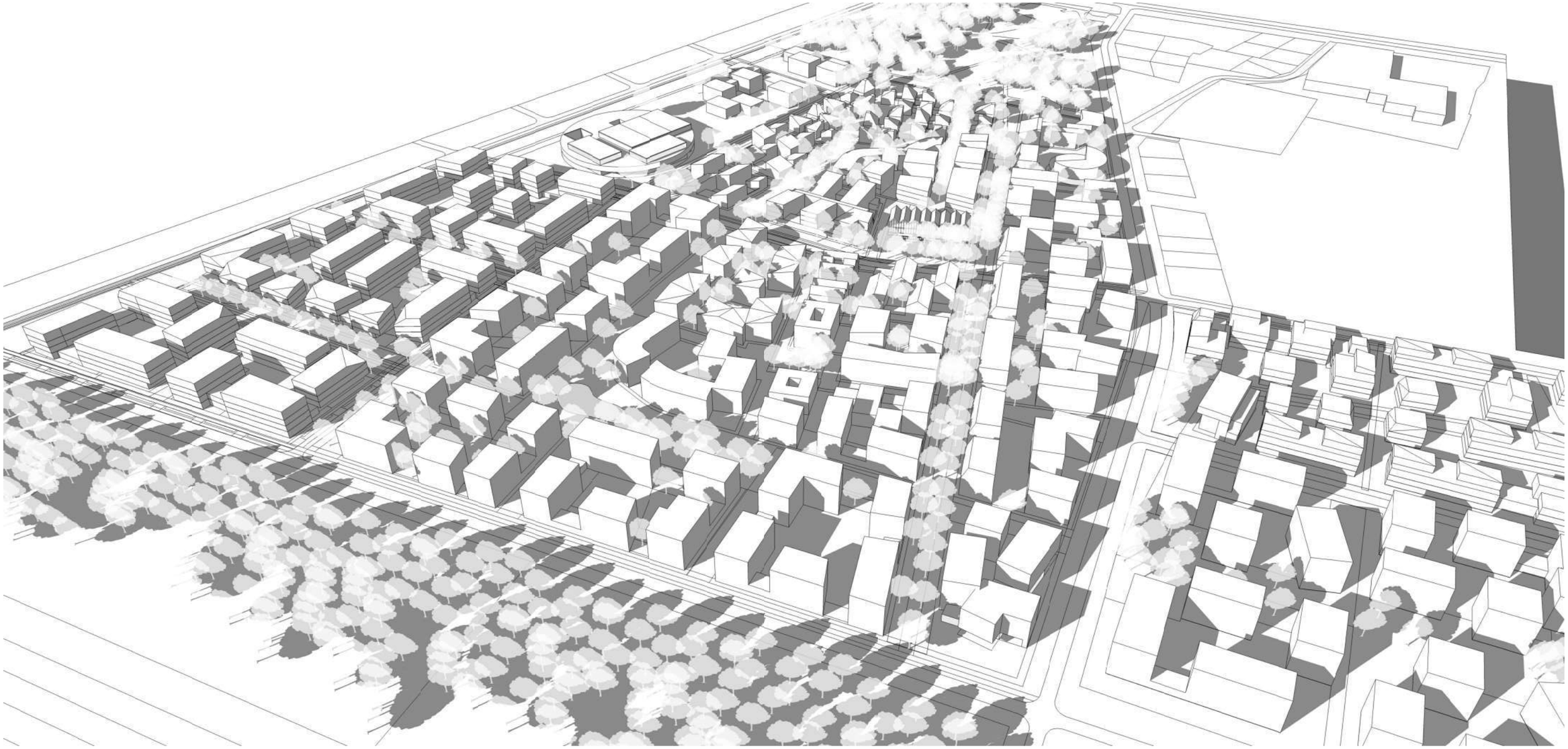
URBANISTINĖ KONCEPCIJA

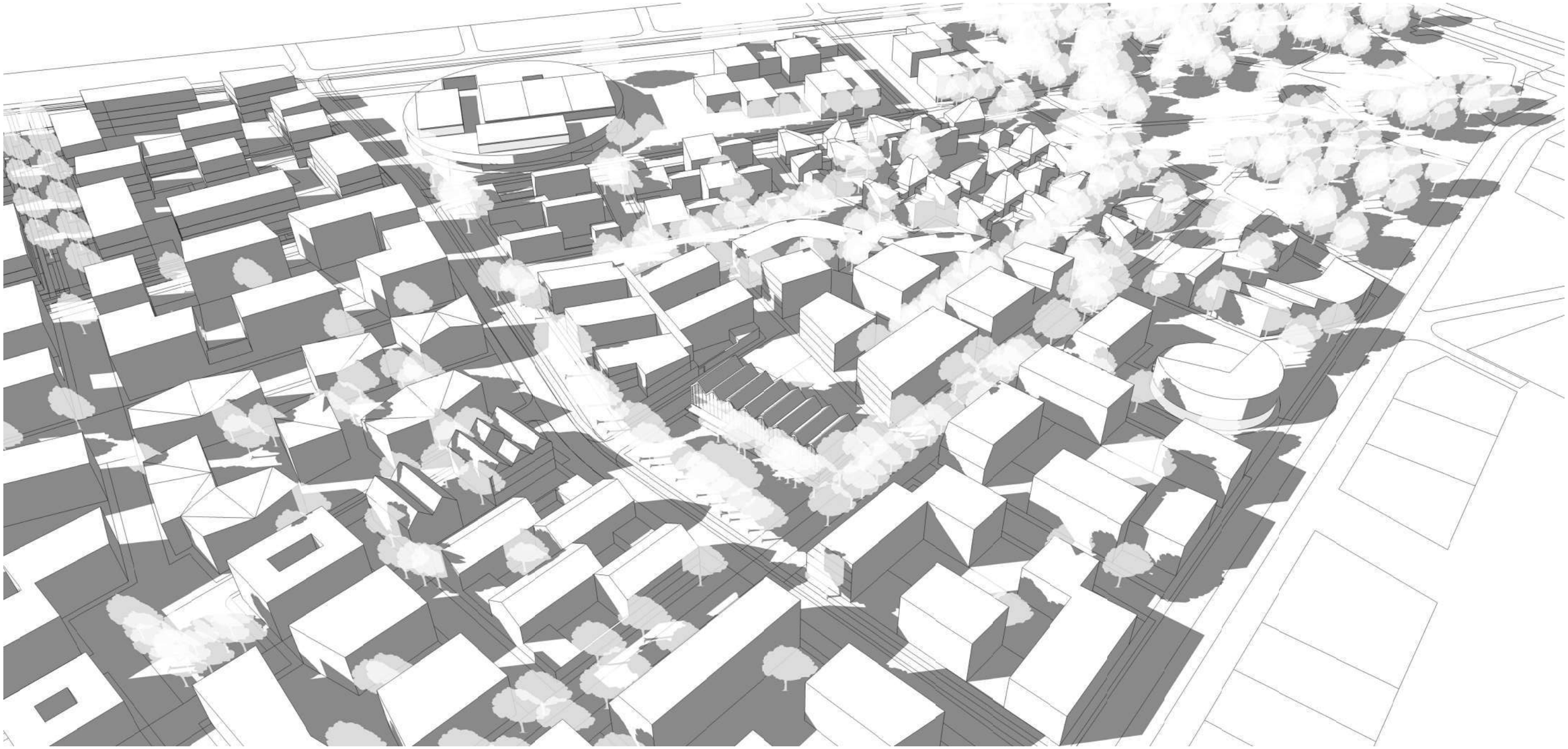
PAGRINDINIS BRĖŽINYS M 1:500

2025





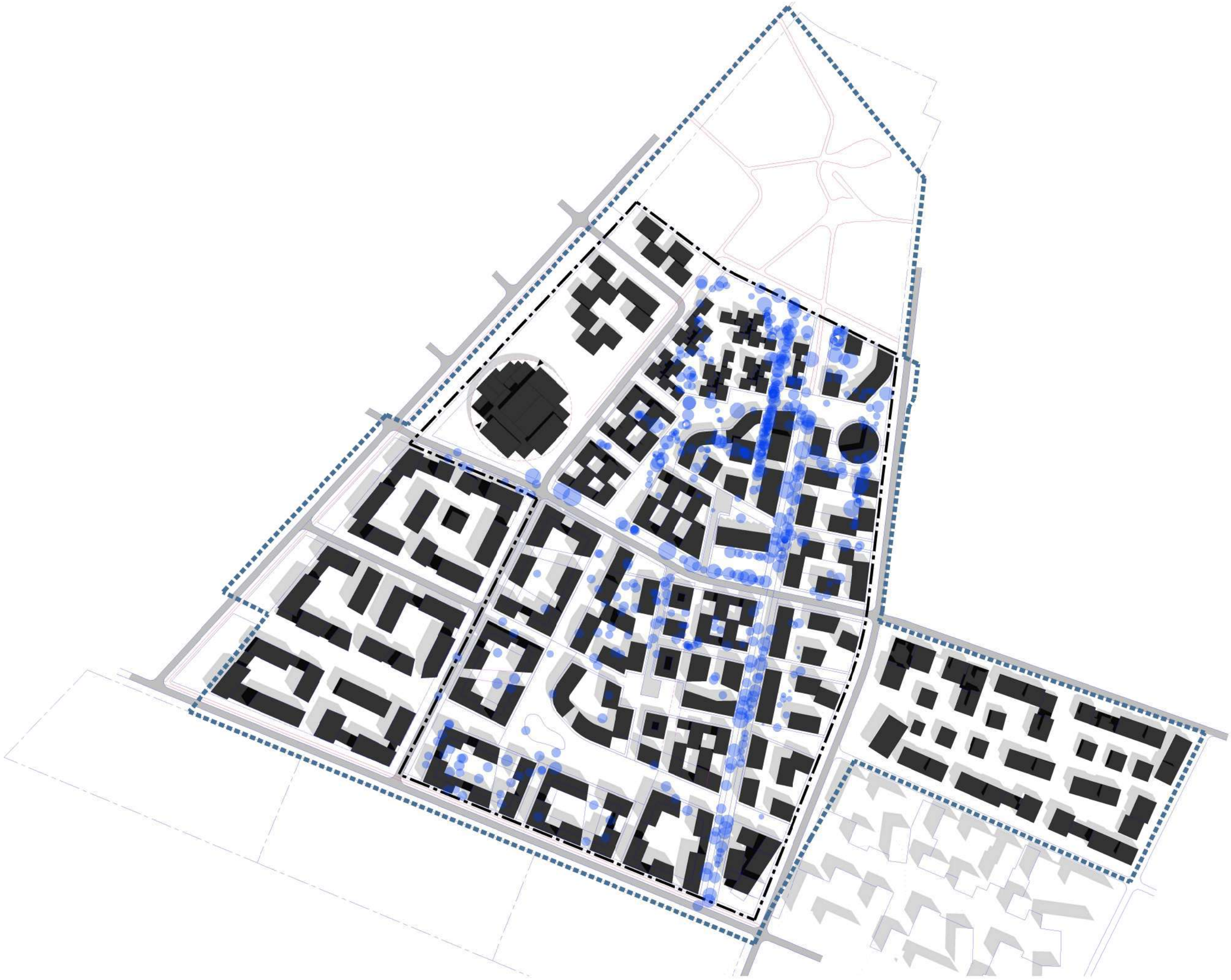




TECHNOGENINIAI LANDŠAFTO ELEMENTAI
BRANDŽIŲ MEDŽIŲ ALĖJA
BUVUSIŲ KAREIVINIŲ PASTATAS

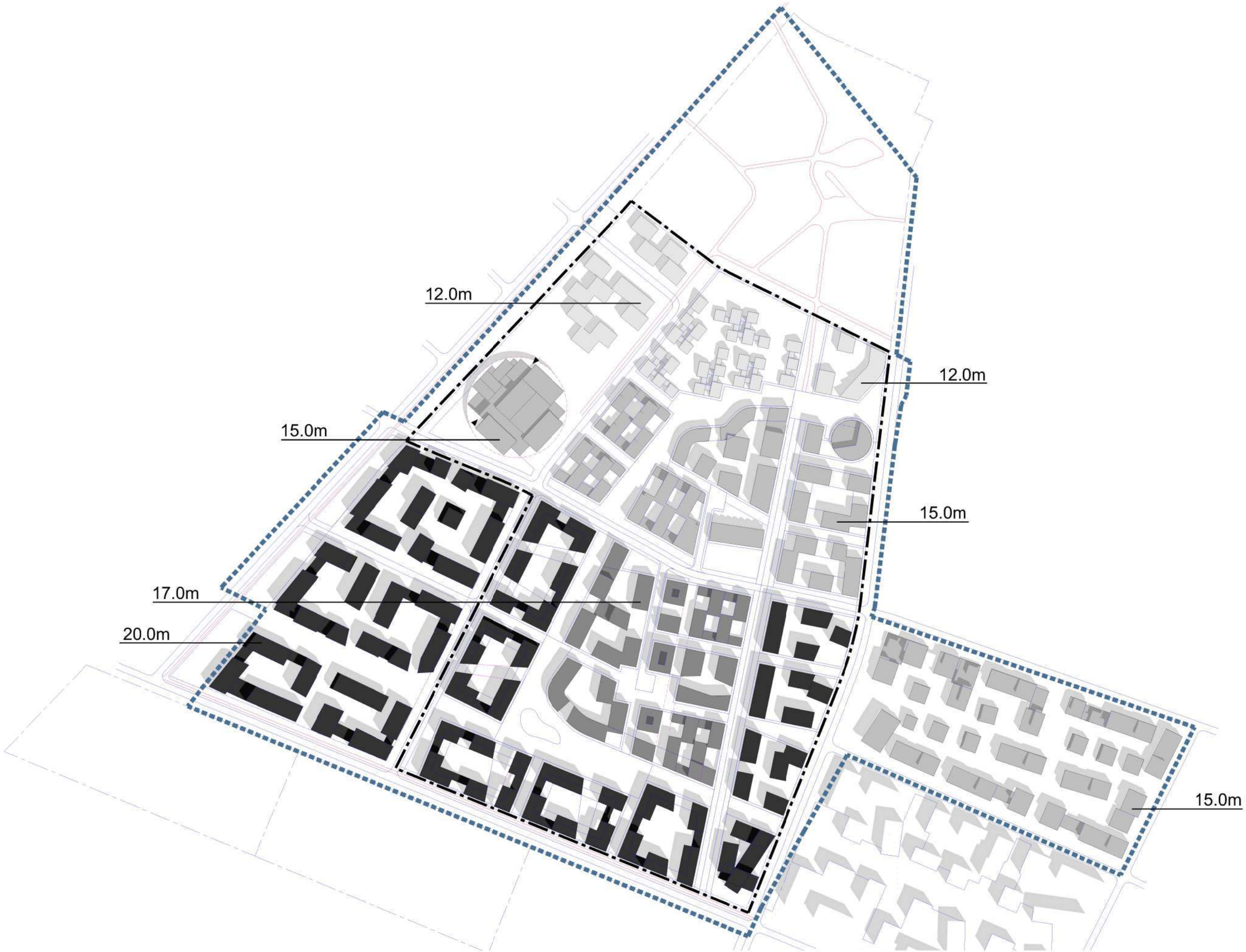
Išsaugomi istoriniai teritorijos ženklai. Dirbtinė kalva

2025

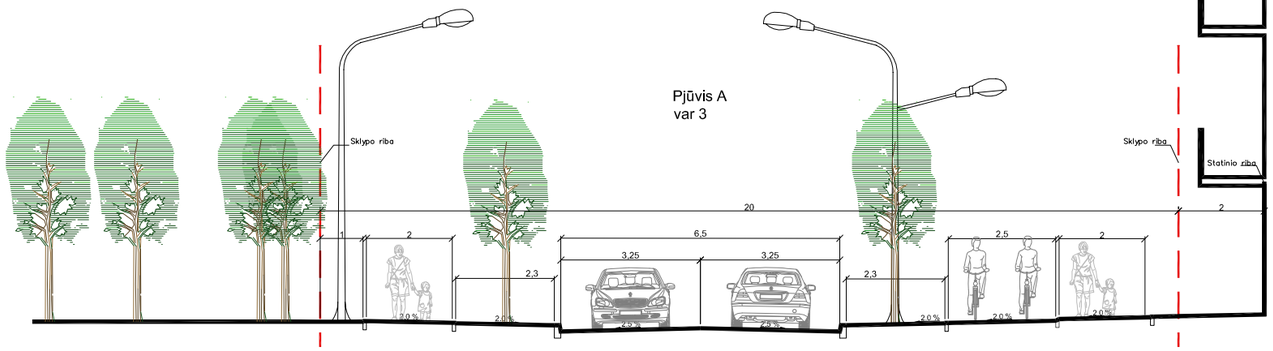


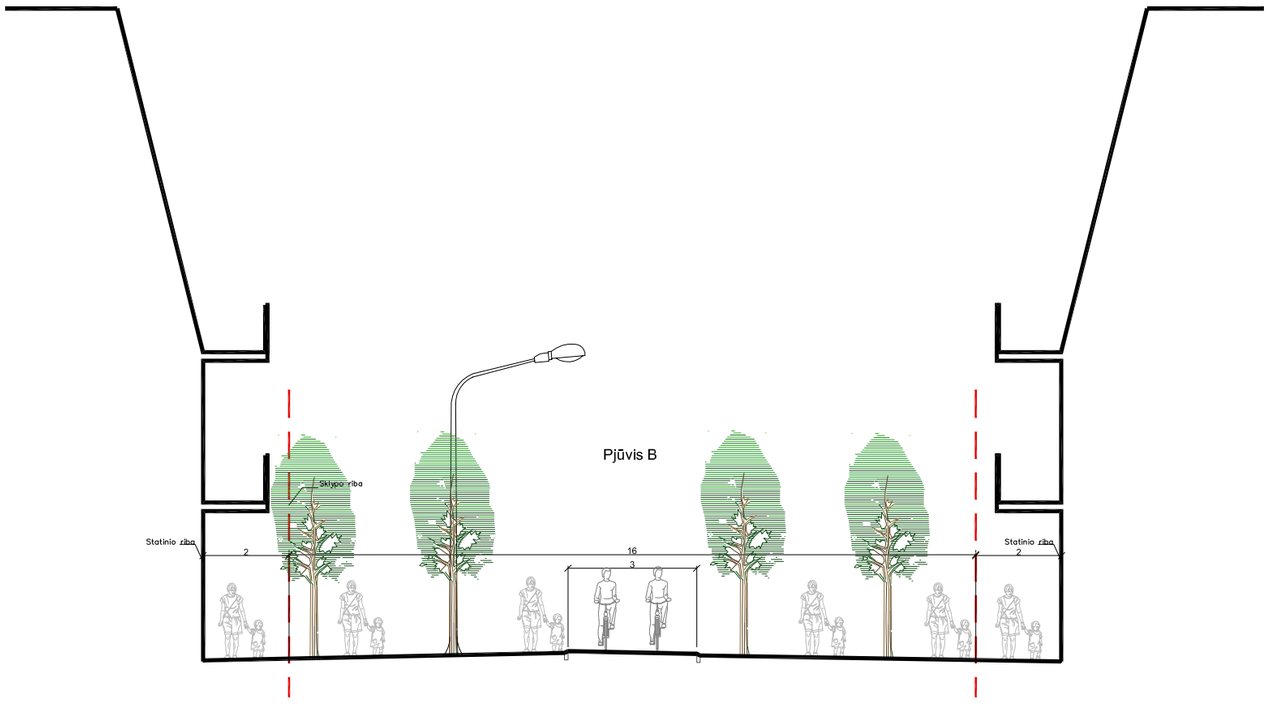
SKVERAI
PAGRINDINĖ TERITORIJOS GATVĖ
KIEMAI
PĖSČIŲJŲ PRIORITETO
REKREACINĖS ERDVĖS
SKVERAI
ALĖJA
AIKŠTĖ
PĖSČIŲJŲ PRIORITETO GATVĖS
TRANSPORTO GATVIŲ ERDVĖS

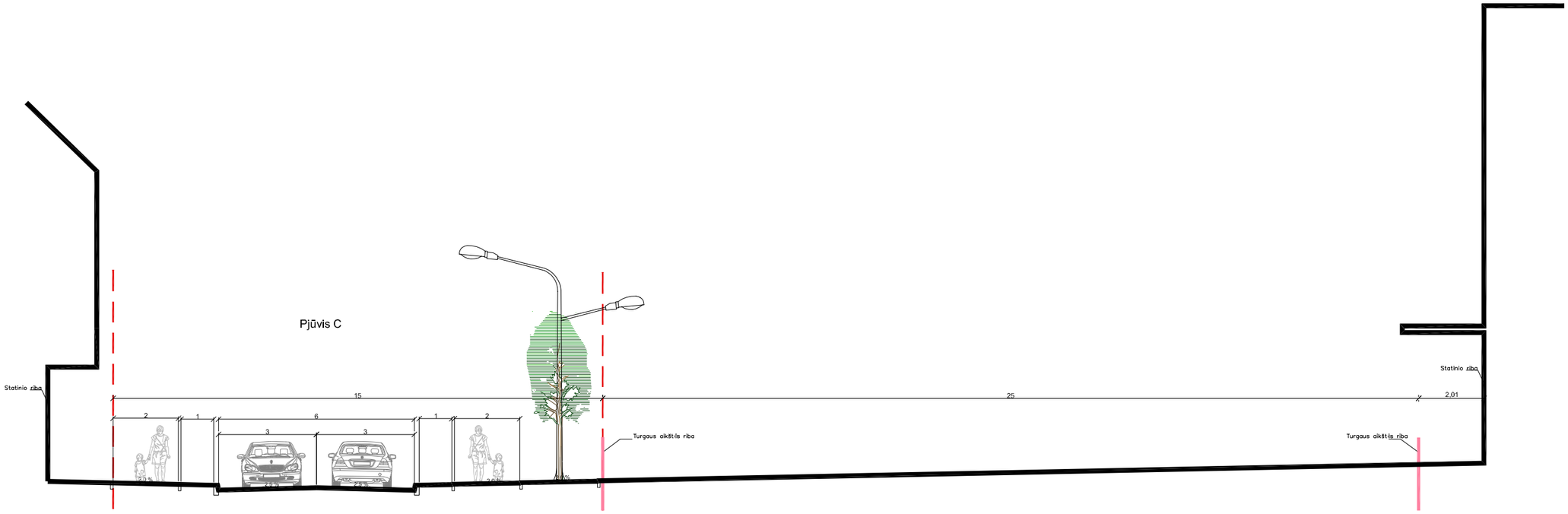
LAISVO PLANAVIMO
TAŠKINIS
PERIMETRINIS UŽDARAS
PERIMETRINIS ATVIRAS
Sausaslėnyje UT <30%
PERIMETRINIS REGULIARUS

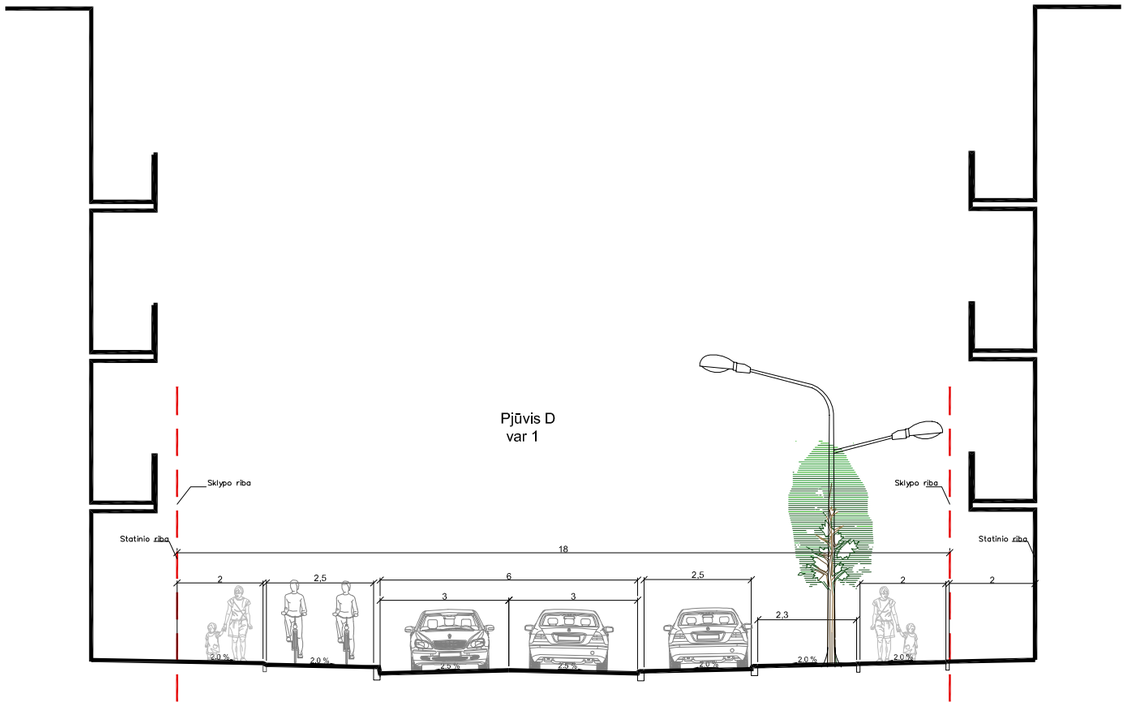

12.0m
12.0m
15.0m
15.0m
17.0m
20.0m
15.0m

AUTO TRANSPORTO GATVĖS
PĖSČIŲJŲ PRIORITETO GATVĖS
REKREACINĖS ERDVĖS SU
APTARNAUJANČIU TRANSPORTU
D
C
B
A


Pjūvis A
var 3
Sklypo riba
Sklypo riba
Statinio riba
20
2
1
2
6,5
3,25
3,25
2,5
2
2,3
2,3
2,0 %
2,0 %
2,0 %
2,0 %
2,0 %
2,0 %


Pjūvis B
Sklypo riba
Statinio riba
Statinio riba
2
16
3
2

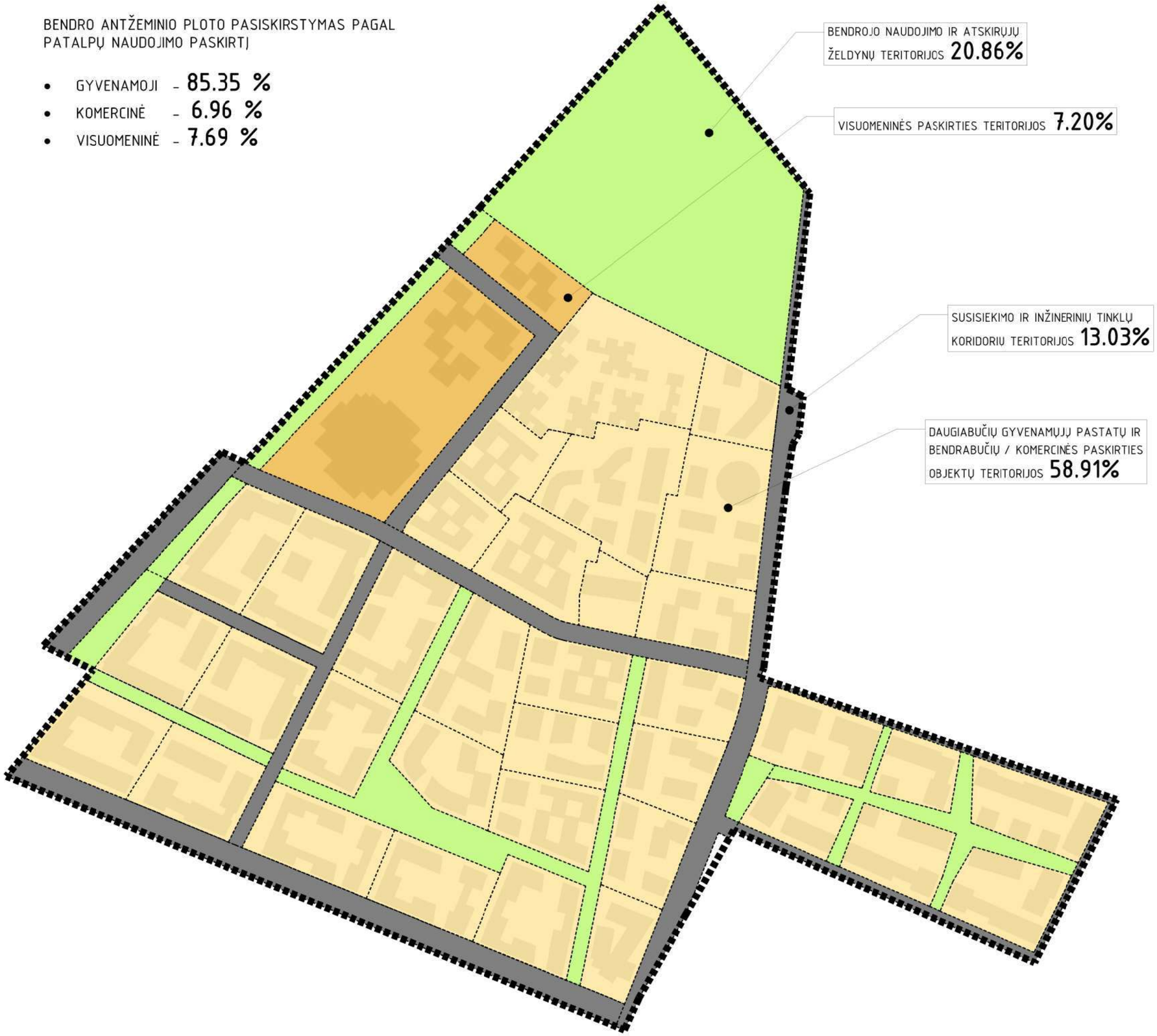

Pjūvis C
Statinio riba
Statinio riba
15
25
2,01
2
1
6
1
2
3
3
Turgaus aikštės riba
Turgaus aikštės riba
2,0 %
2,0 %
2,0 %
2,0 %

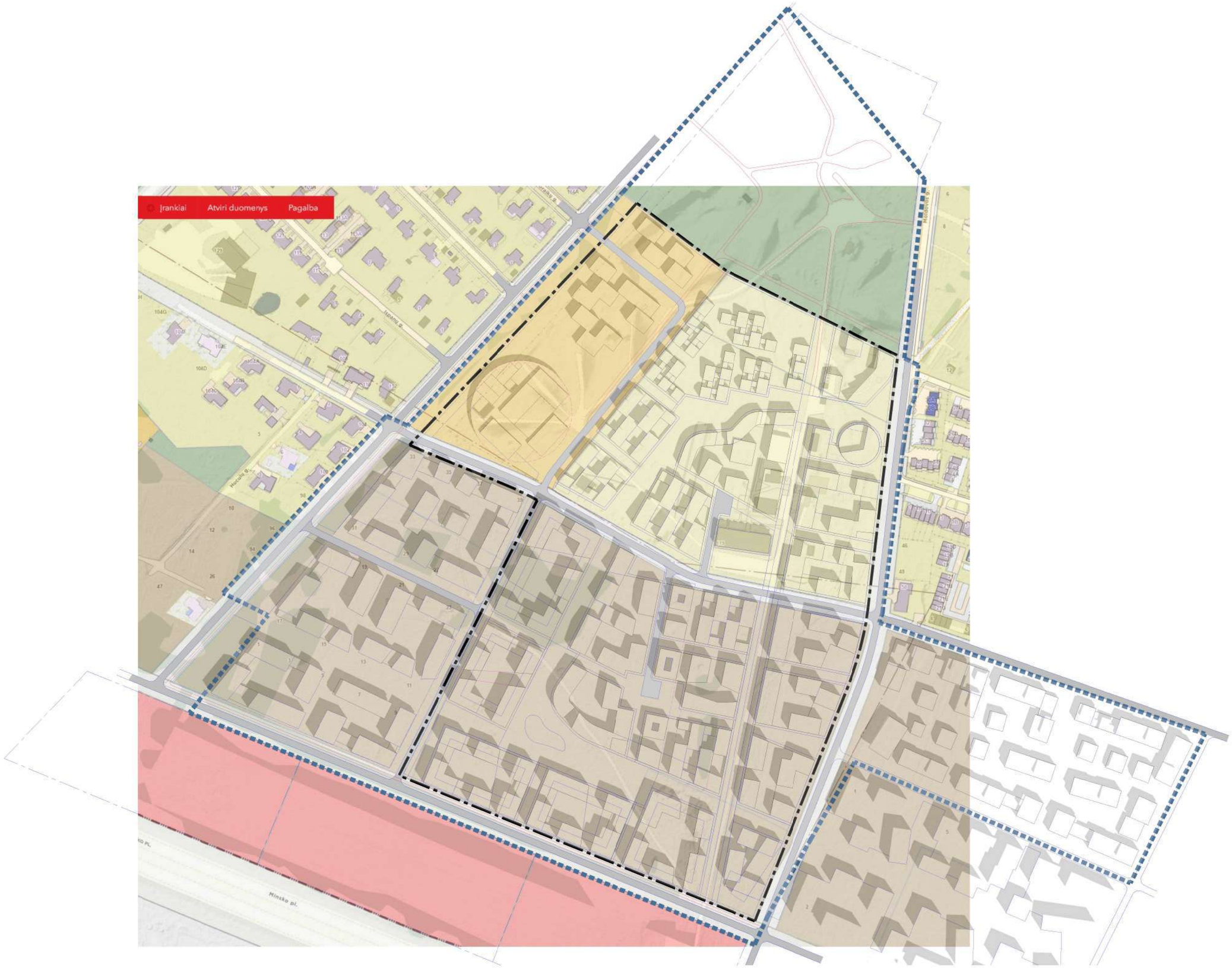

Pjūvis D
var 1
Sklypo riba
Sklypo riba
Statinio riba
Statinio riba
18
2
2,5
6
2,5
2
2
3
3
2,3
2,0 %
2,0 %
2,3 %
2,3 %
2,3 %
2,0 %
2,0 %

Visuomeniniai pastatai
Komercija 1-ame aukšte
Bendramiestinės funkcijos prioriteto zonos
Komerciniai pastatai
Galima perspektyvinė komercinė funkcija
Pagrindinė aikštė
Bendruomeninė funkcija
Rekreacinės erdvės

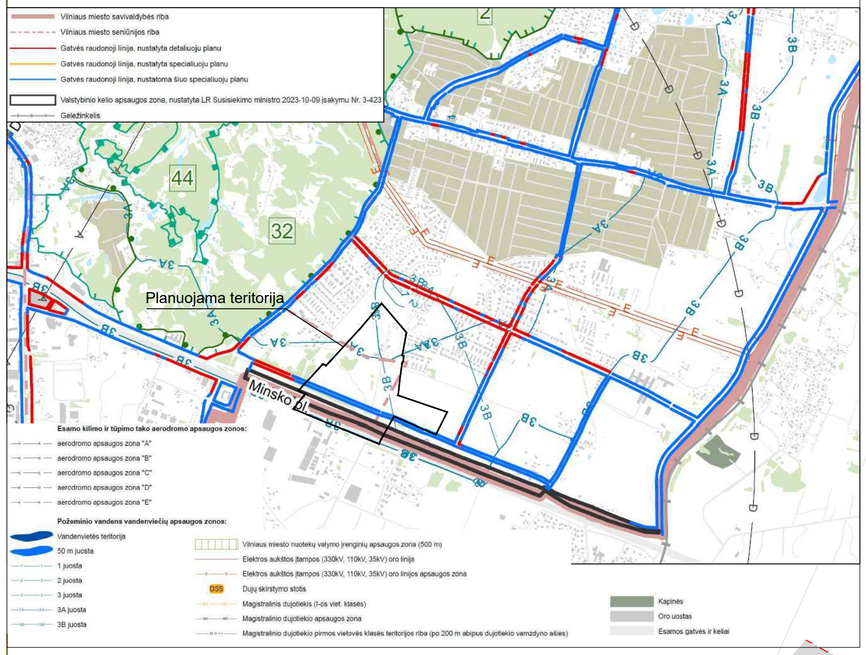
BENDRO ANTŽEMINIO PLOTO PASISKIRSTYMAS PAGAL PATALPŲ NAUDOJIMO PASKIRTĮ

- GYVENAMOJI - 85.35 %
- KOMERCINĖ - 6.96 %
- VISUOMENINĖ - 7.69 %




Įrankiai
Atviri duomenys
Pagalba
Minsko pl.

IŠTRAUKA IŠ VILNIAUS MIESTO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS A, B IR C KATEGORIJŲ GATVIŲ RIBŲ SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALIOJO PLANO



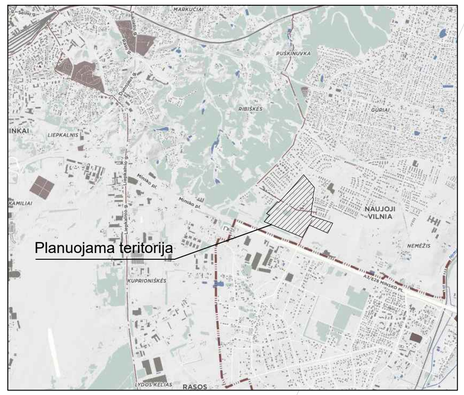
APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ DETALUSIS PLANAS TERITORIJŲ PLANAVIMO PROCESO INICIJAVIMO PAGRINDU

BENDRIEJI SPRENDINIAI

K O N C E P C I J A

DETALIOJO PLANO KONCEPCIJOS PRIEDAS. SUVESTINĖ SUSISIEKIMO SCHEMA

SITUACIJOS SCHEMA



SUTARTINIS ŽYMĖJIMAS:

- Planuojamos teritorijos ribos
- Gatvių raudonosios linijos
- Esamos gatvės
- Planuojamos gatvės
- Kitais TPD planuojamos ar suplanuotos gatvės
- Planuojamos pagrindinės pėsčiųjų takų ašys
- Planuojamos pagrindinės dviračių takų ašys
- Planuojamos požeminio parkavimo ribos ir zonos
- Visuomeninėje teritorijoje galimos požeminio parkavimo ribos ir zonos

T. 5 **13027** **300** **90-120**	Planuojamos teritorijos / sklypo numeris Planuojamos teritorijos / skypo plotas, kv.m Planuojamas preliminarus gyventojų skaičius, vnt. Planuojamas preliminarus automobilių stovėjimo vietų skaičius (nuo - iki), vnt.

Rengėjas: **UAB „Miesto vizija“** jm.k 303081028, Geranainių g. 7, Vilnius tel. +370 650 55031				Objektas: APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ DETALUSIS PLANAS TERITORIJŲ PLANAVIMO PROCESO INICIJAVIMO PAGRINDU	
A1053	PV	R.Druskienė	2025-11	Brėžinys: Detaliojo plano koncepcijos priedas. Suvestinė susisiekimo schema M1:2000	Laida 0
Architektūrinės koncepcijos autoriai:					
	Arch. dr.	E. Neniškis			
	Arch.	A.Kazickas			
Stadija DP	Iniciatorius: UAB "Irec Baltic"			Projekto Nr: TPDRIS NR. K-VT-13-24-708	Lapas 1 / Lapų 1

APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ, VILNIUJE (TOLIAU – TERITORIJA) URBANISTINIŲ PARAMETRŲ STUDIJA

Quinary URBANA

VILNIUS
2025 M.

Užsakovas:

UAB „IREC Baltic“

Studijos rengėjas:

Quinary URBANA

Kontaktai:
El. paštas: info@quinary.lt
Tel. Nr. +37061116985

Rengėjai:

Architektas Saulius Motieka (atestato Nr. A 609)

Architektė Lina Panavaitė (atestato Nr. A 2185)

TURINYS

I. ĮVADAS 7
II. URBANISTINĖ STUDIJA 13
1 BENDROSIOS NUOSTATOS 13
2 ISTORINĖ APŽVALGA. ISTORINIO URBANISTINIO KONTEKSTO ĮTAKA 15
3 PLANUOJAMAI TERITORIJAI GALIOJANTYS TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTAI 19
3.1 Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas 19
3.2 Specialieji planai 27
3.2.1 Vilniaus miesto dviračių takų specialiojo plano konceptualioji dalis 27
3.2.2 Vilniaus miesto dviračių trasų specialusis planas 27
3.2.3 Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialiojo plano koncepcija 28
3.2.4 Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialusis planas . 28
3.2.5 Vilniaus miesto šilumos ūkio specialusis planas 29
3.3 Detalieji planai 30
3.3.1 Apie 4 ha teritorijos prie Moravų gatvės detalusis planas inicijavimo sutarties pagrindu 30
3.3.2 Nemėžio pirmojo mikrorajono šiaurinės dalies teritorijos detalusis planas ir raidos programa . 31
3.3.3 Sklypo (kad.Nr. 0101/0158:604) Juodajame kelyje detalusis planas 32
3.3.4 Sklypo (kadastro Nr. 0101/0158:656) Nemėžio kaime, Naujosios Vilnios seniūnijoje, detalusis planas 33
3.3.5 Sklypų (kadastro Nr. 0101/0158:29, Nr. 0101/0158:31, Nr. 0101/0158:781, Nr. 0101/0158:812), Nemėžio k., Naujosios Vilnios sen., Vilniaus m. detalusis planas 35
3.4 Žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo projektai 36
3.5 Projektiniai pasiūlymai 36
3.5.1 Daugiabučių gyvenamųjų namų Galų g. 1, 5, 9, Vilniuje, statybos projektas 36
3.6 Rengiami projektai 38
4 URBANISTINĖ STRUKTŪRA 40
4.1 Struktūrinės sandaros aspektai aplinkinių teritorijų kontekste 40
4.2 Struktūrinės sandaros vizualinis identifikavimas bendramiestiniame kontekste pagal miesto bp panoraminius apžvalgos taškus 43
4.3 Teritorijos naudojimas ir užstatymo rodikliai 44
4.3.1 Žemės naudojimas 44
4.3.2 Užstatymo tankis 50
4.3.3 Užstatymo intensyvumas 51
4.3.4 Užstatymo aukštis 53
4.4 Tūrinė erdvinė kompozicija aplinkinių teritorijų kontekste 54
4.4.1 Urbanistinio miestovaizdžio identifikavimas 54
4.4.2 Užstatymo charakteris 55
4.4.3 Užstatymo daugiaplaniškumas 56
5 SOCIALINĖ INFRASTRUKTŪRA 57
5.1 Gyventojai 57

5.2 Ikimokyklinės ir bendrojo lavinimo įstaigos 57
6 GAMTINĖ STRUKTŪRA 59
6.1 Reljefo sąranga (geomorfologinė struktūra) 59
6.2 Gamtinis karkasas 60
6.2.1 Želdynai 62
6.3 Bioenergetinė situacija 62
6.4 Klimatas 63
7 NEKILNOJAMASIS KULTŪROS PAVELDAS 65
8 SUSISIEKIMO SISTEMA 66
8.1 Gatvių tinklas 66
8.2 Viešojo transporto infrastruktūra 66
8.3 Pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūra 67
III. TERITORIJOS URBANISTINIO MODELIO FORMAVIMO GALIMYBĖS 69
8.4 Planinė struktūra ir gretimas užstatymas 69
8.5 Aplinkiniai urbanistiniai mazgai ir perspektyva 70
8.6 Užstatymo aukštis 71
8.6.1 Vakarų – rytų krypties pjūvių charakteristikos 71
8.6.2 Pietų - šiaurės krypties pjūvių charakteristikos 72
8.7 Vizualinių kanalų užstatymo charakteristikos 73
8.8 Vidiniai urbanistiniai mazgai 74
8.9 Žaliosios infrastruktūros sąranga 75
8.10 Išvados ir rekomendacijos planuojamai teritorijai 76
IV. ATITIKTIS ARCHITEKTŪROS ĮSTATYMO KOKYBĖS REIKALAVIMAMS 79

I. ĮVADAS

Studijos pavadinimas

Apie 31 ha teritorijos tarp Rukainių, Kazachų, Kartvelų ir Moldovos gatvių Urbanistinių parametrų studija.

Planuojama teritorija

Apie 31 ha teritorija tarp Rukainių, Kazachų, Kartvelų ir Moldovos gatvių, Vilniuje.

1.1 pav. Planuojama teritorija

Užsakovas

UAB „IREC Baltic“

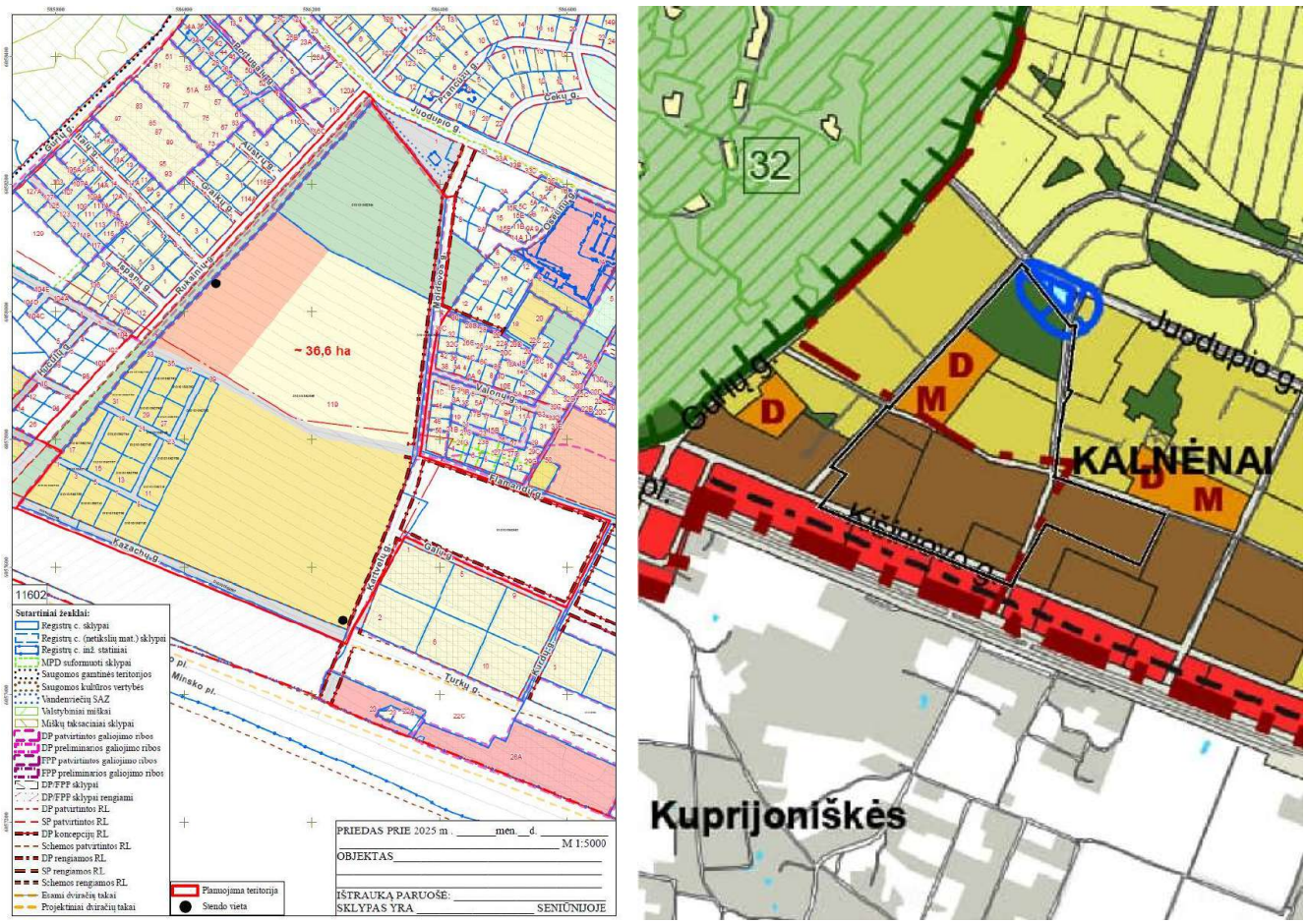
Studijos rengėjas

„Quinary urbana“, MB

Studijos pagrindas

Urbanistinių parametrų studija (toliau – studija) yra rengiama vadovaujantis 2024 m. lapkričio 18 d. paslaugų teikimo sutartimi Nr. Q24-003 tarp UAB „IREC Baltic“ ir „Quinary urbana“ MB dėl „Apie 31 ha teritorijos tarp Rukainių, Kazachų, Kartvelų ir Moldovos gatvių, Vilniuje (toliau – Teritorija) urbanistinių parametrų studija“ parengimo.

2024-07-30 Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymas „Dėl leidimo rengti apie 31 ha teritorijos tarp Rukainių, Kazachų, Kartvelų ir Moldovos gatvių detalųjį planą inicijavimo sutarties pagrindu“ Nr. 30-1963/24, pagal pateiktą planavimo ribų schemą:



1.2 pav. Planavimo darbų programos schema ir situacija Vilniaus miesto BP sprendiniuose

Vilniaus miesto savivaldybės 2024-08-20 išduotos teritorijų planavimo sąlygos Nr. A676-98/24(2.15.1.21E-TPS). Parašas - Laura Kairienė, Vyriausiojo architekto biuro vyriausioji miesto architektė (vyriausioji patarėja), Vyriausiojo architekto biuras.

Studijos tikslas ir uždaviniai

Pagal VMSA teritorijų planavimo sąlygas esminiai teritorijų planavimo dokumento (detaliojo plano) uždavinys yra: Pertvarkyti žemės sklypus, nagrinėti galimybę formuoti ir (ar) prisijungti įsiterpusius žemės sklypus, nustatyti žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo principus, pagrindinius ir papildomus teritorijos naudojimo reglamentus, vadovaujantis galiojančiais teisės aktais bei Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano (registro Nr. T00086338) sprendiniais. Tai yra miesto BP sprendinių detalizavimas, tikslesnių funkcinės erdvinės atruktūros parametrų paieška ir argumentacija.

Tokiu būdu, urbanistinės studijos tikslas - nagrinėjant nurodytą teritoriją, jos aplinkos kontekstą ir jo urbanistinę struktūrą bei funkcinius ryšius, nustatyti galimus jos urbanistinius principus, jų įtaką kontekstualumui ir nustatyti galimas ir logiškas jos vystymo kryptis. Išanalizuoti ir atrasti urbanistinius argumentus teritorijos užstatymo charakteriui ir galimo užstatymo morfotipo poveikį kraštovaizdžiui ir miestovaizdžiui. Tai yra, suteikti argumentuotas urbanistines nuostatas detaliojo plano sprendiniams ir reglamentams suformuoti.

Urbanistinių parametrų studija yra parengta kaip profesionaliai argumentuota urbanistinių resursų ir galimybių paieška atsižvelgiant į planavimo darbų programos (2024-07-30 Nr. 30-1963/24) reikalavimus detaliojo planavimo dokumentui rengti. Tai yra planuojamos teritorijos tūrinės ir erdvinės kompozicijos, urbanistinių struktūrų ir urbanistinių erdvių formavimo principai, kurie gali būti taikomi rengiant detaliojo plano sprendinius.

Urbanistinė studija atlikta pagal Vilniaus RAT ir Vilniaus AUET teikiamos medžiagos apraše urbanistinei analizei priskirtą turinį ir aspektus detaliajam planui.

Naudojamos sąvokos:

Aplinka visiems – aplinka be specialaus pritaikymo gali naudotis visos visuomenės grupės *(šaltinis: architektūros kokybės vertinimo metodika).*

Projektuojama taip, kad gaminiais ir aplinka be specialaus pritaikymo gali naudotis vaikai, suaugę, vyrai, moterys, senyvo amžiaus asmenys, neįgalieji, įvairių tautybių ir kitų grupių žmonės;

Atitiktis darnaus vystymosi principams - kokybiškos architektūros, kuri prisideda prie darnios valstybės ir žmonių aplinkos kūrimo bei yra svarbi ekonomikos ir socialinių santykių raidai, kūrimas atsižvelgiant į darnaus ir tvaraus vystymosi iššūkius *(šaltinis: LR Architektūros įstatymas);*

Aukštybinis užstatymas – aukštybinis užstatymas – užstatymas formuojamas aukštais (pastatų aukštis – didesnis kaip 30 m) bokštiniais pastatais *(šaltinis: Teritorijų planavimo normos);*

Didžiausias leistinas pastatų aukštų skaičius – reglamentas, nurodantis didžiausią leistiną pastatų aukštų skaičių.

Kraštovaizdis – žemės paviršiaus gamtinių (paviešinių uolienų, pažemio oro, paviršinių ir gruntinių vandenų, dirvožemio, gyvųjų organizmų) ir (ar) antropogeninių (archeologinių liekanų, žemės naudmenų, statinių, inžinerinių įrenginių bei informacinio lauko) komponentų, susijusių medžiaginiais, energetiniais ir informaciniais ryšiai, teritorinis junginys *(šaltinis: P. Kavaliauskas „Kraštovaizdžio samprata ir planavimas“);*

Kurdoneras – reprezentacinė erdvė, įtraukta nuo gatvės užstatymo perimetro linijos;

Miestovaizdis - miesto struktūra, susiformavusi tam tikru istoriniu laikotarpiu, tiesiogiai priklausoma nuo politinių, ekonominių ir socialinių sprendimų, kurios fizinę išraišką, atsižvelgus miestovaizdžio suvokimo lauką, atspindi charakterizuojančių architektūrinių estetinių aspektų visuma;

Panorama – iš tam tikro apžvalgos taško matomas daugiaplanis urbanizuoto ar gamtinio kraštovaizdžio vaizdas *(šaltinis: Z. J. Daunora, S. Kirvaitienė, A. Vyšniūnas „Vilniaus miesto vizualinio identiteto apsauga ir plėtros principai);*

Siluetas – tolimas kontūrinis užstatymo ar gamtinio elementų vaizdas dangaus skliauto fone *(šaltinis: Z. J. Daunora, S. Kirvaitienė, A. Vyšniūnas „Vilniaus miesto vizualinio identiteto apsauga ir plėtros principai);*

Santykis su paveldėtomis vertėmis - Kultūros paveldo objektų saugojimas ir naujai projektuojamo, rekonstruojamo statinio/ų, urbanistinio/ų komplekso/ų ir/ar kraštovaizdžio objekto/ų santykis su urbanistinės vietovės ar objekto istorine urbanistine ir/ar architektūrine raida ir susiklosčiusiais ypatumais;

Teritorijų planavimas – procesas, kuriuo siekiama darnaus teritorijų vystymo ir kuris apima žemės naudojimo prioritetų, aplinkosaugos, visuomenės sveikatos saugos, paveldosaugos ir kitų priemonių nustatymą, gyvenamųjų vietovių, gamybos, inžinerinės ir socialinės infrastruktūros sistemų kūrimą, sąlygų gyventojų užimtumui reguliuoti ir veiklai plėtoti sudarymą, visuomenės ir privačių interesų suderinimą *(šaltinis: LR Teritorijų planavimo įstatymas);*

Urbanistika – urbanizacijos proceso valdymo instrumentas. Urbanistika yra mokslo ir studijų bei profesionaliosios veiklos sritis, kurios objektai yra miestai, jų sistemos ir socialiniai, ekonominiai bei kiti su jų vystymusi glaudžiai susiję procesai *(šaltinis: P. Juškevičius, M. Burinskienė, G. M. Paliulis, K. Gaučė „Urbanistika: procesai, problemos, planavimas, plėtra“);*

Urbanistinė struktūra – pastatų ir atvirų erdvių išdėstymas, būdingas konkrečiai vietovei, taip pat miesto ar jo dalies erdvinių ir funkcinių struktūrų erdvinė visuma;

Urbanistinis markeris – vertikalus vidinės urbanistinės struktūros fizinis elementas, akcentuojantis erdvinį, funkcinį arba kompozicinį išskirtinumą (bokštelis, žibintas, erkeris, kurdoneras ir kt.);

Urbanistinių parametrų studija - tai išsamus ir kompetentingas miesto ar jo dalies urbanistinės struktūros tiriamasis procesas bei šio proceso išvados. Objektyvi ir profesionali urbanistinių argumentų paieška, fiksavimas ir jų metodinis pagrindimas, kurio išvada – preliminarus apibendrintas teritorijos vystymo argumentacija, nusakanti jos vystymo kryptį, funkcines galimybes ir kt. Urbanistinių parametrų arba galimybių studijoje formuojamas urbanistinės struktūros modelis pagrįstas metodinėmis išvadomis, galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais.

Urbanistinių parametrų studija nėra teritorijų planavimo dokumentas. Tačiau, studijos išvadomis galima remtis, vadovautis arba argumentuoti ateityje rengiamas vizijas, teritorijų planavimo dokumentus arba projektinius pasiūlymus.

Urbanistinis integralumas - naujai projektuojamo, rekonstruojamo statinio/ų, urbanistinio/ų komplekso/ų ir/ar kraštovaizdžio objekto/ų įsijungimas į esamą urbanistinę struktūrą ir įtaka kultūriniam kraštovaizdžiui;

Užstatymo aukštis – savivaldybės lygmens bendrojo plano (rengiamo miesto teritorijai) ir (ar) vietovės lygmens bendrojo plano teritorijos naudojimo privalomasis reikalavimas, kuriuo nustatomas planuojamos teritorijos (jos dalies) vyraujantis pastatų aukštis *(šaltinis: LR Teritorijų planavimo įstatymas);*

Pagal Vilniaus miesto BP sprendinius: Užstatymo aukštis (vyraujantis) – teritorijoje planuojamas vyraujantis pastatų aukštis. Vilniaus miesto bendrajame plane nurodo aukštų skaičių arba pastatų aukštį metrais kvartale, kurį iki didžiausio leistino pastatų aukščio gali viršyti ne daugiau kaip **20 procentų** *pastatais užstatyto ir numatomo užstatyti ploto kvartale (šis reikalavimas netaikomas BP sprendiniuose p. 55 numatytose zonose aukštybinių pastatų lokalizacijai). Skaičiuojamas įskaitant cokolinius, mansardinius aukštus bei antstatus, antresoles. Galimybė viršyti vyraujantį užstatymo aukštį nustatoma rengiant vietovės lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumentą, remiantis urbanistinio konteksto analize bei vietovei būdingo miestovaizdžio formavimo ar miestovaizdžio ryškinimo lokaliais akcentais poreikiu;*

Užstatymo aukštingumas – vidutinis esamas arba perspektyvinis miesto dalies ar kvartalo užstatymas, išreikštas aukštais nuo žemės paviršiaus iki pastatų viršūnės (aukšto aukštis – 4 m);

Užstatymo daugiaplaniškumas – tam tikro urbanistinio vieneto (kvartalo, kvartalų grupės ar mikrorajono) požymis ir erdvinė charakteristika, kai yra kelios užstatymo aukščio frontalinės projekcijos, skirtingai išdėstytos planinėje struktūroje. Tai yra, kelių užstatymo frontalinių projekcijų būvimas tam tikrais parametrais apibrėžtoje ar nagrinėjamoje trimatėje erdvėje;

Užstatymo išklotinė – tam tikros teritorijos atkarpos (gatvės, aikštės ar fragmento) frontalus užstatymo vaizdas;

Užstatymo kontekstas, kontekstualumas – nagrinėjamos teritorijos morfologinis santykis su aplinkinių teritorijų bei visos urbanistinės sistemos užstatymo principais. Kontekstualumas suprantamas kaip urbanistinio konteksto charakteristikas atitinkančios išbaigtos ar formuojamos užstatymo erdvinės struktūros;

Urbanistinis mazgas - akcentuota urbanistinės struktūros dalis, kurioje dėl funkcinių, visuomeninių ar kompozicinių poreikių yra sutelkta daugiau architektūrinių urbanistinių išraiškos priemonių, lyginant su vyraujančia urbanistine sandara ir vizualine išraiška.

Užstatymo morfotipas (morfologija) – viena iš sudedamųjų urbanistinės struktūros dalių. Miesto teritorijos elementų (kvartalų, sklypų, neužstatytų erdvių) užstatymo charakterį apibūdinantys požymiai. Jos objektas yra miesto ar jo dalies fizinė erdvinė išraiška, jos dalių tarpusavio išsidėstymas, ryšiai ir sandara;

Vertikalus akcentas (dominantė), vizualinis akcentas – urbanistinę struktūrą semantizuojantis statinys, ne mažiau kaip du kartus viršijantis užstatymo aukštį ir pažymintis tam tikrą hierarchinį miesto urbanistinės struktūros pokytį *(šaltinis: Z. J. Daunora, S. Kirvaitienė, A. Vyšniūnas „Vilniaus miesto vizualinio identiteto apsauga ir plėtros principai);*

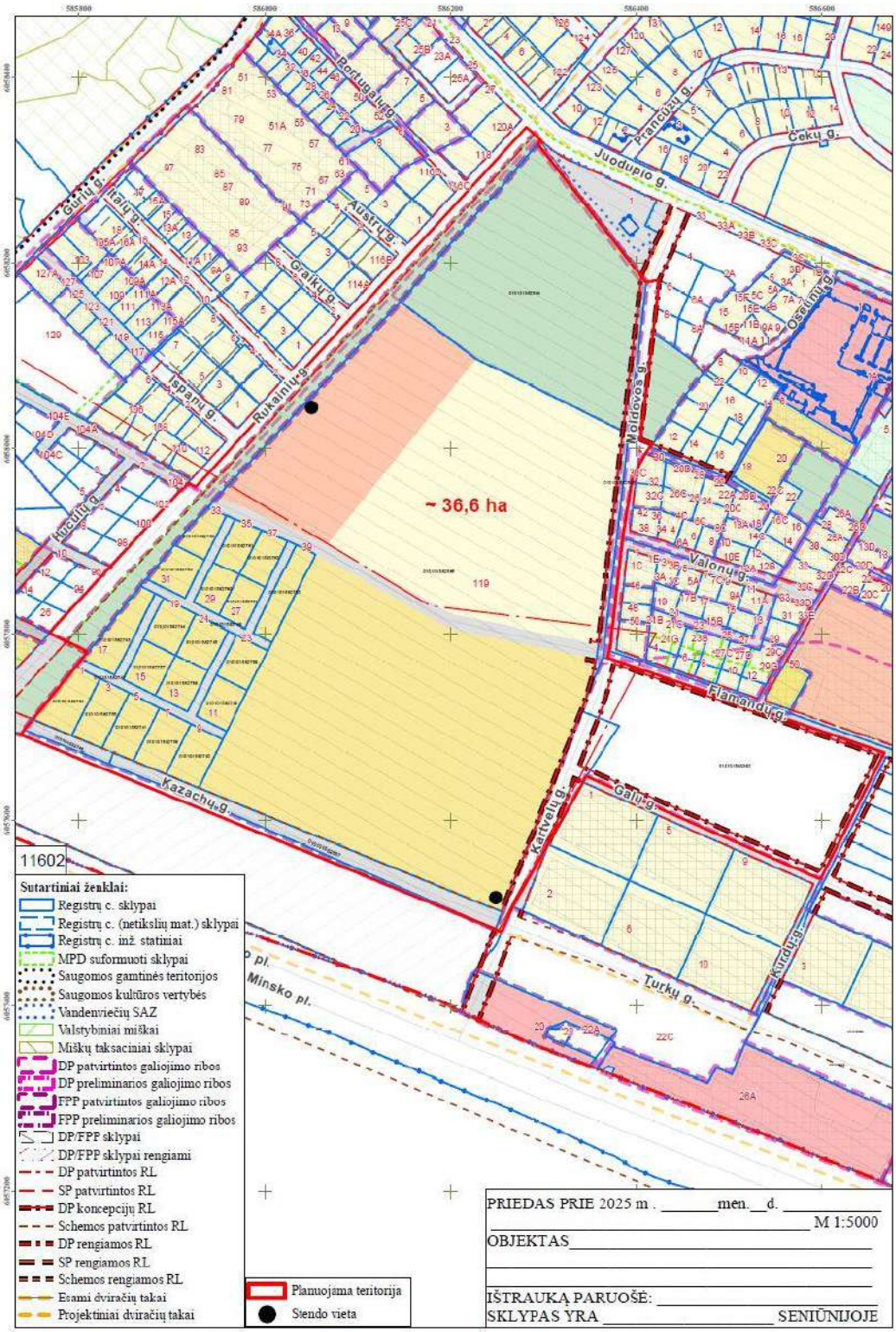
Vizualinis kanalas – urbanistinės struktūros elementas. Ištęsta fizinė erdvė struktūrinio tinklo trasose. Paprastai, vizualinio kanalo formantai - gatvės išklotinės plokštumos. Arba ilga ir siaura erdvė, kurios gale yra išduodamos vizos.

II. URBANISTINĖ STUDIJA

1 BENDROSIOS NUOSTATOS

Projektuojama teritorija yra pietinėje Vilniaus miesto dalyje šalia Minsko plento, ribojamoje Rukainių, Kazachų, Kartvelų ir Moldovos gatvėmis. Teritorijos plotas sudaro apie 31 ha ir yra apie 2 – 2,6 km nuo oro uosto pakilimo / nusileidimo tako ašies.

Pagal Vilniaus miesto BP sprendinių reglamentavimą projektuojamos teritorijos ir artimos aplinkos rajonų ir jų funkcinių zonų numeracija yra sekanti (žr. 1.1 pav.):



1.1 pav. Projektuojamos teritorijos rajonų ir jų funkcinių zonų numeracija

Teritorija šiuo metu yra praktiškai tuščia ir neužstatyta, išskyrus kai kuriuos buvusio karinio dalinio statinių griuvėsius, fragmentiškai apaugusi atskiromis medžių grupėmis.

1.2 pav. Projektuojamos teritorijos nuotraukos

Urbanistinė aplinka projektuojamos teritorijos gretimybėse kol kas yra formavimosi stadijoje, prioritetiškai su monofunkcine gyvenamąja statyba. Didžioji aplinkinių, ypač šiaurinėje ir šiaurės rytų kryptyje, sklypų dalis yra užstatyta sodybinio charakterio arba blokuotų namų gyvenamaisiais kvartalais. Pagrindinis struktūrinis tinklas praktiškai yra suformuotas.

Palei Minsko plento ašį parengti teritorijų planavimo dokumentai ar projektiniai pasiūlymai logiškai numato mišrios paskirties daugiabutės statybos kvartalus. Jie pagal miesto BP sprendinius nuo plento iki Kazachų gatvės yra atskirti, paslaugų funkcinės zonos juosta, kuri kol kas nerealizuota, bet ateityje turėtų sudaryti solidų fizinį ekraną nuo triukšmo ir kitų neigiamo Minsko plento transporto poveikio parametrų.

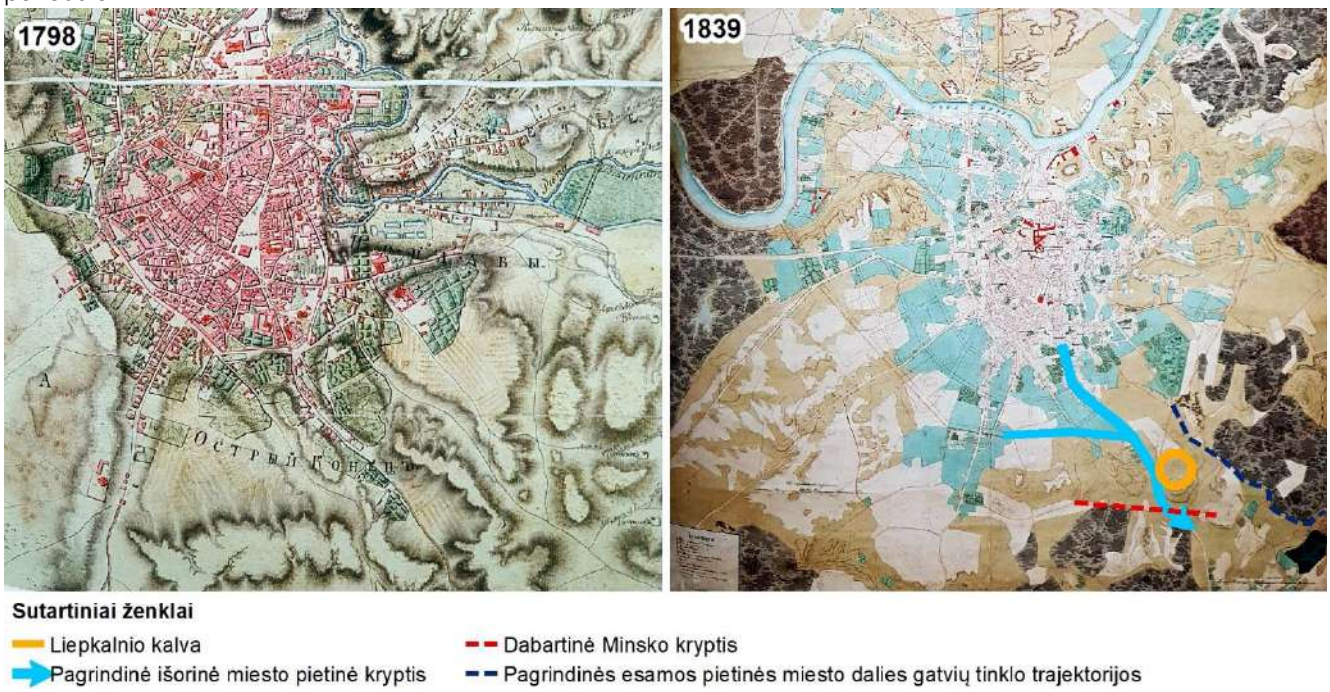
Urbanistinių parametrų arba galimybių studija - tai išsamus ir kompetetingas tiriamasis procesas ir jo išvados. Objektyvi ir profesionali urbanistinių argumentų paieška, fiksavimas ir jų metodinis pagrindimas.

Tai nėra teritorijų planavimo dokumentas.

Urbanistinės studijos išvados negali būti keičiamos ar transformuojamos.

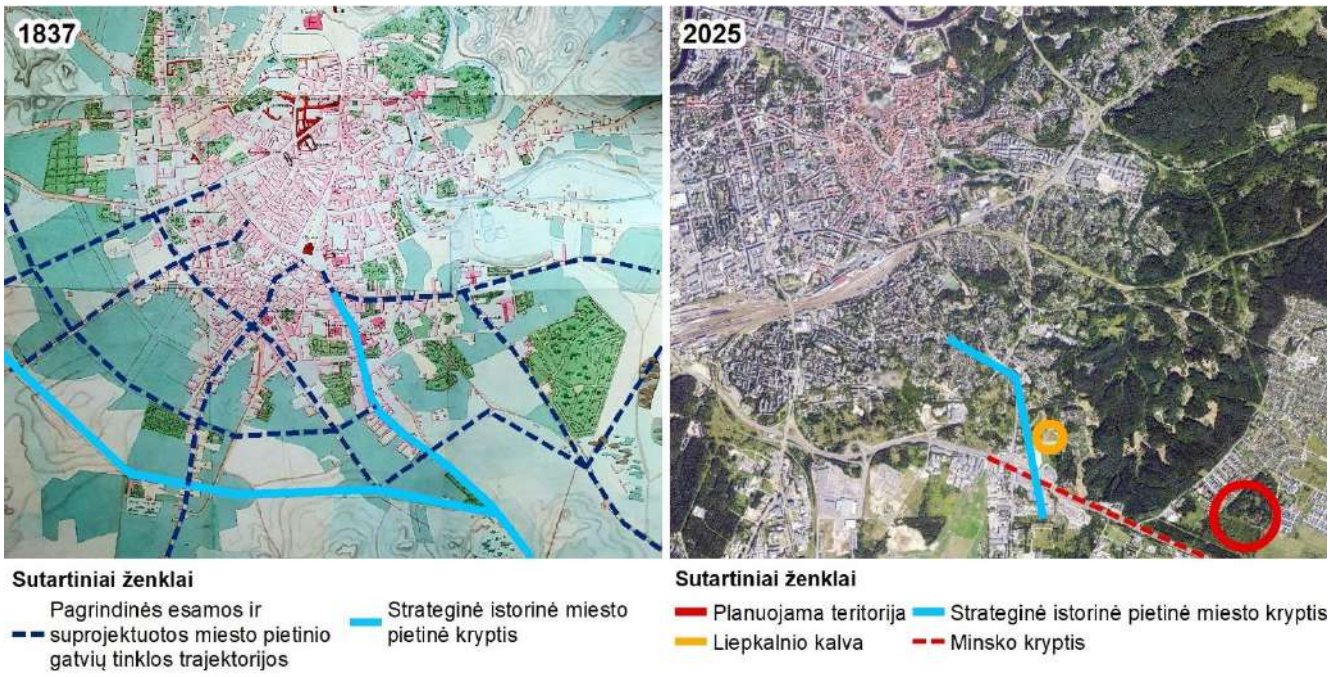
2 ISTORINĖ APŽVALGA. ISTORINIO URBANISTINIO KONTEKSTO ĮTAKA

Vertinant bet kokią miesto teritoriją, labai svarbus yra istorinis aspektas bendrosios miesto struktūrinės visumos kontekste. Kaip, kokioje lokacijoje ir kokiu būdu ta vietovė buvo įtakota ar įtakojo urbanistinio audinio visumą arba tam tikrus kad ir lokalius faktorius, turint omenyje miesto urbanistinės struktūros vystymąsi ir pasekmes skirtingais raidos periodais.



2.1 pav. Kairėje: Vilniaus miesto ir apylinkių plano fragmentas (Fiodoras Chomentovskis. 1798 m.). Dešinėje: 1837 m. perspektyvinio Vilniaus plano kopija (Apolonas Seriabrikovas. Kopijos autorius Štrompfas, 1839 m.). Vilniaus miesto planai, Lietuvos nacionalinis muziejus, ISBN 978-609-8039-96-2

Istoriniame kontekste teritorijos planinio ar direktorinio (sisteminių krypčių požiūriu) identiteto gilių ir tolimų sąsajų praktiškai nėra. Suplanuotoje miesto teritorijoje (žr. 2.1 pav.), net ir „Aštriajame gale“ Minsko kryptis niekaip neišreikšta.

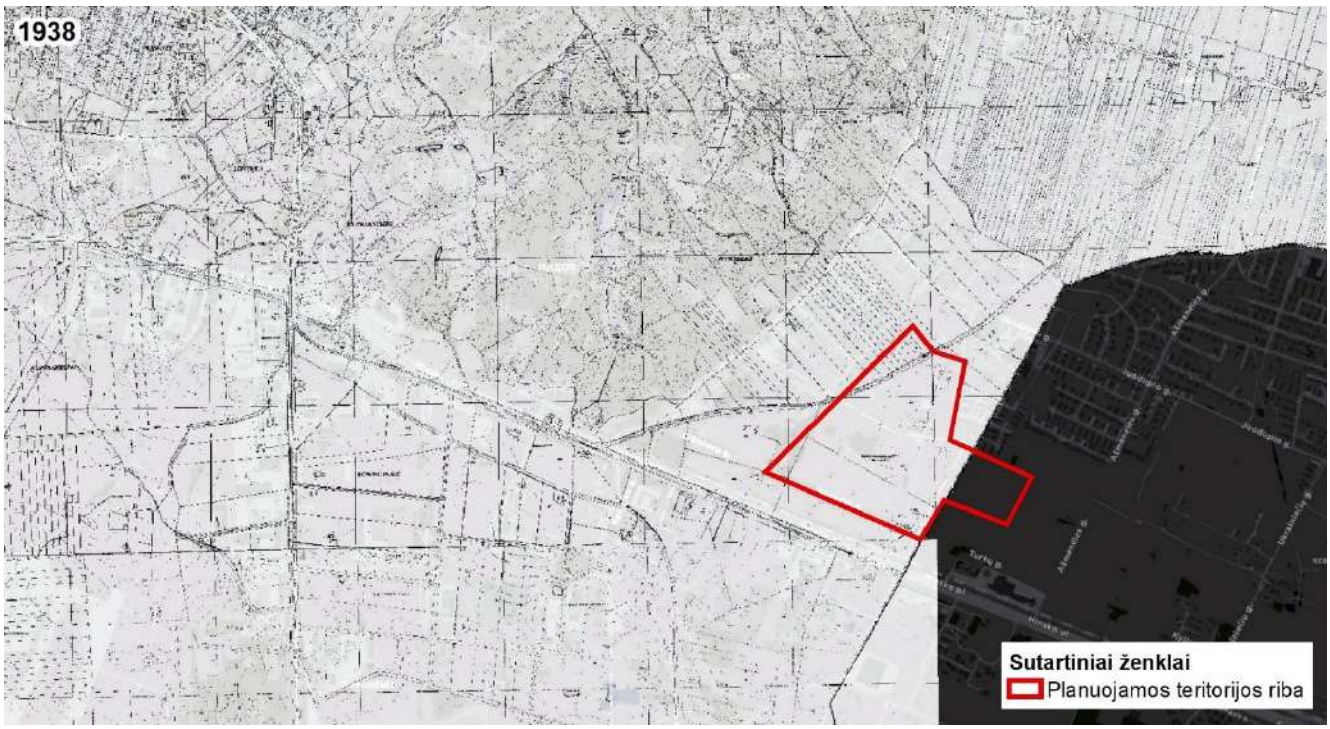


2.2 pav. Kairėje:1837 m. perspektyvinio Vilniaus plano kopijos fragmentas (Apolonas Seriabrikovas. Kopijos autorius Štrompfas, 1839 m.). Vilniaus miesto planai, Lietuvos nacionalinis muziejus, ISBN 978-609-8039-96-2. Dešinėje: Esama padėtis

Projektuojamos teritorijos 1837 m. miesto planas nesiekia (žr. 2.2 pav.).

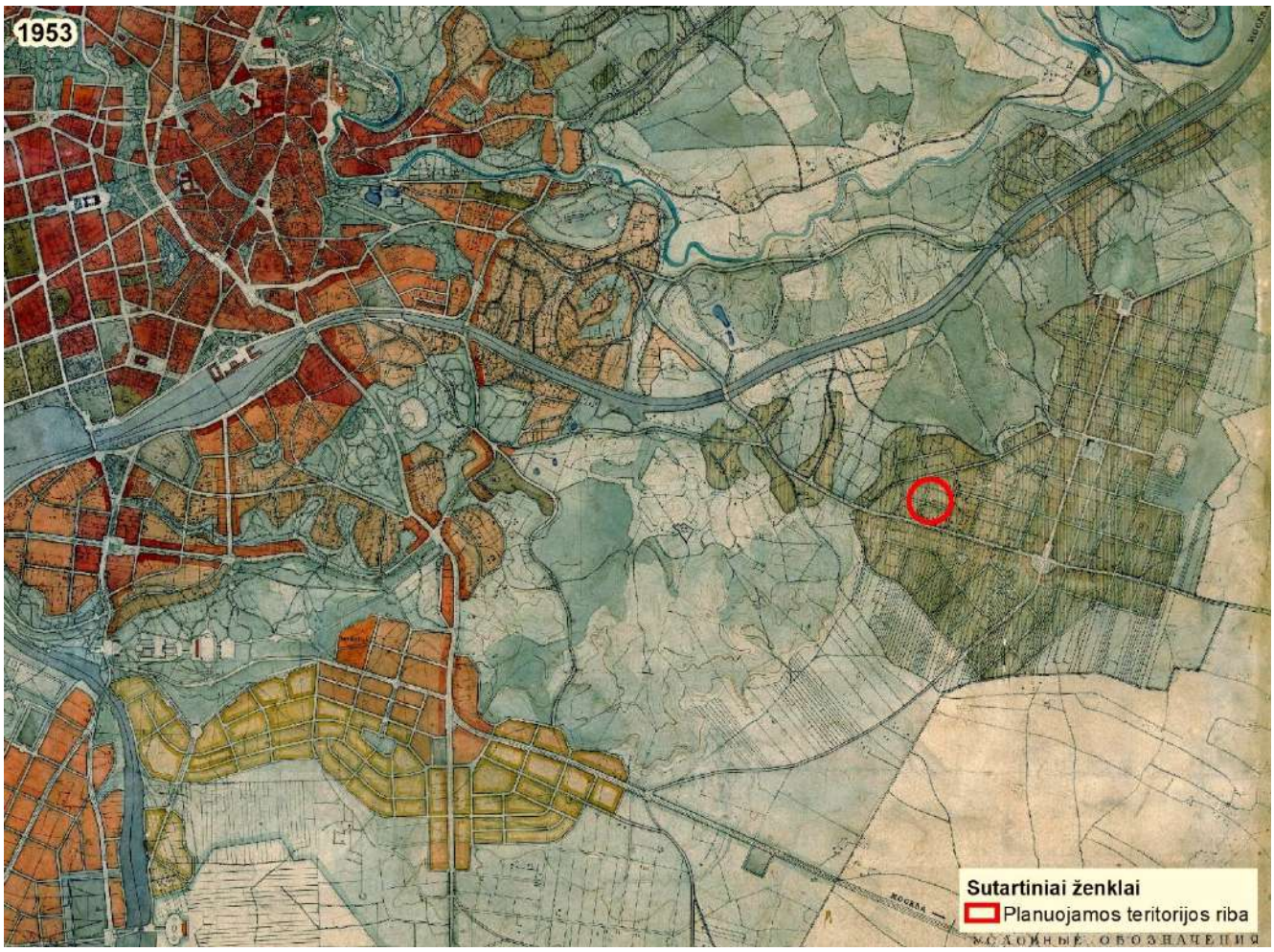
2.3 pav. Viršuje: Apie 1911 m. Vilniaus miesto plano fragmentas. Vilniaus miesto planai, Lietuvos nacionalinis muziejus, ISBN 978-609-8039-96-2. Apačioje: Esama situacija

1911 m. Vilniaus miesto plane projektuojama teritorija nepatenka į tuo metu kartografuotą miesto teritoriją (žr. 2.3 pav.).



2.4 pav. 1938 m. Vilniaus miesto topografinio plano fragmentas

1938 m. Vilniaus miesto topografiniame plane (žr. 2.4 pav.) projektuojama teritorija jau patenka į miesto kartografuotą teritoriją su tam tikra rytų krypties vystymosi perspektyva.



2.5 pav. 1953 m. Vilniaus miesto generalinio plano fragmentas.

1953 m. Vilniaus miesto generaliniame plane projektuojama teritorija (žr. 2.5 pav.) identifikuota kaip periferinė sodybinio užstatymo perspektyva, bet nesusijusi su pagrindine struktūrine miesto urbanistinių ašių ir ryšių sistema.

VERTINIMAS

Istorinėje raidoje projektuojama teritorija nepateko į reikšmingą istorinę Vilniaus miesto struktūrinę sistemą ir svarbiausių išorės krypčių kontekstą.

Minsko krypties tuo laikotarpiu nebuvo ir ji nebuvo planuota. Minsko kryptis atsiranda tarpukario laikotarpyje ir labai sustiprėja sovietmečiu, išvystyto socializmo laikotarpyje, kaip „broliškosios tautų draugystės“ pagrindinė direktorija. Nes net 1953 m. V. Mikučianio generaliniame miesto plane Maskvos (Minsko) kryptis turėjo atsišakoti nuo pagrindinės Lydos krypties, kaip pagrindinio strateginio galimos pafrontės karinio/logistinio koridoriaus atšaka žymiai piečiau lyginant su dabartine Minsko trasa.

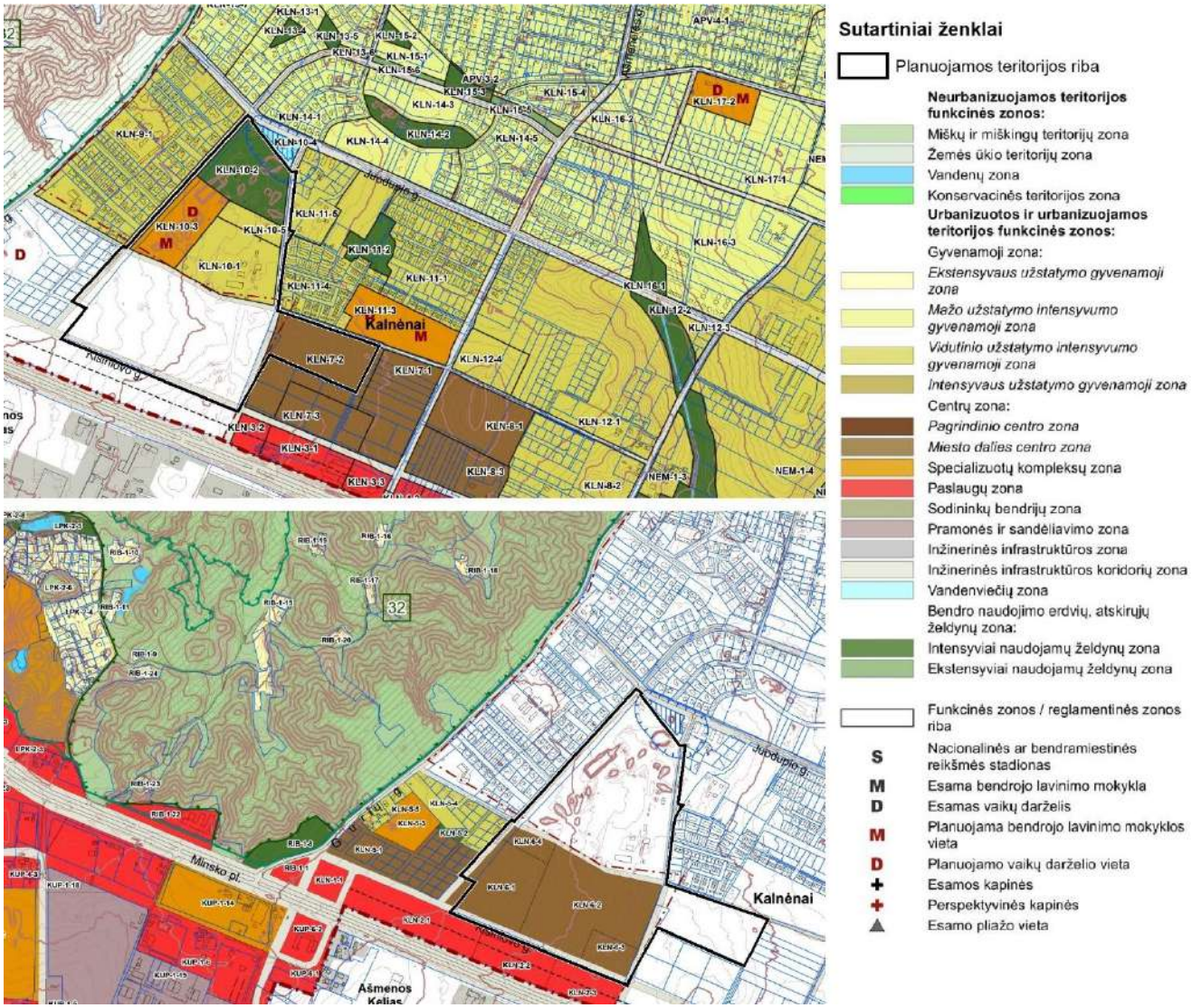
Istorinės raidos kontekste išskirtinių istorinių argumentų, kurie galėtų inspiruoti ar būti traktuotini kaip unikalūs genetiniai urbanistinio audinio ženklai ar prielaidos ypatingam ir išskirtiniam erdviniam identifikavimui, projektuojamoje teritorijoje nėra. Jokių prielaidų, kad galėtų atsirasti aukštybiniai vertikalūs ar horizontalūs akcentai, stambios tūrio masės ar kiti teritoriją reikšminantys atributai.

3 PLANUOJAMAI TERITORIJAI GALIOJANTYS TERITORIJŲ PLANAVIMO DOKUMENTAI

3.1 Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas

Vadovaujantis Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendruoju planu patvirtintu Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2021 m. birželio 2 d. sprendimu Nr. 1-972 „Dėl Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimo tvirtinimo“ planuojama teritorija patenka į Kalnėnų rajono, KLN6, KLN7 IR KLN10 teritorinius segmentus.

Planuojama teritorija patenka į KLN-6-1, KLN-6-2, KLN-6-3, KLN-6-4, KLN-7-2, KLN-10-1, KLN-10-3, KLN-10-5 miesto centro dalies funkcines zonas (žr. 3.1 pav.).



3.1 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano Pagrindinio brėžinio

Miesto centro dalies funkcinėje zonoje galimi šie ***teritorijos naudojimo tipai:*** mišri centro teritorija (GC), mišri gyvenamoji teritorija (GM), paslaugų teritorija (PA), socialinės infrastruktūros teritorija (SI).

Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis: kita (KT).

Galimi žemės naudojimo būdai: daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos (G2), komercinės paskirties objektų teritorijos (K), visuomeninės paskirties teritorijos (V), rekreacinės teritorijos (R), bendro naudojimo teritorijos (B), susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos (I2), atskirųjų želdynų teritorijos (E).

Funkcinių zonų plotai:

KLN-6-1	KLN-6-2	KLN6-3	KLN-6-4	KLN-7-2
4,4	8,0	1,3	0,8	6,9

Užstatymo aukštis (vyraujantis) (aukštų skaičius):

KLN-6-1	KLN-6-2	KLN6-3	KLN-6-4	KLN-7-2
3	-	-	3	-

Didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus (aukštų skaičius):

KLN-6-1	KLN-6-2	KLN6-3	KLN-6-4	KLN-7-2
4	3	3	4	3

Didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus (metrais):

KLN-6-1	KLN-6-2	KLN6-3	KLN-6-4	KLN-7-2
16	12	10	15	11

Užstatymo tipas: perimetrinis reguliarus (uždaro plano kvartalai) (pr_u), perimetrinis reguliarus (nepilnai uždari kvartalai) (pr_a).

Perimetrinis reguliarus (uždaro plano kvartalai) (pr_u). Savo išorės perimetru pilnai uždara reguliaraus plano užstatymo struktūra, kai užstatymas formuojamas blokuojant pastatus ant sklypo ribų palei gatvę. Pastatų ilgiesiems fasadams formuojant gatvės išklotinę galimas ir pastatų atsitraukimo nuo šoninių sklypo ribų variantas.

Perimetrinis reguliarus (nepilnai uždari kvartalai) (pr_a). Savo išorės perimetru dalinai uždara reguliaraus plano užstatymo struktūra, kai užstatymas formuojamas blokuojant pastatus ant sklypo ribų palei gatvę. Pastatų ilgiesiems fasadams formuojant gatvės išklotinę galimas ir pastatų atsitraukimo nuo šoninių sklypo ribų variantas.

Didžiausias leistinas sklypo užstatymo intensyvumas:

KLN-6-1	KLN-6-2	KLN6-3	KLN-6-4	KLN-7-2
1,6	1,2	1,2	1,6	1,2

Didžiausias leistinas sklypo užstatymo tankis – 80 % (visoms funkcinėms zonoms).

Didžiausia nelaidžių dangų (ND) ploto dalis sklype, kuriai netaikomos kompensacinės priemonės (%) - 50 %(visoms funkcinėms zonoms). .

Didžiausias galimas vieno mažmeninės prekybos objekto bendras plotas (m²) – 120000 m^2 (visoms funkcinėms zonoms).

Tekstiniai reglamentai priskirti **KLN-6-1, KLN-6-2, KLN-6-3, KLN-6-4, KLN-7-2** funkcinėms zonoms:

01 – **UI galima didinti iki 30 %,** 30 % papildomai pastatytų būstų (kv.m) ar kitą parduodamą plotą perduodant savivaldybės municipalinio būsto fondui ar **socialinės infrastruktūros plėtojimui**. Perduodamas plotas gali būti ir ne būtinai tame pačiame pastate, tačiau ne didesniu kaip 500 m atstumu nuo jo.

02 – **UI galima didinti iki 10 %**, jeigu pirmajame pastatų prie gatvės aukšte įrengiama socialinė infrastruktūra arba komercinės paskirties patalpos su įėjimais iš gatvės.

03 – Rengiant vietovės lygmens TPD, **UI galima padidinti iki 10% apimtimi**, jeigu automobilių stovėjimas numatomas vien tik požeminėse automobilių stovėjimo aikštelėse (išskyrus specializuotam transportui skirtas stovėjimo vietas). Aktualu.

05 – Objektui privalomas automobilių stovėjimo vietas, pagal savivaldybės nustatytą tvarką, leidžiama įrengti tarp gatvių raudonųjų linijų, taip kompensuojant pagal teisės aktus privalomas automobilių stovėjimo vietas, neįrengtas sklype. Šios vietos negali būti rezervuojamos, privalo būti bendro naudojimo, gali būti apmokestinamos.

08 – Statybos leidimai naujų gyvenamųjų pastatų statybai teritorijoje gali būti išduodami tik visam kvartalui parengus vietovės lygmens kompleksinio TPD. Kompleksinio TPD teritorijos dydį nustato atsakingas Vilniaus miesto savivaldybės administracijos padalinys.

13 – Statant didesnius nei 20 000 kv.m bendrojo ploto mažmeninės prekybos objektų pastatus, vidinėje pastato struktūroje būtina įrengti viešųjų erdvių sistemą.

31 - Įvertinus statinių konkrečios vietos esamą reljefą, jų įtaką aviacijos ryšių, navigacijos ir stebėjimo sistemų veiklai bei poveikį orlaivių skrydžių saugai, jei civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą vykdanti institucija pritaria, teritorijų detaliuose planuose ir statinių projektuose statinių aukštis gali būti padidintas.

39 – Gyvenamosiose ir centrų funkcinėse zonose, nepatenkančiose į žaliųjų plotų pasiekiamumo zoną (pagal BP Žaliųjų plotų pasiekiamumo schemą), rengiant vietovės lygmens TPD, numatyti sklypą (-us) atskiriesiems želdynams. Tais atvejais, kai atskirųjų želdynų numatyti nėra galimybės, priklausomųjų želdynų norma (plotas) procentais nuo žemės sklypo ploto (Priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašas, patvirtintas LR Aplinkos ministro 2007-12-21 įsakymu Nr. D1-694) padidinamas ne mažesniu kaip 10 procentinių punktų.

Tekstiniai reglamentai priskirti KLN-6-2, KLN-6-3, KLN-7-2 funkcinėms zonoms:

32 – Teritorijai ar jos daliai (pagal BP Gamtinio karkaso schemą) taikyti Gamtinio karkaso nuostatų reikalavimus.

36 - Teritorijai ar jos daliai (pagal BP brėžinį Geomorfologiniai gamtinio karkaso elementai) taikyti Sausaslėnių apsaugos ir tvarkymo reglamentą.

Specializuotų kompleksų zonoje galimi šie ***teritorijos naudojimo tipai:*** specializuotų kompleksų teritorija (SK), socialinės infrastruktūros teritorija (SI).

Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis: kita (KT).

Galimi žemės naudojimo būdai: visuomeninės paskirties teritorijos (V), bendro naudojimo teritorijos (B), susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos (I2).

Funkcinės zonos plotas: 3,5 ha.

Užstatymo aukštis (vyraujantis) (aukštų skaičius): -

Didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus (aukštų skaičius): 2 aukštai.

Didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus (metrais): 8 m.

Užstatymo tipas: perimetrinis reguliarus (uždaro plano kvartalai) (pr_u), perimetrinis reguliarus (nepilnai uždari kvartalai) (pr_a), miesto vilų (mv), vienbutis ir dvibutis užstatymas (vd).

Perimetrinis reguliarus (uždaro plano kvartalai) (pr_u). Savo išorės perimetru pilnai uždara reguliaraus plano užstatymo struktūra, kai užstatymas formuojamas blokuojant pastatus ant sklypo ribų palei gatvę. Pastatų ilgiesiems fasadams formuojant gatvės išklotinę galimas ir pastatų atsitraukimo nuo šoninių sklypo ribų variantas.

Perimetrinis reguliarus (nepilnai uždari kvartalai) (pr_a). Savo išorės perimetru dalinai uždara reguliaraus plano užstatymo struktūra, kai užstatymas formuojamas blokuojant pastatus ant sklypo ribų palei gatvę. Pastatų ilgiesiems fasadams formuojant gatvės išklotinę galimas ir pastatų atsitraukimo nuo šoninių sklypo ribų variantas.

Miesto vilų (mv). Šiam užstatymo tipui būdingi didesnio tūrio (2-3 aukštų su mansarda), dažniausia kvadratui artimo plano pastatai, statomi atitraukti nuo bent trijų sklypo ribų. Taip paprastai užstatomi prabangesni gyvenamieji, ambasadų, rezidencijų rajonai, kur siekiama suformuoti mažiau intensyvų, gausiai apželdintą užstatymą.

Vienbutis ir dvibutis užstatymas (vd) - ekstensyvus gyvenamųjų teritorijų užstatymas, kai 1–3 aukštų vieno ar dviejų butų gyvenamosios paskirties pastatai su pagalbinio ūkio paskirties pastatais statomi atskirame žemės sklype. Pastatai ant sklypo ribų gali būti sublokuoti (suporinti) su besiribojančio žemės sklypo pastatais.

Didžiausias leistinas sklypo užstatymo intensyvumas: 0,8.

Didžiausias leistinas sklypo užstatymo tankis – 60 %.

Didžiausia nelaidžių dangų (ND) ploto dalis sklype, kuriai netaikomos kompensacinės priemonės (%) - 40 %(visoms funkcinėms zonoms). .

Didžiausias galimas vieno mažmeninės prekybos objekto bendras plotas (m²): -

Tekstiniai reglamentai priskirti KLN-10-3 funkcinei zonai:

08 – Statybos leidimai naujų gyvenamųjų pastatų statybai teritorijoje gali būti išduodami tik visam kvartalui parengus vietovės lygmens kompleksinio TPD. Kompleksinio TPD teritorijos dydį nustato atsakingas Vilniaus miesto savivaldybės administracijos padalinys.

22 - Teritorijoje yra esami ar numatomi statyti švietimo objektai (mokyklinio ir ikimokyklinio ugdymo įstaigos).

31 - Įvertinus statinių konkrečios vietos esamą reljefą, jų įtaką aviacijos ryšių, navigacijos ir stebėjimo sistemų veiklai bei poveikį orlaivių skrydžių saugai, jei civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą vykdanti institucija pritaria, teritorijų detaliuose planuose ir statinių projektuose statinių aukštis gali būti padidintas.

Vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamojoje funkcinėje zonoje galimi šie *teritorijos naudojimo tipai:* gyvenamoji teritorija vienbučių ir dvibučių namų statybai (GV), gyvenamoji teritorija (GG), mišri gyvenamoji teritorija (GM), paslaugų teritorija (PA), socialinės infrastruktūros teritorija (SI).

Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis: kita (KT).

Galimi žemės naudojimo būdai: vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos (G1). daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos (G2), komercinės paskirties objektų teritorijos (K), visuomeninės paskirties teritorijos (V), rekreacinės teritorijos (R), bendro naudojimo teritorijos (B), susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos (I2), atskiųjų želdynų teritorijos (E).

Funkcinių zonų plotai:

KLN-10-1	KLN-10-5
4,9	1,1

Užstatymo aukštis (vyraujantis) (aukštų skaičius):

KLN-10-1	KLN-10-5
3	2

Didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus (aukštų skaičius):

KLN-10-1	KLN-10-5
4	3

Didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus (metrais):

KLN-10-1	KLN-10-5
10	16

Užstatymo tipas: perimetrinis reguliarus (uždaro plano kvartalai) (pr_u), perimetrinis reguliarus (nepilnai uždari kvartalai) (pr_a), miesto vilų (mv), vienbutis ir dvibutis užstatymas (vd).

Perimetrinis reguliarus (uždaro plano kvartalai) (pr_u). Savo išorės perimetru pilnai uždara reguliaraus plano užstatymo struktūra, kai užstatymas formuojamas blokuojant pastatus ant sklypo ribų palei gatvę. Pastatų ilgiesiems fasadams formuojant gatvės išklotinę galimas ir pastatų atsitraukimo nuo šoninių sklypo ribų variantas.

Perimetrinis reguliarus (nepilnai uždari kvartalai) (pr_a). Savo išorės perimetru dalinai uždara reguliaraus plano užstatymo struktūra, kai užstatymas formuojamas blokuojant pastatus ant sklypo ribų palei gatvę. Pastatų ilgiesiems fasadams formuojant gatvės išklotinę galimas ir pastatų atsitraukimo nuo šoninių sklypo ribų variantas.

Miesto vilų (mv). Šiam užstatymo tipui būdingi didesnio tūrio (2-3 aukštų su mansarda), dažniausia kvadratui artimo plano pastatai, statomi atitraukti nuo bent trijų sklypo ribų. Taip paprastai užstatomi prabangesni gyvenamieji, ambasadų, rezidencijų rajonai, kur siekiama suformuoti mažiau intensyvų, gausiai apželdintą užstatymą.

Vienbutis ir dvibutis užstatymas (vd) - ekstensyvus gyvenamųjų teritorijų užstatymas, kai 1–3 aukštų vieno ar dviejų butų gyvenamosios paskirties pastatai su pagalbinio ūkio paskirties pastatais statomi atskirame žemės sklype. Pastatai ant sklypo ribų gali būti sublokuoti (suporinti) su besiribojančio žemės sklypo pastatais.

Didžiausias leistinas sklypo užstatymo intensyvumas:

KLN-10-1	KLN-10-5
0,8	0,8

Didžiausias leistinas sklypo užstatymo tankis – 40 % (visoms funkcinėms zonoms).

Didžiausia nelaidžių dangų (ND) ploto dalis sklype, kuriai netaikomos kompensacinės priemonės (%) - 40 % (visoms funkcinėms zonoms).

Didžiausias galimas vieno mažmeninės prekybos objekto bendras plotas (m²) – 5000 m^2 (visoms funkcinėms zonoms).

Tekstiniai reglamentai priskirti **KLN-10-1, KLN-10-5** funkcinėms zonoms:

01 – **UI galima didinti iki 30 %,** 30 % papildomai pastatytų būstų (kv.m) ar kitą parduodamą plotą perduodant savivaldybės municipalinio būsto fondui ar **socialinės infrastruktūros plėtojimui**. Perduodamas plotas gali būti ir ne būtinai tame pačiame pastate, tačiau ne didesniu kaip 500 m atstumu nuo jo.

02 – **UI galima didinti iki 10 %**, jeigu pirmajame pastatų prie gatvės aukšte įrengiama socialinė infrastruktūra arba komercinės paskirties patalpos su įėjimais iš gatvės.

03 – Rengiant vietovės lygmens TPD, **UI galima padidinti iki 10% apimtimi**, jeigu automobilių stovėjimas numatomas vien tik požeminėse automobilių stovėjimo aikštelėse (išskyrus specializuotam transportui skirtas stovėjimo vietas). Aktualu.

05 – Objektui privalomas automobilių stovėjimo vietas, pagal savivaldybės nustatytą tvarką, leidžiama įrengti tarp gatvių raudonųjų linijų, taip kompensuojant pagal teisės aktus privalomas automobilių stovėjimo vietas, neįrengtas sklype. Šios vietos negali būti rezervuojamos, privalo būti bendro naudojimo, gali būti apmokestinamos.

08 – Statybos leidimai naujų gyvenamųjų pastatų statybai teritorijoje gali būti išduodami tik visam kvartalui parengus vietovės lygmens kompleksinio TPD. Kompleksinio TPD teritorijos dydį nustato atsakingas Vilniaus miesto savivaldybės administracijos padalinys.

31 - Įvertinus statinių konkrečios vietos esamą reljefą, jų įtaką aviacijos ryšių, navigacijos ir stebėjimo sistemų veiklai bei poveikį orlaivių skrydžių saugai, jei civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą vykdanti institucija pritaria, teritorijų detaliuose planuose ir statinių projektuose statinių aukštis gali būti padidintas.

32 – Teritorijai ar jos daliai (pagal BP Gamtinio karkaso schemą) taikyti Gamtinio karkaso nuostatų reikalavimus.

36 - Teritorijai ar jos daliai (pagal BP brėžinį Geomorfologiniai gamtinio karkaso elementai) taikyti Sausaslėnių apsaugos ir tvarkymo reglamentą.

39 – Gyvenamosiose ir centrų funkcinėse zonose, nepatenkančiose į žaliųjų plotų pasiekiamumo zoną (pagal BP Žaliųjų plotų pasiekiamumo schemą), rengiant vietovės lygmens TPD, numatyti sklypą (-us) atskiriesiems želdynams. Tais atvejais, kai atskirųjų želdynų numatyti nėra galimybės, priklausomųjų želdynų norma (plotas) procentais nuo žemės sklypo ploto (Priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašas, patvirtintas LR Aplinkos ministro 2007-12-21 įsakymu Nr. D1-694) padidinamas ne mažesniu kaip 10 procentinių punktų.

Planuojamoje teritorijoje nėra nekilnojamojo kultūros paveldo objektų.

Intensyviai ir ekstensyviai naudojami želdynai Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane, planuojamoje teritorijoje nenumatomi. Planuojamos teritorijos itin maža dalis pietrytinėje pusėje nepatenka į žaliųjų plotų pasiekiamumo zoną.

Planuojamos teritorijos pietrytinė pusė, KLN-6-2, KLN-63 funkcinių zonų dalys patenka į gamtinio karkaso teritorijas (vietiniai migracijos koridoriai).

Planuojama teritorija pietinėje pusėje ribojasi su D kategorijos – Kazachų g., rytinėje pusėje su D kategorijos Kartvelų gatve, vakarinėje pusėje su D kategorijos Rukainių g.

Planuojamoje teritorijoje dviračių trasos nenumatytos.

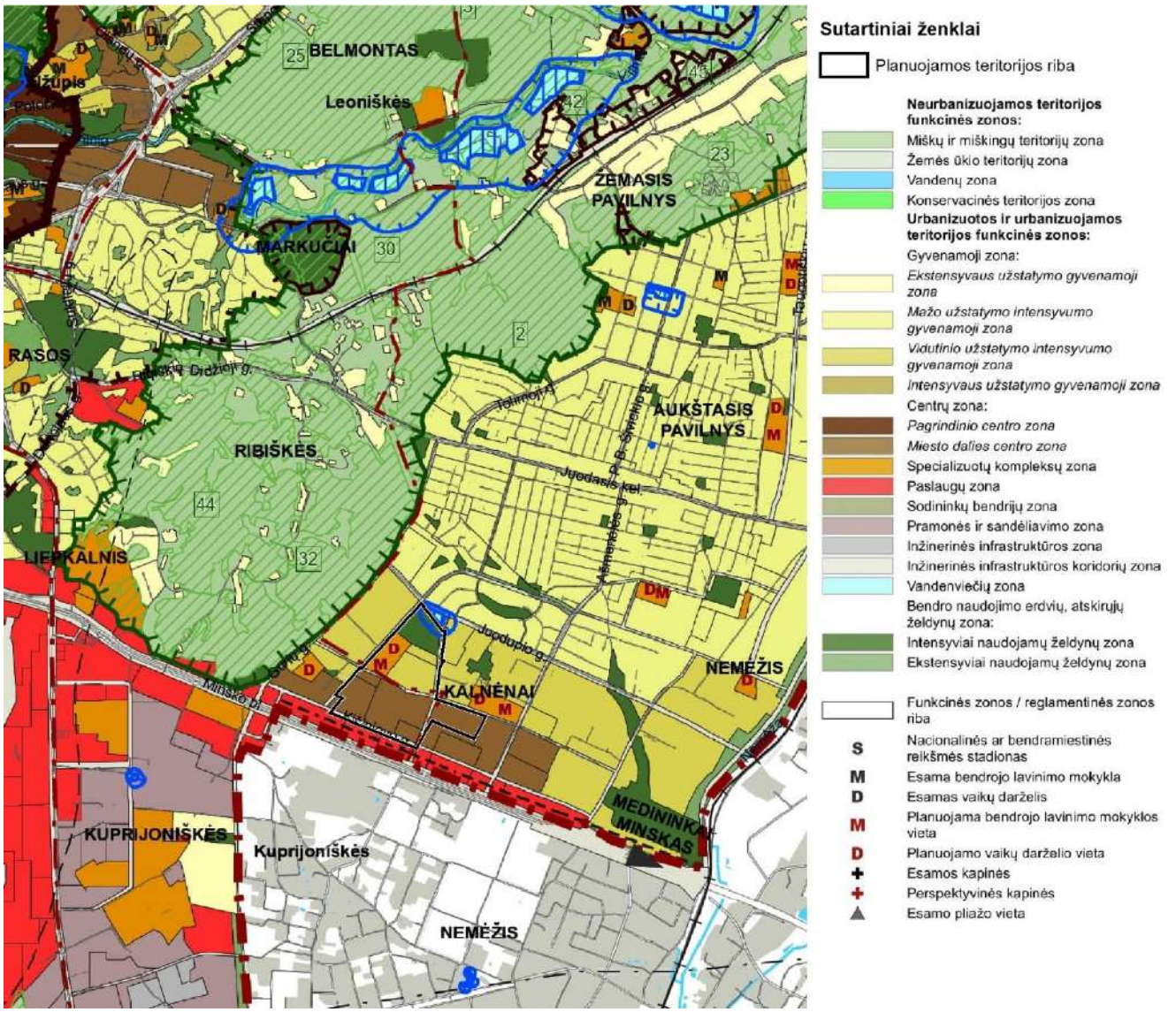
Minsko pl. bei Gurių g. yra esamos viešojo transporto linijos. Viešojo transporto linija yra planuojama kazachų bei Juodupio gatvėse.

Šiuo metu planuojamoje teritorijoje nėra socialinės infrastruktūros objektų. Planuojamos teritorijos vakarinėje pusėje, palei Rukainių g. yra numatyta vieta bendrojo lavinimo mokyklai bei vaikų darželiui (II prioritetas).

Planuojamoje teritorijoje yra nutiesti elektros, dujotiekio, vandentiekio tinklai. Prie vandentiekio tinklų galima prisijunti iš Kazachų g., Rukainių g., Kartvelų g. Planuojama teritorija patenka į šildymo deginant gamtines dujas šilumos tiekimo zoną.

VERTINIMAS

Vertinant Vilniaus miesto bendrojo plano sprendinius, planuojama teritorija (žr. 3.2 pav.) yra pakankamai reikšmingos rytų krypties sisteminės ašies vektoriuje. Nors ir antrajame plane, bet pakankamai svarbioje sisteminėje lokacijoje, kurią galima būtų pavadinti galimais „miesto vartais“ vienoje iš svarbiausių rytinio perimetro ašių. Planuojama teritorija teoriškai galėtų turėti ir tam tikros vertikalinės išraiškos elementų, nežymių markerių ir akcentų.

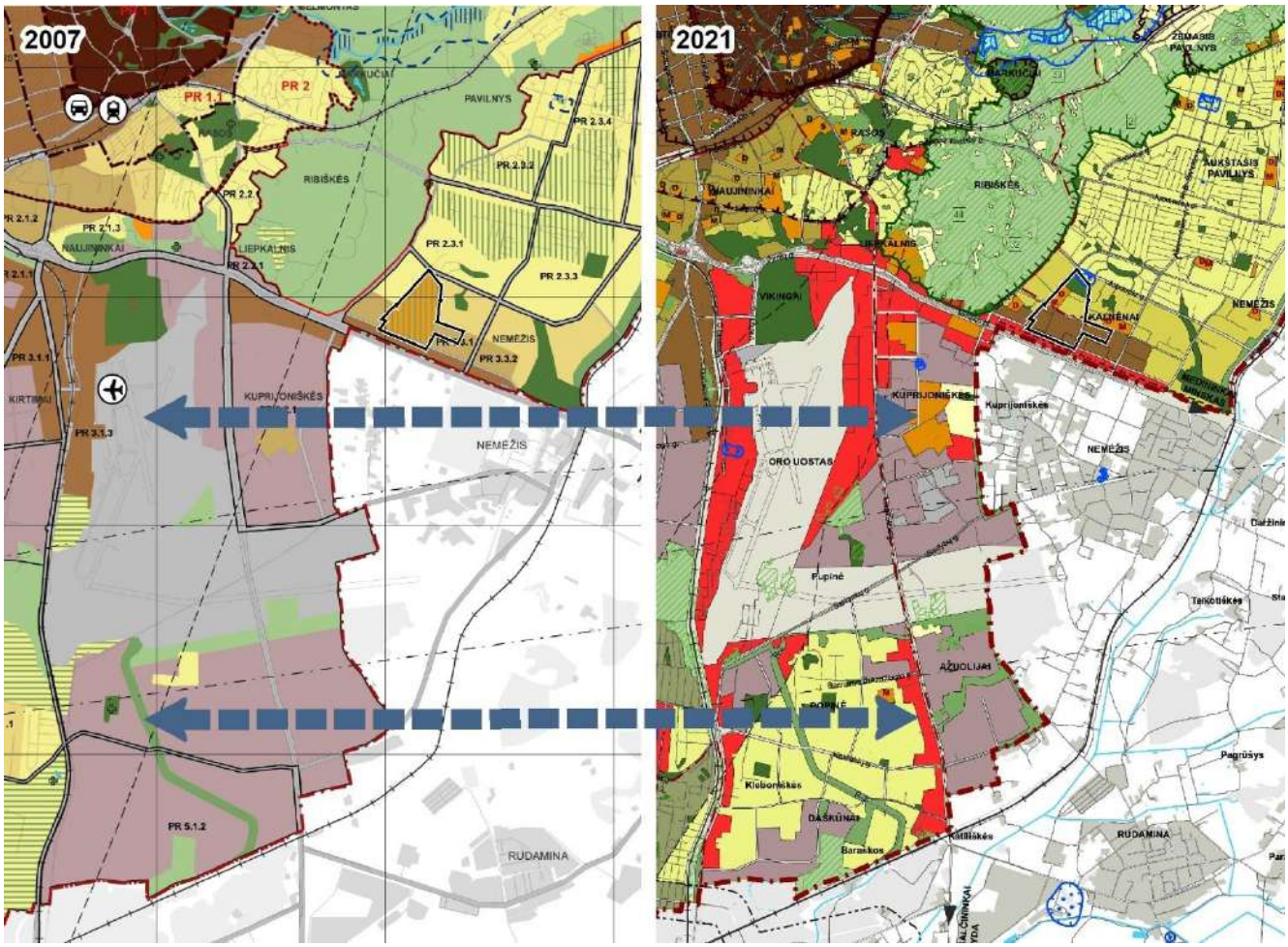


3.2 pav. Vilniaus miesto bendrojo plano fragmentas

Nors miesto bendrasis planas ir suteikia palankias urbanistines sąlygas projektuojamos teritorijos buvimui „miesto vartų“ pozicijoje, tačiau, realiai vertinant esamą situaciją, šią vietą kol kas sunku pavadinti „miesto vartais“, ką ir byloja esama situacija ties įvažiavimu į projektuojamą teritoriją nuo Minsko plento (žr. 3.3 pav.)

3.3 pav. Esama būklė ties įvažiavimu į projektuojamą teritoriją nuo Minsko plento

Tačiau, tam yra objektyvių priežasčių - urbanistinis plėtros ir sandaros naratyvas ir teorinė erdvinių tūrinių galimybių argumentacija šioje vietoje kertasi su realia situacija – funkciškai nepalankia oro uosto pakilimo/nusileidimo tako kryptimi. Ši kryptis yra nepalanki viso miesto urbanizuotų teritorijų atžvilgiu.



3.4 pav. 2007 m. ir 2021 m. Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrųjų planų palyginimas

Nors projektuojama teritorija nėra tiesioginėje yra pakilimo/nusileidimo tako zonoje, o tik tako ašies gretimybėje, tačiau galioja labai rimti apribojimai pastatų ir statinių aukščiui. Bendruoju atveju ir apsidraudžiant - iki 3 aukštų (12 m). Nors gretimybėje (rytų kryptimi) yra VAUET ekspertų taryboje yra architektūriškai ir urbanistiškai aptartas teorinis modelis su sąlygine 5 aukštų pastatų aukštingumo galimybe. Tačiau, neaišku, ar tas sprendinys yra suderintas su civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą vykdančia institucija.

Tam yra išimtis. Miesto bendrojo plano tekstinis reglamentas Nr. 31 įvertina galimybę užstatymo aukštį padidinti: ***Nr. 31. Įvertinus statinių konkrečios vietos esamą reljefą, jų įtaką aviacijos ryšių, navigacijos ir stebėjimo sistemų veiklai bei poveikį orlaivių skrydžių saugai, jei civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą vykdanti institucija pritaria, teritorijų detaliuose planuose ir statinių projektuose statinių aukštis gali būti padidintas***.

Vertinant miesto BP sprendinių principinį funkcionalumą yra tam tikras funkcinių pozicijų skirtumas ir erdvinis galimos urbanistinės tūrio masės reglamentavimas.

Pietinėje projektuojamos teritorijos dalyje (brėžinys spr15-RAS-01-02) numatyta Miesto dalies centro funkcinė zona su užstatymo aukščiu iki 3 aukštų (12 metrų). Užstatymo intensyvumas – 1,2 ir užstatymo tankis - 40%. Tekstinių reglamentų numeriai: 01;02;03;05;08;13;31;32;36;39

Šiaurinėje teritorijos dalyje numatyta (brėžinys spr09-NVL-01-02) numatyta Vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamoji zona funkcinė zona su užstatymo aukščiu tik iki 3 aukštų (10 metrų). Užstatymo intensyvumas – 0,8 ir užstatymo tankis - 80%. Tekstinių reglamentų numeriai: 01;02;03;05;08;31;32;36;39.

- 01. UI galima didinti iki 30%, 30% papildomai pastatytų būstų (kv.m) ar kitą parduodamą plotą perduodant savivaldybės municipalinio būsto fondui ar socialinės infrastruktūros plėtojimui. Perduodamas plotas gali būti ir ne būtinai tame pačiame pastate, tačiau ne didesniu kaip 500 m atstumu nuo jo;

- 02. UI galima didinti iki 10%, jeigu pirmajame pastatų prie gatvės aukšte įrengiama socialinė infrastruktūra arba komercinės paskirties patalpos su įėjimais iš gatvės;

- 03. Rengiant vietovės lygmens TPD, UI galima padidinti iki 10% apimtimi, jeigu automobilių stovėjimas numatomas vien tik požeminėse automobilių stovėjimo aikštelėse (išskyrus specializuotam transportui skirtas stovėjimo vietas);

- 05. Objektui privalomas automobilių stovėjimo vietas, pagal savivaldybės nustatytą tvarką, leidžiama įrengti tarp gatvių raudonųjų linijų, taip kompensuojant pagal teisės aktus privalomas automobilių stovėjimo vietas, neįrengtas sklype. Šios vietos negali būti rezervuojamos, privalo būti bendro naudojimo, gali būti apmokestinamos;

- 08. Statybos leidimai naujų gyvenamųjų pastatų statybai teritorijoje gali būti išduodami tik visam kvartalui parengus vietovės lygmens kompleksinio TPD. Kompleksinio TPD teritorijos dydį nustato atsakingas Vilniaus miesto savivaldybės administracijos padalinys;

- 13. Statant didesnius nei 20 000 kv.m bendrojo ploto mažmeninės prekybos objektų pastatus, vidinėje pastato struktūroje būtina įrengti viešųjų erdvių sistemą;

- 31. Įvertinus statinių konkrečios vietos esamą reljefą, jų įtaką aviacijos ryšių, navigacijos ir stebėjimo sistemų veiklai bei poveikį orlaivių skrydžių saugai, jei civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą vykdanti institucija pritaria, teritorijų detaliuose planuose ir statinių projektuose statinių aukštis gali būti padidintas;

- 32. Teritorijai ar jos daliai (pagal BP Gamtinio karkaso schemą) taikyti Gamtinio karkaso nuostatų reikalavimus;

- 36. Teritorijai ar jos daliai (pagal BP brėžinį Geomorfologiniai gamtinio karkaso elementai) taikyti Sausaslėnių apsaugos ir tvarkymo reglamentą;

Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas. Sprendiniai. Sprendinių paaiškinimoji medžiaga. 3.3.1.3. Geomorfologiniai GK elementai ir jų tvarkymo reglamentai:

Sausaslėniams, kaip vietinės svarbos migraciniams koridoriams – GK sudedamosioms dalims – taikomi Gamtinio karkaso nuostatų reikalavimai;

Neužstatytose sausaslėnių dalyse urbanizuotose ir urbanizuojamose teritorijose koncentruojami atskirieji ir priklausomieji želdynai;

Jeigu sausaslėnio dugnu teka upelis, neužstatomos juostos plotis turi būti ne mažesnis nei po 50 m nuo kranto linijos abipus upelio; rengiant bendrojo plano sprendinius detalizuojančius TPD ar kitus projektus, šioje juostoje numatoma atskirųjų želdynų ir/ar priklausomųjų želdynų teritorija, užtikrinant jos viešo naudojimo galimybes. Neužstatomos juostos plotis gali būti tikslinamas rengiant vietovės lygmens kompleksinio TPD, įvertinus gamtines-urbanistines sąlygas, tačiau bet kokiu atveju jos plotis negali būti mažesnis nei po 40 m nuo kranto linijos. Rekreacinei paskirčiai reikalingi pastatai ir statiniai vietovės lygmens TPD nurodytose vietose gali būti statomi ir arčiau kranto linijos;

Esant poreikiui ir tinkamoms hidrogeologinėms sąlygoms, užtikrinant apsaugą nuo taršos, sausaslėnių atkarpose koncentruojamos lietaus vandens kaupyklos ir infiltravimui į gruntą skirtos sistemos.

- 39. Gyvenamosiose ir centrų funkcinėse zonose, nepatenkančiose į žaliųjų plotų pasiekiamumo zoną (pagal BP Žaliųjų plotų pasiekiamumo schemą), rengiant vietovės lygmens TPD, numatyti sklypą (-us) atskiriesiems želdynams.

Tačiau, miesto BP sprendiniuose (12 pav.) nėra nustatyti išsamūs morfologiniai urbanistiniai - architektūriniai šių funkcinių zonų skirtumai ir kompoziciniai reikalavimai, kas leidžia konstruoti urbanistinę erdvinę struktūrą atsižvelgiant bendruosius Vilniaus miesto urbanistinių erdvių formavimo principus, masteliškumą ir užstatymo charakterį.

3.2 Specialieji planai

3.2.1 Vilniaus miesto dviračių takų specialiojo plano konceptualioji dalis

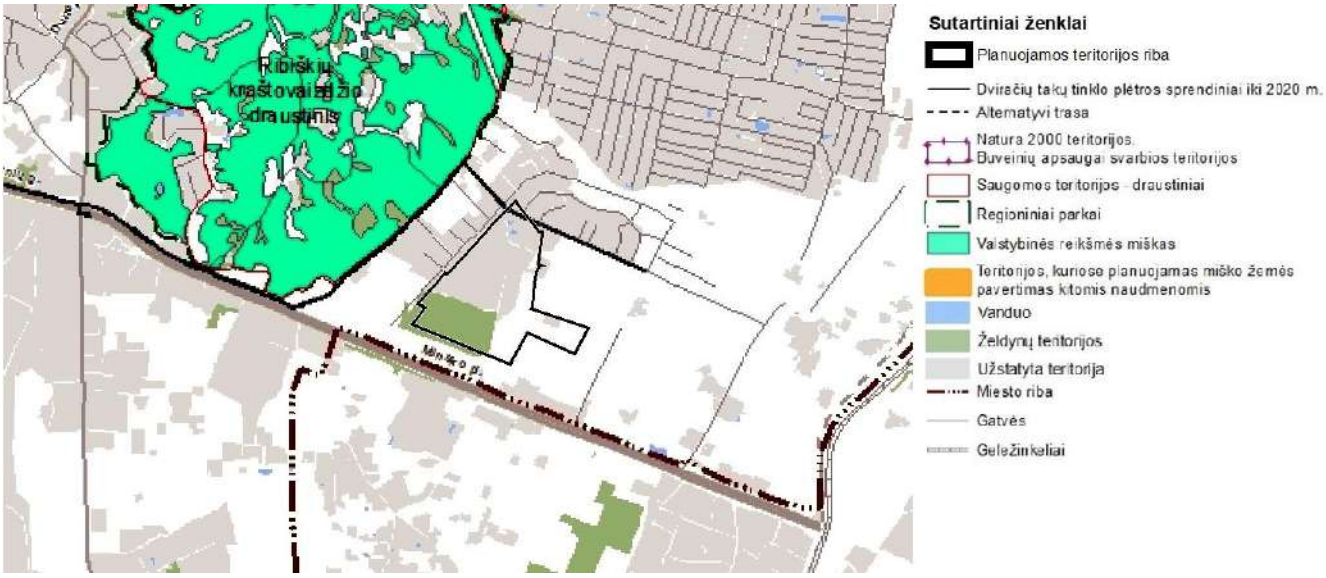
Vadovaujantis Vilniaus miesto dviračių takų specialiojo plano konceptualiąja dalimi planuojamoje teritorijoje bei jos artimoje aplinkoje dviračių takų plėtra nenumatoma.

VERTINIMAS

Vilniaus miesto dviračių takų specialiojo plano konceptualioji dalis planuojamai teritorijai specifinių reikalavimų nenustato.

3.2.2 Vilniaus miesto dviračių trasų specialusis planas

Vadovaujantis Vilniaus miesto dviračių takų specialiuoju planu, patvirtintu 2014 m. gegužės 28 d. Vilniaus miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1-1856 (TPD Nr. T00072197) planuojamoje teritorijoje bei jos artimoje aplinkoje dviračių takų plėtra nenumatoma. Arčiausiai planuojamai teritorijai, dviračių trasa (Žirnių g. - Kalnėnai) yra numatyta Juodupio g. Atkarpą buvo numatyta įgyvendinti 2019-2020 metais, tačiau iki šiol ji neįgyvendinta.



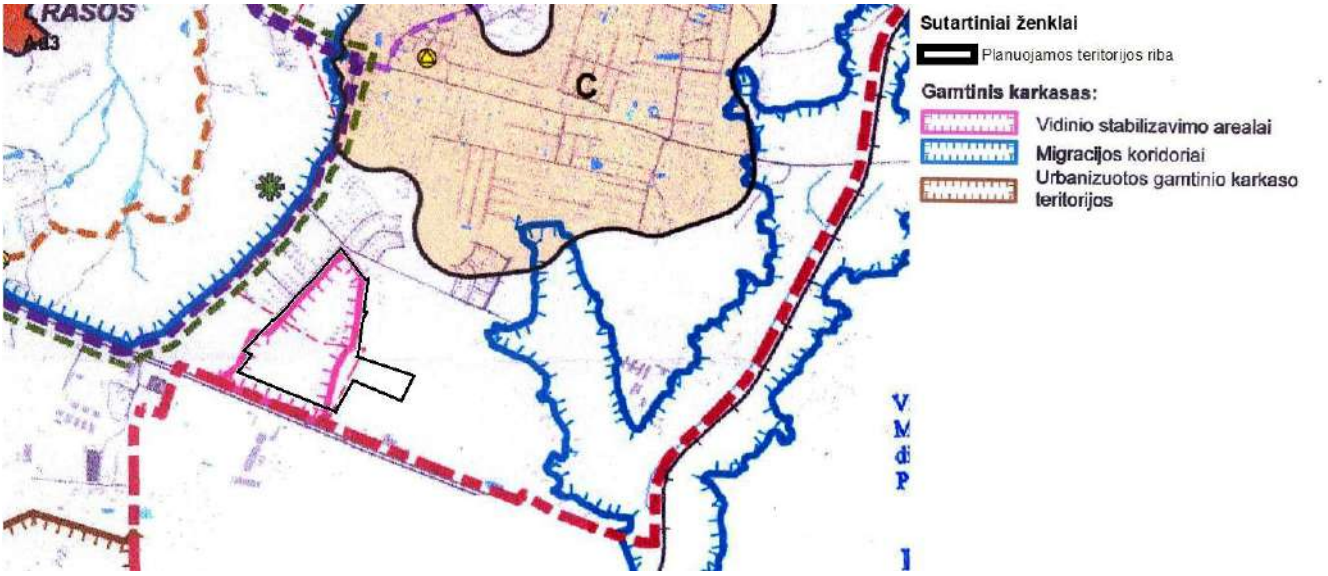
3.5 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto dviračių trasų specialiojo plano (šaltinis: tpdris.planuojustatau.lt)

VERTINIMAS

Vilniaus miesto dviračių takų specialusis planas planuojamai teritorijai specifinių reikalavimų nenustato.

3.2.3 Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialiojo plano koncepcija

Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialiojo plano koncepcija planuojamai teritorijai specifinių reikalavimų nenustato. Planuojama teritorija patenka į gamtinio karkaso vidinio stabilizavimo arealą.



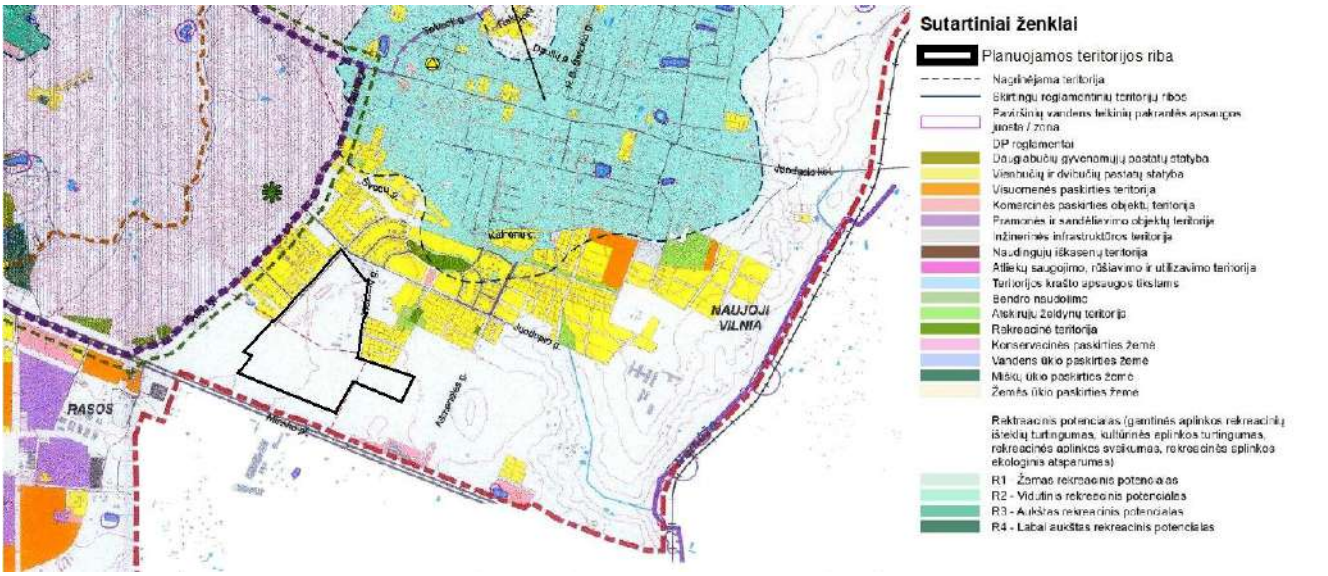
3.6 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialiojo plano koncepcijos

VERTINIMAS

Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialusis planas planuojamai teritorijai reikalavimų nenustato. Specialiajame plane nustatytos gamtinio karkaso ribos nesutampa su Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniais.

3.2.4 Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialusis planas

Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialusis planas, patvirtintas 2015 m. kovo 18 d. Vilniaus miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1-2285 (TPD Nr. T00075982) planuojamai teritorijai sprendinių nenumato.



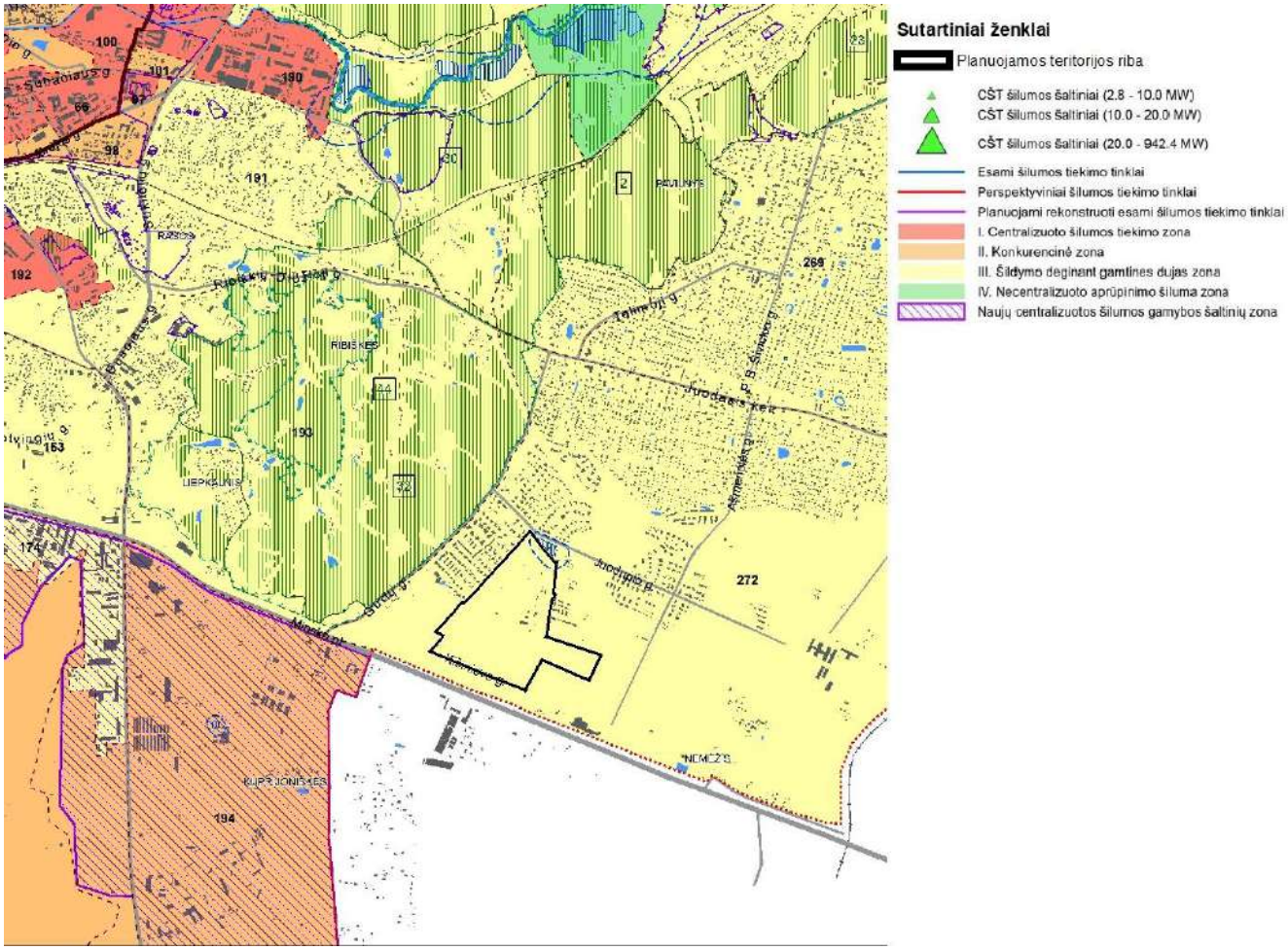
3.7 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialiojo plano

VERTINIMAS

Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialusis planas planuojamai teritorijai reikalavimų nenustato.

3.2.5 Vilniaus miesto šilumos ūkio specialusis planas

Vadovaujantis Vilniaus miesto šilumos ūkio specialiuoju planu patvirtintu 2018 m. gegužės 9 d. Vilniaus miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1-1525 (TPD Nr. T00082128) planuojama teritorija patenka į šildymo deginant gamtines dujas zoną.



3.8 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto šilumos ūkio specialiojo plano

Šildymo deginant gamtines dujas zonos reglamentai:

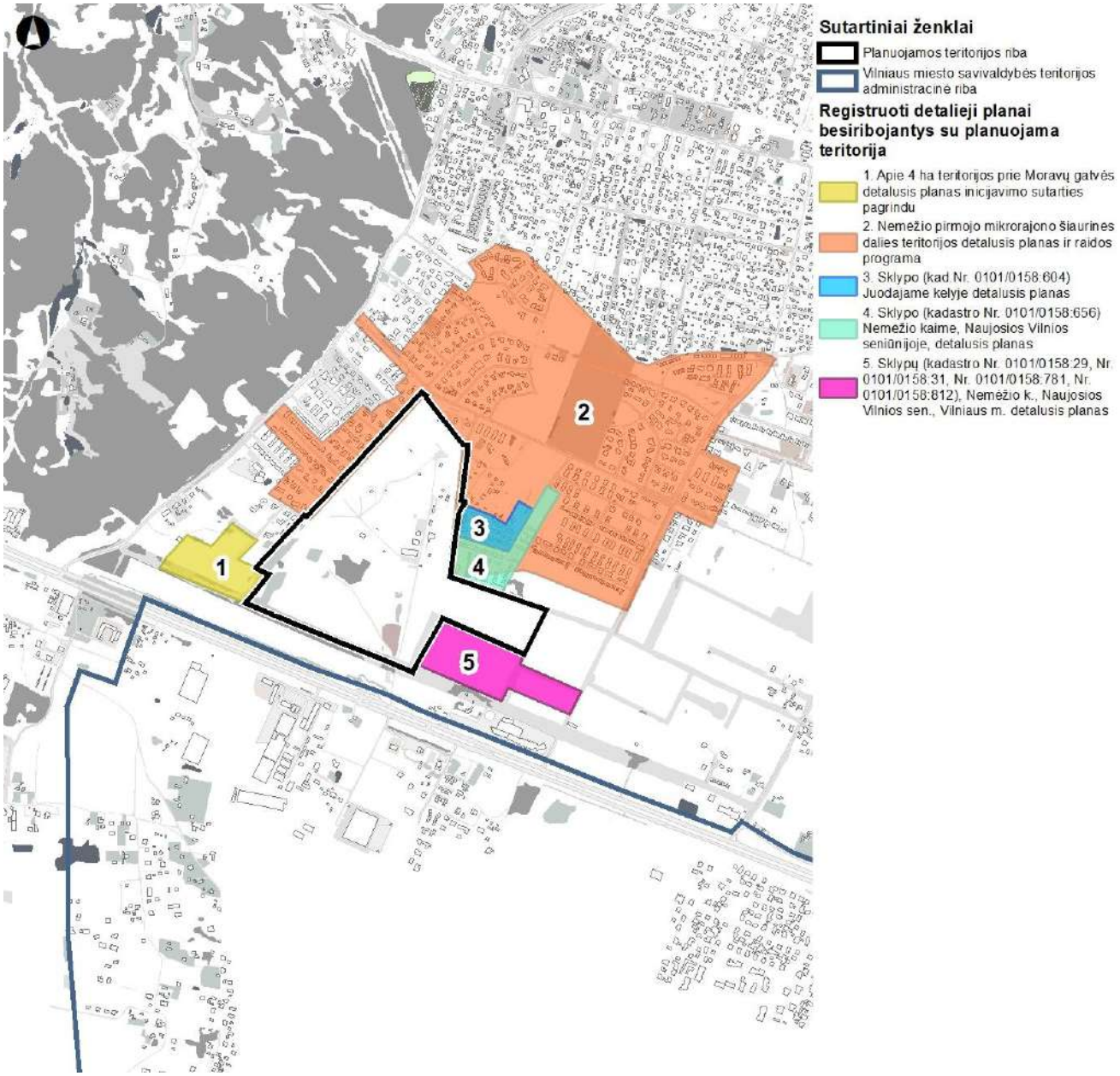
1. Esamiems šios zonos šilumos vartotojams aprūpinimo šiluma būdo keitimas i centralizuoto į necentralizuotą (atjungiant nuo centralizuoto šilumos tiekimo tinklų) galimas.
2. Šioje zonoje planuojant, projektuojant naują pastatą, rekonstruojant, atnaujinant / remontuojant esamą pastatą nagrinėjant aprūpinimą šiluma suteikiama pirmenybė gamtinių dujų kurui bei ekologiškai švariems energijos šaltiniams (išskyrus kietąjį biokurą).
3. Neleidžiama statyti, įrengti lokalių (necentralizuotam aprūpinimui šiluma) kieto ir skysto (išskyrus suskystintas naftos dujas) kuro katilinių.
4. Jeigu dujų tiekėjas pareiškia, kad nėra techninių galimybių tiekti gamtines dujas konkrečiam vartotojui (pvz. nėra techninių galimybių kloti vamzdynus esamuose pastatuose ar konkrečiose teritorijose) arba gamtinių dujų tiekėjo atliktais ekonominiais skaičiavimais dujotiekio tiesimas nagrinėjamam objektui nuostolingas, vartotojui suteikiama teisė įsirengti individualius šilumos gamybos įrenginius ar vietines katilines, kaip kurą naudojant ekologiškus energijos šaltinius, elektros energiją, kietąjį biokurą, išskyrus tepalinės kilmės bei skystąjį kurą, krosninį kurą, anglį.

VERTINIMAS

Vadovaujantis Vilniaus miesto šilumos ūkio specialiuoju planu planuojamoje teritorijoje pirmenybė teikiama šildymui gamtinėmis dujomis.

3.3 Detalieji planai

Planuojamoje teritorijoje nėra parengtų ir galiojančių detaliųjų planų. Toliau nagrinėjami su planuojama teritorija besiribojančių detaliųjų planų sprendiniai turintys įtaką planuojamos teritorijos architektūrinės-erdvinės struktūros (kompozicijos) vystymui.



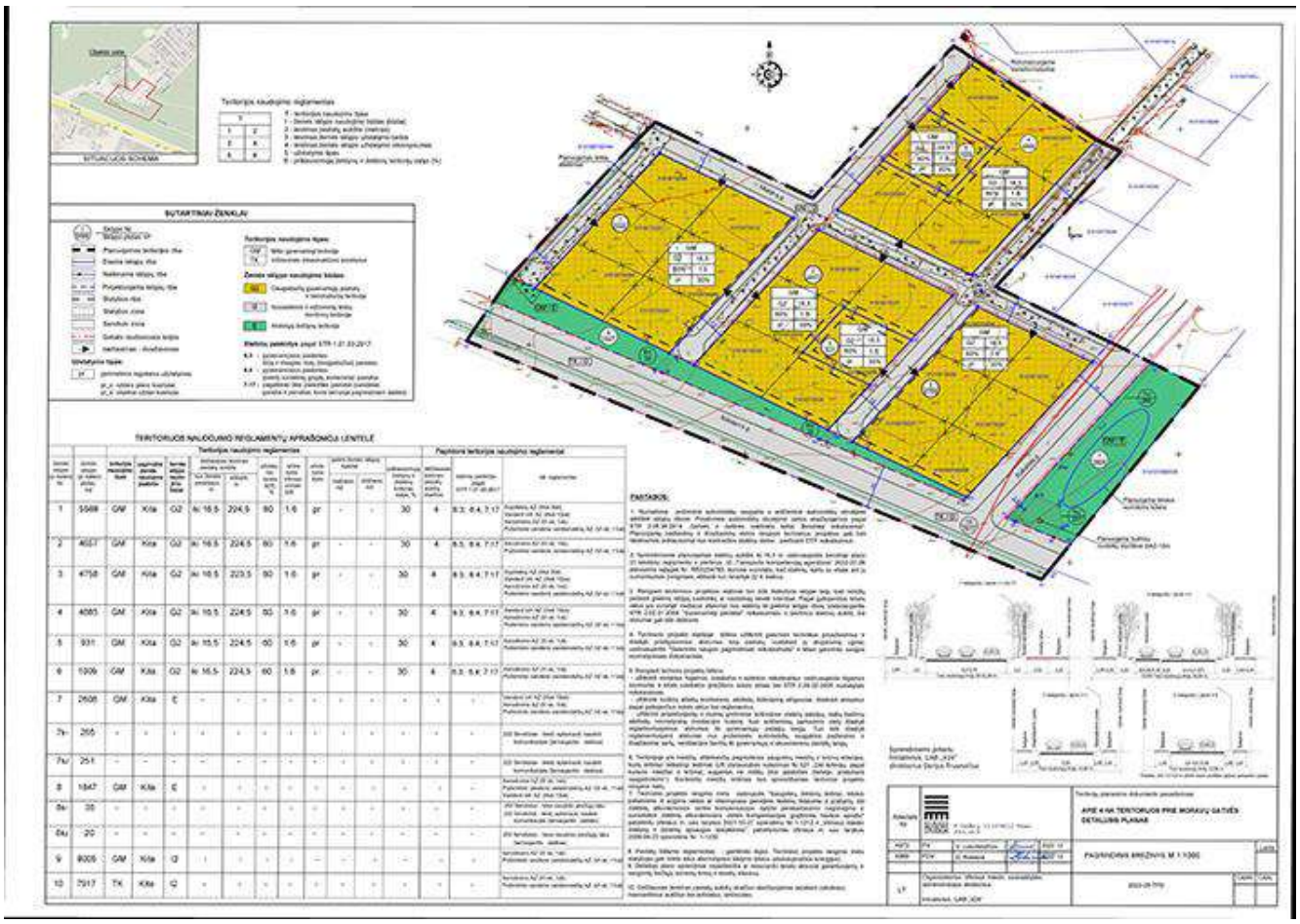
3.9 pav. Registruoti detalieji planai šalia planuojamos teritorijos

3.3.1 Apie 4 ha teritorijos prie Moravų gatvės detalusis planas inicijavimo sutarties pagrindu

Su planuojama teritorija vakarinėje pusėje ribojasi Apie 4 ha teritorijos prie Moravų gatvės detalusis planas inicijavimo sutarties pagrindu patvirtintas 2023 m. gegužės 16 d. sprendimu Nr. 30-1121/23 (TPD Nr. T00089289). Ši teritorija apie 1,7 km nutolusi nuo oro uosto pakilimo / nusileidimo tako ašies.

Detaliojo plano sprendiniais yra suformuoti 6 daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijų žemės naudojimo būdo sklypai. Visiems 6 sklypams nustatytas didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus – 16,5 m; užstatymo tankis – 60 %; užstatymo intensyvumas – 1,6; priklausomųjų želdynų ir želdinių teritorijų dalys – 30 %; didžiausias leistinas pastatų aukštų skaičius – 4 aukštai. Maksimali altitudė – 224,5 m.

Taip pat detaliuoju planu formuojami 2 atskirųjų želdynų teritorijų žemės naudojimo būdo sklypais bei 2 susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijų žemės naudojimo būdo sklypai.



3.10 pav. Apie 4 ha teritorijos prie Moravų gatvės detalusis planas inicijavimo sutarties pagrindu

VERTINIMAS

Detaliojo plano sprendiniai gali turėti įtakos planuojamos teritorijos pietiniam perimetrui palei Kazachų gatvę.

3.3.2 Nemėžio pirmojo mikrorajono šiaurinės dalies teritorijos detalusis planas ir raidos programa

Planuojama teritorija vakarinėje bei šiaurinėje pusėse ribojasi su Nemėžio pirmojo mikrorajono šiaurinės dalies teritorijos detaliuoju planu, patvirtintu 2001 m. liepos 25 d. sprendimu Nr. 388 (TPD Nr. T00056197).

Detalusis planas apima 52,7 ha plotą, kurį sudaro 38 ha savininkų žemė su infrastruktūros teritorijomis ir 14,7 ha valstybinės žemės plotas, skirtas kompensacijai už magistralinių inžinerinių komunikacijų ir gatvių pravedimą privačiose teritorijose.

Juodupio gatvė numatyta kaip pagrindinė planuojamo kvartalo gatvė. Prie šios gatvės numatytas gyvenvietės centras, intensyvesnis užstatymas, aptarnaujantys objektai, į jį radiusais sueina dauguma vidaus gatvelių. Juodupio gatvė su dviračių taku ir dviem eilėmis medžių apsodinta alėja jungs Ribiškių parko šlaitus su planuojamu parku slėnyje, rytinėje dalyje. Ateityje čia galėtų būti įrengti golfo laukai. Gyvenamuosius namus šioje teritorijoje planuojama statyti perimetru pagal projektuojamas gatveles, o taip pat ir uždarose erdvėse pagal akligatvius, prie kurių numatomi ir nedideli bendro naudojimo kiemeliai vaikų žaidimui. Planuojamas užstatymo tankis nedidelis – iki 30 %, centrinėje dalyje – iki 40 %. Gyvenamieji namai daugumoje vieno aukšto ar vieno aukšto su mansarda. Atskirose zonose – dviejų aukštų su mansarda.

Centrinėje dalyje numatyta pastatyti grupė 2-3 aukštų blokuotų namų, kuriuose galėtų būti įrengti atskiri butai.

Teritorija esanti prie aukštos įtampos elektros linijų – neužstatoma iki bus iškelta 110 kW oro linija. Tai rezervas perspektyviniam Rūkainių gatvės šiaurinio perimetro užstatymui.

3.11 pav. Nemėžio pirmojo mikrorajono šiaurinės dalies teritorijos detalusis planas ir raidos programa

VERTINIMAS

Šiai dienai didžioji dalis sklypų suformuota ir užstatyta vadovaujantis detaliojo plano sprendiniais. Iki šiol neužstatytos teritorijos tarp Juodupio g. bei Kalnėnų g. Tai pat šioje vietoje anksčiau suformuoti sklypai vietomis padalinti. Planuojamos teritorijos formavimui svarbus Rūkainių gatvės užstatymo perimetras.

3.3.3 Sklypo (kad.Nr. 0101/0158:604) Juodajame kelyje detalusis planas

Su planuojama teritorija rytinėje pusėje Sklypo (kad.Nr. 0101/0158:604) Juodajame kelyje detalusis planas patvirtintas 2013 m. spalio 30 d. sprendimu Nr. 1-1537 (TPD Nr. T00070023).

Detaliojo plano sprendiniais yra suformuoti 17 gyvenamosios paskirties objektų teritorijų sklypų.

Visiems 17 sklypų nustatytas didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus – 12 m; užstatymo intensyvumas – 0,8; didžiausias leistinas pastatų aukštų skaičius – iki 3 aukštų.. Maksimali altitudė – 223,33 m. Priklausomųjų želdynų ir želdinių teritorijų dalys – 25 %. Užstatymo tankis sklypams nustatytas vadovaujantis STR 2.02.09:2005 Vienbučiai ir dvibučiai gyvenamieji pastatai. Užstatymo tipas – sodybinis užstatymas bei blokinis / sodybinis užstatymas. Statinių paskirtys: vienbučiai blokuoti gyvenamieji namai arba 1-2 butų gyvenamasis namas su priklausiniais.

Taip pat detaliuoju planu formuojamas 1 atskiryjų želdynų teritorijų žemės naudojimo būdo sklypas bei 2 susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijų žemės naudojimo būdo sklypai.

Visi statiniai planuojamame sklype gali būti statomi iki pagrindiniame brėžinyje parodytos statybos ribos, statinių statybos vietoje. Techninio projekto stadijoje privaloma išlaikyti atstumus nuo planuojamų statyti statinių iki gretimų sklypų ribos pagal statybos techninių reglamentų (STR) reikalavimus.

3.12 pav. Sklypo (kad. Nr. 0101/0158:604) Juodajame kelyje detalusis planas

VERTINIMAS

Detaliojo plano sprendiniai yra įgyvendinti, išskyrus atskirojo želdyno įrengimą. Sklypai užstatyti blokuotais gyvenamaisiais namais. Sklypuose sublokuota po 4-6 gyvenamuosius namus. Planuojamos teritorijos formavimui svarbus Moldovos gatvės užstatymo perimetras.

3.3.4 Sklypo (kadastro Nr. 0101/0158:656) Nemėžio kaime, Naujosios Vilnios seniūnijoje, detalusis planas

Su planuojama teritorija rytinėje pusėje Sklypo (kadastro Nr. 0101/0158:656) Nemėžio kaime, Naujosios Vilnios seniūnijoje, detalusis planas patvirtintas 2013 m. spalio 30 d. sprendimu Nr. 1-1536 (TPD Nr. T00070022).

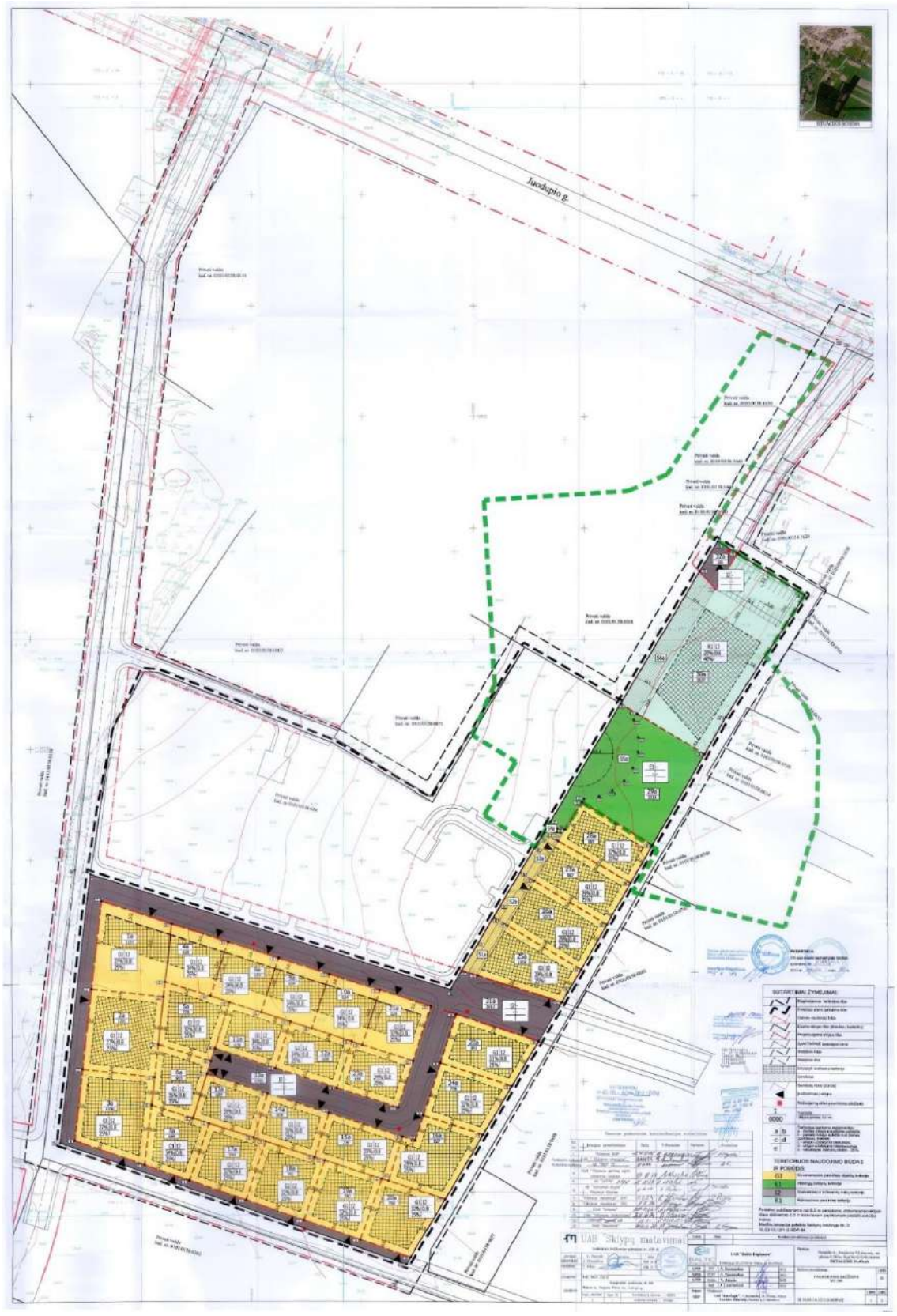
Detaliojo plano sprendiniais yra suformuoti 28 gyvenamosios paskirties objektų teritorijų sklypų.

Visiems 28 sklypų nustatytas didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus – 12 m; užstatymo intensyvumas – 0,8; didžiausias leistinas pastatų aukštų skaičius – iki 3 aukštų. Maksimali altitudė – 222,61 m. Priklausomųjų želdynų ir želdinių teritorijų dalys – 25 %. Užstatymo tankis sklypams nustatytas vadovaujantis STR 2.02.09:2005 Vienbučiai ir dvibučiai gyvenamieji pastatai. Užstatymo tipas – sodybinis užstatymas bei blokinis / sodybinis užstatymas. Statinių paskirtys: vienbučiai blokuoti gyvenamieji namai arba 1-2 butų gyvenamasis namas su priklausiniais.

Planuojamoje teritorijoje formuojamas 1 rekreacinės paskirties teritorijų žemės naudojimo būdo sklypas. Didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus – 12 m; užstatymo tankis – 20 %; užstatymo intensyvumas – 0,6; didžiausias leistinas pastatų aukštų skaičius – iki 3 aukštų. Priklausomųjų želdynų ir želdinių teritorijų dalys – 40 %. Užstatymo tipas – atskirai stovintys pastatai. Statinių paskirtys: negyvenamasis pastatas.

Taip pat detaliuoju planu formuojamas 1 atskirųjų želdynų teritorijų žemės naudojimo būdo sklypas, bei 3 susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijų žemės naudojimo būdo sklypai.

Visi statiniai planuojamame sklype gali būti statomi iki pagrindiniame brėžinyje parodytos statybos ribos, statinių statybos vietoje. Techninio projekto stadijoje privaloma išlaikyti atstumus nuo planuojamų statyti statinių iki gretimų sklypų ribos pagal statybos techninių reglamentų (STR) reikalavimus.



3.13 pav. Sklypo (kadastro Nr. 0101/0158:656) Nemėžio kaime, Naujosios Vilnios seniūnijoje, detalusis planas

VERTINIMAS

Detaliojo plano sprendiniai yra įgyvendinti maždaug 90 % - iki šiol neįrengtas atskirasis želdynas, neišvystyta rekreacinės paskirties teritorija bei neužstatyti 2 gyvenamosios paskirties sklypai. Kiti sklypai užstatyti blokuotais bei vienbučiais gyvenamaisiais namais. Sklypuose sublokuota po 2-6 gyvenamuosius namus. Planuojamos teritorijos formavimui svarbus Moldovos gatvės užstatymo perimetras.

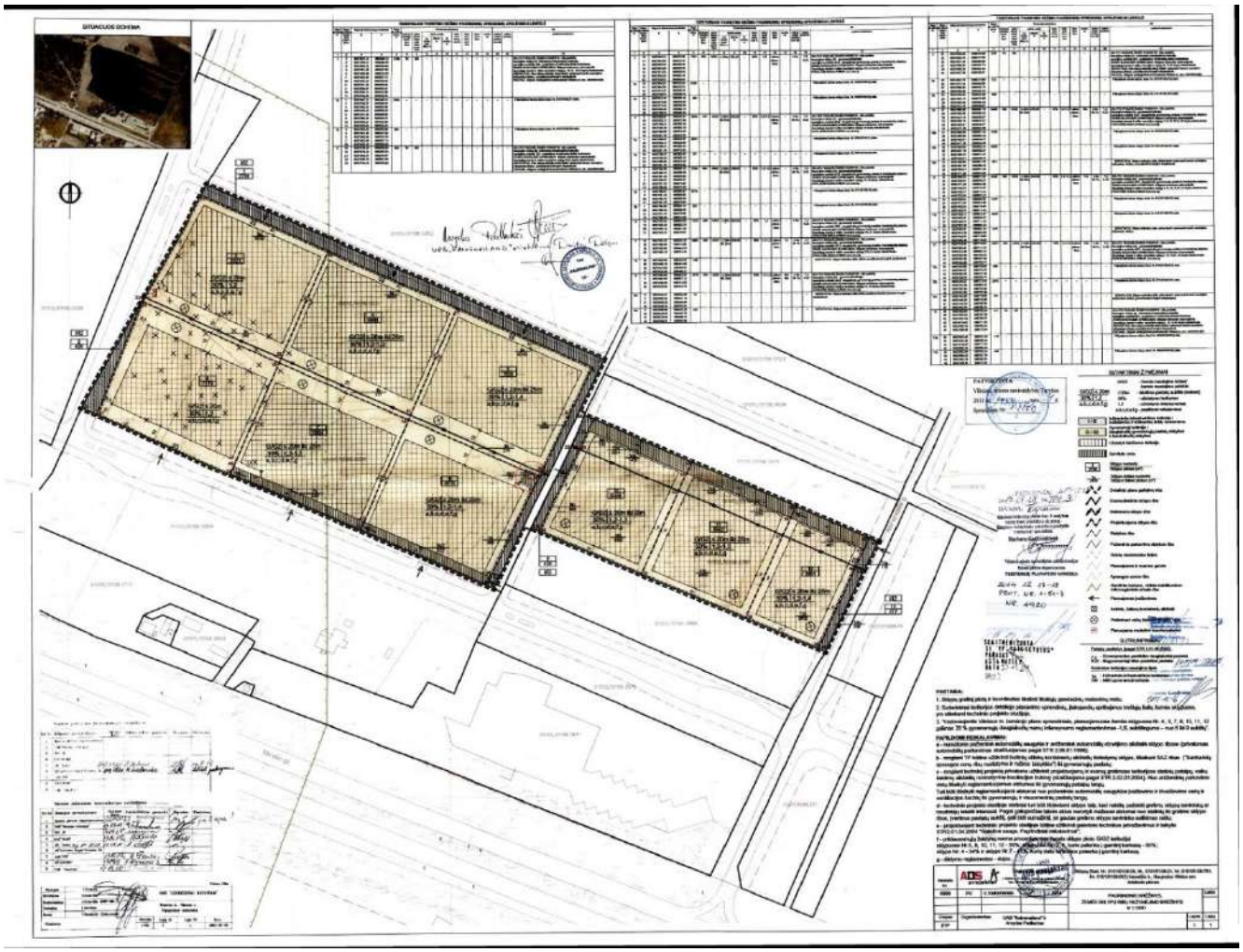
3.3.5 Sklypų (kadastro Nr. 0101/0158:29, Nr. 0101/0158:31, Nr. 0101/0158:781, Nr. 0101/0158:812), Nemėžio k., Naujosios Vilnios sen., Vilniaus m. detalusis planas

Su planuojama teritorija pietrytinėje pusėje ribojasi Sklypų (kadastro Nr. 0101/0158:29, Nr. 0101/0158:31, Nr. 0101/0158:781, Nr. 0101/0158:812), Nemėžio k., Naujosios Vilnios sen., Vilniaus m. detalusis planas patvirtintas 2015 m. kovo 4 d. sprendimu Nr. 1-2260 (TPD Nr. T00075321). Teritorija, esanti į rytus nuo projektuojamos teritorijos, toliau, apie 2,6 km nuo oro uosto pakilimo / nusileidimo tako ašies.

Detaliojo plano sprendiniais yra suformuoti 9 gyvenamųjų teritorijų / daugiabučių gyvenamųjų pastatų statybos ir bendrabučių statybos sklypai.

Šiems 9 sklypams nustatytas didžiausias leistinas pastatų aukštis nuo žemės paviršiaus – nuo 20 iki 25 m; užstatymo intensyvumas – 1,2-1,4; užstatymo tankis – 50 %; didžiausias leistinas pastatų aukštų skaičius – nuo 5 iki 7 aukštų. Maksimali altitudė atskirose dalyse svyruoja nuo 232,5 iki 239,0 m. Priklausomųjų želdynų ir želdinių teritorijų dalys – 30 %, sklypams patenkantiems į gamtinio karkaso teritorijas – 50 %. Užstatymo tipas – laisvo planavimo užstatymas.

Taip pat detaliuoju planu formuojami 2 susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijų žemės naudojimo būdo sklypai.



3.14 pav. 3.3.5 Sklypų (kadastro Nr. 0101/0158:29, Nr. 0101/0158:31, Nr. 0101/0158:781, Nr. 0101/0158:812), Nemėžio k., Naujosios Vilnios sen., Vilniaus m. detalusis planas

VERTINIMAS

Detaliojo plano pagrindu suformuoti sklypai, tačiau užstatymas neįgyvendintas. Planuojamos teritorijos formavimui svarbus šiame detaliajame plane nustatytas užstatymo aukščio rodiklis, kuris turi būti vertinamas rengiant urbanistinę planuojamos teritorijos koncepciją.

3.4 Žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo projektai

Planuojamos teritorijos sklypai suformuoti pagal Žemės sklypo (kad. Nr. 0101/0158:338), esančio Rukainių g. 119 Rasų sen., Vilniaus m. formavimo ir pertvarkymo projekto sprendinius (Paslaugos Nr. ZSFP-63766).

Nemaža dalis gretimų teritorijų sprendinių yra numatyti rengiant žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo projektus.

Planuojamos teritorijos sprendinių formavimui didelę reikšmę turės Žemės sklypo tarp Minsko pl. ir Kišiniovo g., Vilniaus m. sav. formavimo ir pertvarkymo projektas bei Žemės sklypo Rukainių g. formavimo ir pertvarkymo projektas.

Abiem projektais suformuoti bendrojo naudojimo (miestų, miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo) teritorijų bei susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijų sklypai.

3.15 pav. Žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo projektais formuojami bendro naudojimo teritorijų / susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijų sklypai.

VERTINIMAS

Bendro naudojimo teritorijų bei susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijų sklypo formavimas palei Minsko pl. – tai neefektyvus teritorijos išnaudojimas. Želdynas, viešoji erdvė įrengta palei greito eismo gatvę tiek triukšmo, tie oro taršos atžvilgiu yra nepatrauklūs, taip pat nesaugūs pėstiesiems. Šioje vietoje tikslingiau būtų vystyti komercinės paskirties objektus kaip buferinį ruožą nuo planuojamų pagrindimai gyvenamosios paskirties teritorijų. Želdynų bei viešųjų erdvių formavimas tikslingas kvartalų viduje.

3.5 Projektiniai pasiūlymai

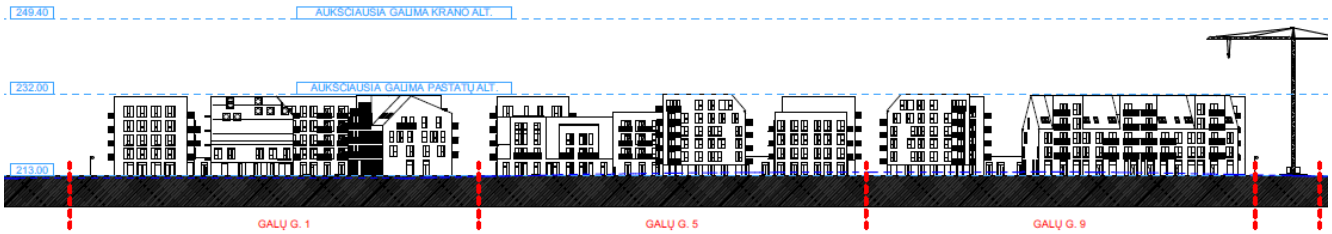
3.5.1 Daugiabučių gyvenamųjų namų Galų g. 1, 5, 9, Vilniuje, statybos projektas

2023 metais Sklypų (kadastro Nr. 0101/0158:29, Nr. 0101/0158:31, Nr. 0101/0158:781, Nr. 0101/0158:812), Nemėžio k., Naujosios Vilnios sen., Vilniaus m. detaliojo plano patvirtinto 2015 m. kovo 4 d. sprendimu Nr. 1-2260 (TPD Nr. T00075321) pagrindu yra parengti projektiniai pasiūlymai „Daugiabučių gyvenamųjų namų Galų g. 1, 5, 9, Vilniuje, statybos projektas“, kuriems yra pritarusi Vilniaus architektūros ir urbanistikos ekspertų taryba (VAUET).

. Pagal Vilniaus miesto suplanuotų teritorijų interaktyvų žemėlapį projektuojamos teritorijos užstatytos ir suprojektuotos artimosios gretimybės atrodo sekančiai. Paveiksle raudnu punktyru nurodytoje teritorijoje yra parengti projektiniai pasiūlymai (žr. 3.16 pav.).

3.16 pav. Parengtų projektinių pasiūlymų kontekstas

Projektiniuose pasiūlymuose maksimalus pastatų aukštis siekia 232 metrų altitudę (18 pav.).



3.17 pav. Parengtų projektinių pasiūlymų teritorijos pjūvio fragmentas

Rengiant šiuos projektinius pasiūlymus galimam pastatų aukštingumui pagrįsti 2021 metais UAB Kalnenailand buvo atlikta aeronautikos studija (žr. 3.17 pav.).

Maksimalus pastatų aukštis yra 232 altitudėje, kas sudaro 19 metrų nuo žemės paviršiaus. Šios studijos kontekste, toje pačioje oro uosto zonoje yra ir projektuojama teritorija.

3.18 pav. Aeronautikos studijos fragmentas

VERTINIMAS

Nustatytas leistinas užstatymo aukščio horizontas (232 metrai) neabejotinai įtakos projektuojamos teritorijos užstatymo aukščio charakteristikas, nes susidarantis laiptas tarp 226 ir 232 altitudės kaimynystėje urbanistiškai nėra logiškas ir kompoziciškai nepateisinamas jeigu jis nėra būtinas.

Esant būtinybei toks teritorijos užstatymo aukščių galimybių įvertinimas galėtų būti atliekamas ir projektuojamai teritorijai.

3.6 Rengiami projektai

Projektuojamos teritorijos apimtyje yra rengiami ir mokyklos / darželio visuomeninio komplekso projektiniai pasiūlymai (žr. 3.19 pav., 3.20 pav.). Pastarieji yra miesto BP numatytoje lokacijoje ir turės būti integruoti į projektuojamos teritorijos sprendinius.

Pastebėtina, kad mokyklos tūrinė erdvinė kompozicija pagal pilnavertę funkcinę programą netilptų į miesto BP reglamentuose nurodytą 8 metrų aukštį. Aukščio didinimas būtų tikslingas siekiant normalios ugdymo proceso kokybės tiek vidinėje pastato struktūroje, tiek ir pilnavertėje sklypo funkcinėje sandaroje.

3.19 pav. Projektinių pasiūlymų tūrinė erdvinė kompozicija

3.20 pav. Parengti projektiniai pasiūlymai

VERTINIMAS

Planuojama projektuojamos teritorijos tūrinė erdvinė kompozicija turi būti suderinta su rengiamų projektinių pasiūlymų užstatymo charakteriu.

4 URBANISTINĖ STRUKTŪRA

4.1 Struktūrinės sandaros aspektai aplinkinių teritorijų kontekste

Svarbiausias ne urbanistinis, bet reglamentinis elementas projektuojamai teritorijai yra oro uostas ir jam galiojantys užstatymo aukščio apribojimai lėktuvų kylimo ir nusileidimo trajektorijos zonoje. Apribojimas užstatymo aukščiui projektuojamoje teritorijoje - absoliuti altitudė 226 metrai.

Projektuojama teritorija yra apie 2-2,6 km nuo oro uosto pakilimo / nusileidimo tako ašies. Preliminariai vertinant bendruoju atveju pagal esamą būklę ir BP sprendinius, „šešėliuojančių“ esamo užstatymo fragmentų, kurie galėtų pagrįsti galimą užstatymo aukščio padidinimą atskiruose teritorijos sektoriuose, tarpe projektuojamos teritorijos ir jokiose kitose teritorijose tarp oro uosto pakilimo/nusileidimo tako zonose nėra.

Atsižvelgiant ir į planuojamas milžiniškas statybas Liepkalnyje, pvz. vystomą „Teltoniką high-tech hill“ technologijų parką, pagal parengtų detaliųjų planų, projektinių pasiūlymų, išduotų leidimų statistiką ir jų grafinį atvaizdavimą Vilnius 3D (žr. 4.1 pav.), nepanašu, kad tarpiniame ruože tarp oro uosto ir projektuojamos teritorijos gali atsirasti „šešėliuojančių“ objektų, galinčių sukurti precedentą aukščio padidinimui projektuojamoje teritorijoje.

4.1 pav. Esama teritorijos situacija ir ištrauka iš https://3d.vilnius.lt/ oro uosto zonoje

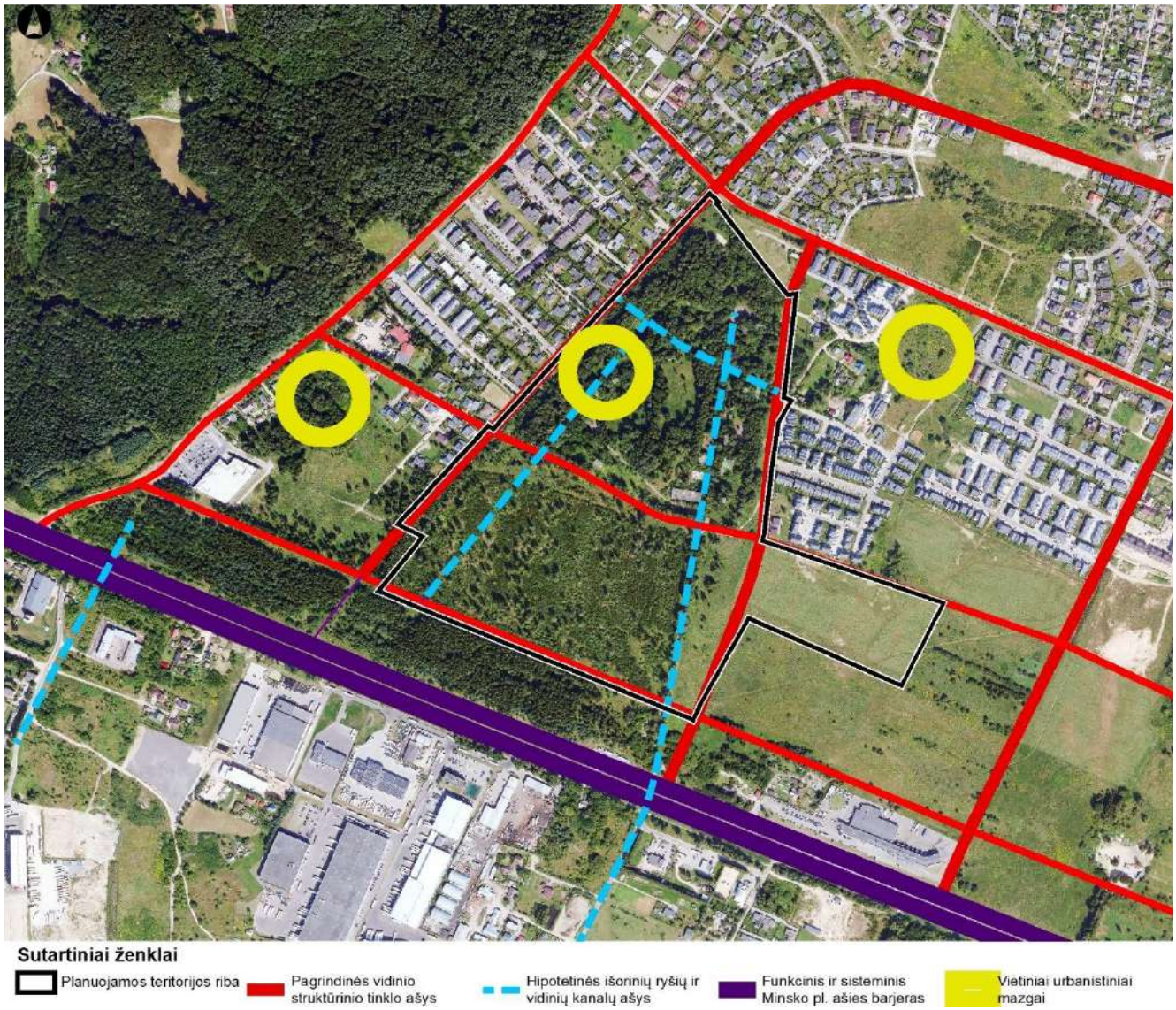
Kaip jau buvo minėta, didžioji dalis artimoje aplinkoje esančių teritorijų yra užstatyta sodybinio užstatymo tipo monofunkciniais gyvenamaisiais kvartalais (žr. 4.2 pav.). Pagrindinis gatvių struktūrinis tinklas praktiškai suformuotas.

Teritorija nepasižymi jokiais esamais ar miesto BP užkoduotais išskirtinės vertės atributais arba galimybėmis. Išskyrus tai, kad yra galimai traktuotinų rytinių „miesto vartų“ tiesioginėje aplinkoje ir įtakoje. Minsko plentas atriboja visą pietinį urbanistinio ruožo arba linijinio centro perimetrą tiek struktūrinių ryšių galimybėmis, tiek ir visais funkcinės sąrangos aspektais.

Vertinant struktūrinę dermę, projektuojama teritorija yra įsprausta tarpe tarp aukštesnės hierarchijos sisteminio tinklo ašių pusiau suformuotame Rukainių ir dar labai menkai suformuotuose Moldovos ir Kartvelų gatvių kanaluose.

Nors bendrasis vizualinio kanalo Rukainių gatvės ašyje įvaizdis yra ganėtinai apsodintas bei apaugęs želdiniais, tačiau, vakarinė gatvės išklotinė suformuota sodybiniu užstatymu yra aklina ir jokio viešo intereso arba išskirtinio įvaizdžio nesuteikia – tipinė vienbučiais ir dvibučiai gyvenamaisiais namai užstatyta gatvelė.

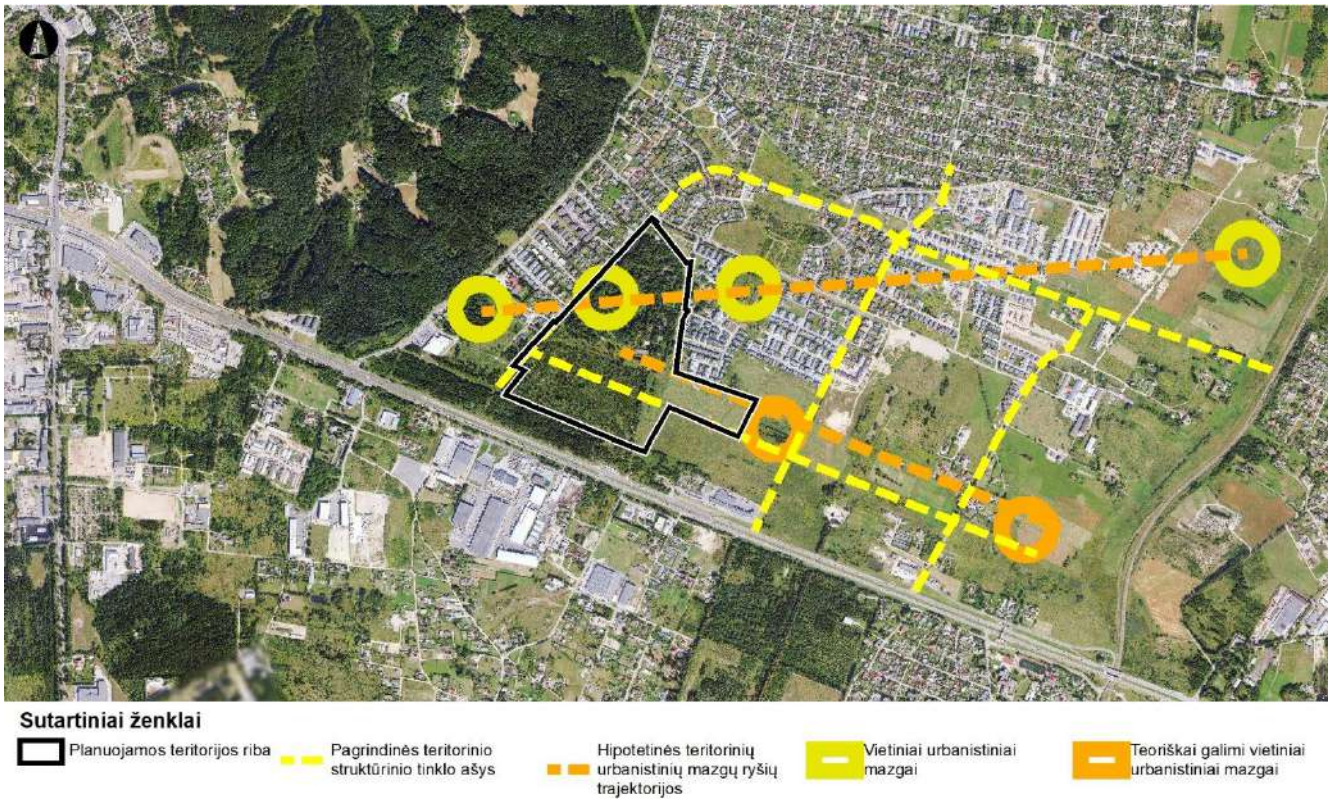
Šiuo atveju būtų tikslinga per projektuojamą teritoriją ir gretimybes „surišti“ kad ir kol kas nekontekstualius, bet aplinkoje išsibasčiusius gamtinio karkaso elementus per kuriamą vietinę ir miesto BP neidentifikuotą žaliųjų jungčių sistemą, kuri papildytų struktūrinių ryšių tinklą papildomais ir gyvenamai aplinkai svarbiais tiek architektūriniais, tiek ir erdviniais atributais.



4.2 pav. Esamų struktūrinių ašių schema

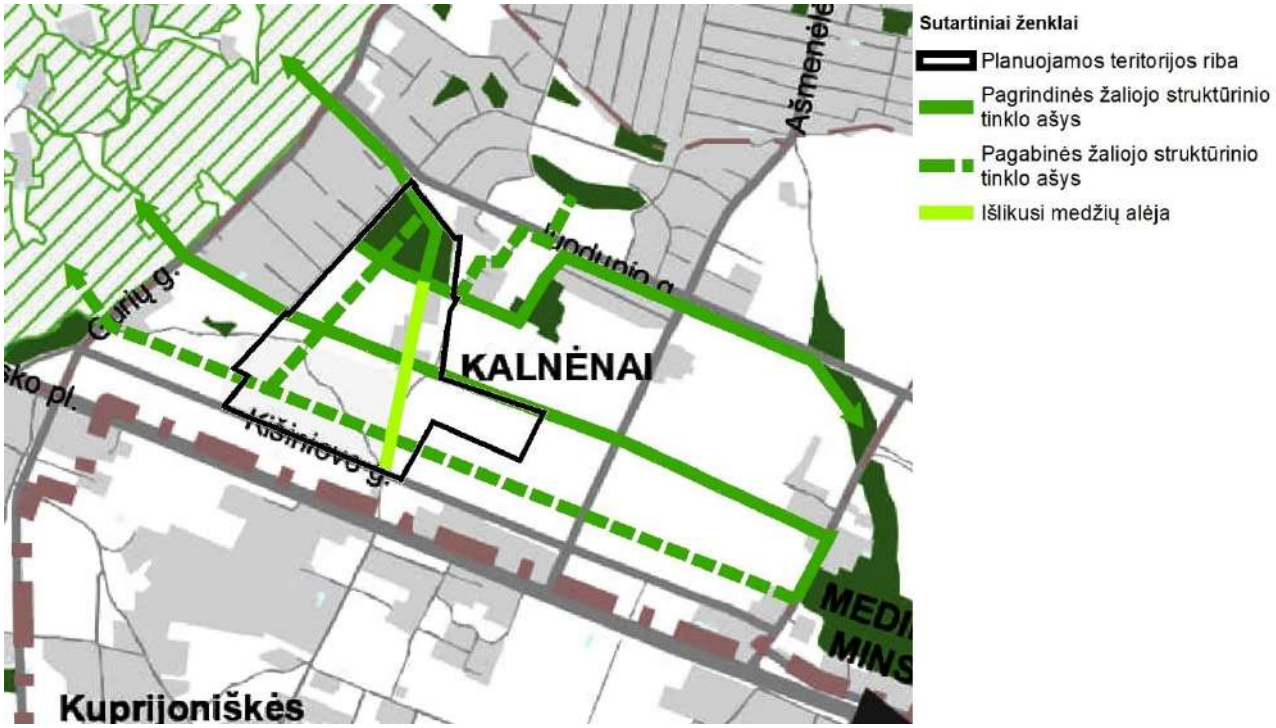
Visas šiaurinis Minsko plento urbanizuotas sektorius per atskirus aptarnavimo, socialinius bei visuomeninius objektus (žr. 4.3 pav.) turi ir palaipsniui įgyja tam tikrų reikšmingų vietinių urbanistinių mazgų sistemą, kuri

kontekstualumo prasme įtakoja ir gali lemti projektuojamos teritorijos vidinę sąrangą tiek funkcijos, vidinių arba tranzitinių ryšių, tiek ir užstatymo charakterio prasmėmis.



4.3 pav. Kontekstualaus struktūrinio tinklo hipotetinių galimybių principinė schema

Žaliasis tinklas. Kad ir lokalios ir nenumatytos Vilniaus miesto BP sprendiniuose, bet įžvelgiamos pagrindinių ir pagalbinių žaliojo tinklo sistemos jungtys (žr. 4.4 pav.) yra labai svarbios projektuojamą teritoriją ir kitas gretimybes maksimaliai prijungiant prie reikšmingo Ribiškių ir Pavilnių (Naujininkų-Liepkalnio-Ribiškių-Pavilnio-Žaliakalnio) regioninės svarbos Neries ir Vilnios paslėnių erozinių kalvynų bei šlaitų vidinio stabilizavimo arealo.



4.4 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano Valstybinės reikšmės miškų patenkančių į intensyviai naudojamų želdynų funkcinę zoną schemos. Žaliasis struktūrinis tinklas.

VERTINIMAS

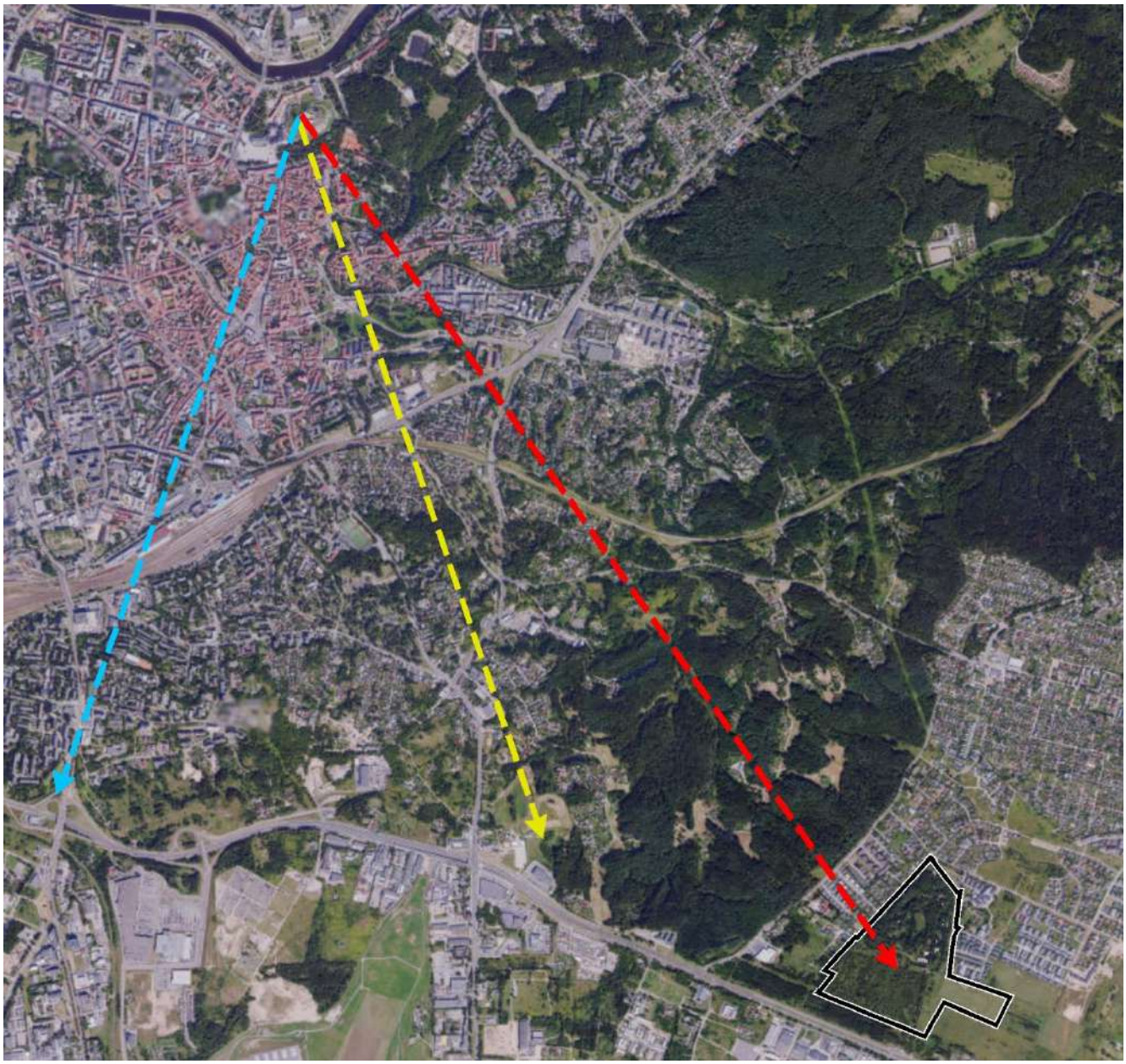
1) *Jokie bendramiestiniai urbanistiniai atributai ar prielaidos nepozicionuoja projektuojamos teritorijos išskirtinumo, urbanistinių masių tūrinio-erdvinio ar aukštingumo didinimo argumentų.*

   Šioje vietoje struktūrinės dermės ir išskirtinumo ir unikalumo reikia ieškoti kitomis architektūrinės išraiškos priemonėmis, remiantis artimo konteksto struktūriniu kodu, akcentuojant vizualinių ir erdvinių kanalų kampus, gyvenamos aplinkos kokybę ir unikalios gamtinės aplinkos gretimybę.

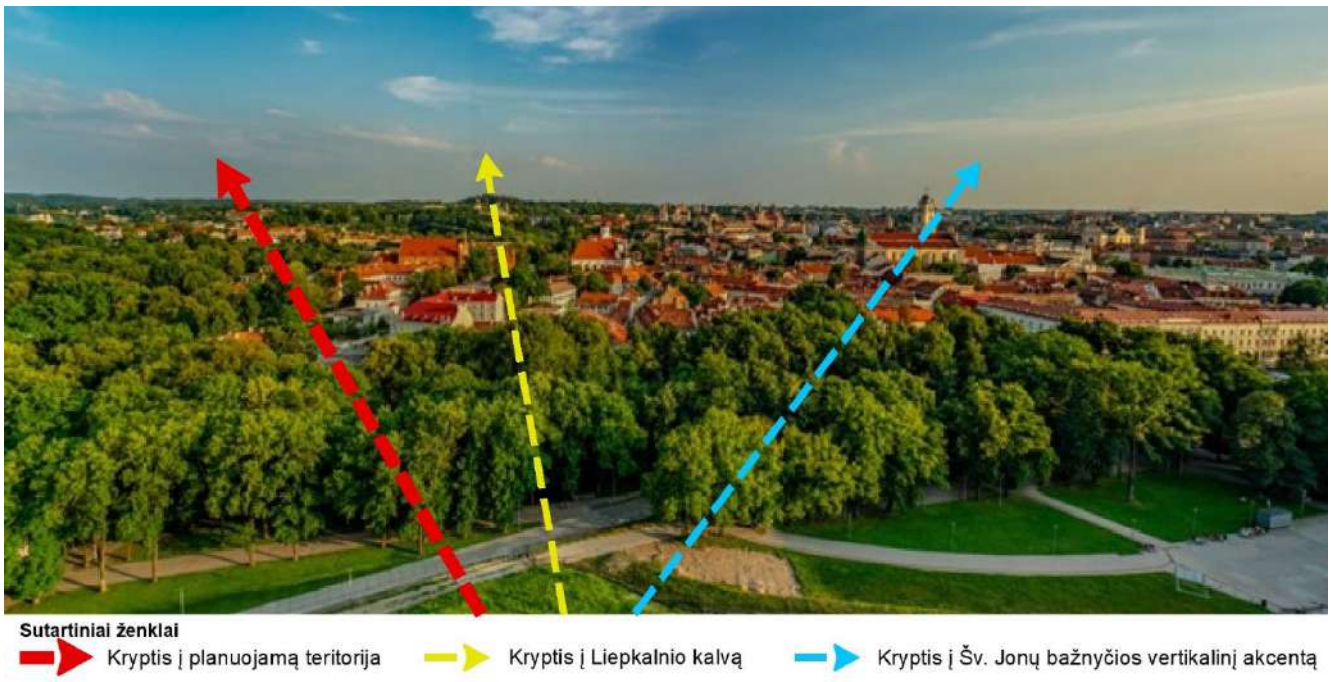
2) *Rukainių ir Moldovos / Kartvelų gatvių vizualinių kanalų architektūriniai erdviniai formavimo principai yra labai svarbūs bendrajam įprojektuojamos teritorijos įvaizdžiui.*

4.2 Struktūrinės sandaros vizualinis identifikavimas bendramiestiniame kontekste pagal miesto bp panoraminius apžvalgos taškus

Struktūrinės reikšmės poveikio ar išskirtinės identifikacijos per miesto panoraminius apžvalgos taškus nėra. Vienintelis taškas, iš kurio ne vizualiai, o tik imperatyviai galima „pagauti“ projektuojamos teritorijos buvimą yra apžvalgos sektoriuje nuo Gedimino kalno (žr. 4.5 pav.). Tačiau ir ši situacija panoramoje (žr. 4.6 pav.) nepademonstruoja, kad projektuojamos teritorijos sektoriuje būtų galima suvokti kokius nors miesto vartus rytiniame miesto silueto perimetre.



4.5 pav. Apžvalgos sektorius iš Gedimino bokšto



4.6 pav. Rytinė miesto panorama iš Gedimino bokšto

VERTINIMAS

1) Oro uosto ribiniai užstatymo aukščio reikalavimai lemia galimą užstatymo aukščio horizontą – 226 Abs. alt. Jeigu yra kažkokie konkretūs ir būtini architektūriniai akcentai, viršijantys nustatytą horizontą, būtina derinti su civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą vykdančia institucija, kad ji pritartų statybai konkrečiose vietose.

2) Projektuojamos teritorijos bendroji aplinkos struktūra yra beveik suformuota. Bendramiestiniame kontekste jokių išskirtinių urbanistinių ar struktūrinių argumentų nėra.

3) Projektuojamos teritorijoje labai svarbus gamtinių elementų struktūrizavimas integruojant ją į miesto šiaurės rytų dalies žaliųjų ryšių tinklą.

4) Urbanistinės struktūros formavimui yra labai svarbus projektuojamos teritorijos aukštėjimas rytų kryptimi, o tai sąlygoja kaskadinį (laiptuotą) teritorijos užstatymo realizavimą daudiaplaniškumo aspektu.

5) Atskirai ir argumentuotai vertinti miesto BP reglamentus pagal projektuojamos teritorijos morfologinę struktūrą, remiantis miesto BP tekstiniu reglamentu Nr. 31 įvertinant galimybę užstatymo aukštį padidinti.

6) Projektuojamai teritorijai yra labai svarbus hipotetinis rytinių, dar nesuprojektuotų teritorijų funkcinis erdvinis kontekstas, kuris turės jungtis į bendrąją urbanistinio audinio sistemą, kur projektuojama teritorija yra galimų jungčių ir trajektorijų sankirtoje.

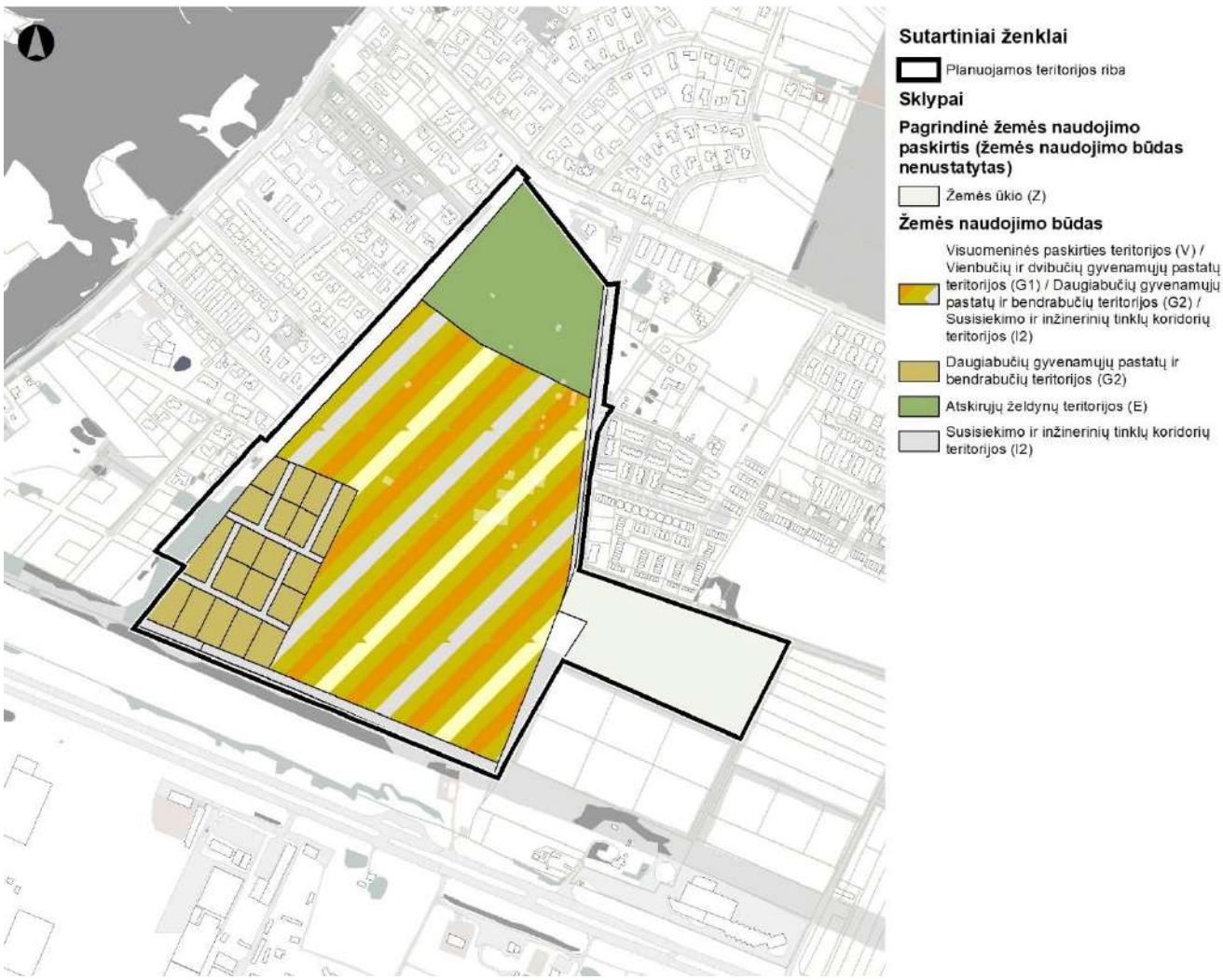
4.3 Teritorijos naudojimas ir užstatymo rodikliai

4.3.1 Žemės naudojimas

Planuojamos teritorijos ribose yra 27 sklypai. Vienas iš sklypų yra žemės ūkio pagrindinės žemės naudojimo paskirties (žemės naudojimo būdas nenustatytas) (1 sklypas). Kitiems sklypams nustatyti žemės naudojimo būdai: atskirųjų želdynų teritorijos (1 sklypas), susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos (5 sklypai), visuomeninės paskirties teritorijos / vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos / daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos / susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos (1 sklypas); daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos (19 sklypų).

Planuojama teritorija Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane patenka į Kalnėnų rajono, KLN6, KLN7 IR KLN10 teritorinius segmentus.

Planuojama teritorija patenka į KLN-6-1, KLN-6-2, KLN-6-3, KLN-6-4, KLN-7-2, KLN-10-1, KLN-10-3, KLN-10-5 miesto centro dalies funkcines zonas.



4.7 pav. Žemės naudojimas planuojamoje teritorijoje

Įregistruotų sklypų žemės naudojimo būdai, plotai ir procentai pateikiami 4.1 lentelėje.

Eil. Nr.	Spalvinis žymėjimas	Įregistruotų sklypų žemės naudojimo būdas	Plotas, m^2	Plotas, %
1.		Visuomeninės paskirties teritorijos / vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos / daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos / susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	190681	52
2.		Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos	38427	11
3.		Atskirųjų želdynų teritorijos	42959	12
4.		Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos	17929	5
5.		Laisvos valstybinės žemės fondo žemė	34945	9
6.		Žemės ūkio žemė (žemės naudojimo būdas nenustatytas)	41100	11
		Viso:	366011	100

Informacija apie planuojamoje teritorijoje esantį sklypus:

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:362	
Sklypo plotas	4,1100 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Žemės ūkio
Žemės naudojimo būdas	-
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2564

Sklypo plotas	4,2959 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Atskirųjų želdynų teritorijos
Nuosavybė	Lietuvos Respublika
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Aerodromo apsaugos zonos (III skyrius, pirmasis skirsnis) – neįregistruota; Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis) – neįregistruota; Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2565	
Sklypo plotas	0,2709 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos
Nuosavybė	Lietuvos Respublika
Servitutai	Servitutas - teisė tiesti, aptarnauti, naudoti požemines, antžemines komunikacijas (tarnaujantis); Kelio servitutas - teisė važiuoti transporto priemonėmis, naudotis pėsčiųjų taku (tarnaujantis).
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Aerodromo apsaugos zonos (III skyrius, pirmasis skirsnis) – neįregistruota; Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis) – neįregistruota; Elektros tinklų apsaugos zonos(III skyrius, ketvirtasis skirsnis) – neįregistruota.

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2566 (Rukainių g. 119	
Sklypo plotas	19,0681 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Visuomeninės paskirties teritorijos / vienbučių ir dvibučių gyvenamųjų pastatų teritorijos / daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos / susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	Servitutas - teisė tiesti, aptarnauti, naudoti požemines, antžemines komunikacijas (tarnaujantis); Kelio servitutas - teisė važiuoti transporto priemonėmis, naudotis pėsčiųjų taku (tarnaujantis).
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Aerodromo apsaugos zonos (III skyrius, pirmasis skirsnis) – neįregistruota; Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis) – neįregistruota; Elektros tinklų apsaugos zonos(III skyrius, ketvirtasis skirsnis) – neįregistruota. Elektroninių ryšių tinklų elektroninių ryšių infrastruktūros apsaugos zonos (III skyrius, vienuoliktasis skirsnis) – neįregistruota.

Sklype registruoti statiniai:

Unikalus Nr.	*Statinys*	*Paskirtis*	*Nuosavybės teisė*	*Aukštų sk.*	*Bendras plotas / užstatytas plotas*	*Statybos pab. metai*
4195-3010-5044	Pastatas - Pirtis	Paslaugų	Juridinis asmuo	1	106,57 m^2 / 153,75 m^2	1989 m
4195-3010-5011	Pastatas - Kareivinės	Specialiųjų	Juridinis asmuo	1	709,72 m^2 / 854,50 m^2	1961 m
4195-3010-5033	Pastatas - Dirbtuvės	Gamybos, pramonės	Juridinis asmuo	1	122,29 m^2 / 150,00 m^2	1982 m
4195-3010-5055	Pastatas - Sargybos postas	Kitų pagalbinių	Juridinis asmuo	1	28,99 m^2 / 41,00 m^2	1989 m
4195-3010-5066	Pastatas - Sandėlis	Sandėliavimo	Juridinis asmuo	1	77,31 m^2 / 105,00 m^2	1980 m
4195-3010-5144	Pastatas - Daržovių sandėlis	Sandėliavimo	Juridinis asmuo	1	16,18 m^2 / 27,00 m^2	1953 m
4195-3010-5099	Pastatas - Kiaulidė	Kitų pagalbinių	Juridinis asmuo	1	63,39 m^2 / 79,00 m^2	1961 m
4195-3010-5100	Pastatas - Degalinė - dispečerinė	Kitų pagalbinių	Juridinis asmuo	1	24,31 m^2 / 35,00 m^2	1986 m
4195-3010-5111	Pastatas - Sandėlis	Sandėliavimo	Juridinis asmuo	1	18,06 m^2 /	1986 m

					23,00 m²	
4195-3010-5155	Pastatas - Vadavietė	Specialiųjų	Juridinis asmuo	1	166,91 m² / 315,00 m²	1967 m
4195-3010-5022	Pastatas - Štabas	Administracinių	Juridinis asmuo	1	218,08 m² / 285,48 m²	1953 m
4195-3010-5133	Pastatas - Tualetas	Pagalbinio ūkio	Juridinis asmuo	1	- m² / 44,18 m²	1961 m

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2567	
Sklypo plotas	0,6648 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos
Nuosavybė	Lietuvos Respublika
Servitutai	Servitutas - teisė tiesti, aptarnauti, naudoti požemines, antžemines komunikacijas (tarnaujantis); Kelio servitutas - teisė važiuoti transporto priemonėmis, naudotis pėsčiųjų taku (tarnaujantis).
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Aerodromo apsaugos zonos (III skyrius, pirmasis skirsnis) – neįregistruota; Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis) – neįregistruota; Elektroninių ryšių tinklų elektroninių ryšių infrastruktūros apsaugos zonos (III skyrius, vienuoliktasis skirsnis) – neįregistruota.

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2741 (Rukainių g. 5)	
Sklypo plotas	0,2364 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2742 (Rukainių g. 9)	
Sklypo plotas	0,2271 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2742 (Rukainių g. 17)	
Sklypo plotas	0,2816 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2744 (Rukainių g. 19)	
Sklypo plotas	0,1911 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2745 (Rukainių g. 21)	
Sklypo plotas	0,1911 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2746	
Sklypo plotas	0,1258 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	Servitutas - teisė tiesti, aptarnauti, naudoti požemines, antžemines komunikacijas (tarnaujantis); Kelio servitutas - teisė važiuoti transporto priemonėmis, naudotis pėsčiųjų taku (tarnaujantis).
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2747	
Sklypo plotas	0,3721 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	Servitutas - teisė tiesti, aptarnauti, naudoti požemines, antžemines komunikacijas (tarnaujantis); Kelio servitutas - teisė važiuoti transporto priemonėmis, naudotis pėsčiųjų taku (tarnaujantis).
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2748	
Sklypo plotas	0,3566 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	Servitutas - teisė tiesti, aptarnauti, naudoti požemines, antžemines komunikacijas (tarnaujantis); Kelio servitutas - teisė važiuoti transporto priemonėmis, naudotis pėsčiųjų taku (tarnaujantis).
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2749 (Rukainių g. 11)	
Sklypo plotas	0,1831 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2750 (Rukainių g. 31)	
Sklypo plotas	0,1946 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-

Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2751 (Rukainių g. 27)	
Sklypo plotas	0,1946 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2752 (Rukainių g. 39)	
Sklypo plotas	0,2437 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2753 (Rukainių g. 33)	
Sklypo plotas	0,1553 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2754 (Rukainių g. 1)	
Sklypo plotas	0,2630 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2755 (Rukainių g. 3)	
Sklypo plotas	0,2364 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2756 (Rukainių g. 7)	
Sklypo plotas	0,2361 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2757 (Rukainių g. 15)	
Sklypo plotas	0,1911 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2758 (Rukainių g. 13)	
Sklypo plotas	0,1911 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2759 (Rukainių g. 23)	
Sklypo plotas	0,1911 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2759 (Rukainių g. 29)	
Sklypo plotas	0,1519 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2759 (Rukainių g. 35)	
Sklypo plotas	0,1643 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

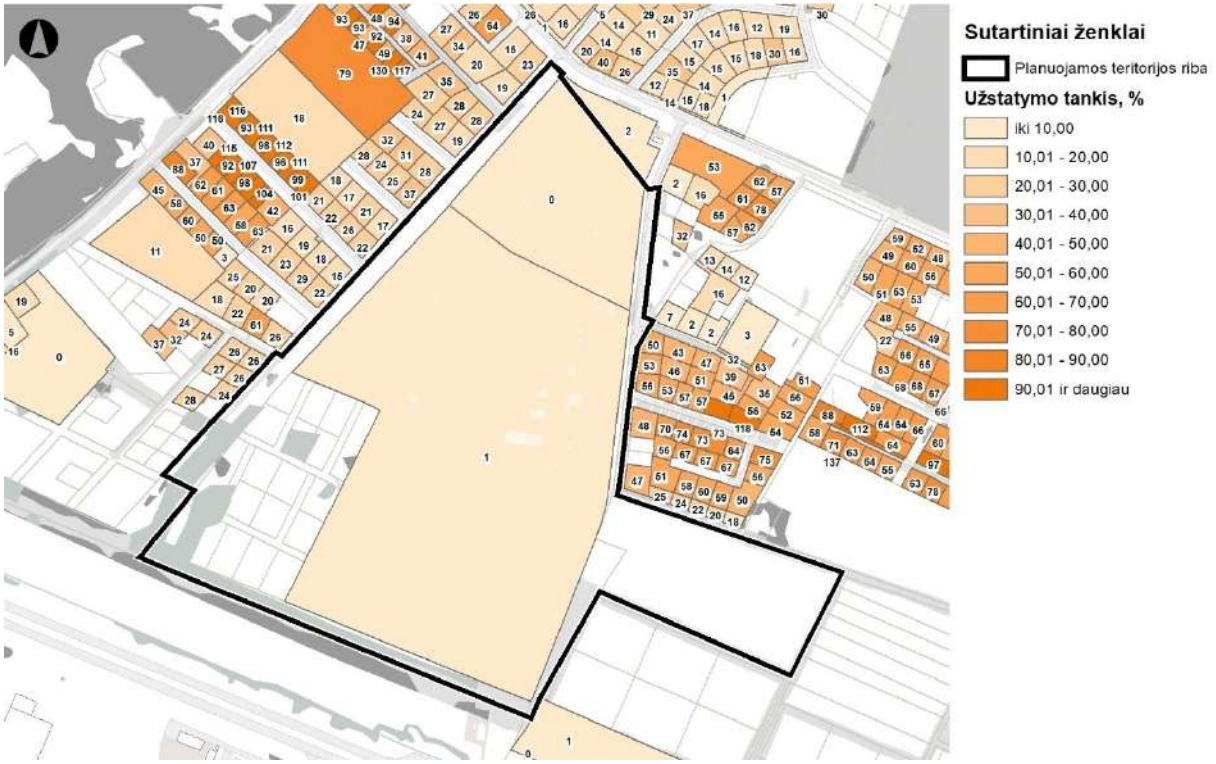
Sklypas Kad. Nr. 0101/0158:2759 (Rukainių g. 37)	
Sklypo plotas	0,1692 ha
Pagrindinė žemės naudojimo paskirtis	Kita
Žemės naudojimo būdas	Daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijos
Nuosavybė	Juridinis asmuo
Servitutai	-
Specialiosios žemės naudojimo sąlygos	Požeminio vandens vandenviečių apsaugos zonos (VI skyrius, vienuoliktasis skirsnis).

4.3.2 Užstatymo tankis

Užstatymo tankis – pastatų ir turinčių stogą inžinerinių statinių antžemine dalimi užstatomo ploto, nustatomo pagal išorinių sienų ar kitų atitvarų projekciją į žemės paviršių, santykis su žemės sklypo plotu.

Šaltinis: Lietuvos Respublikos Teritorijų planavimo įstatymas.

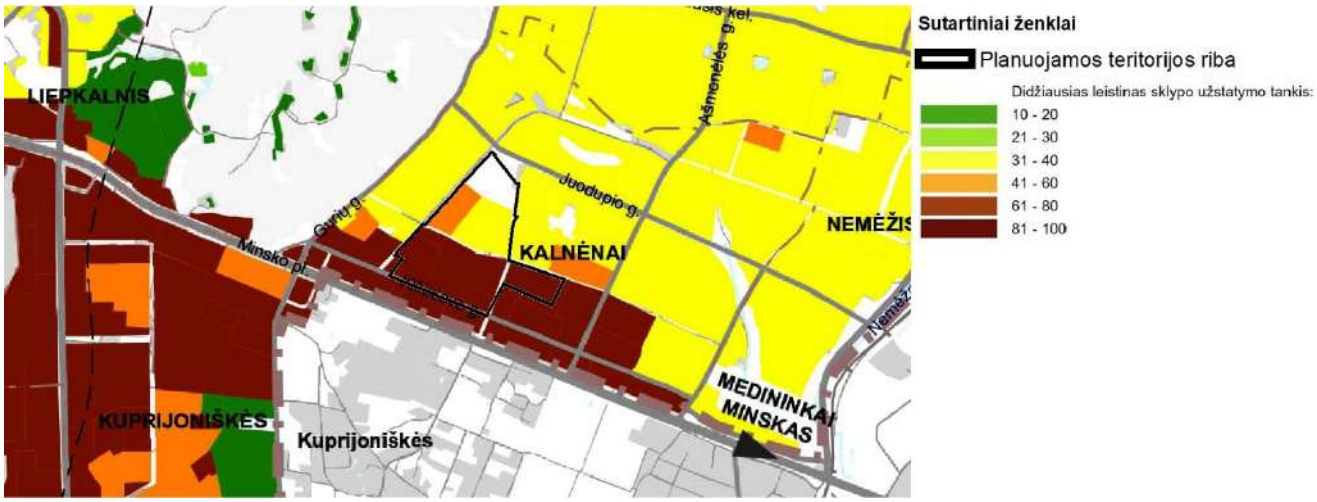
Planuojamoje teritorijoje šiai dienai užstatytas tik 1 sklypas, kurio užstatymo tankis – 1 %. Pastatai itin prastos būklės, numatomas jų griovimas. Aplinkinėse planuojamai teritorijai teritorijose užstatymo tankis įvairus – vakarinėje ir rytinėje pusėje sklypų užstatymo tankis didesnis, dominuoja sklypai, kurių užstatymo tankis nuo ~5 % iki ~100 % (galimas ir didesnis, jei pastatai "išlipa" iš sklypų ribų), šiaurinėje pusėje nuo ~5 % iki ~55 %.



4.8 pav. Užstatymo tankis

Planuojama teritorija Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane patenka į VIL-7-6 miesto dalies centro funkcinę zoną, kurioje didžiausias leistinas sklypo užstatymo tankis (UT) – 80 %.

Planuojama teritorija Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrajame patenka į Kalnėnų rajono, KLN6, KLN7 IR KLN10 teritorinius segmentus. Skirtingose planuojamos teritorijos dalyse didžiausias leistinas sklypo užstatymo tankis (UT) iki 40 %, iki 60 % bei iki 80 %.



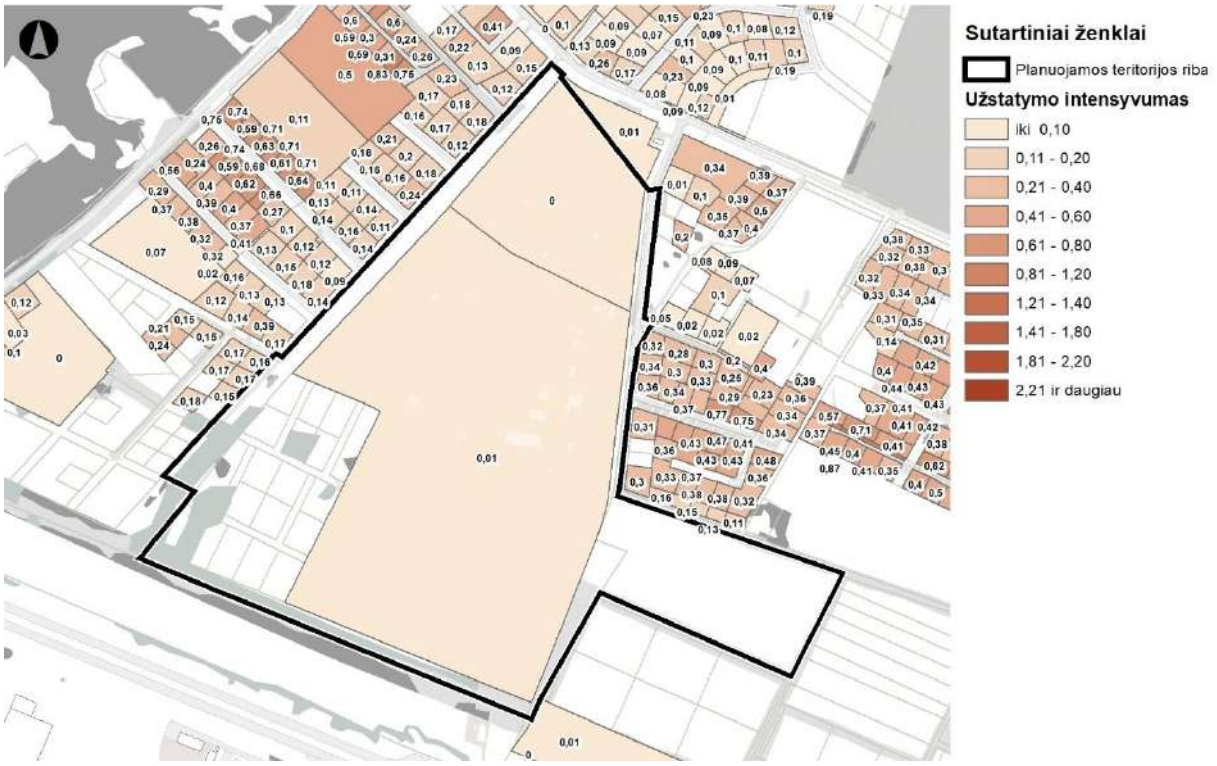
4.9 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano Užstatymo tankio schemos

4.3.3 Užstatymo intensyvumas

Užstatymo intensyvumas – visų pastatų antžeminės dalies patalpų, įskaitant cokolinių aukštų ir naudojamų pastogių patalpas, bendrojo ploto sumos santykis su žemės sklypo plotu.

Šaltinis: Lietuvos Respublikos Teritorijų planavimo įstatymas.

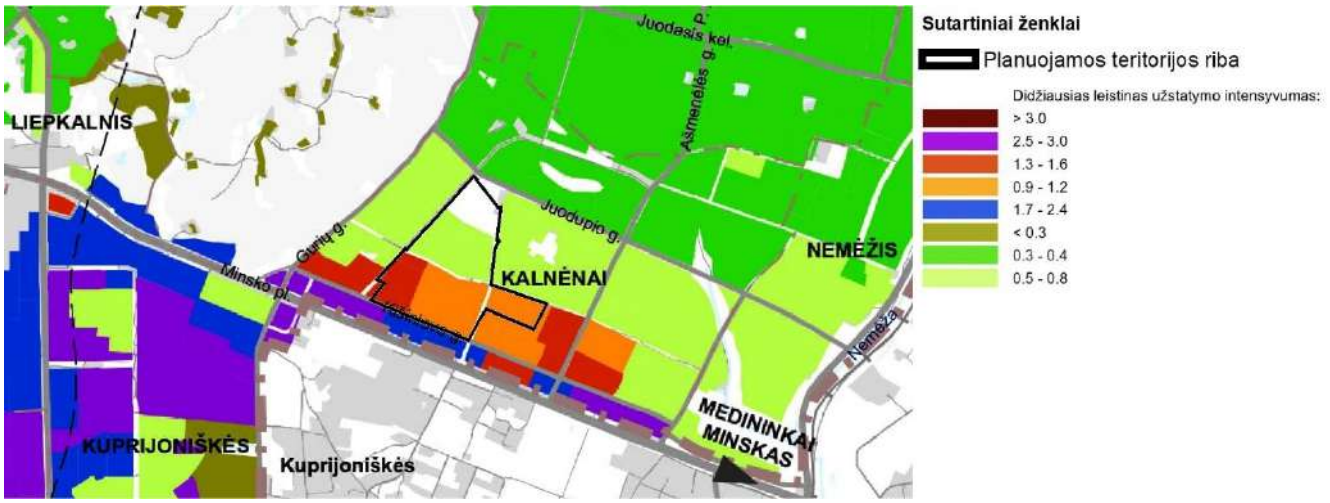
Planuojamoje teritorijoje šiai dienai užstatytas tik 1 sklypas, kurio užstatymo intensyvumas 0,01. Aplinkinėse planuojamai teritorijai teritorijose užstatymo intensyvumas įvairus – vakarinėje ir rytinėje pusėje sklypų užstatymo intensyvumas didesnis, dominuoja sklypai, kurių užstatymo intensyvumas nuo ~0,1 iki ~0,8 (galimas ir didesnis, jei pastatai "išlipa" iš sklypų ribų), šiaurinėje pusėje nuo ~0,1 iki ~0,3.



4.10 pav. Užstatymo intensyvumas

Planuojama teritorija Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane patenka į VIL-7-6 miesto dalies centro funkcinę zoną, kurioje didžiausias leistinas sklypo užstatymo tankis (UT) – 80 %.

Planuojama teritorija Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrajame patenka į Kalnėnų rajono, KLN6, KLN7 IR KLN10 teritorinius segmentus. Skirtingose planuojamos teritorijos dalyse didžiausias leistinas sklypo užstatymo intensyvumas (UI) iki 0,8, iki 1,2 bei iki 1,6.

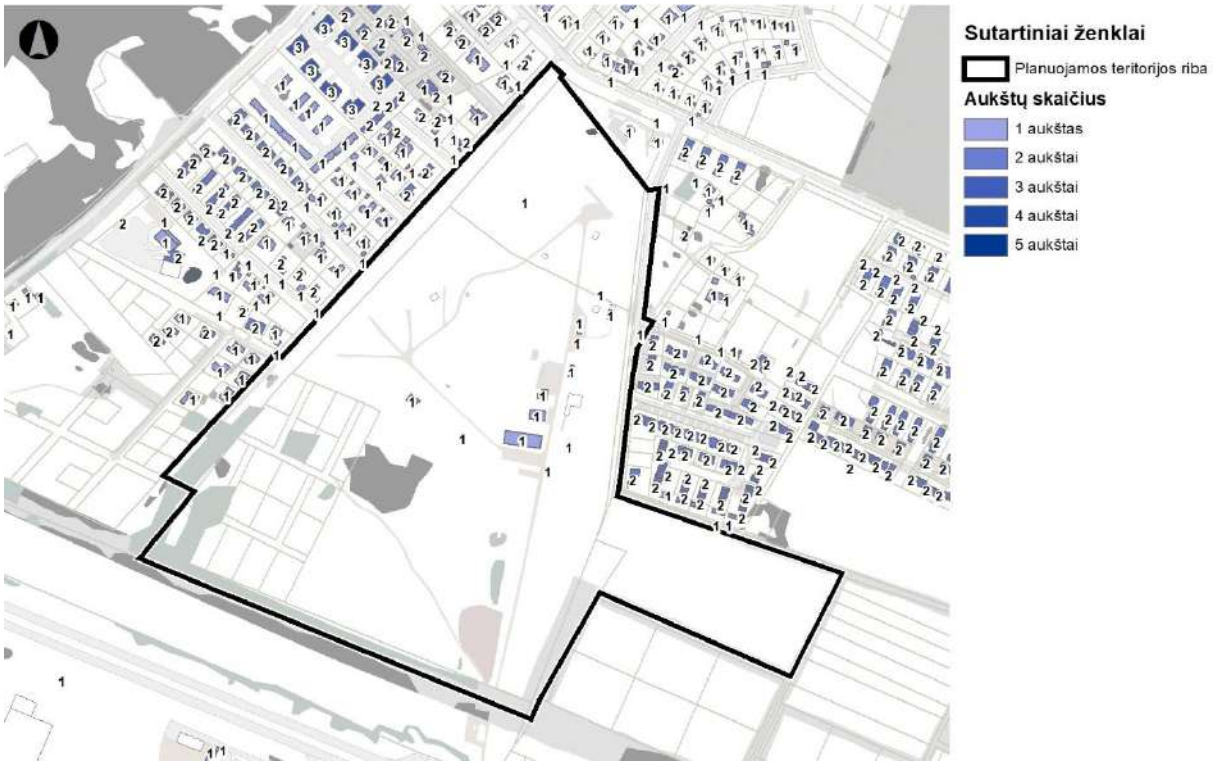


4.11 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano Užstatymo intensyvumo schemos

4.3.4 Užstatymo aukštis

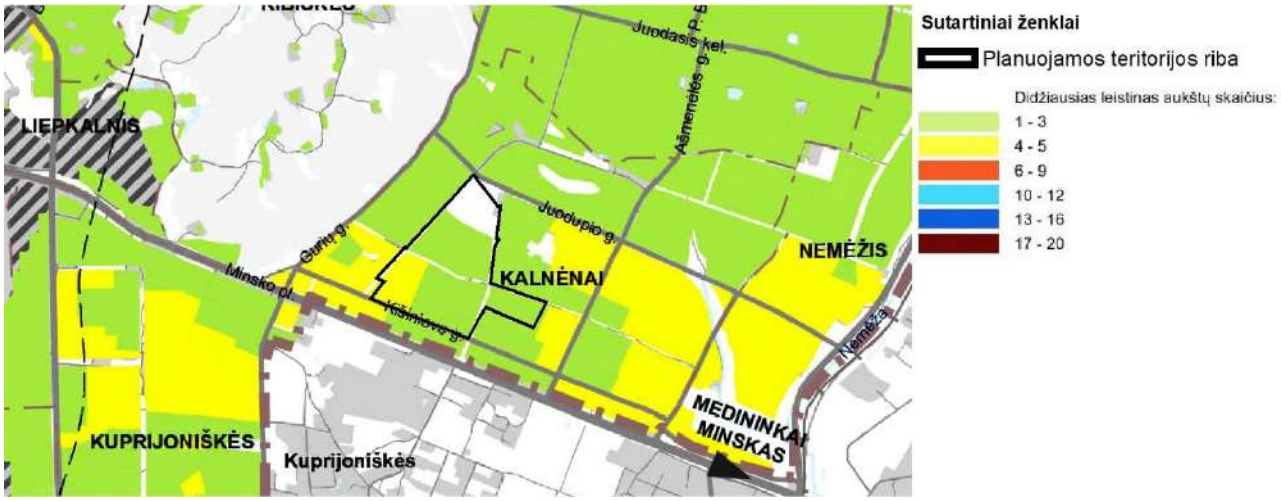
Užstatymo aukštis – savivaldybės lygmens bendrojo plano (rengiamo miesto teritorijai) ir (ar) vietovės lygmens bendrojo plano teritorijos naudojimo privalomasis reikalavimas, kuriuo nustatomas planuojamos teritorijos (jos dalies) vyraujantis pastatų aukštis.
Šaltinis: Lietuvos Respublikos Teritorijų planavimo įstatymas.

Planuojamoje teritorijoje šiai dienai užstatytas tik 1 sklypas, kurio užstatymo aukštis – 1 aukštas. Sklypai aplinkinėse planuojamai teritorijai užstatyti 1-2 aukštų vienbučiais ir vienbučiais blokuotais gyvenamaisiais pastatais. Palei Gurių gatvę vienas kvartalas suformuotas 3 aukštų daugiabučiais gyvenamaisiais namais.



4.12 pav. Užstatymo aukštis (aukštų skaičius)

Planuojama teritorija Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrajame patenka į Kalnėnų rajono, KLN6, KLN7 ir KLN10 teritorinius segmentus. Didžiausias leistinas sklypo užstatymo aukštis yra iki 5 aukštų teritorijos vakarinėje dalyje. Likusioje teritorijos numatomas užstatymo aukštis iki 3 aukštų. Planuojamoje teritorijoje nenumatomi vertikalūs akcentai, nors teritorija galėtų būti išskiriama kaip miesto vartai Minsko pl. kryptyje. Esant galimybei užstatymo aukštis turėtų būti didinamas palei Minsko pl., planingai kuriant daugiaplanį teritorijos užstatymą.



4.13 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano Užstatymo aukščio schemos

4.4 Tūrinė erdvinė kompozicija aplinkinių teritorijų kontekste

4.4.1 Urbanistinio miestovaizdžio identifikavimas

Miestovaizdis – tai didelės apimties urbanistinė kompozicija apibrėžianti vietos vizualinį vaizdą. Jis gali būti vertinamas ir suvokiamas dviem būdais – iš išorės ir iš vidaus. Iš išorės miestovaizdis geriausiai suvokiamas vertinant bendrai visą miesto vaizdą iš paukščio skrydžio, ko pasėkoje yra identifikuojamas užstatymo morfotipas, mastelis, aukštis, tankis, pastatų stogų konfigūracija, gatvių tinklo struktūra ir kt. Taip pat išoriniam vertinimui priskirtinas miesto panoraminių vaizdų vertinimas iš nustatytų apžvalgos taškų. Iš vidaus miestovaizdis suvokiamas vertinant jį iš žmogaus stebėjimo lygio, kuris apima gatvių, alėjų, upių prospektų suvokimą, mastelį, spalvas, medžiagiškumą. Pabrėžtina, kad miestovaizdis nėra susijęs su konkrečiais urbanistiniais vienetais, jo ribos gali būti apibrėžiamos įvertinus jį charakterizuojančius elementus.

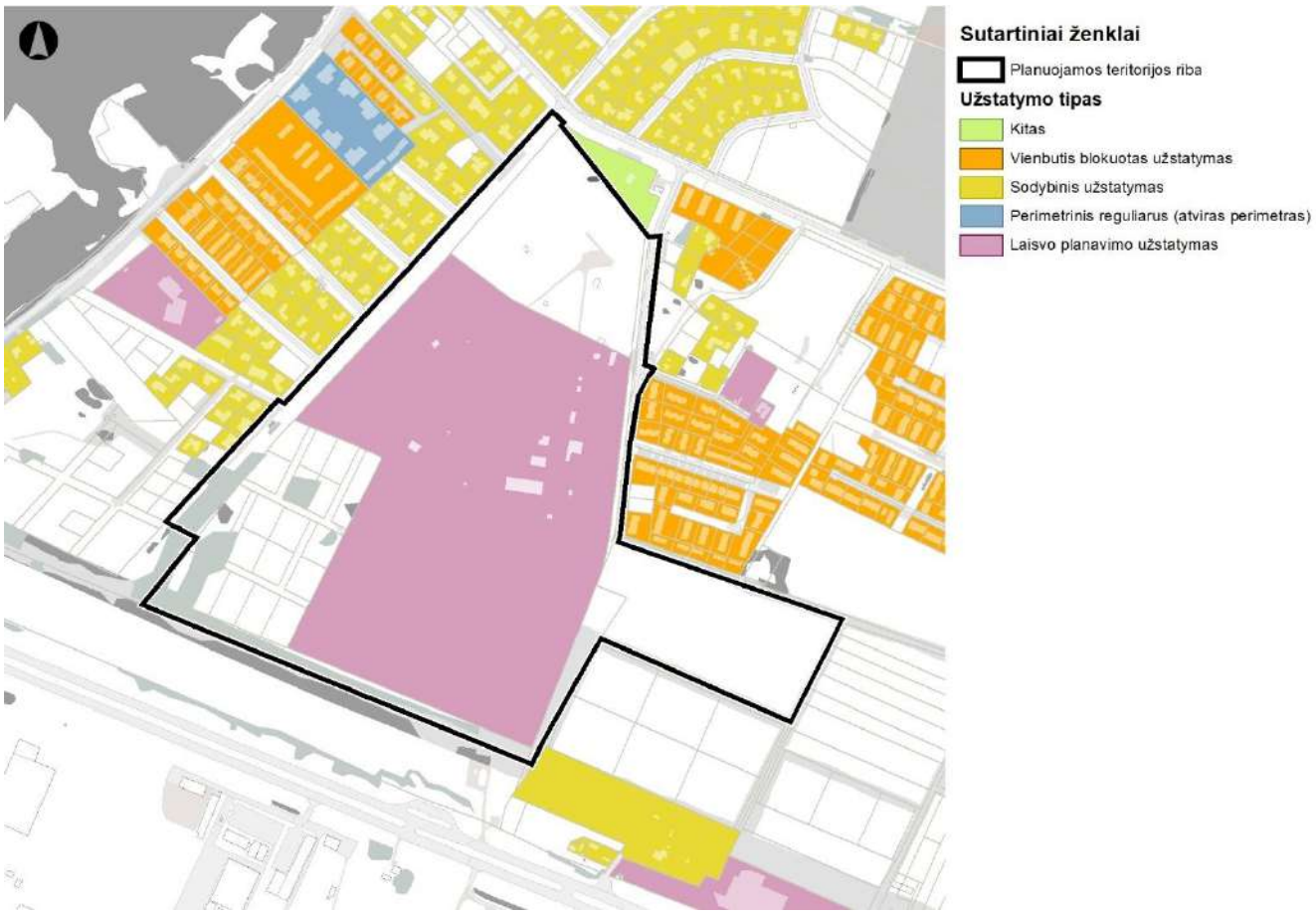
Planuojama teritorija yra Naujosios Vilnios seniūnijoje, Kalnėnų seniūnaitijoje. Ši teritorija mažai kuo skiriasi nuo kitų priemiestinio tipo teritorijų užstatytų vienbučiais, dvibučiais ar blokuotais gyvenamaisiais namais, o prie pagrindinių gatvių didesniais komerciniais ar paslaugų tipo objektais. Išskirtinis miestovaizdis šioje vietoje neidentifikuojamas – visa Kalnėnų teritorija susideda iš skirtingais laikotarpiais, skirtingų investuotojų vystytų kvartalų ar pavienių sklypų pasižyminčių skirtinga architektūrine išraiška, tūrine erdvine kompozicija, spalvomis, tekstūra. Iš esmės ši teritorija atspindi tipines Lietuvos didžiųjų miestų periferinės dalies plėtros tendencijas.

Pažymėtina, kad kalnėnų gatvių tinklas yra išvystytas ir suplanuotas vystyti gerai – stačiakampis gatvių tinklas išbaigtas. Esamų kvartalų dydis visais atvejais panašus.

Teritorija nuo Vilniaus miesto centrinės dalies atskirta miško masyvu.

Didžioji dalis teritorijos palei Minsko pl. į šiaurę iki šiol nesuformuota.

Nagrinėjant Kalnėnų seniūnijos užstatymo tipologiją, joje dominuoja sodybinio užstatymo tipo bei vienbučio blokuoto užstatymo tipo kvartalai, kai kur matomi pavieniai laisvo planavimo principu užstatyti sklypai. Palei Minsko pl. matomi pavieniai masyvaus halės tipo pastatai.



4.14 pav. Užstatymo tipas

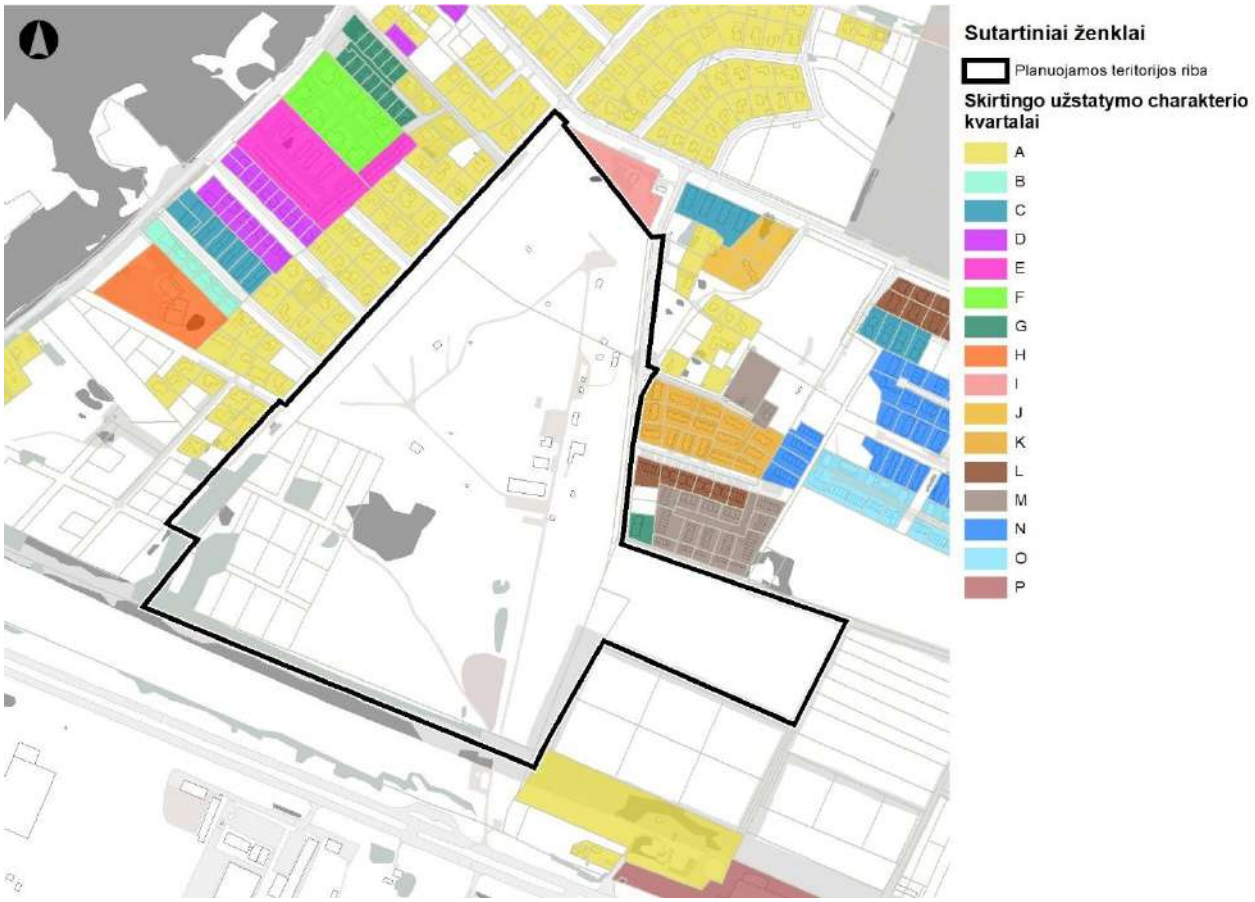
VERTINIMAS

Norint tikslingai vystyti vientisą Kalnėnų miestovaizdį, reikalinga ne tik visos Kalnėnų seniūnijos urbanistinė kompozicija, tačiau ir architektūrinių reikalavimų sąvadas, kuris nusakytų šios vietos nustatytąsias charakteristikas (užstatymo tipą, užstatymo aukščio pokyčius, stogų konfigūraciją, spalvas ir tekstūras). Faktinis teritorijos vystymas būtų tikslingas sukuriant paslaugų, komercinių ir kitų teritorijų juostą palei Minsko pl. kaip barjerą nuo gyvenamųjų teritorijų. Už jo galėtų išsidėstyti daugiabučiai gyvenamieji pastatai, nuo kurių būtų etapiškai pereinama prie blokuotų vienbučių pastatų ir vėliau prie vienbučių gyvenamųjų pastatų užstatymo. Tokiu būdu būtų suformuotas daugiaplanis teritorijos užstatymas su aptarnavimo zonomis. Pastebėtina, kad Vilniaus miesto bendrajame plane nustatyti teritorijos naudojimo reglamentai sudaro visas prielaidas daugiaplanio užstatymo formavimui. Turi būti įvertintas ir suformuotas rišlus viešųjų erdvių tinklas.

4.4.2 Užstatymo charakteris

Nepriklausomai nuo to, kad užstatymo tipologija Kalnėnuose nėra labai išraiškinga, dominuoja sodybinio užstatymo tipo bei vienbučio blokuoto užstatymo tipo kvartalai, visgi šių kvartalų ir statybos sklypuose vidinis formavimo principas skiriasi.

Sklypai palei Rukainių gatvę užstatyti vienbučiais gyvenamaisiais namais su priklausiniais ir toks užstatymo charakteris apima apie pusė kvartalo, kai nuo Gurių gatvės yra daugiau formuotas vienbutis blokuotas užstatymas ar net vystyti nedideli daugiabučiai gyvenamieji namai. Palei Juodupio gatvę, planuojamos teritorijos šiaurinėje pusėje, kaip ir palei Rukainių gatvę dominuoja vienbučiai gyvenamieji namai su priklausiniais. Pietinėje planuojamos teritorijos pusėje, palei Moldovos gatvę dominuoja vienbutis blokuotas užstatymas, tačiau skiriasi gyvenamųjų namų blokavimo principas kvartaluose – kai kur namai blokuojami po 4 ar 6, kai kur suformuotas ištisinis blokuotų namų gatvės perimetras.



4.15 pav. Užstatymo charakteris

VERTINIMAS

Numatant užstatymo galimybės planuojamoje teritorijoje būtina įvertinti užstatymo gretimybes ir jų pobūdį gatvių perimetre.

4.4.3 Užstatymo daugiaplaniškumas

Šiuo metu Kalnėnų užstatymas nepasižymi daugiaplanio užstatymo principais. Šiuo metu daugiaplaniškumas gali būti suvokiamas tik užstatymui link Gurių gatvės, kurios kitoje pusėje yra miško masyvas, kuris sudaro antraplanį vaizdą. Kitose teritorijose užstatymas yra ganėtinai tolygus, suvokiamas tik lokaliai, artimoje perspektyvoje.

VERTINIMAS

Daugiaplanis užstatymas Kalnėnų seniūnaitijoje bei planuojamoje teritorijoje turėtų būti formuojamas „juostomis“ - paslaugų, komercinio užstatymo objektų juosta palei Minslo pl. Už jos daugiabučių gyvenamųjų namų juosta (maksimaliai išnaudojamos užstatymo aukščio galimybės). Toliau juostomis mažinamas užstatymo aukštis, tankis bei intensyvumas, Kalnėnų seniūnaitijos centrinėje dalyje paliekant vienbučių gyvenamųjų namų užstatymo teritorijas. Turi būti sukuriamas perėjimas nuo daugiabučių gyvenamųjų namų kvartalų, iki vienbučių blokuotų gyvenamųjų namų ir galiausiai vienbučių gyvenamųjų namų. Toks modelis turi būti kuriamas visai Kalnėnų teritorijai, o ne užstatymo principai formuojami atskirose pavienėse tarpusavyje nesusijusiose teritorijose ar sklypuose.

5 SOCIALINĖ INFRASTRUKTŪRA

5.1 Gyventojai

Gyventojų prognozę lemia miesto bendrajame plane nustatyti teritorijų užstatymo reglamentai (pastatų aukštis, užstatymo tankis ir užstatymo intensyvumas) ir gyvenimo kokybės kriterijai (gyvenamojo ploto rodiklis 1 gyventojui). Pagal miesto BP duomenis reglamentų lentelėje projektuojama teritorija pasiskirsto į šias zonas:

Vidutinio intensyvumo gyvenamoji funkcinė zona (KLN-10-1 ir KLN-10-5) sudaro apie **6,0 ha** plotą (60000 m²).

Kas, esant objektyviam intensyvumui 0,7 (kai užstatymo tankis - 40%) ir 1 gyventojui numatomą 40 m² plotą, leidžia teoriškai ir preliminariai prognozuoti galimą gyventojų skaičių (60000 m² x 0,7 : 40 m²/1žm.) – 1050 gyventojų;

Miesto dalies centro funkcinė zona (KLN-6-2, Kln-6-3, įskaitant ir išsikišusį KLN-7-2) sudaro apie **16,2 ha** plotą (160000 m²), kurios apie 2 ha plotas yra gamtinio karkaso teritorijoje.

Tokiu būdu, esant objektyviam intensyvumui 1,0 (kai reglamentuotas užstatymo tankis - 80%) ir funkcinės zonos mišrumui (pav., 70% teritorijos gyvenamajai statybai, likusi - paslaugoms, želdynams, susisiekimo infrastruktūrai ir t.t.) ir 1 gyventojui numatomą 40 m² plotą, leidžia preliminariai prognozuoti galimą gyventojų skaičių (142000 m² x 1,0 x 70% : 40 m²/1žm.) – 2480 gyventojų.

Iš šio ploto išminusuotoje apie **2 ha** teritorijos, miesto BP sprendiniuose esančioje gamtiniame karkase (sausaslėnis), kuriame užstatymo tankis pagal gamtinio karkaso nuostatus yra iki 30%, bendras užstatymo intensyvumo rodiklis faktiškai nuo 1,0 sumažėja dvigubai - iki 0,5.

Tokiu būdu, gamtinio karkaso apie 2 ha teritorijoje teoriškai galėtų tilpti (20000 m² x 0,5 x 0,7 : 40 m²/1žm.) - 170 gyventojų.

Viso miesto dalies centro funkcinėje zonoje: (2480 + 170) - 2650 gyventojų.

Iš viso: 3700 gyventojų

Vidutinis šeimos arba namų ūkio dydis Vilniuje - 2,18.

Tokiu būdu, preliminariai vertinant, projektuojamoje teritorijoje teoriškai gali atsirasti (3700 : 2,18) apie 1700 butų.

VERTINIMAS

Ambicingai prognozuojant, projektuojamoje teritorijoje galima surinkti (1050 + 2650) apie 3700 potencialių gyventojų, kas sudaro tokio nedidelio Lietuvos miesto kaip Kalvarija populiaciją.

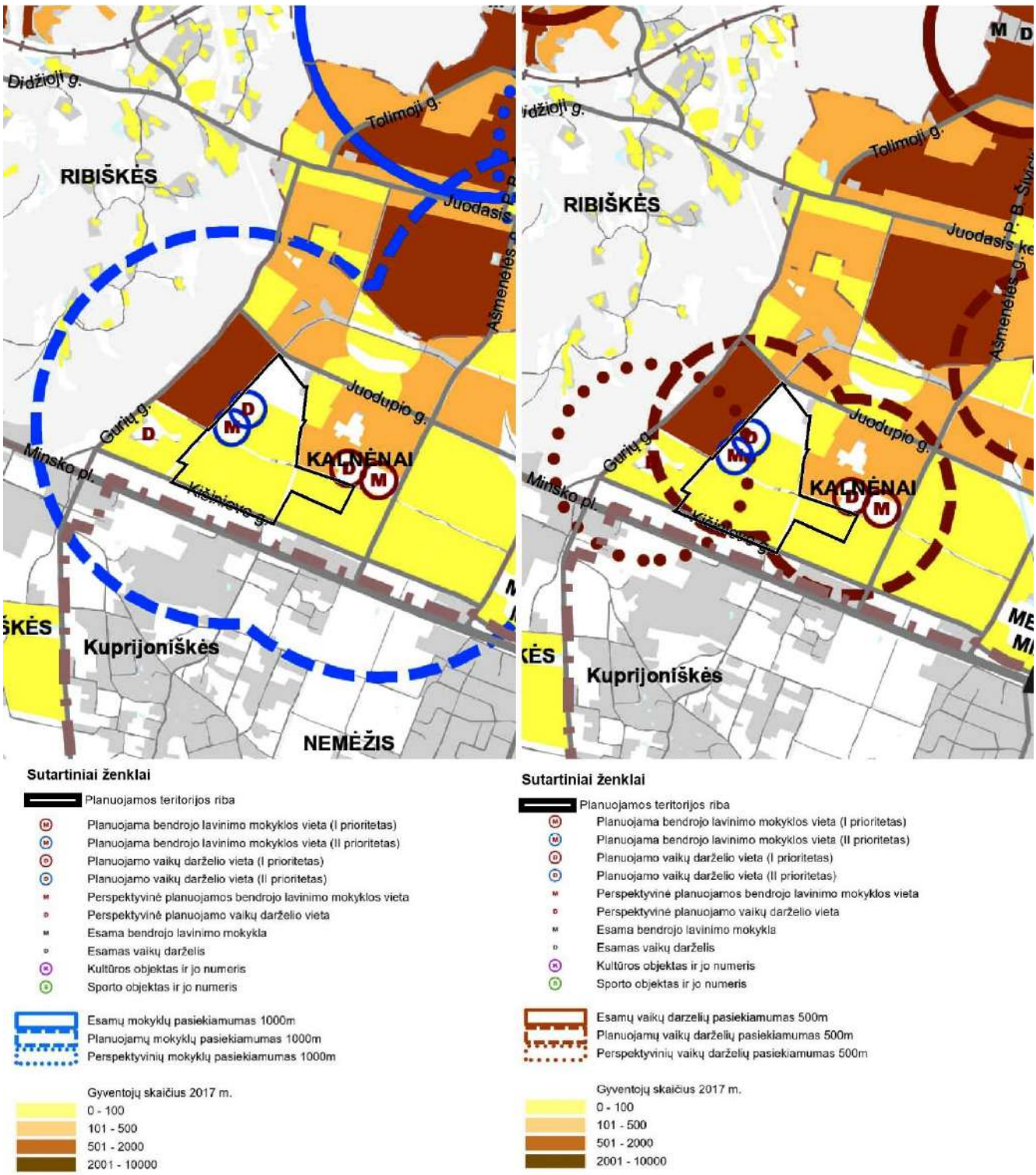
5.2 Ikimokyklinės ir bendrojo lavinimo įstaigos

Šiuo atveju išsami socialinės infrastruktūros prognozė, tokia kaip demografinė sudėtis, sveikatos kultūros, poilsio ir laisvalaikio organizavimo, buitinio aptarnavimo, teisinių, finansinių, socialinių, kultūrinių ir kitų paslaugų gyventojams įmonės, įstaigos ir organizacijos yra neaktuali, nes visa tai gali būti padengiama paslaugų sektoriuose. Šie aspektai nesudaro išskirtinių arba atskirų įsipareigojimų bendroje projektuojamos teritorijos socialinėje infrastruktūroje.

Tačiau, švietimo infrastruktūros objektų erdviniai parametrai ir atributai yra svarbūs.

Projektuojamos teritorijos vakariniame ruože pagal miesto BP sprendinius (žr. 5.1 pav.) yra numatyta mokykla ir darželis. Šios įstaigos pilnai tenkina projektuojamos teritorijos gyventojų poreikius bendrojo lavinimo ir ikimokyklinėms įstaigoms.

Tačiau, miesto BP sprendiniuose projektuojamos teritorijos specializuotų kompleksų funkcinėje zonoje yra reglamentuotas maksimalus leistinas užstatymo aukštis – 8 metrai, kas atitinka maždaug 2 aukštų pastatą. Norint įsivaizduoti pilnavertę mokyklą be sporto salės būtų sunku. O statyti požeminę sporto salę būtų kažkaip keista.



5.1 pav. Vilniaus miesto BP. Socialinė infrastruktūra. Bendrojo lavinimo mokyklų ir vaikų darželių pasiekiamumo schemos fragmentas

VERTINIMAS

Vertinant projektuojamos teritorijos bendrąją urbanistinę struktūrą, supančio artimojo užstatymo konteksto sąrangą ir galimą erdvinį kompozicinį modelį, kai pastarieji objektai yra išdėstyti pakankamai svarbioje struktūrinėje ašyje ir vizualiniame vienos iš svarbiausių Rukainių gatvės kanale ir formuos šios gatvės rytinę užstatymo išklotinę, galima argumentuotai teigti, kad šių struktūrinių elementų užstatymo aukštis neabejotinai iššaukia neabejotiną bent jau 12 metrų aukščio parametro poreikį, kas šiai teritorijos daliai būtų normalu, konceptualu ir urbanistiškai bei kontekstualiai pagrįsta vertinant aplinkinį teritorijos užstatymo aukščio horizontą bei pastatų tipologiją.

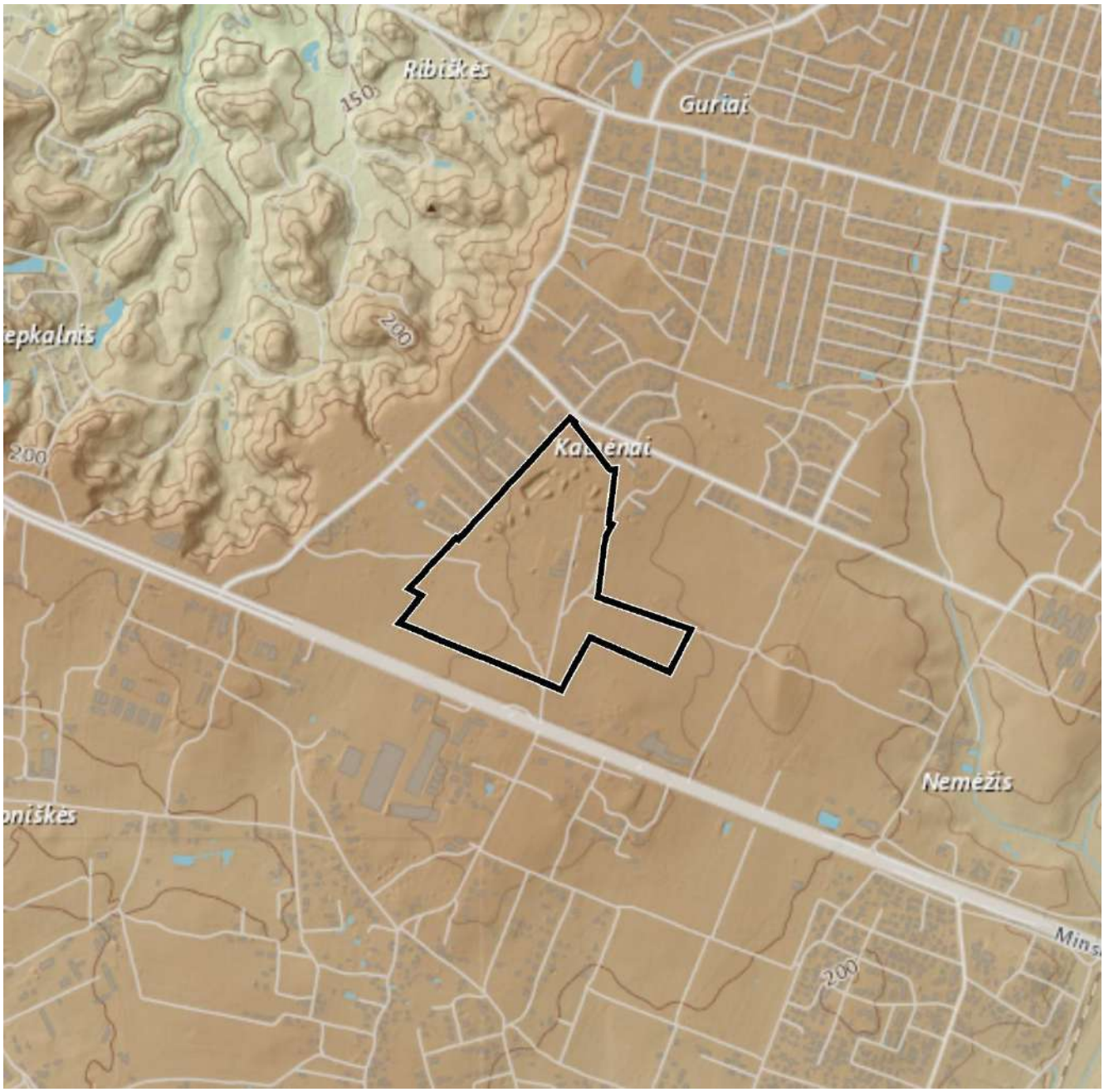
6 GAMTINĖ STRUKTŪRA

6.1 Reljefo sąranga (geomorfologinė struktūra)

Geomorfologiniu aspektu nagrinėjami tam tikri žemės paviršiaus ir bendrieji geografiniai aspektai, kurie turi svarbią reikšmę pačiai nagrinėjamai urbanistinei struktūrai ir gali lemti jos arba jos fragmentų urbanistinę erdvinę išraišką.

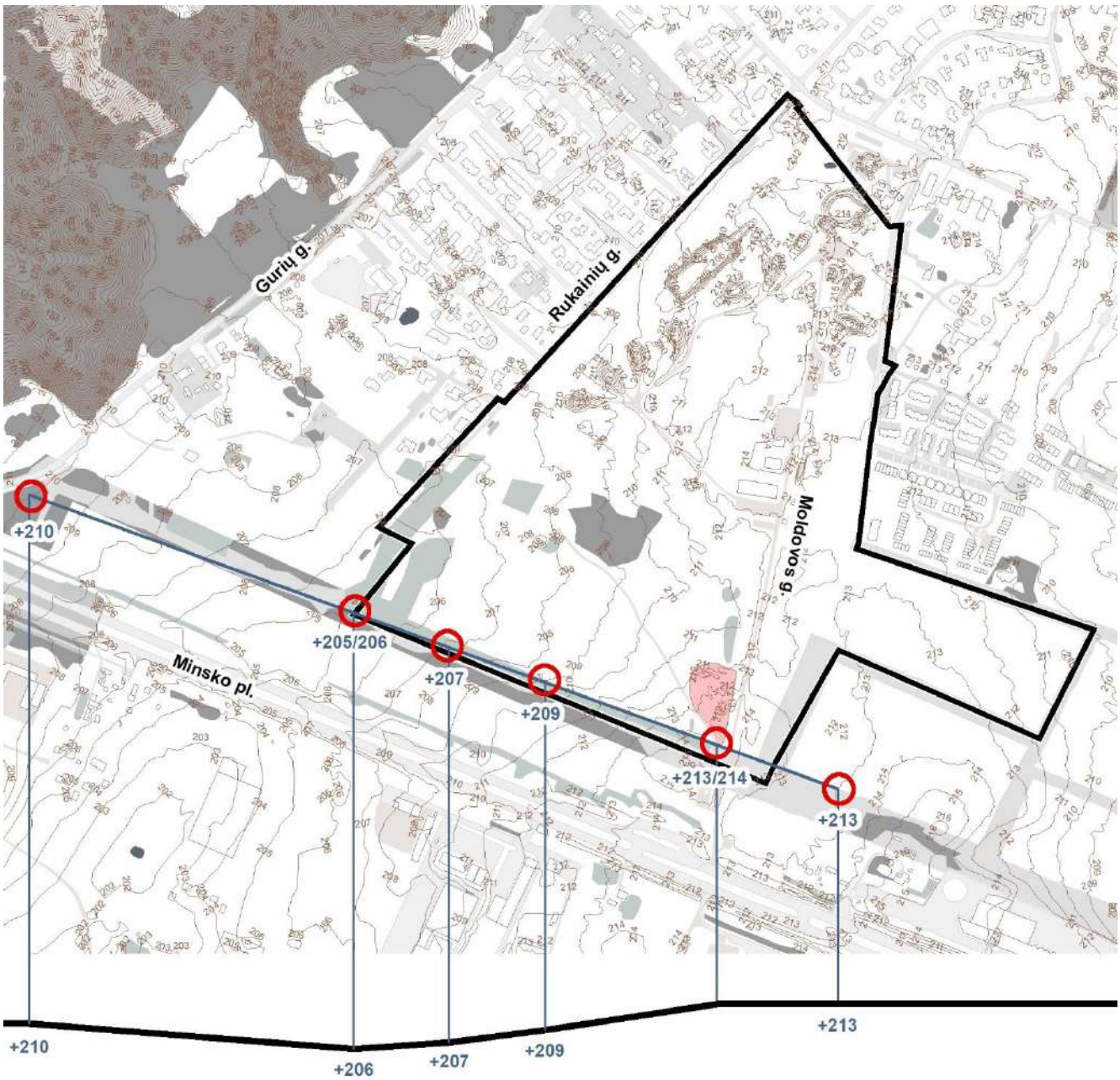
Projektuojama teritorija pakankamai lygi su nedideliu polinkiu vakarų kryptimi (žr. 6.1 pav.). Jokių išskirtinių geomorfologinių darinių nėra. Pagrindinis reljefo lūžis ir nusileidimas į Vilniaus daubą yra labiau į vakarus ir projektuojamai teritorijai jokių papildomų arba lemiančių ir išskirtinių urbanistinių ar gamtinių argumentų nesuteikia.

Šiaurinėje projektuojamos teritorijos dalyje, buvusioje kariškių teritorijoje, yra antropogeninių žemės paviršiaus pakitimų, kurie bendrajai reljefo struktūrai neturi reikšmės.



6.1 pav. Ištrauka iš Lietuvos reljefo žemėlapio

Projektuojamos teritorijos žemės paviršius nuo +213/214 Alt. Kartvelų gatvės perimetre (žr. 6.2 pav.) tolygiai žemėja vakarų kryptimi iki Alt +209 teritorijos viduryje ir lokaliai pažemėja iki Alt. +205/206 metrų Rukainių gatvės ašyje. Po to altitudė pakyla ir išsilygina iki Alt.+210 metrų Minsko plento ir Gurių gatvės sankirtos, kur po to ryškiai krenta į Ribiškių kraštovaizdžio draustinio daubą.



6.2 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto topografinės nuotraukos ir žemės paviršiaus pjūvis

VERTINIMAS

Bendroji geomorfologinė projektuojamos teritorijos sandara ir kontekstas dėl charakteringo žemės paviršiaus polinkio vakarų kryptimi turi lemiamos reikšmės sisteminei principinei projektuojamos teritorijos urbanistinei organizacijai.

Tolygus teritorijos reljefo žemėjimas vakarų kryptimi neišvengiamai inspiruoja daugiaplanio (kaskadinio) teritorijos užstatymo dėsningumą.

6.2 Gamtinis karkasas

Gamtinis karkasas (GK) – vientisas gamtinio ekologinio kompensavimo teritorijų tinklas, įteisintas Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos ir saugomų teritorijų įstatymuose. Jo paskirtis – užtikrinti ekologinę kraštovaizdžio pusiausvyrą, gamtinius ryšius tarp saugomų teritorijų, kitų aplinkosaugai svarbių teritorijų ar buveinių, taip pat augalų ir gyvūnų migraciją tarp jų. Gamtinio karkaso teritorijų tvarkymą bei veiklos jose apribojimus apibrėžia Gamtinio karkaso nuostatai.

Planuojamos teritorijos pietrytinėje pusėje yra vietinio migracijos koridoriaus fragmentas (žr. 6.3 pav.). Vietiniams migracijos koridoriams priskiriami geomorfologiniai elementai – sausaslėniai.

Vadovaujantis Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendruoju planu, sausaslėniams, kaip vietinės svarbos migraciniams koridoriams – gamtinio karkaso sudedamosioms dalims – taikomi Gamtinio karkaso nuostatų reikalavimai bei Neužstatytose sausaslėnių dalyse urbanizuotose ir urbanizuojamose teritorijose koncentruojami atskirieji ir priklausomieji želdynai.

Šiaurinėje planuojamos teritorijos dalyje yra vietinis vidinio stabilizavimo arealas – planuojamas želdynas (žr. 6.3 pav.). Vietiniams vidinio stabilizavimo arealams priskiriamos mažosios bendrojo plano želdynų, miškų ir miškingų teritorijų funkcinės zonos ir mažieji geomorfologiniai gamtinio karkaso elementai – (autonominiai) šlaitai, biogeninio reljefo zonos, glaciokarstinės dubės, esantys urbanizuotose/urbanizuojamose bei neurbanizuojamose teritorijose.

Pietiniu projektuojamos teritorijos perimetru praeinanti struktūrinė žalioji jungtis gatvės koridoriuje yra gamtinio karkaso stiprinimo priemonė, formuojanti gamtinio karkaso elementus tarpusavyje jungiantį tinklą.

Miško žemės projektuojamoje teritorijoje nėra.

6.3 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano Gamtinio karkaso schemos

VERTINIMAS

Sausaslėnio buvimas gali būti panaudotas kaip kompozicinė priemonė projektuojamos teritorijos vietinės želdynų sistemos kūrimui, formuojant jungtis su periferijoje esančiais elementais. Tuo labiau, kad pagal galiojančius teisės aktus yra būtinas priklausomųjų želdynų procentas pagal LR želdynų įstatymo, galiojančio iki 2024-12-31 nuostatas.

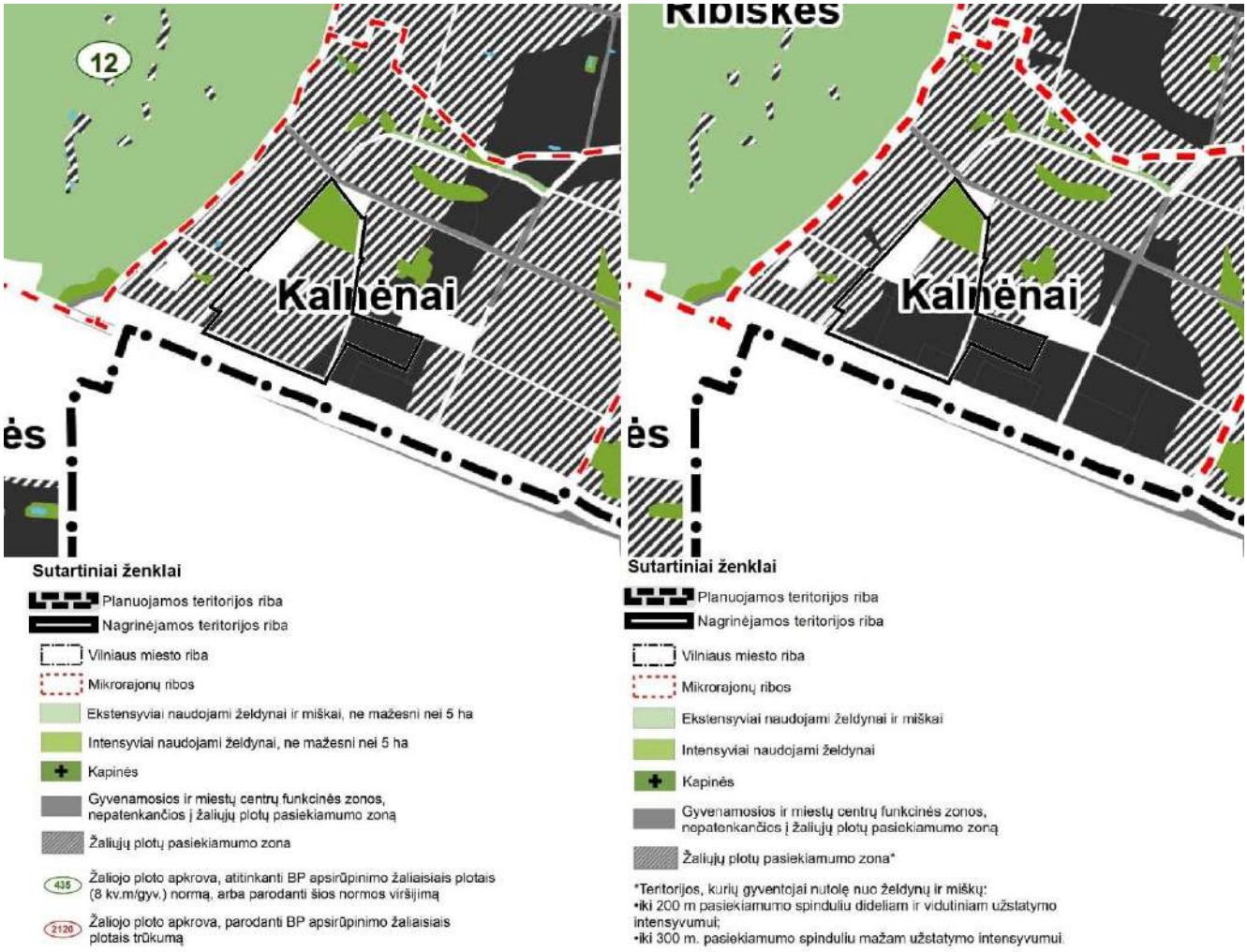
Vietinio vidinio gamtinio karkaso stabilizavimo arealo buvimas šiaurinėje projektuojamos teritorijos gretimybėje pagerina projektuojamos teritorijos želdynų pasiekiamumo ir gamtinio faktoriaus artimoje aplinkoje kriterijus.

6.2.1 Želdynai

Pagal Priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašą, bendruoju atveju minimalūs viešųjų atskirųjų želdynų plotai, tenkantys vienam kvartalo gyventojui, ir viešųjų atskirųjų želdynų pasiekiamumo atstumai yra 10 m² vienam gyventojui ir 300 metrų. Vilniaus BP - Miesto centrų funkcinėse zonose ne mažesnis nei 2 m²/gyv. + darbuotojui ir 200 metrų. Vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamosiose zonose ne mažesnis nei 6 m²/gyv. ir pasiekiamumas – 300 m.

Bendruoju atveju, mažiausias priklausomiesiems želdynams priskiriamas plotas nuo viso žemės sklypo ploto (%), daugiabučių gyvenamųjų pastatų ir bendrabučių teritorijoms yra 30%. Komercinės paskirties objektų teritorijoms - 10%.

Vertinant miesto dalies centro funkcinės zonos mišrumą bus pakankamai sudėtinga interpoliuoti ir išdėstyti nustatytus procentus konkrečiose situacijose.



6.4 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano Žaliųjų plotų pasiekiamumo bei ne mažesnių nei 5 ha žaliųjų plotų pasiekiamumo schemų

Projektuojamos teritorijos miesto dalies centro funkcinė zona (žr. 6.4 pav.) nepatenka į žaliųjų plotų pasiekiamumo zoną. Tačiau projektuojamoje teritorijoje yra natūraliai susiformavusių želdynų fragmentų, kurie gali būti panaudoti vietinės želdynų infrastruktūros tinklui formuoti.

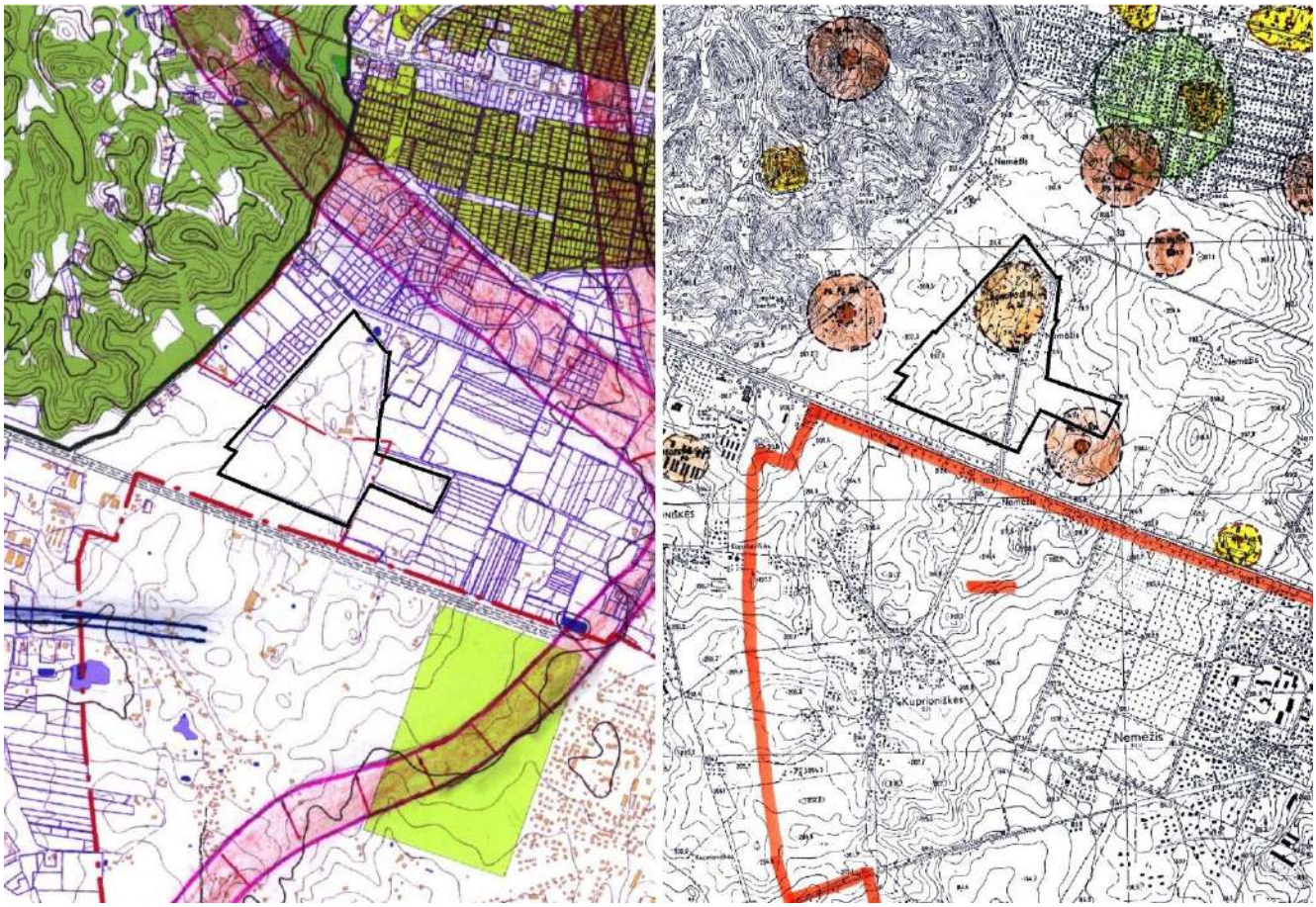
VERTINIMAS

Kuriant vidinę projektuojamos teritorijos urbanistinę struktūrą, būtina atkreipti dėmesį į vidinės žaliosios infrastruktūros ir landšafto organizavimą, panaudojant teritorijoje susiformavusius želdynus ar jų fragmentus.

6.3 Bioenergetinė situacija

Povandeninių srautų ir tektoninių lūžių (žr. 6.5 pav.) projektuojamoje teritorijoje nėra.

Didelė teritorijos dalis patenka į technogeninių (dabartinių) objektų cheminės taršos zoną. Nieko nuostabaus, nes pastaroji teritorija buvo eksploatuojama kariniais tikslais ir tiksliai nėra žinoma, kas ten buvo vykdoma.



6.5 pav. Bioenergetinė planuojamos teritorijos situacija

VERTINIMAS

Dėl teritorijos cheminės taršos aspekto aiškumo, jos šiaurinėje dalyje verta atlikti cheminius tyrimus.

6.4 Klimatas

Esant vyraujantiems žemės paviršiaus aukščiams nuo +205 Abs. alt. ir aukščiau, klimato atšilimo atveju projektuojamai teritorijai potvynių ir užliejimo pavojus negresia.

Vilniaus klimatas yra pereinamasis, šiltos vasaros ir šaltos žiemos. Vidutinė metinė temperatūra yra +6,6 °C. Šalčiausia sausį (vidutinė temperatūra −4 °C), o šilčiausia liepą (vidutinė temperatūra 17 °C). Vidutinis kritulių kiekis – 688 mm.

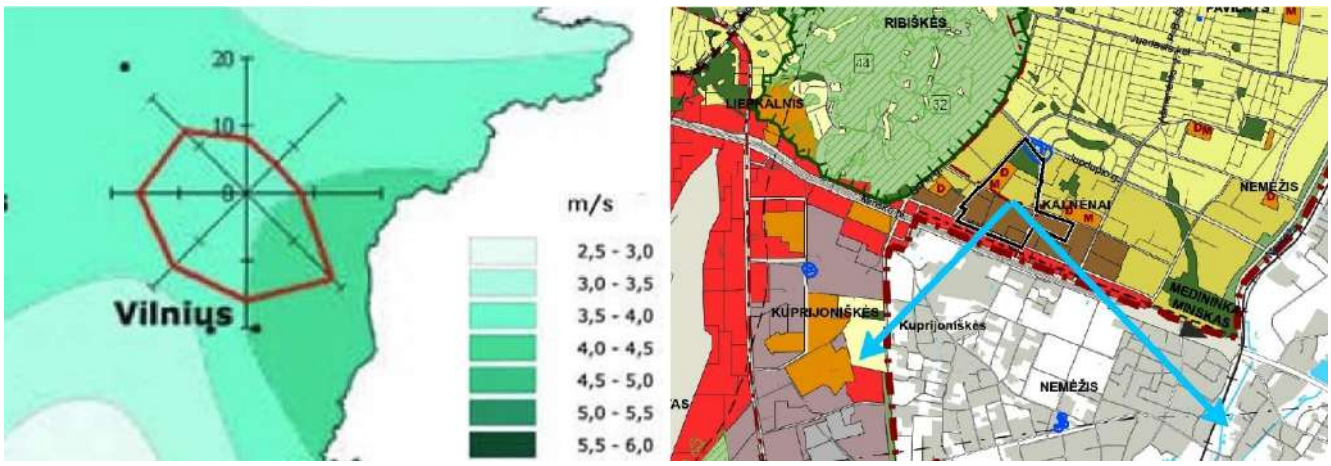
Vėjai. Pagal meteorologinius duomenis, vidutinis vėjo greitis (m/s), SKN, 1991—2020 m. yra sekantis:

Stotis	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Metų
Vilnius	3,6	3,4	3,3	3,1	2,8	2,7	2,5	2,4	2,6	3,1	3,5	3,6	3

6.6 pav. Ištrauka iš https://www.meteo.lt/klimatas/lietuvos-klimatas/klimato-duomenys/

Vėjų rožė. Vyraujančios vėjų kryptys yra pietryčių / pietvakarių. Kaip matosi iš palyginimo (žr. 6.7 pav.), projektuojama teritorija atsiduria vyraujančių vėjų fronto koridoriuje.

Yra vilties, kad projektuojamos teritorijos vyraujančius vėjus kažkiek ekranuos būsimas komercinis ir paslaugų užstatymo frontas Minsko plento šiaurinėje išklotinėje. Bet, jeigu jis bus ne ištisinis ir neaklinas, yra galimybė susidaryti ir vėjo tuneliams, kurie gali lemti kvartalų vidinių erdvių ar kiemų mikroklimatines sąlygas.



6.7 pav. Ištrauka iš www.zaliaideja.lt Vėjo krypčių žemėlapio ir Vilniaus m. BP

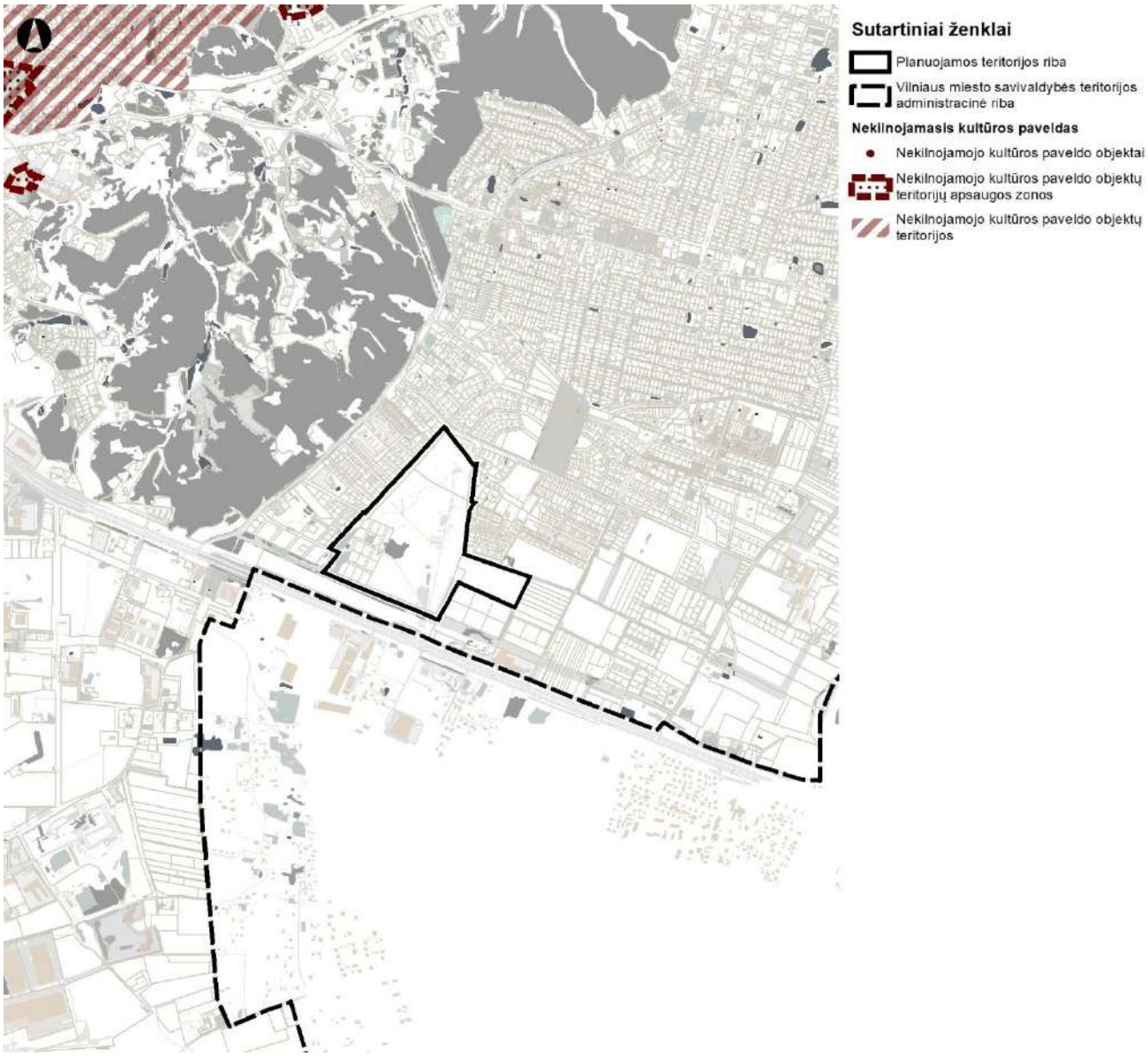
VERTINIMAS

Vyraujanti vėjo kryptis yra lemiantis faktorius pastatų orientacijai. Ypač kvartalinės užstatymo morfologijos atvejais. Formuojant gatvių ir vizualinių kanalų tinklą, kad išvengti nepageidaujamų skersvėjų vidinėje projektuojamos teritorijos urbanistinės architektūrinės struktūros sąrangoje ir kompozicijoje.

7 NEKILNOJAMASIS KULTŪROS PAVELDAS

Kultūros paveldo objektais laikomi pavieniai, kompleksiniai ar į kompleksą įeinantys objektai, registruoti kaip nekilnojamosios kultūros vertybės, t. y. žemės sklypuose, sklypų dalyse, vandens, miško plotuose ar jų dalyse esantys statiniai ar kiti nekilnojamieji daiktai, kurie turi vertingųjų savybių ir kartu su jiems priskirta teritorija yra atskiri daiktinės teisės objektai ar gali jais būti (LR Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas).

Kultūros paveldo objektų, vietovių teritorijose ir apsaugos zonose veikla reglamentuojama nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugą reglamentuojančiais teisės aktais ir dokumentais bei nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiaisiais planais. Visų objektų, įrašytų į Kultūros vertybių registrą, teritorijoms ir jų apsaugos zonoms yra taikomi LR Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatyme numatyti reikalavimai. Konservacinė (saugojimo) paskirtis nustatoma saugomo objekto teritorijoje esantiems sklypams ar jų dalims, kurie yra daiktinės teisės objektai. Visos neveikiančios kapinės tvarkomos pagal Kapinių tvarkymo taisykles. Kultūros paveldo objektų apsaugos teritorinės priemonės konkretizuojamos teritorijų specialiaisiais ir detaliaisiais planais bei objektų, įrašytų į Kultūros vertybių registrą, individualiais apsaugos reglamentais.



7.1 pav. Nekilnojamasis kultūros paveldas

VERTINIMAS

Projektuojamoje teritorijoje (žr. 7.1 pav.*.) Nekilnojamojo kultūros paveldo vertybių, kurios galėtų įtakoti arba nulemti jos vystymo tūrines erdvines charakteristikas, nėra. Galimo santykio ar konflikto su paveldėtomis vertėmis požymių nėra.*

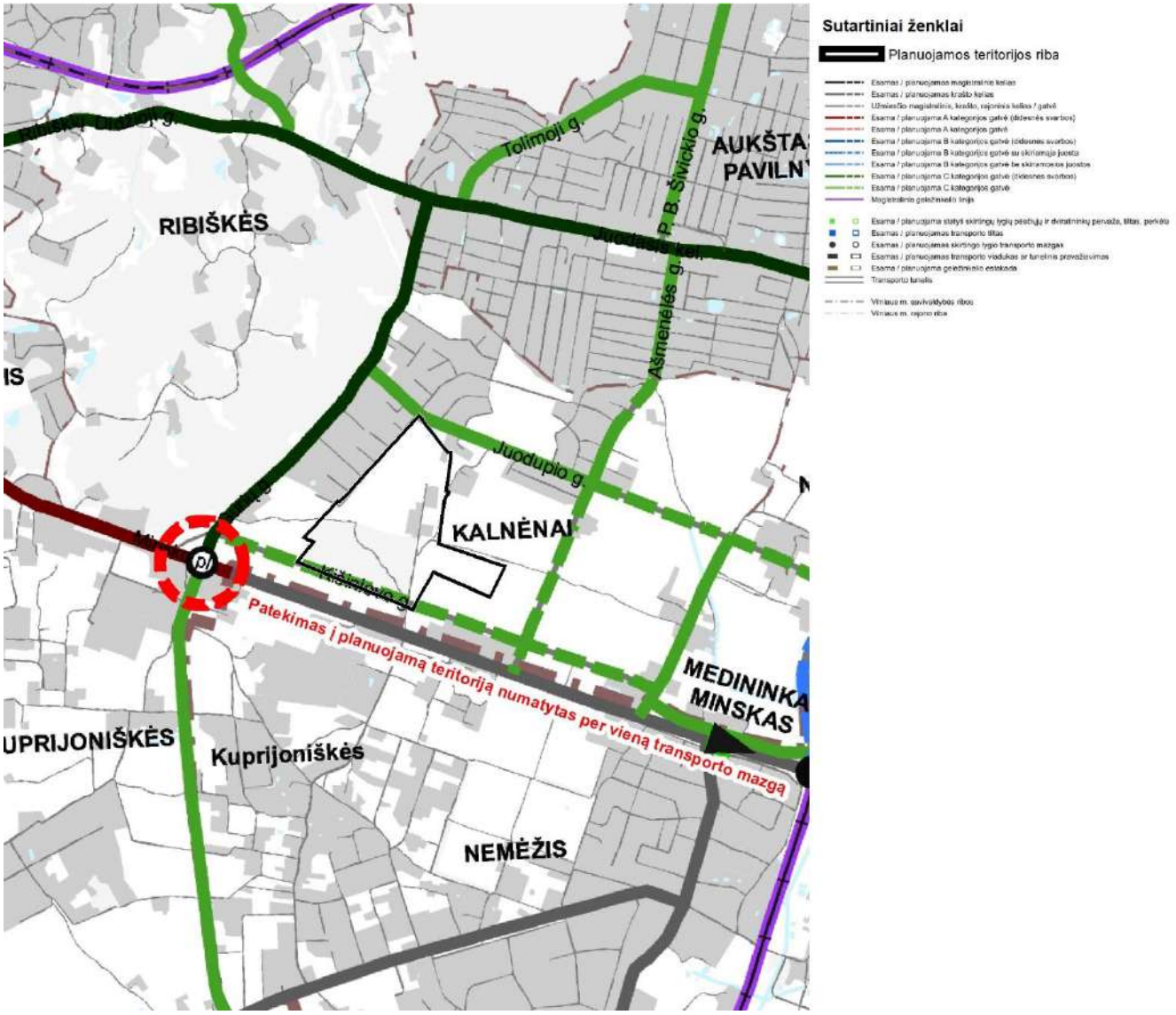
8 SUSISIEKIMO SISTEMA

8.1 Gatvių tinklas

Miesto BP suformuotas principinis gatvių tinklas visapusišką projektuojamos teritorijos ryšį su miestu visomis kryptimis pozicionuoja per artimiausią vienintelį planuojamą Minsko plento ir Gurių gatvės skirtingo lygio transporto mazgą (žr. 8.1 pav.).

Papildomas įsijungimas į Minsko plentą dešiniaisiais posūkiais numatytas Moldovos / Kartvelų gatvės trasoje.

Planuojama aukštesnės C kategorijos gatvė yra numatyta pietiniame projektuojamos teritorijos perimetre, Kišiniovo gatvės trasoje, kuri, kaip dubliuojanti ir paskirstanti gatvė, jungia skirtingų lygių transporto mazgus. Visos kitos, tiek aplinkinės, tiek ir projektuojamos teritorijos susisiekimo tinklo gatvės yra D kategorijos.



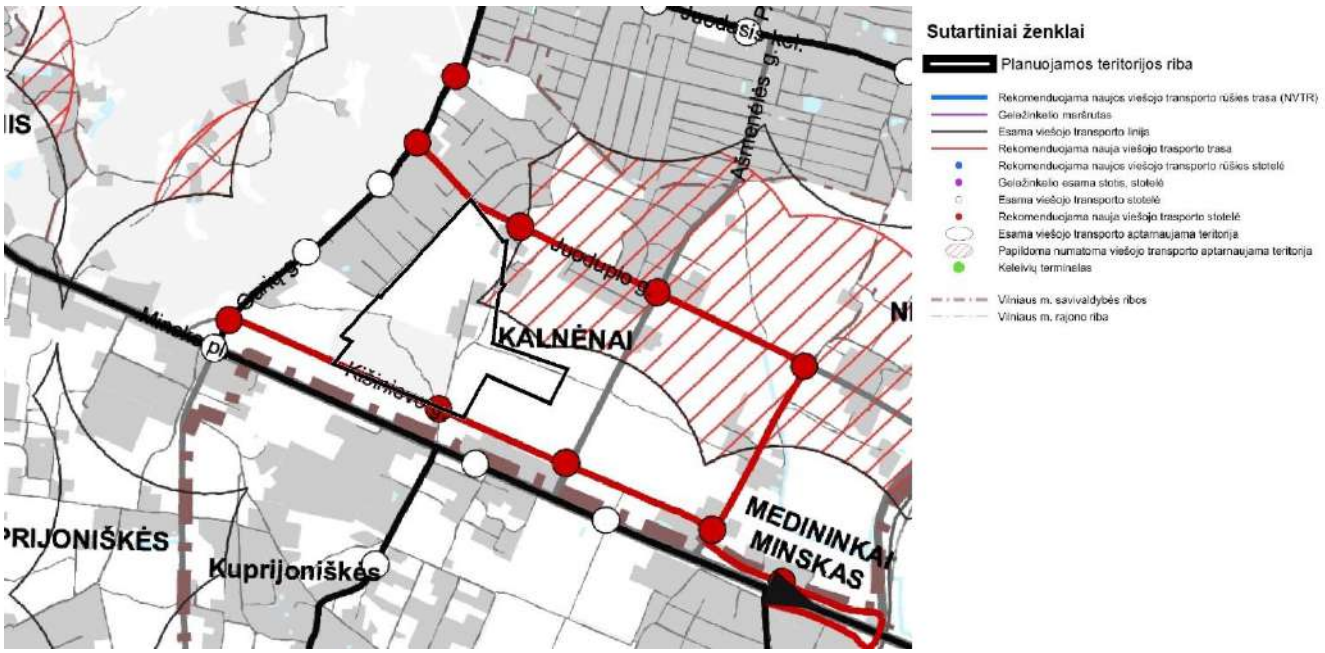
8.1 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano brėžinio: Susisiekimo sistema. Gatvių kategorijos.

VERTINIMAS

Projektuojama teritorija nėra patogi miesto struktūrinio susisiekimo tinklo atžvilgiu. Todėl, siekiant išvengti galimų vietinių kamščių pikų metu, derėtų projektuoti rišlią ir pakankamai tankią vidinę gatvių struktūrą.

8.2 Viešojo transporto infrastruktūra

Šiuo metu projektuojama teritorija nėra tiesiogiai aptarnaujama viešuoju transportu, tačiau yra normatyvinio pasiekiamumo ribose Gurių gatvės trasoje (žr. 8.2 pav.). Perspektyvoje pietinis ir šiaurinis projektuojamos teritorijos perimetrai turėtų būti papildomai aptarnaujamas planuojamomis (rekomenduojamomis) viešojo transporto linijomis.



8.2 pav. Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano brėžinio: Susisiekimo sistema. Viešasis transporto maršruto tinklas.

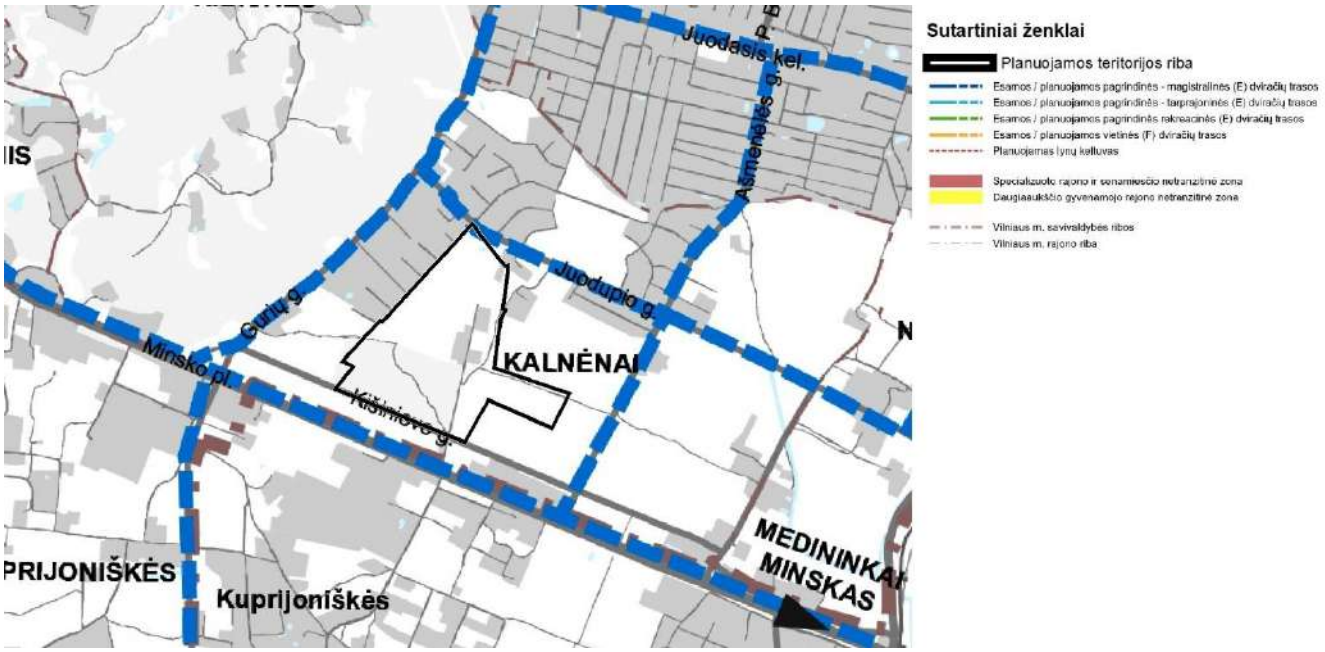
VERTINIMAS

Konstruojant projektuojamos teritorijos tinklinę struktūrą, verta ją susieti aiškiais vidiniais ryšiais su viešojo transporto trasomis.

8.3 Pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūra

Projektuojamai teritorijai ir jos aplinkai (žr. 8.3 pav.) jokių išskirtinių pozicijų ar nuostatų pėsčiųjų sisteminiam tinklui Vilniaus miesto BP sprendiniuose nėra nustatyta.

Tarprajoninės dviračių trasos numatytos atokiau ir nesiekia projektuojamos teritorijos.



8.3 pav. . Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano brėžinio: Susisiekimo sistema.Dviračių takų schema

VERTINIMAS

Konstruojant projektuojamos teritorijos tinklinę struktūrą, tikslinga numatyti vietinę dviračių takų sistemą, užtikrinančią rišlią ir kontekstualią integraciją į bendramiestinį tinklą.

III. TERITORIJOS URBANISTINIO MODELIO FORMAVIMO GALIMYBĖS

Kaip jau buvo nustatyta, projektuojama teritorija, išskyrus tai, kad yra reljefo lūžio ir žemėjimo vakarų kryptimi segmente, daugiau nepasižymi jokiais esamais reikšmingumo faktoriais ar miesto BP užkoduotais išskirtinės vertės atributais arba galimybėmis. Tik tiek, kad yra galimai traktuotinų rytinių „miesto vartų“ tiesioginėje aplinkoje ir įtakoje. Aukštos kategorijos Minsko plentas atriboja visą pietinį urbanistinio ruožo arba linijinio centro perimetrą tiek struktūrinių ryšių galimybėmis, tiek ir visais funkcinės sąrangos aspektais.

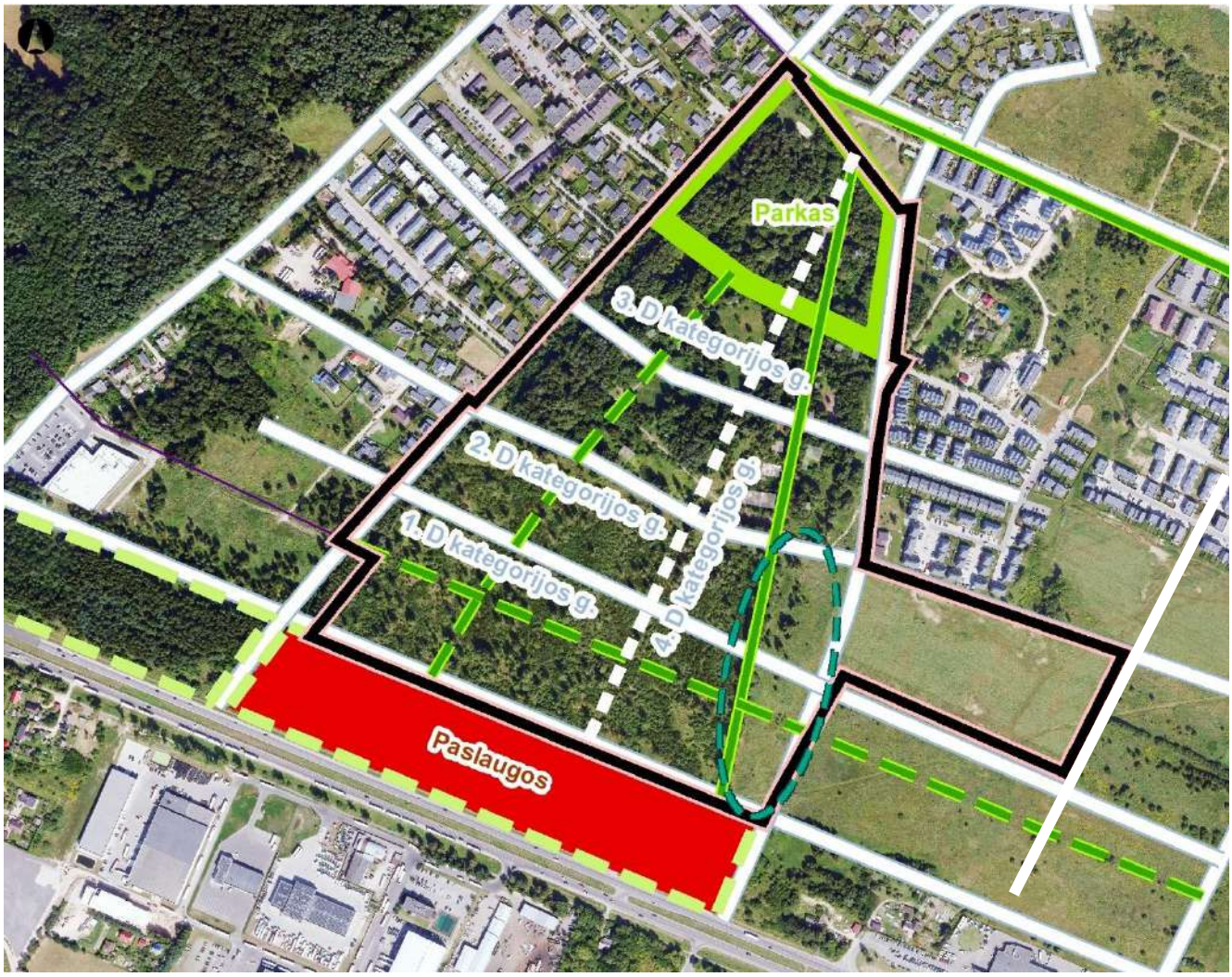
Reiškia, struktūrinės dermės ir išskirtinumo reikia ieškoti kitomis architektūrinės išraiškos priemonėmis, remiantis artimo konteksto struktūriniu kodu, akcentuojant vizualinių ir erdvinių kanalų kampus, gyvenamos aplinkos kokybe ir unikalios gamtinės aplinkos gretimybėmis.

Pagrindiniai bet kokios urbanizuotos teritorijos chrestomatiniai vidiniai teoriniai ir lemiantys atributai yra susiklosčiusi planinė struktūra ir gretimas užstatymas, reljefas, suprojektuotas arba prognozuojamas gretimas užstatymas, vidinė ir aplinkinė regioninių urbanistinių mazgų ir žaliosios infrastruktūros sąranga.

8.4 Planinė struktūra ir gretimas užstatymas

Vertinant projektuojamos teritorijos kontekstualumą aplinkinio užstatymo atžvilgiu, savaime formuojasi rišlus struktūrinis vidinis tinklas - visapusiškai rišlus gretimų ir perspektyvinių teritorijų atžvilgiu.

Šiuo atveju, pagal pirminę ir apibendrintą urbanistinę logiką pateikiamas grynai metodinis struktūrinių prielaidų modelis (žr. 8.4 pav.), atsižvelgiant į vilnietišką kvartalų masteliškumą, patogų kvartalų aptarnavimą, galimybę atskirti viešąsias ir privačias erdves. Aišku, tik tiek, kiek tai priklauso bendriesiems urbanistiniams erdviniams parametrams urbanistinių galimybių studijos kompetencijos rėmuose, kaip pavyzdys atspindintis urbanistinių parametrų paieškos ir argumentacijos logiką.



8.4 pav. Galima planuojamos teritorijos architektūrinė erdvinė struktūra

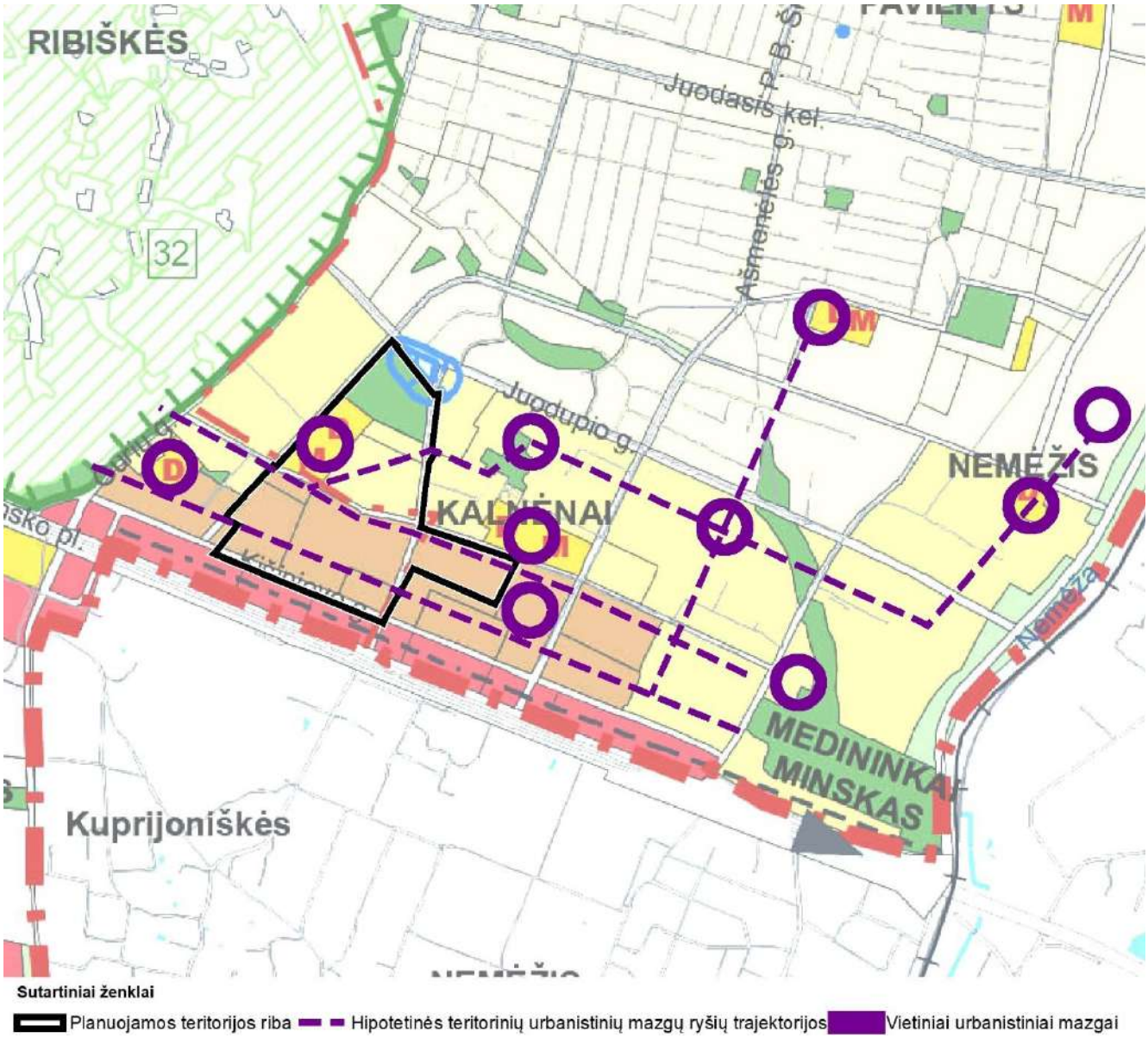
Dėl funkcinių sumetimų, architektūrinės išraiškos užmanymų ir profesionalaus tūrinės erdvinės kompozicijos formavimo ypatumų, skaidant atskirais tūriniais vienetais ar kompleksais, tolesnėje projektavimo eigoje jis gali būti argumentuotai interpretuojamas išlaikant bendrąją teritorijos kontekstualumo principą ir sistematiką.

Jeigu bus pakeisti miesto BP sprendiniai ir vietoje „paslaugų“ atsiras bendrojo naudojimo želdynas, projektuojamos teritorijos tūrinei erdvinei struktūrai tai neturės lemiamos įtakos, nes medyno, kaip erdvės formanto aukštis vis tiek bus nemažesnis kaip 12 metrų. Gali įtakoti tik formuojamo užstatymo architektūrinį charakterį ir pirmųjų aukštų funkcines charakteristikas.

8.5 Aplinkiniai urbanistiniai mazgai ir perspektyva

Kaip jau buvo minėta, projektuojama teritorija nėra vieniša miesto urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų atžvilgiu. Vertinant socialinius bei visuomeninius objektus ji yra arba palaipsniui taps integrali tam tikrų vietinių ir skirtingos hierarchijos urbanistinių mazgų sistemoje. Ir tai lemia projektuojamos teritorijos vidinę sąrangą tiek funkcijų, vidinių arba tranzitinių ryšių, tiek ir užstatymo charakterio prasmėmis.

Kadangi, jau yra pastebima nekilnojamojo turto tendencija plėtros teritorijas fokusuoti ne vien į monofunkcinį gyvenamojo būsto sektorių, o ir į bendrą gyvenamosios aplinkos kokybės supratimą tiek aptarnavimo, tiek ir socialinės aplinkos gerinimo srityse, aplinkoje natūraliai atsiranda naujų vietinių objektų ir jų ryšių sistema, kur projektuojamos teritorijos pozicija yra gana reikšmingoje sankirtoje ir turi galimybę maksimaliai architektūrinėmis ir urbanistinėmis priemonėmis jas adaptuoti savo tūrinėje erdvinėje struktūroje (žr. 8.5 pav..).



8.5 pav. Principinė kontekstualaus vietinio tinklo galimybių schema

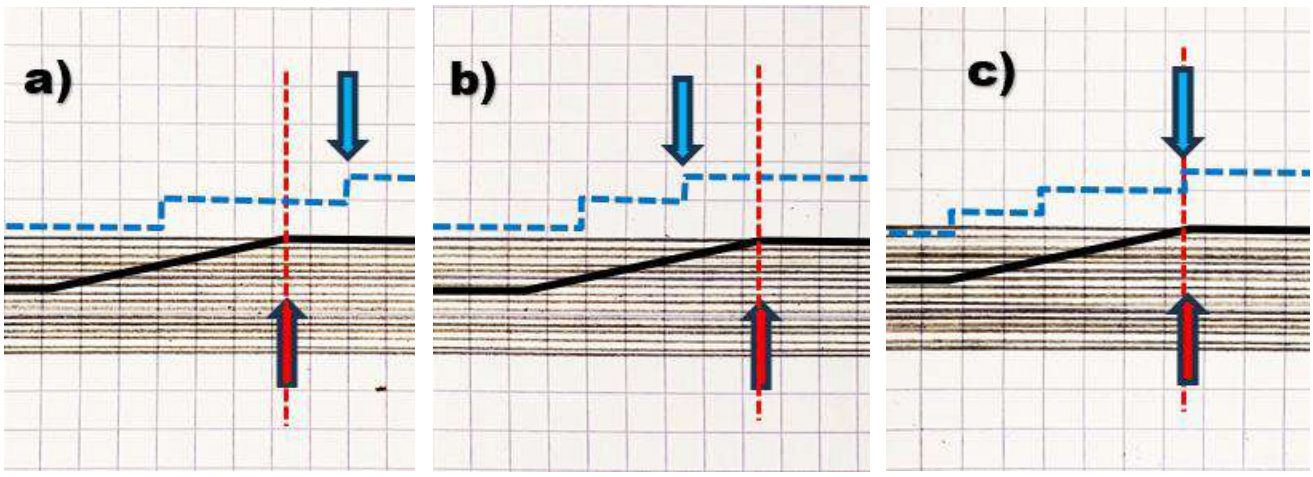
8.6 Užstatymo aukštis

Bendruoju atveju, formuojant užstatymą reljefo polinkių teritorijose labai aiškiai pasireiškia Vilniaus miestovaizdžiui būdingas užstatymo daugiaplaniškumas, kai skirtingose reljefo terasose atsiranda skirtingo horizonto užstatymo siluetai.

Projektuojamos teritorijos urbanistiniam charakteriui ir tūrinėms erdvinėms charakteristikoms nustatyti svarbiausi ir charakteringiausos yra paralelinio (vakarų – rytų kryptimi) Minsko plento ašies ir meridianinio (pietų – šiaurės kryptimi) Moldovos / Kartvelų gatvės ašies pjūvių charakteristikos urbanistinės argumentacijos ir užstatymo racionalumo požiūriais. Taip pat ir vizualinių kanalų (gatvių) užstatymo charakteristikos.

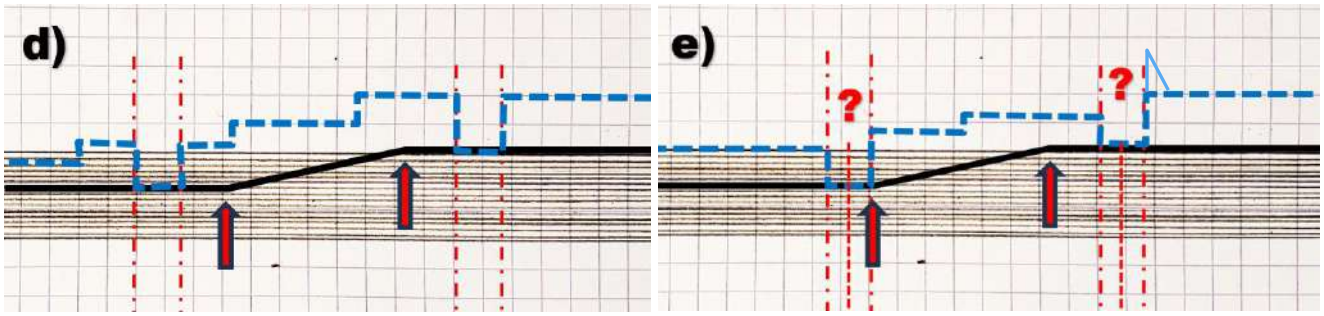
8.6.1 Vakarų – rytų krypties pjūvių charakteristikos

Bendruoju atveju, teritorijose su žemės paviršiaus polinkiais (žr. 8.6 pav.), chrestomatiniai ir pasiteisinę daugiaplanio užstatymo formavimo variantai yra: a) prieš reljefo lūžį, b) už reljefo lūžio arba c) per reljefo lūžį.



8.6 pav. Principinė reljefo ir užstatymo horizonto sistematika

Tai priklauso nuo susiklosčiusio užstatymo charakterio ir užduotų altitudžių, nuo struktūrinių arba vizualinių kanalų padėties, nuo vertikalinių akcentų ir kitų urbanistinio instrumentarijaus kompozicinių priemonių.



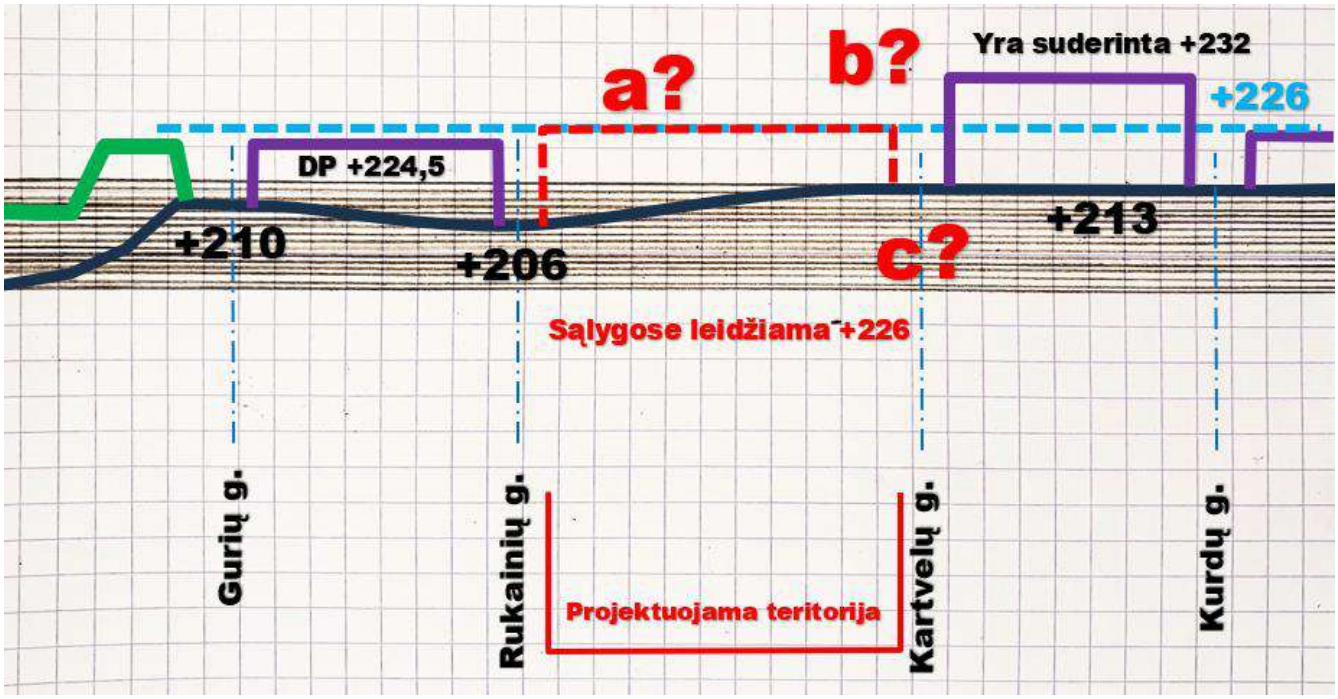
8.7 pav. Principinė kompozicinių priemonių taikymo logika

Pavyzdžiui (žr. 8.7 pav.), kompleksiškai vertinant, variantas e), kai užstatymo horizontų šuoliai bandomi formuoti per vizualinių kanalų ašis, yra nepriimtinas, nes gatvės užstatymo išklotinės tampa skirtingo aukštingumo, o vizualinio kanalo proporcijos gaunasi nepaaiškinamai ir neargumentuotai iškreiptos. Nebent, atskiru atveju, jeigu tai būtų reikšmingas urbanistinis akcentas, kurį pagal atskirą jam sukurtą struktūrą reikėtų išskirtinai išeksponuoti.

Tačiau, pagal Transporto kompetencijų agentūros išduotas teritorijų planavimo sąlygas planuojamoje teritorijoje yra griežtas aukščio reglamentavimas iki Alt. + 226 ribinio užstatymo horizonto (žr.).

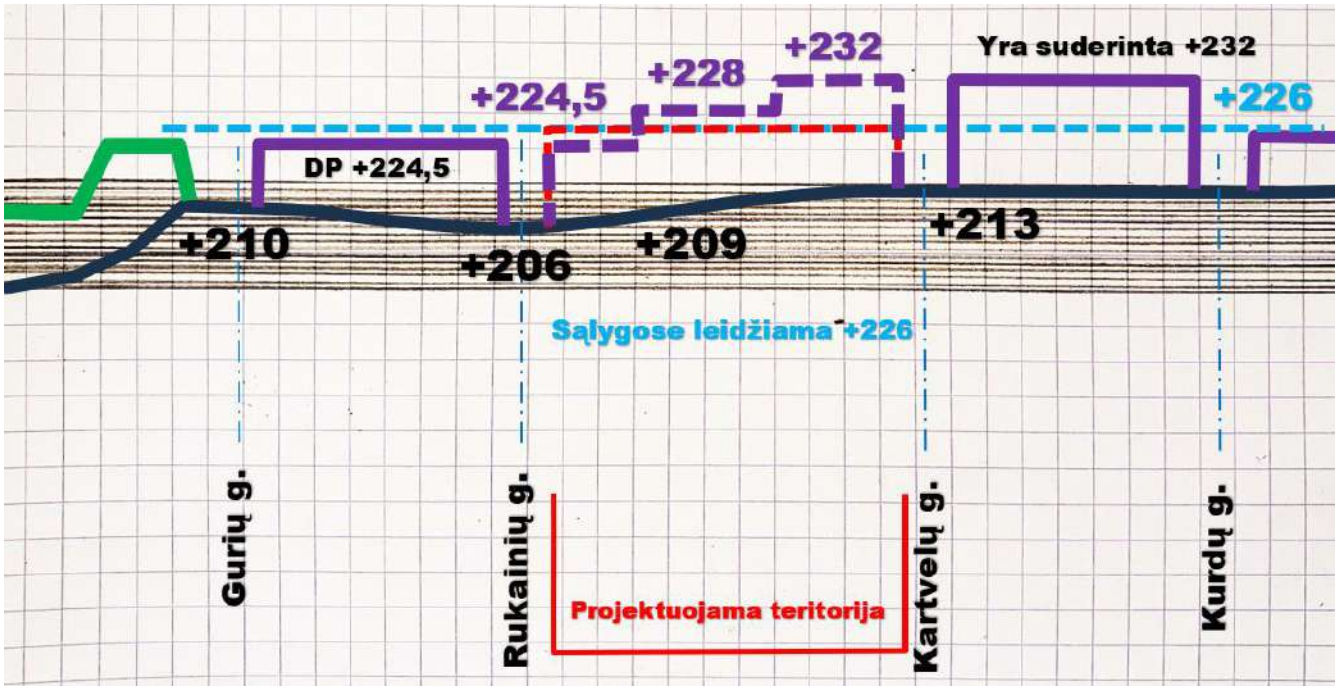
Tokia išeities duomenų situacija iš anksto suponuoja prastą ir visiškai nekontekstualią galimo urbanistinio modelio realizaciją, nes neįmanoma tinkamai ir argumentuotai įgyvendinti a) tolygių užstatymo frontų perkrytimų atsižvelgiant į reljefo požymius; b) neargumentuotai iššoka kaimynystėje suprojektuoto užstatymo fronto „kakta“ +232 altitudėje; c) nėra įmanoma užtikrinti nuoseklių ir tinkamų vizualinių kanalų suformavimo, nes Rukainių ir Moldovos / Kartvelų gatvių

vizualiniai kanalai tampa nepaaiškinamai iškreipti ir neadekvatūs gatvių formantų skirtingi užstatymo išklotinių aukščiai) parametrai.



8.8 pav. Principinio teritorijos pjūvio vakarų – rytų kryptimi esamos būklės schema

Atsižvelgiant į tai, kad projektuojamos teritorijos kaimynystėje (žr. 8.8 pav.) jau yra fiksuotas suprojektuoto utilitaraus užstatymo horizontas +232, projektuojamos teritorijos atžvilgiu urbanistiškai ir kompoziciškai logiški ir urbanistiškai argumentuoti būtų teorinių variantų b) ir d) principai, kai Moldovos gatvės vizualiniame ir struktūriniame kanale neatsiranda užstatymo aukščių perkritimo, projektuojamoje teritorijoje susiklosto nuosteklus užstatymo frontų laiptavimas, atitinkantis reljefo charakterį (žr. 8.9 pav.).

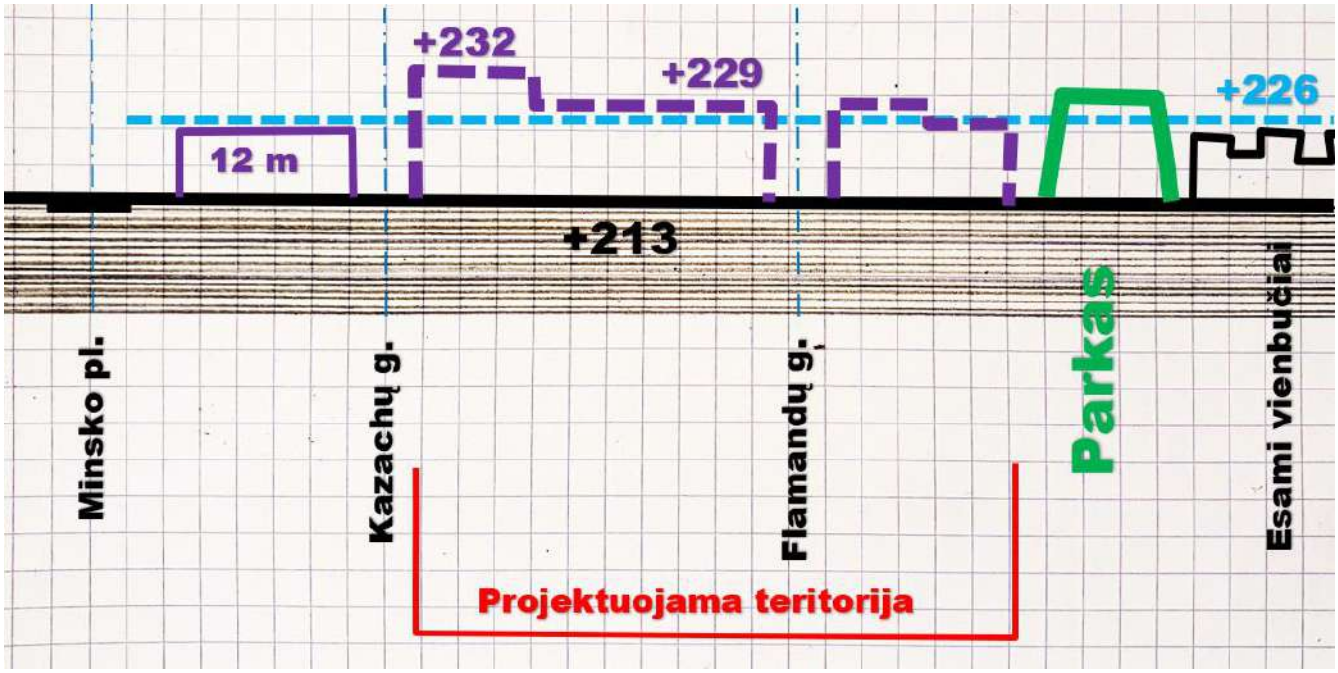


8.9 pav. Urbanistinis metodinis teritorijos pjūvio modelis rytų - vakarų kryptimi

8.6.2 Pietų - šiaurės krypties pjūvių charakteristikos

Sekant paralelinio pjūvio Minsko plento ašyje urbanistiškai tikslingo ir argumentuotai galimo užstatymo galimybių logika principinė reljefo ir užstatymo horizonto sistematikopje (žr. 8.6 pav.), o taip pat ir vizualinių kanalų formavimo

principais (žr. 8.9 pav.), urbanistiškai tikslingas ir priimtinas meridianinis teritorijos pjūvis Kartvelų gatvės ašyje taip pat galėtų remtis analogiška logika, užstatymui palaipsniui ir laiptuotai žemėjant į teritorijos gilumą šiaurės kryptimi (žr. 8.10 pav.).



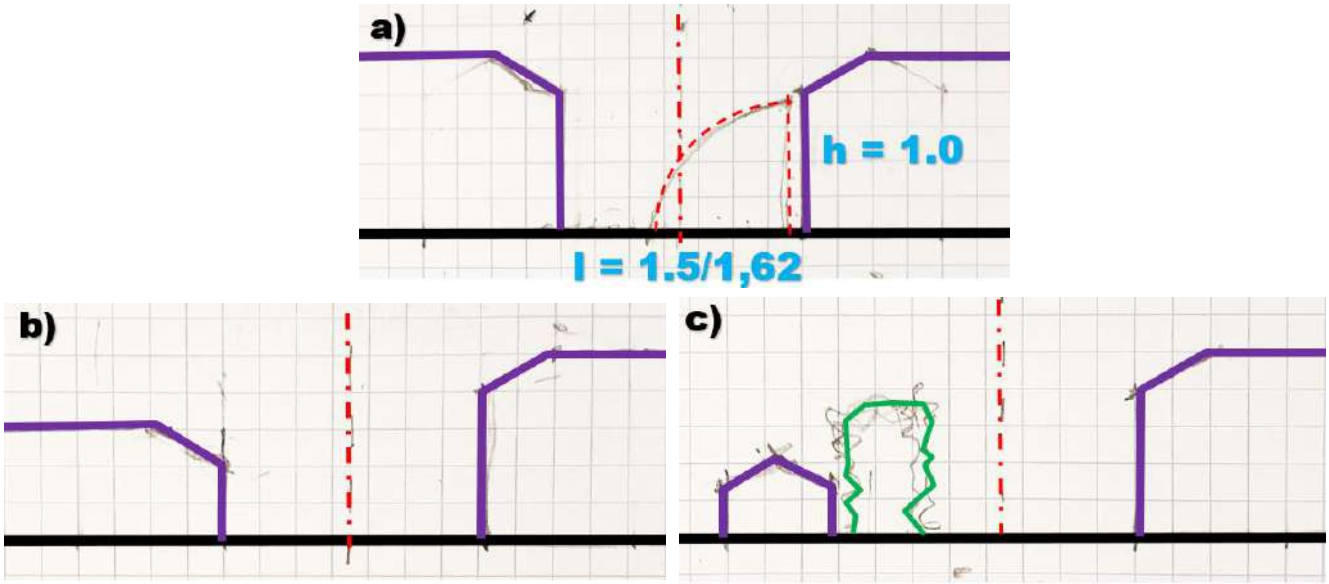
8.10 pav. Urbanistinis metodinis teritorijos pjūvio modelis pietų - šiaurės kryptimi

Vertinant miesto Vilniaus miesto BP nustatytą paslaugų teritorijai užstatymo aukščio reglamentą Minsko plento perimetre iki 12 metrų nuo žemės paviršiaus, ryškus užstatymo frontų perkritimas nėra klaidingas, nes Kazachų gatvės ašyje kardinaliai keičiasi teritorijų funkciniai prioritetai ir jų užstatymo morfologinės savybės.

8.7 Vizualinių kanalų užstatymo charakteristikos

Miesto užstatytoms ir užstatomoms teritorijoms morfologiniu požiūriu yra labai svarbus vizualinių kanalų (gatvių) užstatymo ir perimetrų formavimo principas. Kadangi gatvės yra pagrindinės miesto urbanistinio struktūrinio tinklo formantės, šiuo atžvilgiu yra aktuali ir lemtinga gatvių užstatymo tipologija.

Principinis miesto (ne senamiesčių, priemiesčių ar kaimų) gatvių užstatymo charakteris dažniausiai susiveda į klasikinę „aukso pjūvio“ (1 : 1,62) arba šiek tiek sumažintą (1 : 1,5) santykio proporciją (46 pav., a). Toks vizualinių kanalų parametrų santykis būdingas Lietuvos didesniųjų miestų urbanistinio audinio formavimo ir užstatymo charakteristikoms.



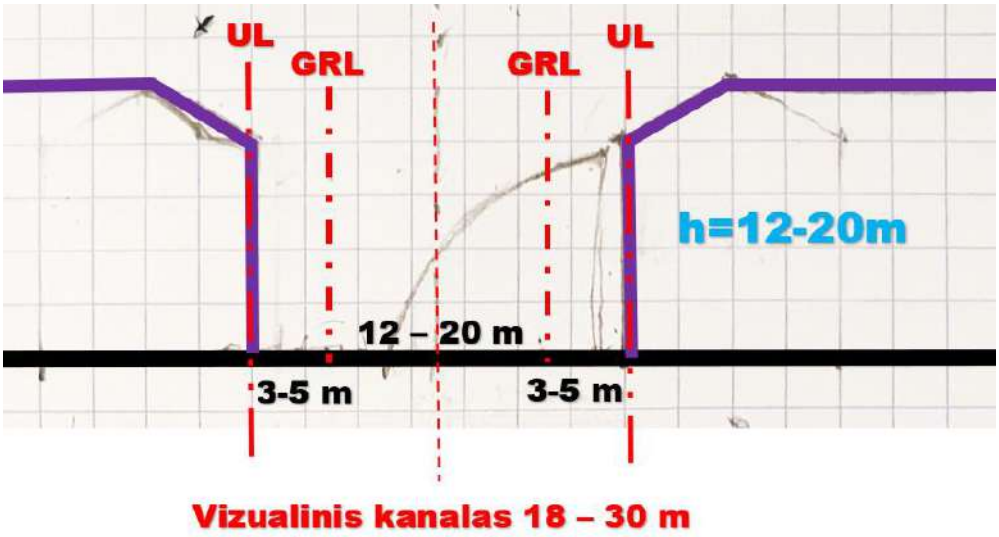
8.11 pav. Metodiniai-tipologiniai vizualinių kanalų (gatvių) užstatymo principai

Morfologiniu požiūriu nuoseklioje miesto ar jo dalies struktūroje gatvių užstatymui yra netinkamas principas b), kai gatvių užstatymo išklotinės yra skirtinguose užstatymo aukščiuose ir vienas tampa kažkodėl išskirtinis ir dominuojantis. Toks principas labiau tinka ne gatvių užstatymo formavimo atžvilgiu, o teritorijos vidinės tūrinės erdvinės kompozicijos modeliavimui. Taip pat, tais atvejais, kai iš esmės keičiasi užstatymo tipas arba teritorijos funkcinis prioritetas c), kai vizualinis kanalas formuojamas kitais principais ir kitais formantais.

Istorinio užstatymo atvejais (senamiesčiuose ir atskirais atvejais naujamiesčiuose), kai užstatymo linijos (UL) sutampa su gatvių raudonosiomis linijomis (GRL) vizualinių kanalų parametrai sumažėja iki santykio (1,0 : 1,0) ar net mažiau mažiau. Priemiesčiuose ir kaimuose – atvirkščiai.

Kadangi, pagal miesto BP sprendinius projektuojama teritorija, analogiškai kaip ir rytinėje kaimynystėje suprojektuota teritorija, yra prioritetinėje miesto dalies centro funkcinėje zonoje, jai tinkamiausias yra tipologinis a) vizualinių kanalų formavimo principas.

Vizualinio kanalo gatvės ašyje atveju jo fiziniai parametrai dažniausiai priklauso nuo struktūrinės gatvės kategorijos, transporto srauto aptarnavimo fronto užstatymo išklotinėje buvimo / nebuvimo ir kt. Užstatymo linijos dažniausiai atitraukiamos nuo teisės aktuose numatytų gatvės raudonųjų linijų pagal gatvių kategorijas. Projektuojamoje teritorijoje, kur gatvės yra žemiausios „D“ kategorijos, bendruoju atveju principinis (pavyzdžiui, Kartvelų gatvės) vizualinių kanalų parametrų algoritmas, atitinkantis kontekstualaus būsimo urbanistinio audinio charakteristikas, galėtų būti sekantis (žr. 8.12 pav.):



8.12 pav. Bendriniai vizualinio kanalo parametrai

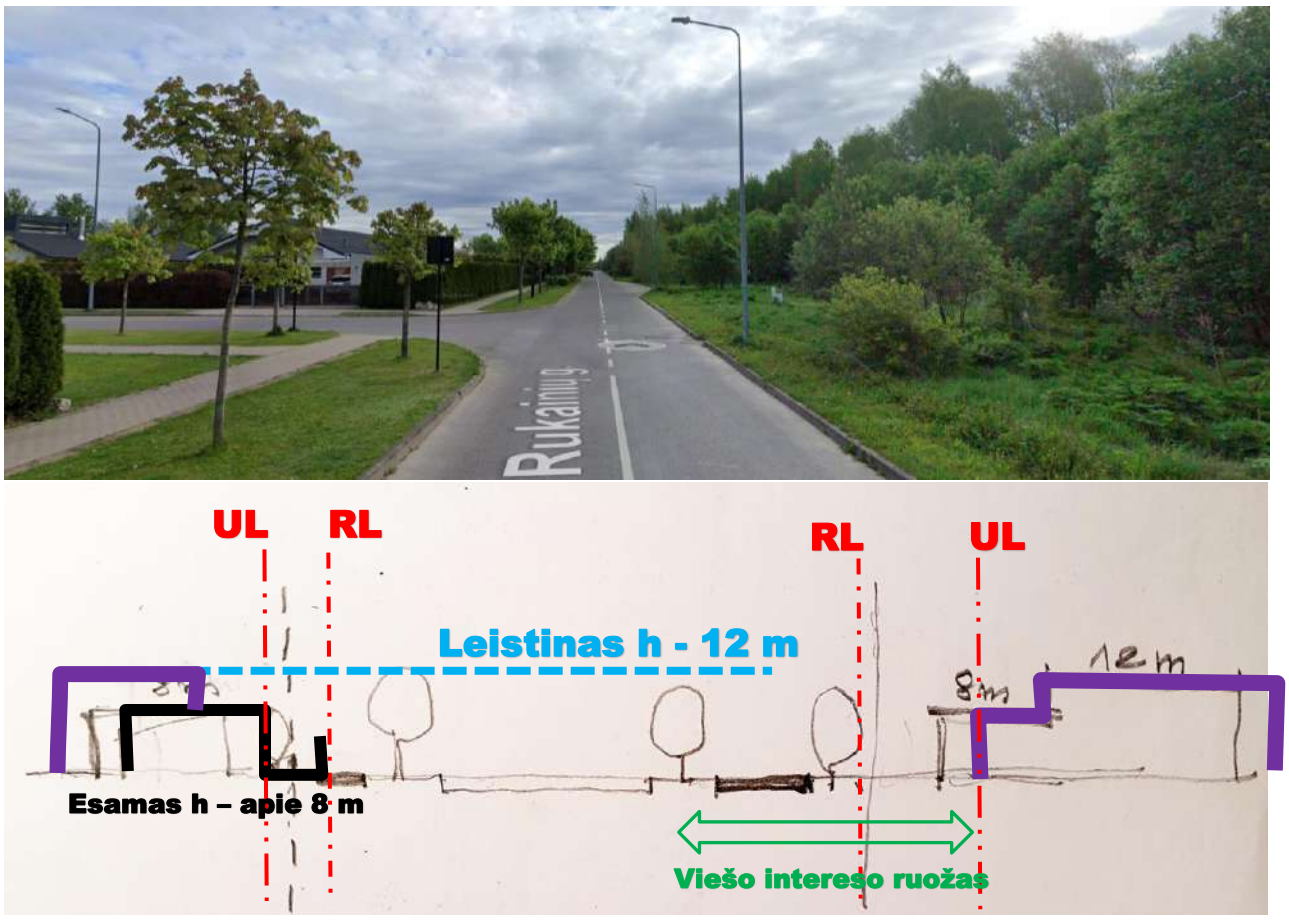
8.8 Vidiniai urbanistiniai mazgai

Projektuojamos teritorijos vakarinėje išklotinėje Rukainių gatvės perimetre yra numatytas visuomeninių pastatų kompleksas – mokykla ir vaikų darželis.

Todėl, išlaikant žalios gatvės charakterį šiame ruože natūraliai atsiras ir viešasis interesas.

Nežiūrint į tai, kad miesto BP leistas užstatymo aukštis siekia 12 metrų, šiuo metu susiklostęs užstatymo charakteris (žr. 8.13 pav.) yra kaimiškas su vidutiniu vieno aukšto su mansarda (8 metrų aukščio) vienbučio užstatymo perimetru, kas sudaro prielaidas ir logišką transformaciją ateityje, rekonstruojant ir modernizuojant pastatus jų aukščiui teisiškai pasiekti miesto BP sprendiniuose (KLN-9-1) nustatytą reglamentuojamą 12 metrų pastatų aukštį.

Natūraliai išlaikant žalios alėjos charakterį, visuomeninio komplekso aukštingumą, kažkiek atitraukus užstatymo liniją nuo gatvės raudonosios linijos gilyn, užstatymą nuo 8 metrų aukščio derėtų pakelti iki 12 metrų aukščio, taip išlaikant bendrą žalios gatvės užstatymo charakterį ir kartu išspręsti visuomeninio komplekso tipologinius atributus ir jo pilnavertį funkcionalumą. Nes, tipologiškai vertinant pastatus, yra neadekvatu, kad visuomeninis objektas taptų mažesnis už vienbutį gyvenamąjį namą.



8.13 pav. Preliminarus gatvės vizualinis kanalas pietų – šiaurės kryptimi

8.9 Žaliosios infrastruktūros sąranga

Kadangi projektuojama teritorija yra visai netoli Ribiškių ir Pavilnių (Naujininkų-Liepkalnio-Ribiškių-Pavilnio-Žaliakalnio) regioninės svarbos Neries ir Vilnios paslėnių erozinių kalvynų bei šlaitų vidinio stabilizavimo arealo, jos geografinėje padėtyje susirenka tranzitinės žaliųjų jungtys.

Žalioji infrastruktūra yra komponentinė ir neatsiejama bet kokios esamos ar projektuojamos urbanistinės struktūros sudėtinė dalis. Tokiu būdu, žaliąjį tinklą apjungus su urbanistinių ryšių trajektorijomis, teoriškai susidaro struktūriškai rišlios ir kontekstualios urbanistinės sistematikos prielaidos (žr. 8.14 pav.) teritorijos planinės erdvinės struktūros projektavimui.

8.14 pav. Komponentinė projektuojamos teritorijos aplinkos urbanistinės struktūros schema

8.10 Išvados ir rekomendacijos planuojamai teritorijai

Atsižvelgiant į metodinių pjūvių charakteristikas, planuojamą užstatymo charakterį ir įvertinant miesto BP nurodytų reglamentų korektūrų arba patikslinimo argumentaciją, galima prognozuoti urbanistiškai tikslingą ir metodiškai apibendrintą projektuojamos teritorijos urbanistinės struktūros sandarą (žr. 8.15 pav.).

8.15 pav. Metodinė projektuojamos teritorijos urbanistinės struktūros sandara

Erdvinės urbanistinės struktūros charakteristikos, sąlygojamos geomorfologinės ir fizinės aplinkos, bendrosios vidinių ryšių sistemos galimybių gali būti formuluojamos per teorinę užstatymo aukščių kartogramą (žr. 8.16 pav.).

Kas reiškia:

BP - 12 m (bendrajame plane nustatytas užstatymo aukščio reglamentas metrais);

DP - 12 m (galiojančiame detaliajame plane nustatytas užstatymo aukščio reglamentas);

PP – 19 m (projektiniuose pasiūlymuose projektuojamas užstatymo aukštis;

19 m (metodiškai galimas užstatymo aukštis)

8.16 pav. Metodinė projektuojamos teritorijos vidinių ryšių ir užstatymo aukščių kartograma

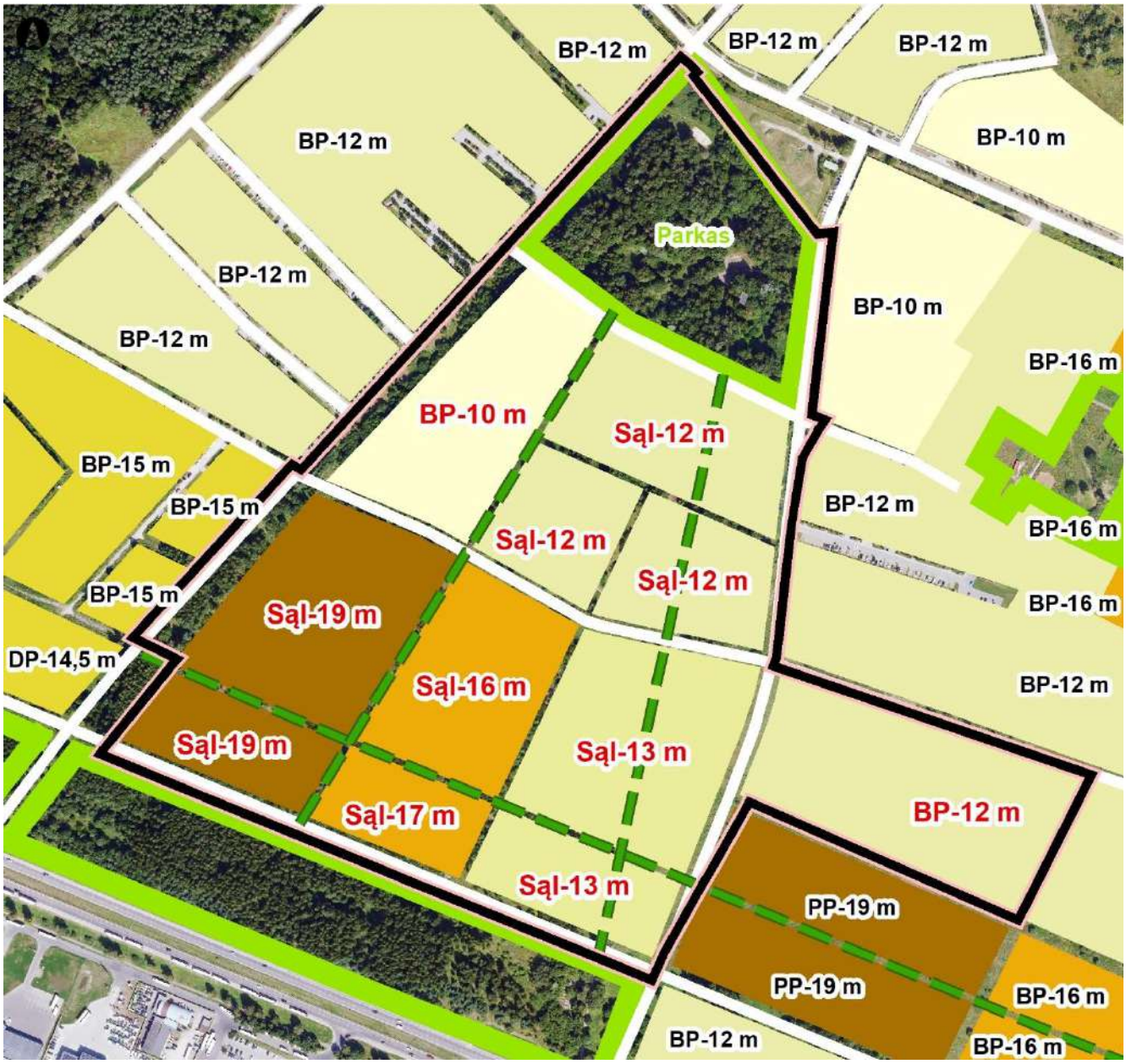
Tokiu būdu, atsižvelgiant į struktūrinio tinklo principą ir aukščių kartogramą, kaip ir buvo nurodyta anksčiau metodinių pjūvių modeliuose, o taip pat ir „pagaunamą“ žaliųjų jungčių sistemą, atitinkamai klostosi architektūrinis urbanistinis scenarijus, kuris yra jau nebe urbanistinių parametrų studijos, o konkretaus projektavimo kompetencijoje.

Šiuo atveju studijoje projektuojamai teritorijai urbanistinių parametrų chatakteristika ir erdvinių parametrų modelis yra teorinis. Jis suformuluotas kaip galimybė, atsižvelgiant į kontekstą ir kitus išnagrinėtus urbanistinius faktorius.

Tačiau, kaip jau buvo minėta, yra išduotos VĮ Transporto kompetencijų agentūros teritorijų planavimo sąlygos (2024-08-23 Nr. REG22460094), kuriose nurodytas maksimalus galimo užstatymo aukščio horizontas +226 metrų altitudėje.

Siekiant kokybiško ir kontekstualaus urbanistinio integralumo ir jį taikant projektavime pilna apimtimi, urbanistinį modelį rekomenduotina patikrinti, galbūt, atliekant analogišką aeronautikos studiją, kaip ji buvo atlikta kaimyniniams projektiniams pasiūlymams iki +232 Galų gatvėje.

Nes, pagal sąlygose nustatytą galimą užstatymo horizontą, apibendrinti užstatymo erdviniai parametrai gautųsi iškreipti ir neadekvatūs projektuojamos teritorijos urbanistiniam erdviniam charakteriui (žr. 8.17 pav.).



8.17 pav. Projektuojamos teritorijos užstatymo aukščių kartograma pagal išduotas sąlygas

WT
20
1123
BNA 454

IV. ATITIKTIS ARCHITEKTŪROS ĮSTATYMO KOKYBĖS REIKALAVIMAMS

LIETUVOS RESPUBLIKOS ARCHITEKTŪROS ĮSTATYMAS. 11 straipsnis. Architektūros kokybės kriterijai:

punktas. Architektūros kokybės vertinimo metodiką (toliau – metodika) tvirtina aplinkos ministras. Metodikoje nustatomi architektūros kokybės vertinimo būdai ir priemonės pagal šio straipsnio 1 dalyje išvardytus architektūros kokybės kriterijus, atsižvelgus į kiekvieno kriterijaus vertinimo aspektus.

Galioja 2024 m. balandžio 8 d. LR Aplinkos ministro įsakymas dėl architektūros kokybės vertinimo metodikos patvirtinimo Nr. D1-112. Metodikoje yra patikslinti kriterijų vertinimo aspektai, iš kurių tik pirmieji keturi yra orientuoti urbanistikai.

6 punktas. Kriterijai ir jų reikšmės:

6.1. **Atitiktis darnaus vystymosi principams.** Kokybiška architektūra, prisidedanti prie darnios valstybės ir žmonių aplinkos kūrimo, yra svarbi ekonomikos ir socialinių santykių raidai, atsižvelgiant į darnaus ir tvaraus vystymosi iššūkius.

Pagal metodikos 2 priede pateiktą klausimyną, urbanistinių parametrų studijoje į juos atsakyti dar sudėtinga, tačiau principinės nuostatos yra sekančios:

1. *Ar objekto sprendiniai grindžiami atsakingo žemės naudojimo ir užstatymo intensyvumo principais?*

Urbanistinių parametrų studija parengta ir orientuota į galiojančius teisės aktus ir esmines urbanistikos mokslo doktrinas, atsižvelgiant į atsakingo žemės naudojimo ir užstatymo intensyvumo principus, sąlygojamus reglamentuojančiomis nuostatomis projektuojamai teritorijai.

2. *Ar naudojamos vietinės ar vietoje pagamintos medžiagos?*

Urbanistiniai parametrai orientuojasi į bendruosius teritorijos struktūrinius ir tūrinius erdvinius parametrus. Urbanistinių parametrų studijoje rekomenduojama laikytis šio klausimo aktualumo kriterijaus atitikčiai visose objekto projektavimo stadijose.

3. *Ar projektuojant objektą atsižvelgta į penkis esminius tvarumo principus: atsisakyti, mažinti, remontuoti, pa pakartotinai naudoti ir perdirbti (angl. refuse, reduce, repair, reuse, recycle).*

Nors projektuojama teritorija yra tuščia, Urbanistinių parametrų studijoje rekomenduojama laikytis šio klausimo aktualumo kriterijaus atitikčiai statybinių resursų komplektavimo ir panaudojimo grandinėse.

4. *Ar atsižvelgta į prisitaikymo prie klimato kaitos, klimato apsaugos ir anglies dioksido poveikio neutralumo aspektus?*

Urbanistiniai parametrai, tame tarpe ir studija orientuojasi į bendruosius klimato kaitos, klimato apsaugos ir anglies dioksido poveikio neutralumo veiksnius, kiek tai susiję su teritoriniu aspektu. Urbanistinių parametrų studijoje rekomenduojama laikytis šio klausimo aktualumo kriterijaus atitikčiai visose tolesnėse objekto projektavimo stadijose.

5. *Ar objekte numatyta išsaugoti gamtos vertybes? Ar įtraukiami gamta paremti sprendimai (angl. nature – based solutions)?*

Urbanistinių parametrų studijoje rekomenduojama išsaugoti esamas gamtines vertybe ir kurti papildomą vietinės reikšmės ir tranzitinę žaliųjų erdvių struktūrą.

6. *Ar objekto sprendiniais skatinama biologinė įvairovė (genetinė, rūšių ir ekosistemų)?*

Urbanistinių parametrų studijoje rekomenduojamoje vietinės reikšmės žaliųjų erdvių struktūroje kitose projektavimo stadijose sudaromos galimybės biologinės įvairovės puoselėjimui.

7. *Ar įgyvendinant objektą vengiama taršos?*

Urbanistinių parametrų studijoje nenagrinėtos ir neprognozuotos jokios taršios veiklos.

8. *Ar objekto sprendiniais skatinamos tvarios gyvenimo sąlygos ir didinama socialinė atsakomybė kuriant kokybiškas, lengvai prieinamas ir įperkamas gyvenamąsias erdves, teritorijas?*

Vertinant projektuojamos teritorijos urbanistinį imlumą, Urbanistinių parametrų studijoje būtent ir nagrinėtas pastarasis aspektas kompleksinio funkcinio ir socialinio integralumo požiūriu.

6.2. **Urbanistinis integralumas**. Statinio, urbanistinio komplekso ir (ar) kraštovaizdžio objekto darna su esama urbanistine struktūra ir poveikis kultūriniam kraštovaizdžiui. *AKTUALU.*

Šiuo konkrečiu atveju, rengiant urbanistinių parametrų studiją, kai nėra aiškus funkcinis scenarijus, techniniai ekonominiai rodikliai, medžiagiškumas ir kt., svarbiausias yra urbanistinio integralumo kriterijus, kurio vertinimas susiveda į pagrindinius komponentinius aspektus, akcentuojamus Vilniaus architektūros ir urbanistikos ekspertų tarybai pateikiamos medžiagos apraše. Jie iš principo nesiskiria nuo metodikos 2 priede pateiktų klausimų, tik yra išdėstyti kita, profesionalams labiau įprasta tvarka:

a) **Urbanistinės struktūros ypatumai** (bendramiestinė ir artimos aplinkos). Analizuotinos BP leistinos įvairių reglamentų žirklės, juos susisiaurinant ir apsibrėžiant iki konkrečios vietos tinkamų parametrų, nes BP ir yra toks dokumentas, kur dar nėra absoliutaus tikslumo, o tik nurodomos galimybės kažką nagrinėti ir detalizuoti.

Išanalizuota. Urbanistinės struktūros galimybės nagrinėtos miesto BP reglamentų parametruose.

b) **Geografinio aspekto tyrimas.** Geomorfologinės struktūros įtaka bendrai situacijai. Kur ir kokie geografinių veiksnių parametrai ar teiginiai dėl gamtinio karkaso ar atskirų jo elementų, dėl reljefo, dėl racionalių ir tikslingų ryšių, kanalų buvimo konceptualiame urbanistiniame modelyje, sąlygoja projektuojamos teritorijos geografinę sistematiką.

Išanalizuota. Planuojamos teritorijos galimybės išanalizuotos pagal aktualios geomorfologinio konteksto parametrus.

c) **Urbanistinio miestovaizdžio formavimas.** Kokia urbanistinę aplinką papildo, formuoja ar performuoja projektuojami kompleksai, statiniai, sklypai, kvartalai, teritorijos. Miestovaizdžio daugiaplaniškumo kūrimas, kompoziciniai principai, istorinių akcentų išsaugojimas ir išryškinimas.

Išanalizuota. Maksimaliai prisitaikoma tiek prie susiklosčiusio miestovaizdžio, tiek ir numatomos jo tobulinimo galimybės.

d) **Kultūros paveldo apsaugos reikalavimai.** Projektuojamų teritorijų darna su greta esančiais KVR objektais ar teritorijomis. Projektuojamo santykio su paveldo aplinka pagrindimas, tvarių (tvirtų, pastovių) urbanistinių sprendinių kultūros paveldo atžvilgių kūrimas. Gerosios ir blogosios savybės, kurias galima panaudoti arba kurias būtina saugoti.

Išanalizuota. Kultūros paveldo vertybių nėra.

e) **Morfologija.** Kokia yra (jeigu tai įmanoma identifikuoti) ir kokia galėtų būti ateinant iš apibendrinto bendramiestinio vertinimo, jau žiūrint iš artimo konteksto galimų svarbių ir lemiančių veiksnių ir ryšių. Kokie lemiantys veiksniai yra nustatyti miesto audinio urbanistinėje struktūroje. Kvartalas, kvartalai, kokie jų ypatumai ar blogybės.

Išanalizuota. Pritaikyta konteksto morfologinėms ypatybėms.

f) **Vizualinių ryšių** ir akcentų galimybės ir argumentacija (kaip kontekstualiai tą tūrio masę ar mases įmanoma komponuoti, kur pastatyti ar paguldyti akcentus).

Išanalizuotos ir argumentuotos galimybės bei vizualinės pasekmės.

g) **Želdynai.** Labai svarbi ir kompleksinė bendros urbanistinės struktūros dalis visame kontekste, nesismulkinant, kokius krūmus ar našlaites sodinsim. Tai ta pati erdves formuojanti masė kaip ir architektūrinė, bei turinti įvairių erdvinių parametrų.

Numatytos galimybės turėti papildomą vietinę ir tranzitinę želdinių sistemą, rišlią su aplinkiniu kontekstu.

h) **Transportas.** Visų tipų judumo - automobilių, viešojo transporto ir dviračių analizė, kuri yra pagalbinis instrumentas tos urbanistinės architektūrinės erdvių sistemos funkcionalumo užtikrinimui ir pagyvinimui gyvenimo kokybės prasme. Labai svarbus analizės aspektas, kiek ir kaip teikiamas sprendinys paveiks aplinkines teritorijas ir bendrą susisiekimo sistemą.

Išanalizuota. Įvardintos problemos ir pateiktos rekomendacijos.

i) **Socialinio būvio analizė ir prielaidos.** Geresnės socialinės infrastruktūros kūrimas, papildymas, principinės kūrimo priemonės. Universalaus dizaino teritorinių ir statybinių priemonių diegimas, jų tvarumo garantijos. Duoda ne lemiamą, bet labai svarbų veiksnį tūrinės erdvinės struktūros formavimui ir įprasminimui.

Socialinio būvio prognozės ir galimybės pateiktos.

k) **Tūrinės erdvinės kompozicijos galimybės.** Ką diktuoja kontekstas ir kokią tūrio masę / mases teoriškai būtų galima realizuoti. Svarbiausia ne įrodyti kiek telpa, o įrodyti, kiek telpa gerai.

Atlikta. Nustatytos optimalios galimybės.

6.3. **Santykis su paveldėtomis vertėmis.** Kultūros paveldo objektų ir kultūros paveldo vietovių saugojimas, statinio, urbanistinio komplekso ir (ar) kraštovaizdžio objekto santykis su urbanistinės vietovės ar objekto istorine urbanistine ir (ar) architektūrine raida, kraštovaizdžio vertybėmis. *Planuojama teritorija nekontaktuoja su kultūros paveldo vertybėmis ir kontekstualiai įsilieja į paveldėtą urbanistinį kontekstą.*

6.4. **Aplinka visiems.** Aplinka be specialaus pritaikymo gali naudotis visos visuomenės grupės. *Aktualu rengiant TPD, nes urbanistiniams parametrams tai nebūdinga. Galima teigti, kad to privalu laikytis.*

Sekantys kriterijai yra skirti daugiau architektūrai nei urbanistikai. Tokiu būdų, urbanistinių parametrų studijoje jų nagrinėjimas yra neaktualus.

6.5. Sprendinių ekonomiškumas. Planuojamų sprendinių atitiktis ilgalaikėms investicijoms, jų racionalumas užtikrinant efektyvų statinio gyvavimo ciklą, siekiant optimalaus kokybės ir kainos santykio.

6.6. Inovatyvumas. Naujos originalios architektūrinių ir urbanistinių sprendimų idėjos siekiant tvarios statybos ir statinio gyvavimo ciklo, naudojant pažangias technologijas ir medžiagas, skatinant žiedinę ekonomiką, klimatą ir energiją tausojančias priemones, kuriant kokybišką aplinką visiems.

6.7. Funkcionali struktūra. Statinio, urbanistinio komplekso ir (ar) kraštovaizdžio objekto atitiktis planuojamai funkcijai ir galimybė pritaikyti kintant funkcijoms.

6.8. Vientisa architektūrinė idėja ir estetika. Nuosekliai suvokiama statinio, urbanistinio komplekso ir (ar) kraštovaizdžio objekto meninė išraiška.

Quinary URBANA

2026 METŲ VASARIO 18 D. PASLAUGŲ TEIKIMO SUTARTYJE NR. S-27 NUMATYTŲ PLANUOJAMO STATYTI STATINIŲ POVEIKIO IR ĮTAKOS ORO EISMO PASLAUGŲ MARŠRUTAMS VILNIAUS AERODROME VERTINIMO IŠVADA

I UŽSAKYMAS

Vertinimo darbas, vadovaujantis 2026 m. vasario 18 d. Nr. S-27 sutartimi tarp Akcinės bendrovės „Oro navigacija“ ir AKJ Consultus Advokatų Profesinė Bendrija užsakymu.

Buvo vertinama planuojamo statyti statinių pozicijos (sklypo) įtaka skrydžiams Vilniaus tarptautiniame oro uoste. Šiuo tikslu, Skrydžių procedūrų dizaino programinė įranga „PANDA“ (toliau – PANDA) duomenų bazėje buvo sukurtos naujos kliūtys ir, pagal poreikį, „imituotos“ visos esamos Vilniaus aerodromo skrydžių pagal prietaisus procedūros.

Planuojami statybų darbai bus vykdomi šiaurės - rytų kryptimi nuo Vilniaus tarptautinio oro uosto. Atstumas nuo kilimo ir tūpimo tako (toliau – KTT) yra apie 2300 metrų, ir apie 1930 metrų nuo tūptinės (KTT ašinės linijos).

Planuojamų statyti statinių pozicija yra apie 36,6 ha teritorijos tarp Rukainių, Kazachų, Kartvelų ir Moldovos gatvių (koordinates nurodyta ant teritorijos schemos). Teritorijoje planuojami iki 20 m aukščio, maksimalios 234 m altitudės pastatai.

II KLIŪČIŲ VERTINIMAS

Kadangi planuojamų statyti statinių pozicija yra pakankamai nutolusi į šoną nuo kilimo trajektorijos ir jos saugos zonos, įtaka Standartinių išskridimo pagal prietaisus maršrutų (SID) kilimo gradientui (PDG) nebuvo vertinama.

Dėl tos pačios priežasties (planuojamų statyti statinių pozicija nuo tūpimo trajektorijos), Vizualiųjų skrydžių saugos paviršių (VSS) ir kliūčių ribinių paviršių (OCS) pažeidimas/„pramušimas“ nenustatytas.

Planuojamų statyti statinių pozicija gali įtakoti tik artėjimo tūpti pagal prietaisus kliūčių perskridimo altitudėms/aukščiams (toliau – OCA/OCH) reikšmėms.

Aplink Vilniaus oro uostą egzistuoja daug įvairių kliūčių, kurios sudaro kliūčių masyvą, pagal kurį apskaičiuojamos minimalios OCA/OCH reikšmės artėjimams tūpti pagal prietaisus į KTT 01/19.

Pagal Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) PANS AIM 10066 ir ICAO Annex 15 dokumentų reikalavimus, reljefo duomenys (įskaitant kliūtis) 10 km spinduliu nuo aerodromo atskaitos taško (ARP) turi atitikti 2 zonos skaitinius reikalavimus (vertikalus tikslumas 3 m.).
Reikalingi tikslumai buvo pridėti prie gautų planuojamų statyti statinių duomenų.
Planuojamų statyti statinių altitudė: 234 m. + 3 m. = 237 m. => 778 pėdų.

III NAUJŲ KLIŪČIŲ KŪRIMAS

Siekiant įvertinti planuojamų statyti statinių poveikį esamoms OCA/OCH reikšmėms, pagal gautas iš užsakovo koordinates, buvo sukurtos papildomos laikinos, poligono tipo, su 778 pėdų altitude planuojamų statyti statinių pozicijų kliūtys su pavadinimu - KALNENU STATYBA.

Minėtos laikinai sukurtos kliūtys buvo pridėtos prie esamo Kliūčių masyvo.

IV ESAMOS OCA/OCH REIKŠMĖS

Lietuvos transporto saugos administracija nustato OCA/OCH reikšmes kiekviename Lietuvos tarptautiniame aerodrome.
Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2020 m. rugsėjo 11 d. įsakymu Nr. 2BE-288 (Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2025 m. gegužės 29 d. įsakymo Nr. 2BE-123 redakcija) nustatytos šios Vilniaus aerodromo OCA/OCH reikšmės:

Artėjimo tūpti procedūra		Orlaivio greičio kategorija			
		A	B	C	D
		OCA(H), pėdomis			
KTT 01	ILS CAT II	**746'** (151')	**764'** (169')	**775'** (180')	**790'** (195')
	ILS CAT I	**844'** (249')	**856'** (261')	**865'** (270')	**875'** (280')
	LPV	**896'** (301')	**909'** (314')	**917'** (322')	**927'** (332')
	LNAV/VNAV	**930'** (330')	**940'** (350')	**950'** (350')	**960'** (360')
	LOC	**980'** (380')	**980'** (380')	**980'** (380')	**980'** (380')
	LNAV	**1050'** (450')	**1050'** (450')	**1050'** (450')	**1050'** (450')
	VOR	**1060'** (470')	**1060'** (470')	**1060'** (470')	**1060'** (470')
KTT 19	ILS CAT I	**917'** (268')	**930'** (281')	**938'** (289')	**948'** (299')
	LPV	**933'** (284')	**945'** (296')	**953'** (304')	**964'** (315')
	LNAV/VNAV	**940'** (290')	**950'** (300')	**960'** (310')	**970'** (320')
	LOC	**1050'** (400')	**1050'** (400')	**1050'** (400')	**1050'** (400')
	LNAV	**1070'** (420')	**1070'** (420')	**1070'** (420')	**1070'** (420')
	VOR	**1190'** (540')	**1190'** (540')	**1190'** (540')	**1190'** (540')

V ARTĖJIMO TŪPTI PAGAL PRIETAISUS PROCEDŪRŲ VERTINIMAS

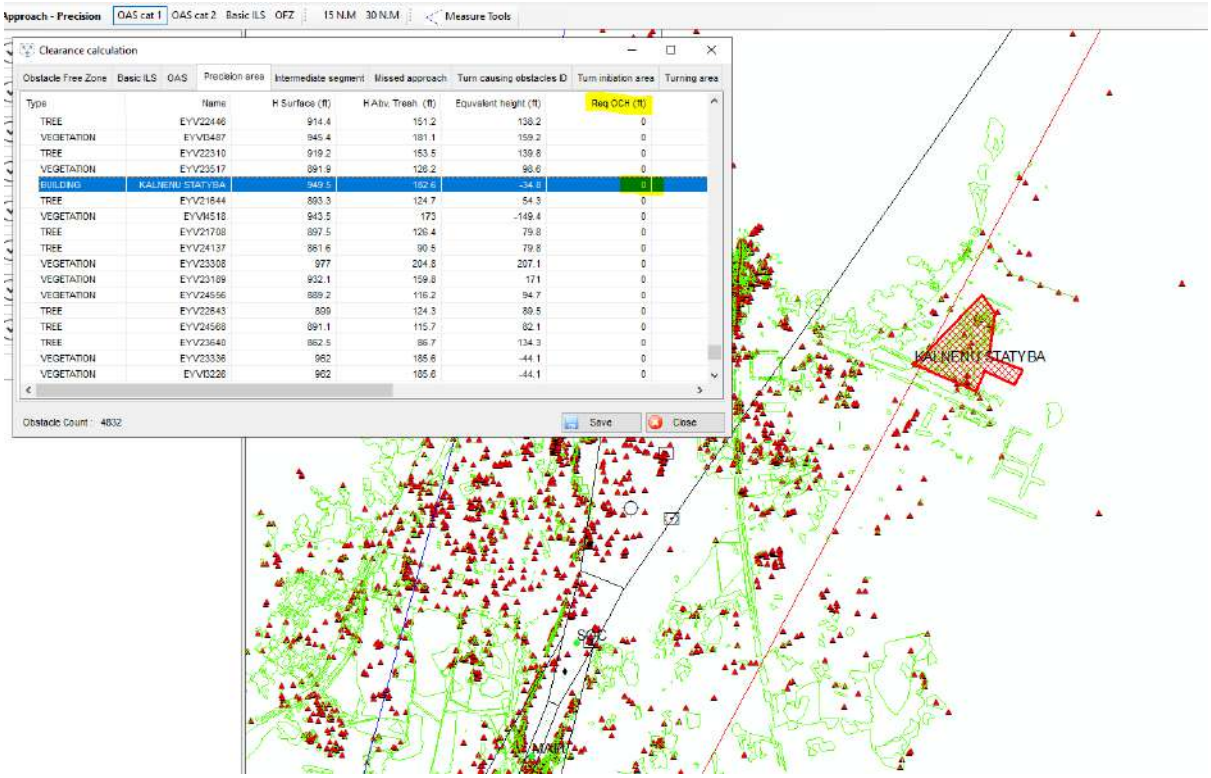
Artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrų vertinimas buvo atliktas tiek į KTT 01, tiek ir į KTT 19. Pagal ICAO PANS-OPS reikalavimus, vertinimui buvo naudojama orlaivio kategorija D – kaip pačio greičiausio iš vykdančių skrydžius Vilniaus aerodrome, ir kurio maršrutas turi didesnes saugos zonas.

Buvo vertinamos ir tiksliosios procedūros, tokios kaip ILS CAT II, ILS CAT I, SBAS(LPV), o taip pat ir netiksliosios, tokios kaip LOC, RNP(LNAV) ir VOR.

ILS CAT I, SBAS(LPV) procedūros saugos zona nekliudo kliūčių grupės KALNENU STATYBA.

Kadangi skaičiavimui naudojamos bazinės OCH reikšmės, OCA, prireikus, buvo numatyta skaičiuoti tokiu atveju, planuojamų statyti statinių OCH viršys esamas, LTSA patvirtintas OCH reikšmes.

1. Procedūra ILS CAT II RWY 01

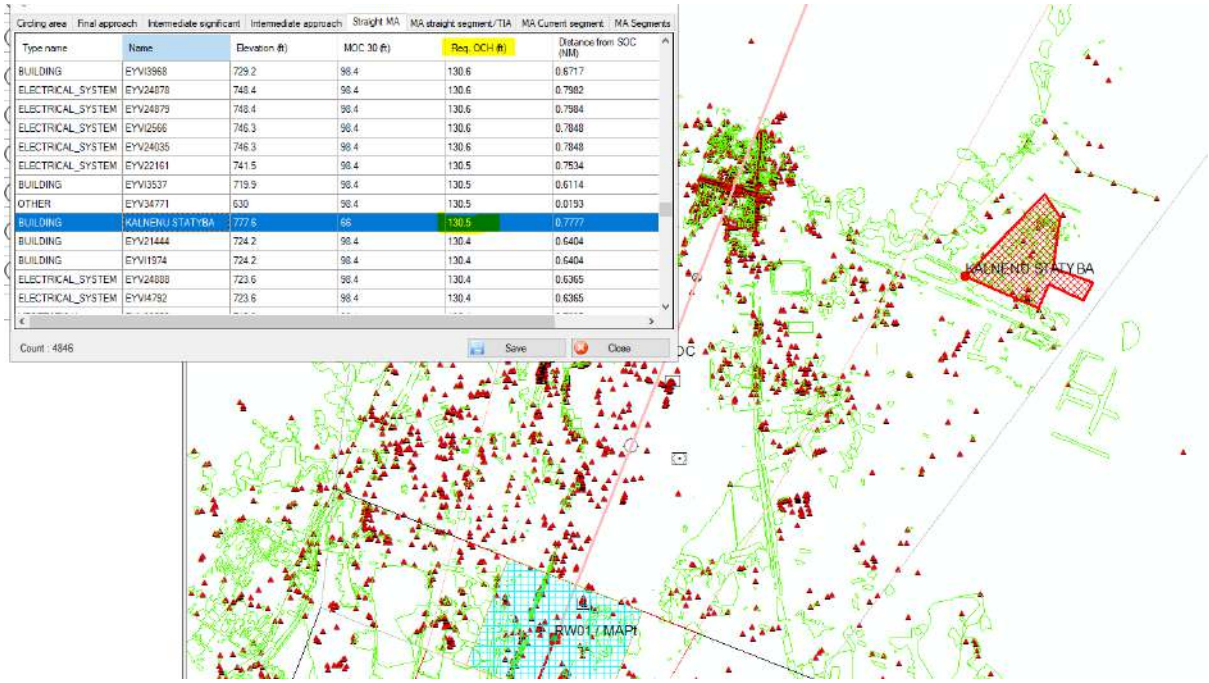


KALNENU STATYBA OCH – 0 pėdų.

2. Procedūra LOC RWY 01

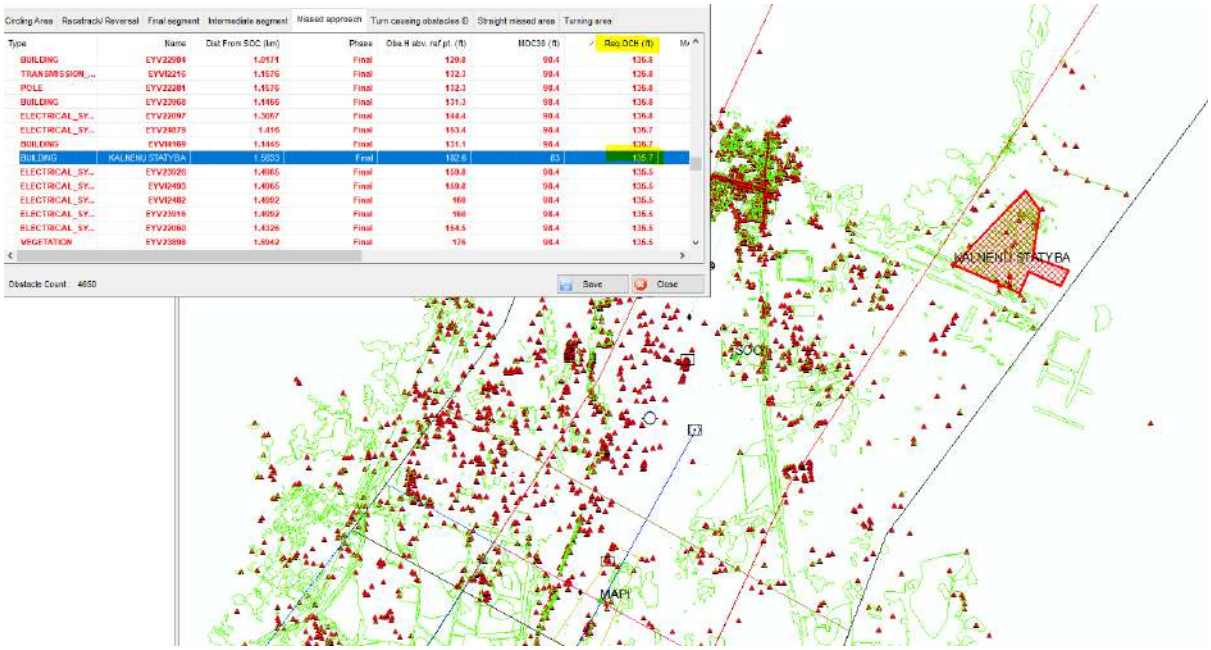
KALNENU STATYBA OCH – 0 pėdų.

3. Procedūra LNAV RWY 01



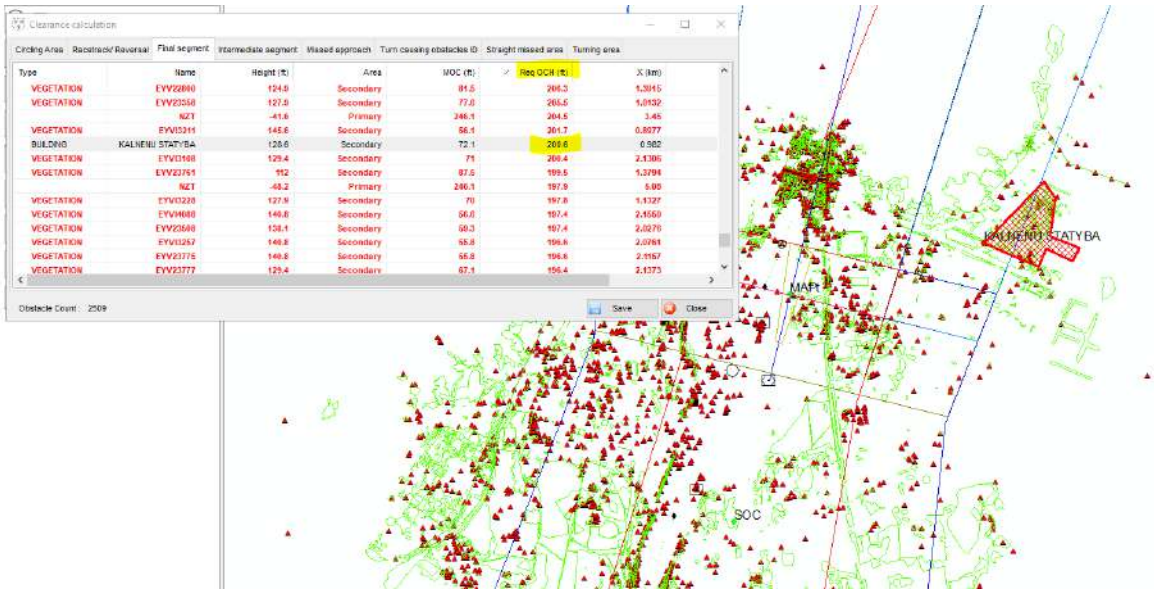
KALNENU STATYBA OCH – 130.5 => 131 pėdų.

4. Procedūra VOR RWY 01



KALNENU STATYBA OCH –135.7=>136 pėdų.

5. Procedūra VOR RWY 19



KALNENU STATYBA OCH – 200.6 => 201 pėdų.

VI VERTINIMO ĮŠVADOS

Siekiant nustatyti KALNENU STATYBA įtaką skrydžiams Vilniaus aerodrome, kai vykdomi artėjimai tūpti pagal prietaisus, reikia sulyginti patvirtintas (naudojamas) OCH reikšmes su paskaičiuotomis KALNENU STATYBA OCH reikšmėmis.

Tuo atveju, jeigu KALNENU STATYBA OCH didesnės nei patvirtintos (naudojamos) OCH reikšmės, reikia:

- mažinti KALNENU STATYBA altitudę, arba
- patvirtinti KALNENU STATYBA OCA/OCH, kaip laikinai naudojamas Vilniaus aerodrome.

Skrydžių procedūra	Patvirtintos OCH, pėdomis	KALNENU STATYBA OCH, pėdomis	Skirtumas, pėdomis
ILS CAT II RWY 01	195	0	-195
LOC RWY 01	380	0	-305
LNAV RWY 01	450	131	-319
VOR RWY 01	470	136	-334
VOR RWY 19	540	201	-339

Patvirtintų (naudojamų) OCH reikšmių sulyginimas su KALNENU STATYBA OCH reikšmėmis parodė, kad KALNENU STATYBA OCH visais atvejais neviršija esamų/patvirtintų OCH.

IŠVADOS: Pagal iš AKJ Consultus Advokatų Profesinės Bendrijos gautus planuojamo statyti statinių parametrus ir jų vietą, neigiamos įtakos skrydžiams į/iš Vilniaus tarptautinio oro uosto naudojant oro eismo paslaugų maršrutus nenustatyta.

PASTABA: *Statybų metu naudojama technika (pvz., kranai) gali turėti įtakos skrydžiams į/iš Vilniaus tarptautinį oro uostą. Prieš tokios technikos naudojima būtina pakartotinai kreiptis į AB „Oro navigacija“ dėl saugos ir galimos įtakos skrydžiams vertinimo.*

VYSTOMO KVARTALO KALNĖNŲ MIKRORAJONE, VILNIAUS MIESTE, EISMO SRAUTŲ TYRIMŲ IR MODELIAVIMO ATASKAITA

2026 m. vasaris

Bendra informacija

Užsakovas	UAB „Miesto vizija“	Miesto Vizija
Rengėjas	MB „Eismo inžinerija“	eismo inžinerija

Paslaugos pavadinimas: vystomo kvartalo Kalnėnų mikrorajone, Vilniaus mieste, eismo srautų tyrimai ir modeliavimas.

ATASKAITOS RENGĖJAI:

Vardas, pavardė	Parašas
Rimvydas Sabonis	
Tomas Jurevičius	
Justas Butkevičius	
Karolis Ševelis	
Mantas Žemaitis	

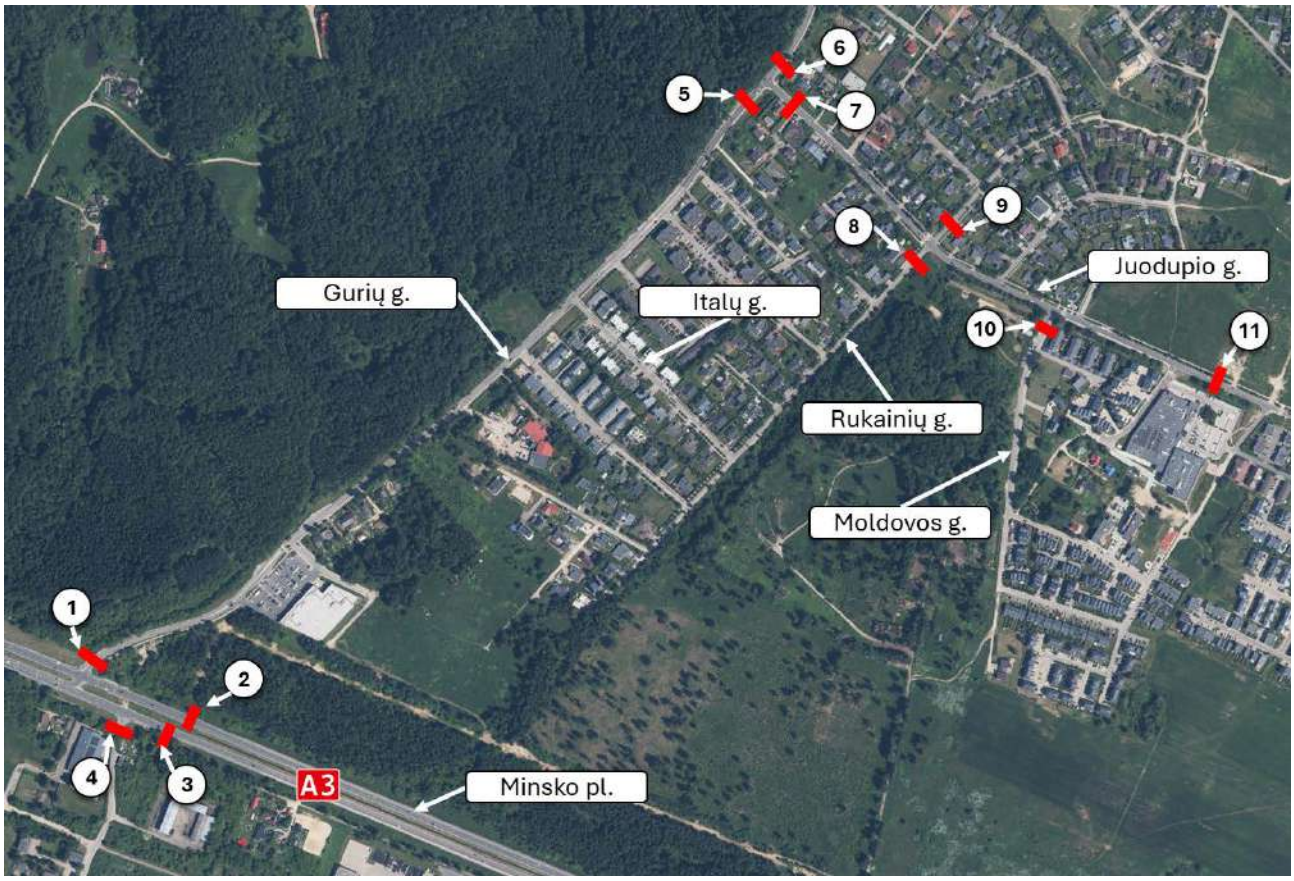
TURINYS

1. EISMO INTENSYVUMO TYRIMAI 4
   1.1. Ilgalaikiai eismo intensyvumo tyrimai 4
   1.2. Paros eismo intensyvumo koeficientas. Rytinis ir vakarinis pikas 16
   1.3. Trumpalaikiai eismo intensyvumo tyrimai 17
   1.4. Sezoniškumas 19
2. EISMO SRAUTŲ MAKRO MODELIAVIMAS 20
   2.1. Esamos situacijos makro modelis 20
   2.2. Perspektyvinis eismo intensyvumas. 2035 metai 25
   2.3. Natūralus eismo intensyvumo prieaugis 28
   2.4. Nagrinėjami projektiniai variantai 29
   2.5. Darnaus judumo priemonių įtaka 42
3. EISMO SRAUTŲ MIKRO MODELIAVIMAS 47
   3.1. Mikro modelio aprašymas 47
   3.2. Rezultatų vertinimo aprašymas 48
   3.3. Modeliavimo rezultatai. Eismo kokybės lygiai ir prastovos 49
      3.3.1. Esama būklė 49
      3.3.2. Projektinis variantas Nr. 1 57
      3.3.3. Projektinis variantas Nr. 2 65
      3.3.4. Projektinis variantas Nr. 3-A 75
      3.3.5. Projektinis variantas Nr. 3-B 84
   3.4. Modeliavimo rezultatai. Maksimalių (momentinių) eilių ilgiai 94
      3.4.1. Esama būklė 94
      3.4.2. Projektinis variantas Nr. 1 96
      3.4.1. Projektinis variantas Nr. 2 98
      3.4.2. Projektinis variantas Nr. 3-A 100
      3.4.3. Projektinis variantas Nr. 3-B 102
   3.5. Modeliavimo rezultatai. Greičių kartogramos 104
      3.5.1. Esama būklė 104
      3.5.2. Projektinis variantas Nr. 1 106
      3.5.3. Projektinis variantas Nr. 2 108
      3.5.4. Projektinis variantas Nr. 3-A 110
      3.5.5. Projektinis variantas Nr. 3-B 112
   3.6. Modeliavimo rezultatų apibendrinimas 114
4. IŠVADOS 115
5. PRIEDAS. TRANSPORTO EISMO SRAUTAI TRIUKŠMO SKAIČIAVIMAMS 116

1. EISMO INTENSYVUMO TYRIMAI

1.1. Ilgalaikiai eismo intensyvumo tyrimai

Eismo intensyvumo ir sudėties tyrimai buvo atlikti ties vystomu kvartalu pagal pateiktą schemą (1 pav.).



1 pav. Matavimo postų schema

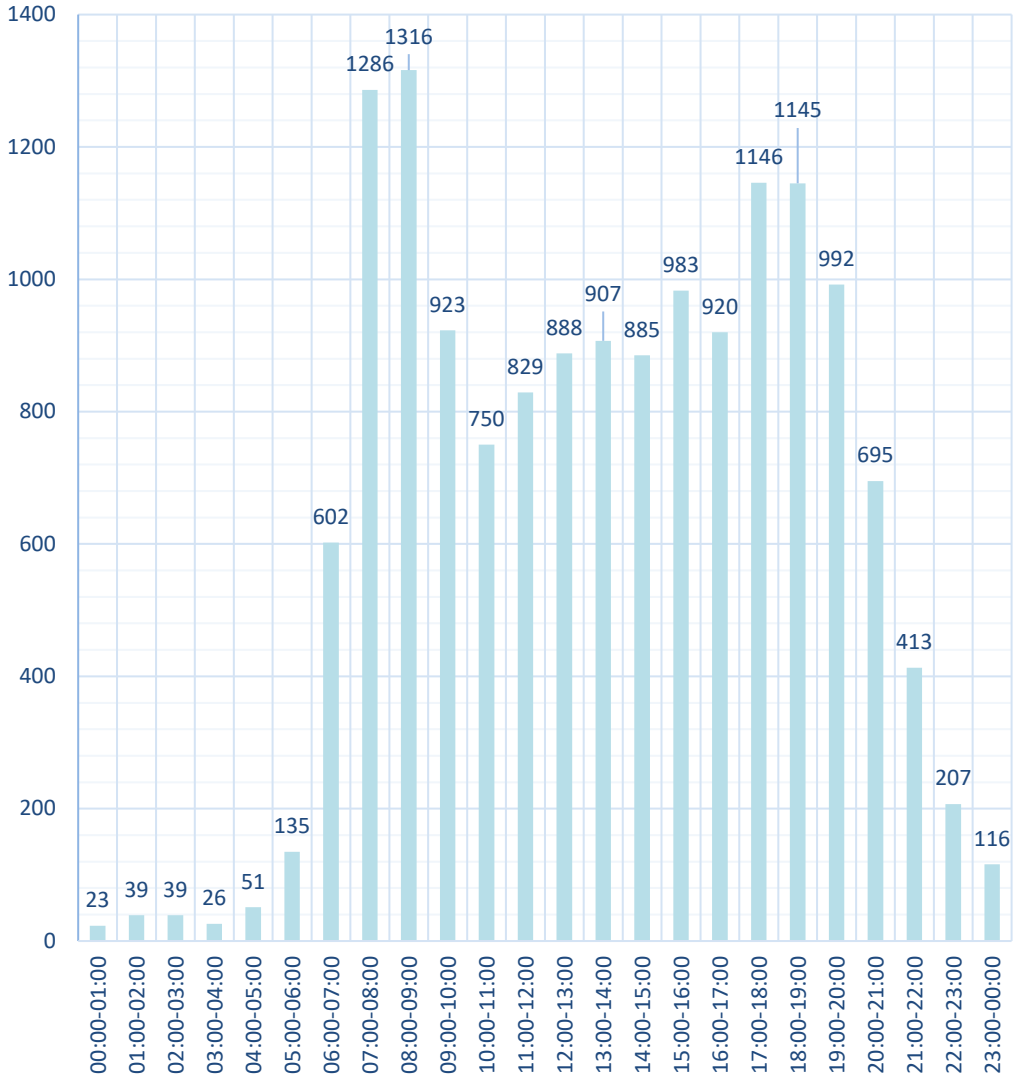
Eismo matavimai postuose Nr. 1 – Nr. 11 buvo atliekami 2025 m. lapkričio mėnesį. Matavimo trukmė kiekviename poste - 24 val.

Eismo matavimo metu surinkti šie duomenys:

- Transporto priemonių intensyvumas valandos intervalais;
- Transporto srauto sudėtis (lengvieji automobiliai, krovininiai automobiliai).

Postas Nr. 1 – Gurių g.

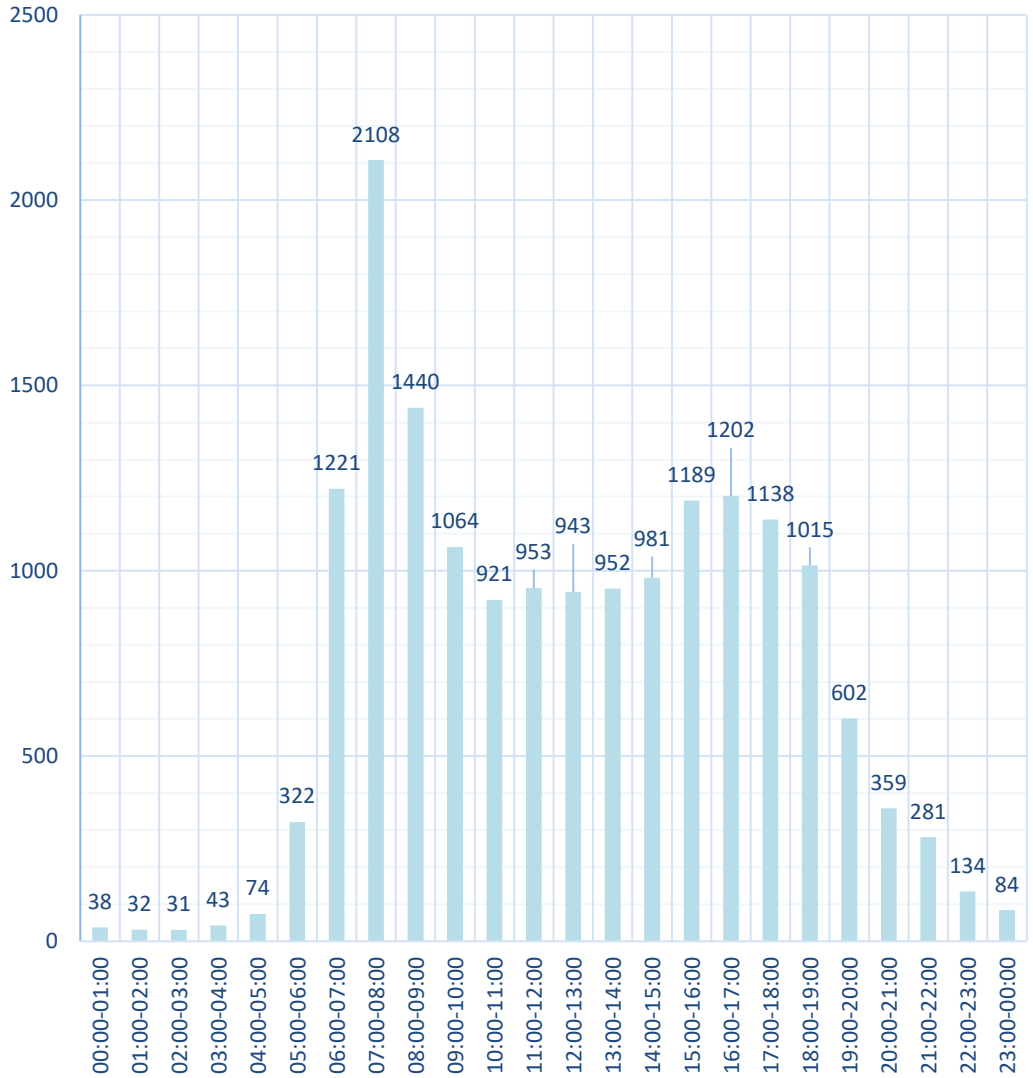
Valanda	Aut./h
00:00-01:00	23
01:00-02:00	39
02:00-03:00	39
03:00-04:00	26
04:00-05:00	51
05:00-06:00	135
06:00-07:00	602
07:00-08:00	1286
08:00-09:00	1316
09:00-10:00	923
10:00-11:00	750
11:00-12:00	829
12:00-13:00	888
13:00-14:00	907
14:00-15:00	885
15:00-16:00	983
16:00-17:00	920
17:00-18:00	1146
18:00-19:00	1145
19:00-20:00	992
20:00-21:00	695
21:00-22:00	413
22:00-23:00	207
23:00-24:00	116
Viso:	**15 316**



Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	15 075	98,4 %	241	1,6 %

Postas Nr. 2 – Minsko pl.

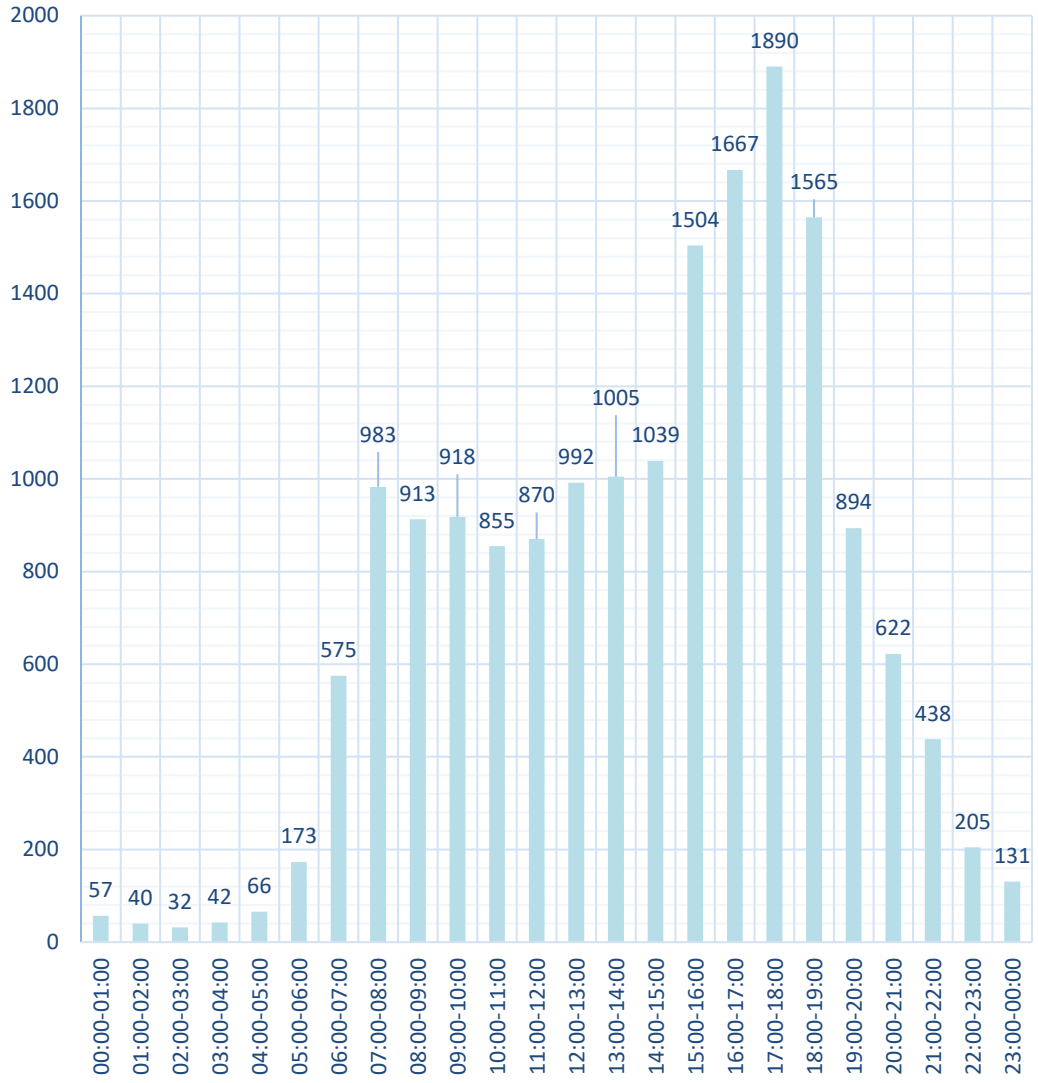
Valanda	Aut./h
00:00-01:00	38
01:00-02:00	32
02:00-03:00	31
03:00-04:00	43
04:00-05:00	74
05:00-06:00	322
06:00-07:00	1221
07:00-08:00	2108
08:00-09:00	1440
09:00-10:00	1064
10:00-11:00	921
11:00-12:00	953
12:00-13:00	943
13:00-14:00	952
14:00-15:00	981
15:00-16:00	1189
16:00-17:00	1202
17:00-18:00	1138
18:00-19:00	1015
19:00-20:00	602
20:00-21:00	359
21:00-22:00	281
22:00-23:00	134
23:00-24:00	84
Viso:	**17 127**



Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	16 162	94,4 %	965	5,6 $

Postas Nr. 3 – Minsko pl.

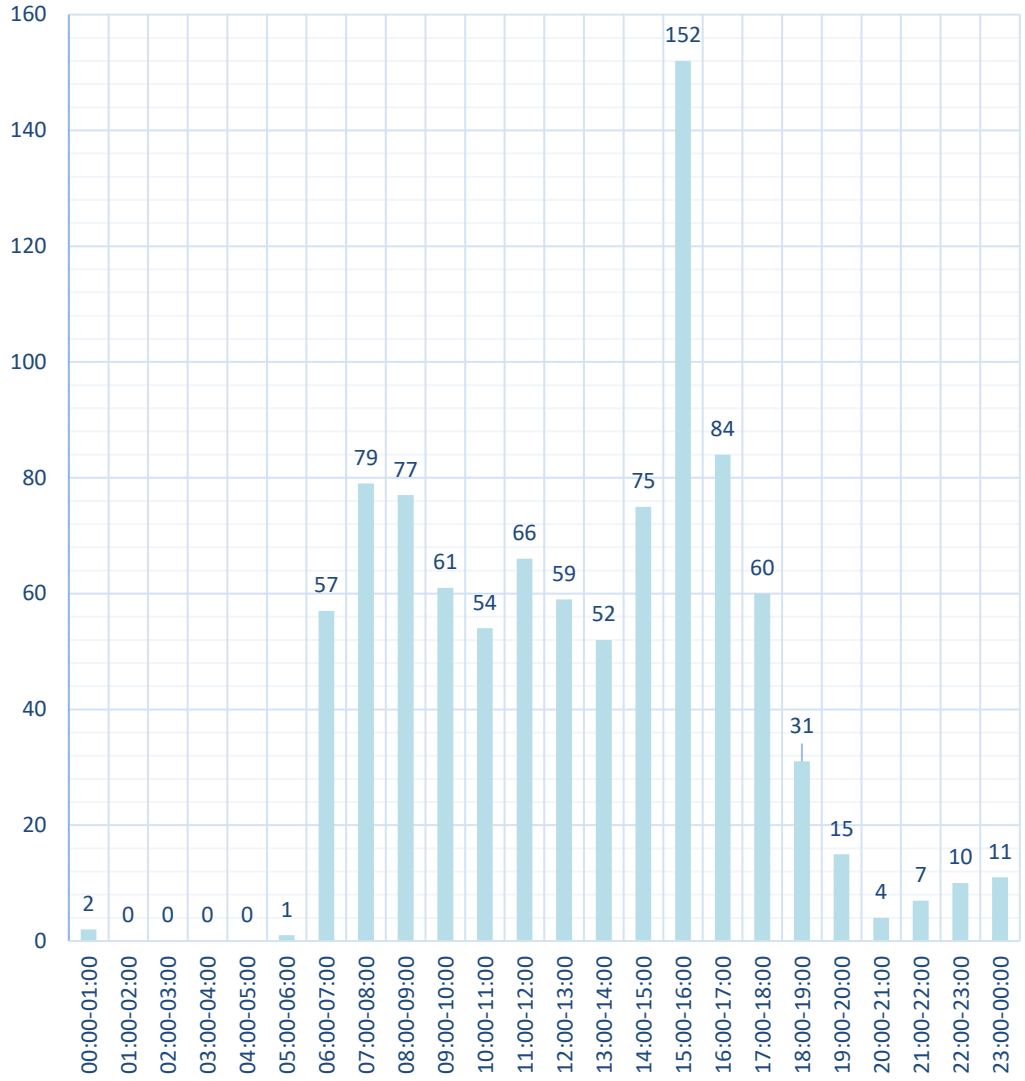
Valanda	Aut./h
00:00-01:00	57
01:00-02:00	40
02:00-03:00	32
03:00-04:00	42
04:00-05:00	66
05:00-06:00	173
06:00-07:00	575
07:00-08:00	983
08:00-09:00	913
09:00-10:00	918
10:00-11:00	855
11:00-12:00	870
12:00-13:00	992
13:00-14:00	1005
14:00-15:00	1039
15:00-16:00	1504
16:00-17:00	1667
17:00-18:00	1890
18:00-19:00	1565
19:00-20:00	894
20:00-21:00	622
21:00-22:00	438
22:00-23:00	205
23:00-24:00	131
Viso:	**17 476**



Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	16 439	94,1	1 037	5,9 %

Postas Nr. 4 – Kamojos g.

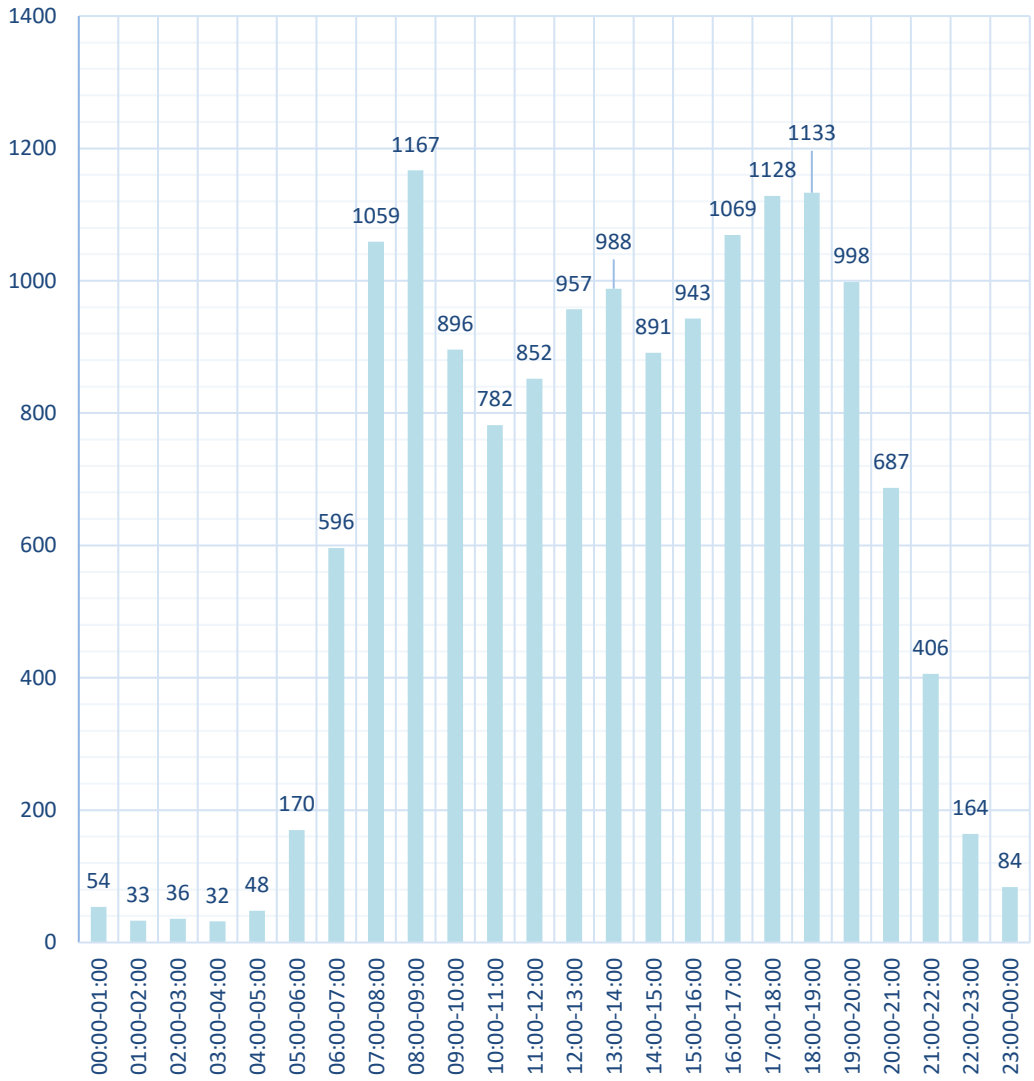
Valanda	Aut./h
00:00-01:00	2
01:00-02:00	0
02:00-03:00	0
03:00-04:00	0
04:00-05:00	0
05:00-06:00	1
06:00-07:00	57
07:00-08:00	79
08:00-09:00	77
09:00-10:00	61
10:00-11:00	54
11:00-12:00	66
12:00-13:00	59
13:00-14:00	52
14:00-15:00	75
15:00-16:00	152
16:00-17:00	84
17:00-18:00	60
18:00-19:00	31
19:00-20:00	15
20:00-21:00	4
21:00-22:00	7
22:00-23:00	10
23:00-24:00	11
Viso:	**957**



Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	841	87,9 %	116	12,1 %

Postas Nr. 5 – Gurių g.

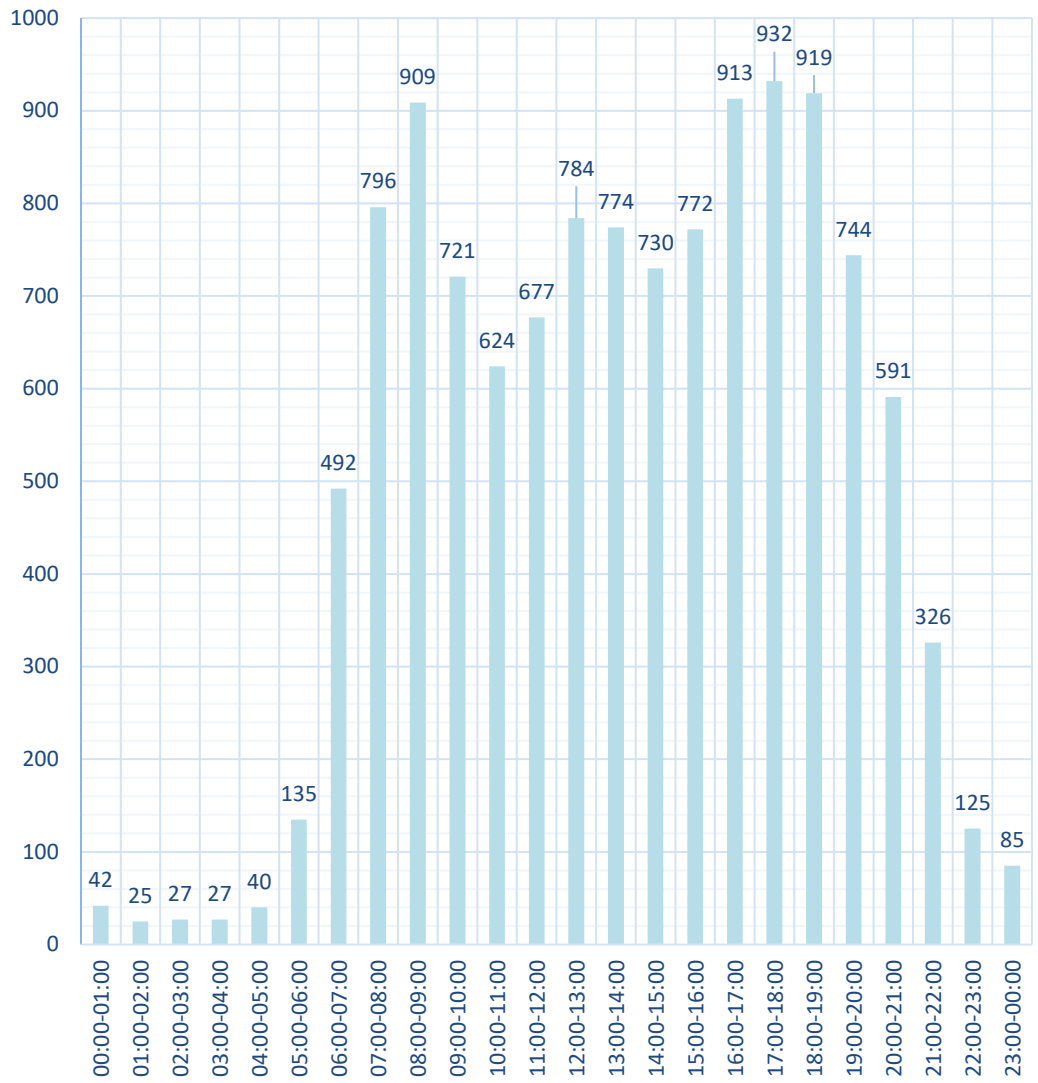
Valanda	Aut./h
00:00-01:00	54
01:00-02:00	33
02:00-03:00	36
03:00-04:00	32
04:00-05:00	48
05:00-06:00	170
06:00-07:00	596
07:00-08:00	1059
08:00-09:00	1167
09:00-10:00	896
10:00-11:00	782
11:00-12:00	852
12:00-13:00	957
13:00-14:00	988
14:00-15:00	891
15:00-16:00	943
16:00-17:00	1069
17:00-18:00	1128
18:00-19:00	1133
19:00-20:00	998
20:00-21:00	687
21:00-22:00	406
22:00-23:00	164
23:00-24:00	84
Viso:	**15 173**



Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	14 934	98, 4%	239	1,6 %

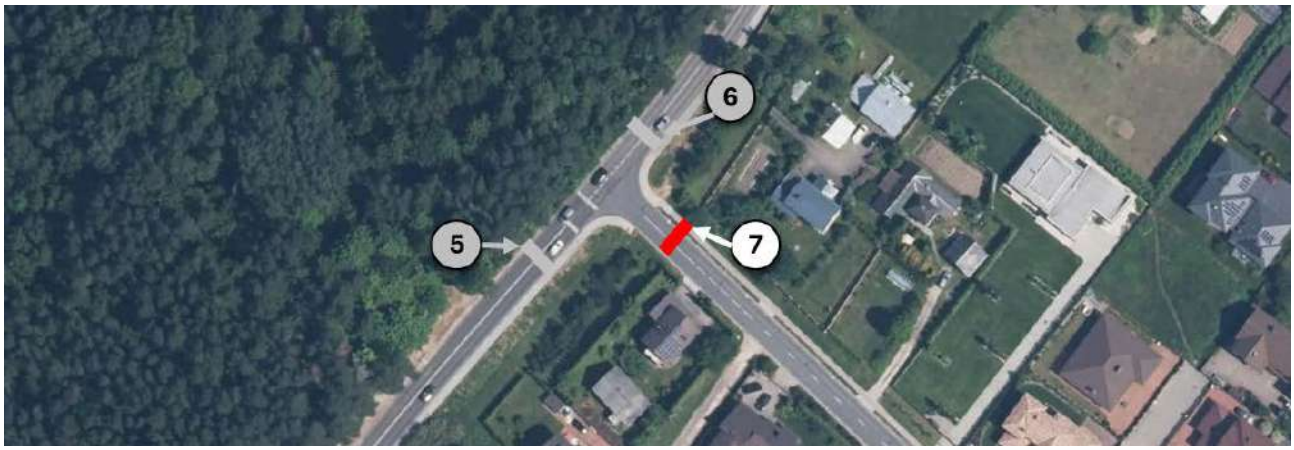
Postas Nr. 6 – Gurių g.

Valanda	Aut./h
00:00-01:00	42
01:00-02:00	25
02:00-03:00	27
03:00-04:00	27
04:00-05:00	40
05:00-06:00	135
06:00-07:00	492
07:00-08:00	796
08:00-09:00	909
09:00-10:00	721
10:00-11:00	624
11:00-12:00	677
12:00-13:00	784
13:00-14:00	774
14:00-15:00	730
15:00-16:00	772
16:00-17:00	913
17:00-18:00	932
18:00-19:00	919
19:00-20:00	744
20:00-21:00	591
21:00-22:00	326
22:00-23:00	125
23:00-24:00	85
Viso:	**12 210**

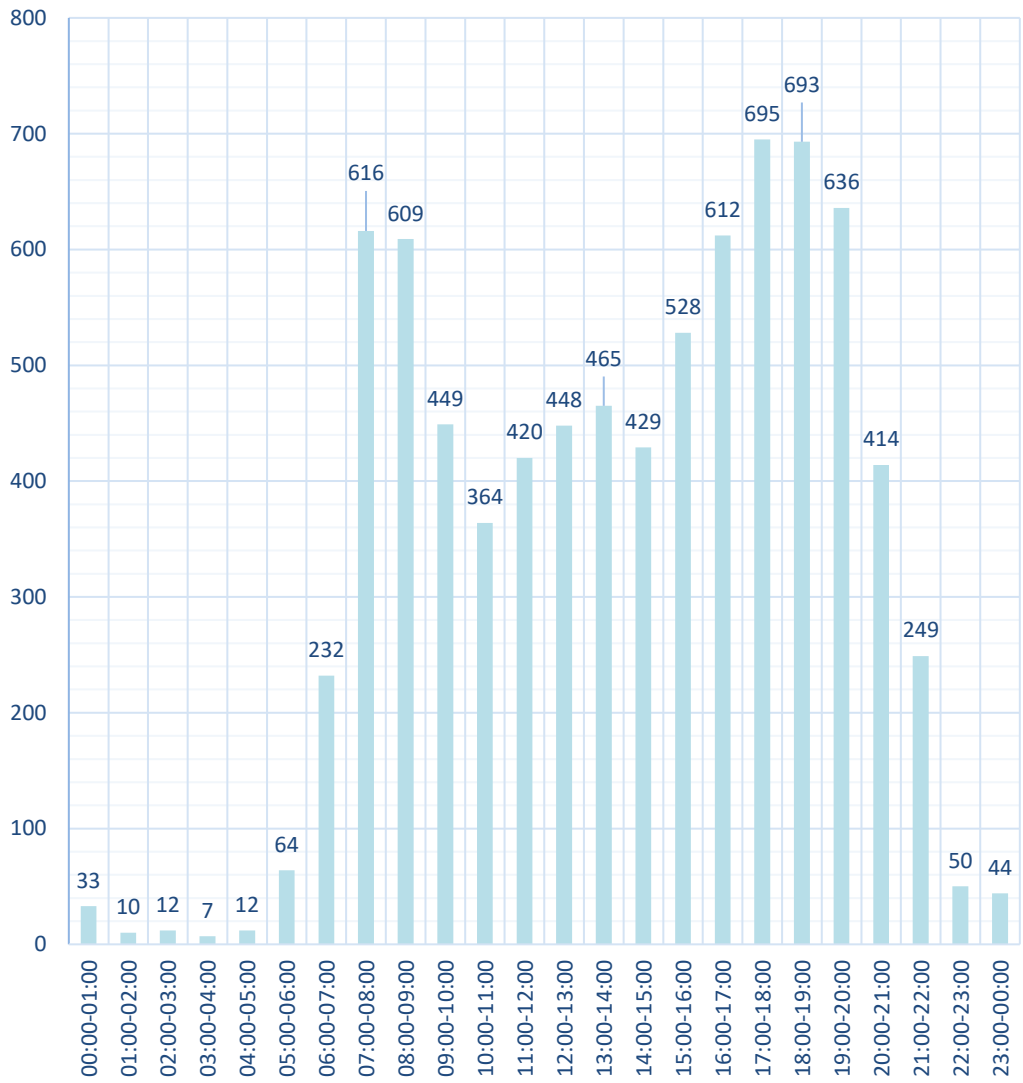


Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	12 044	98,6 %	166	1,4 %

Postas Nr. 7 – Juodupio g.

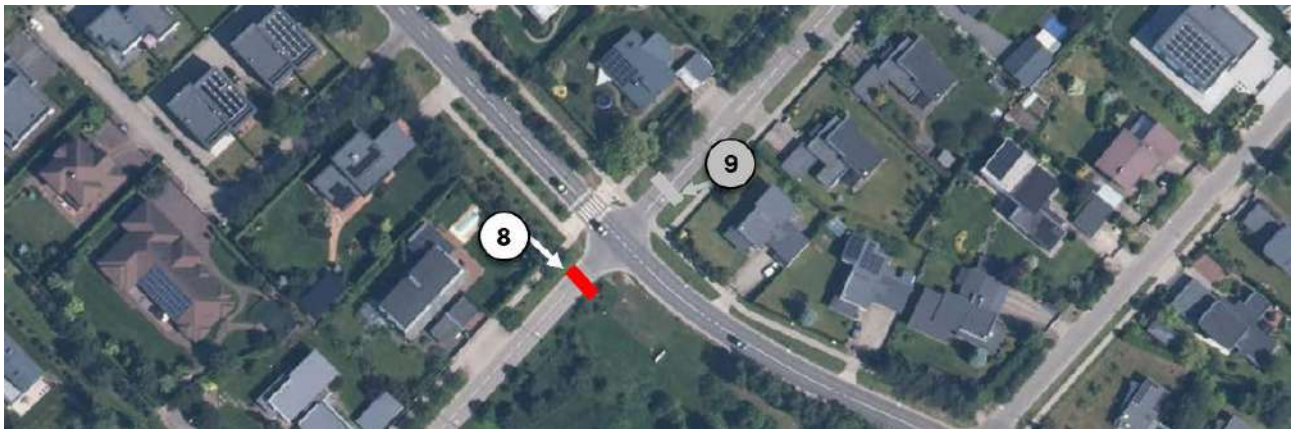


Valanda	Aut./h
00:00-01:00	33
01:00-02:00	10
02:00-03:00	12
03:00-04:00	7
04:00-05:00	12
05:00-06:00	64
06:00-07:00	232
07:00-08:00	616
08:00-09:00	609
09:00-10:00	449
10:00-11:00	364
11:00-12:00	420
12:00-13:00	448
13:00-14:00	465
14:00-15:00	429
15:00-16:00	528
16:00-17:00	612
17:00-18:00	695
18:00-19:00	693
19:00-20:00	636
20:00-21:00	414
21:00-22:00	249
22:00-23:00	50
23:00-24:00	44
Viso:	**8 091**

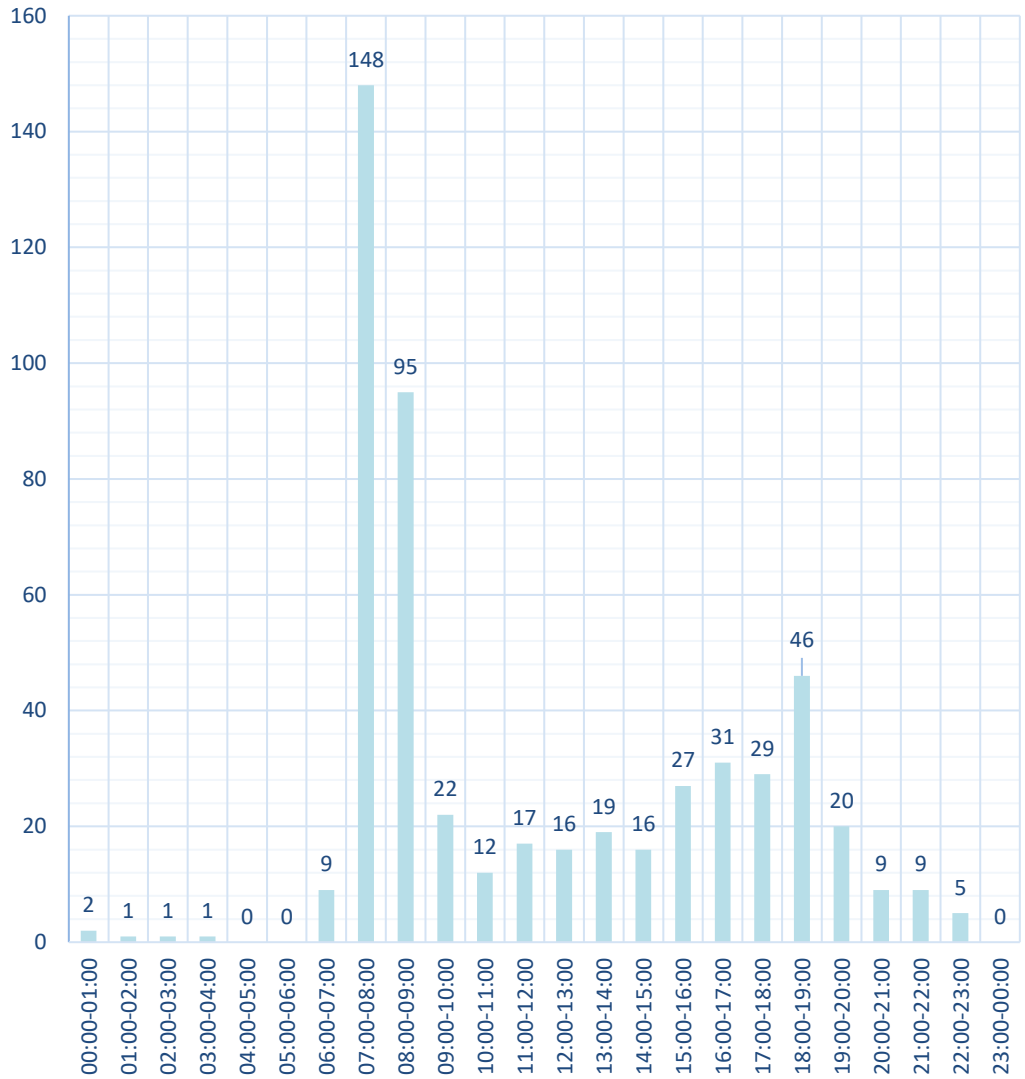


Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	8 007	99,0 %	84	1,0 %

Postas Nr. 8 – Rukainių g.

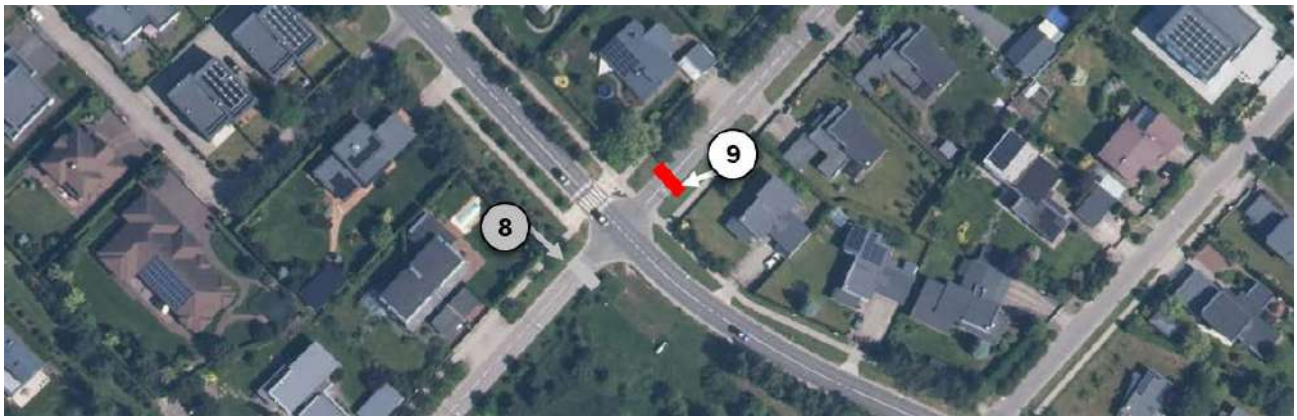


Valanda	Aut./h
00:00-01:00	2
01:00-02:00	1
02:00-03:00	1
03:00-04:00	1
04:00-05:00	0
05:00-06:00	0
06:00-07:00	9
07:00-08:00	148
08:00-09:00	95
09:00-10:00	22
10:00-11:00	12
11:00-12:00	17
12:00-13:00	16
13:00-14:00	19
14:00-15:00	16
15:00-16:00	27
16:00-17:00	31
17:00-18:00	29
18:00-19:00	46
19:00-20:00	20
20:00-21:00	9
21:00-22:00	9
22:00-23:00	5
23:00-24:00	0
Viso:	**535**

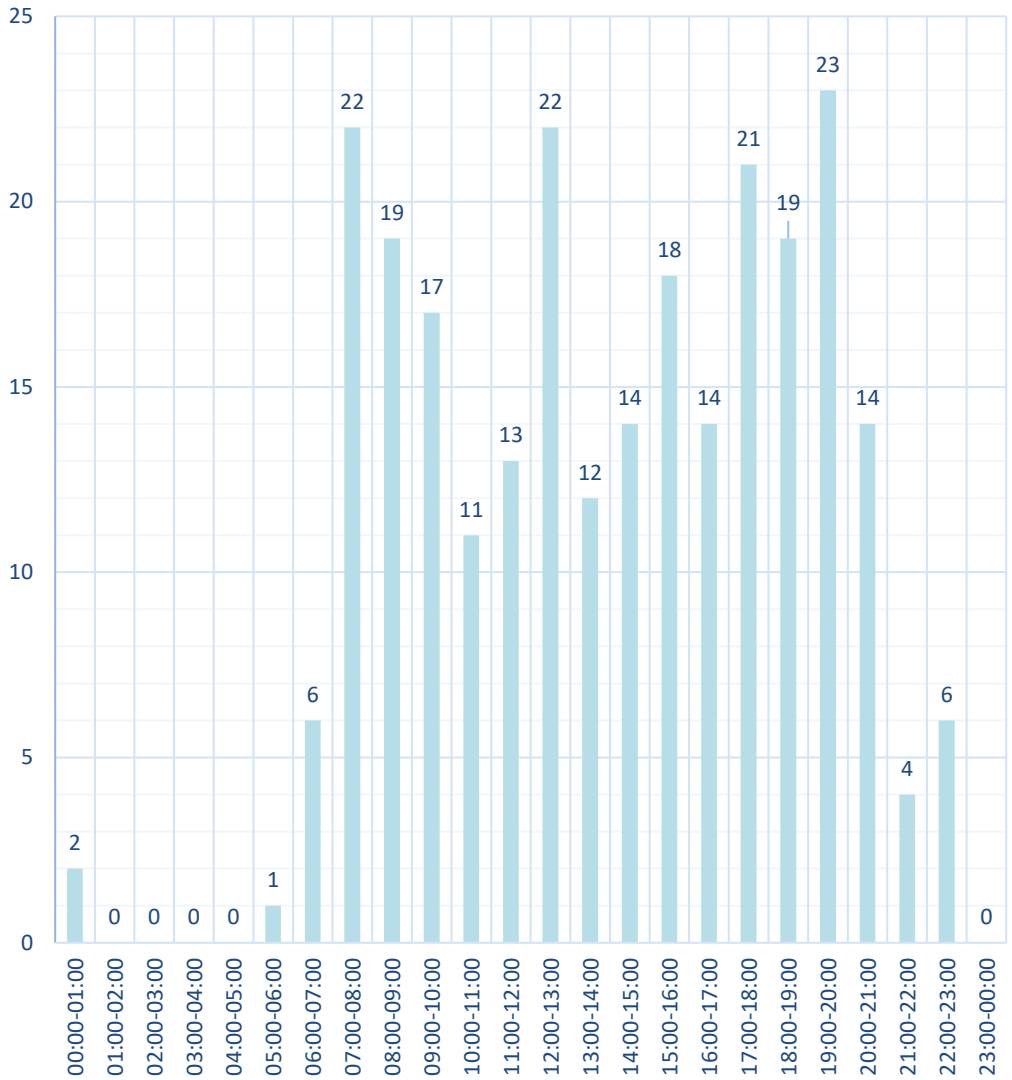


Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	534	99,8 %	1	0,2 %

Postas Nr. 9 – Rukainių g.



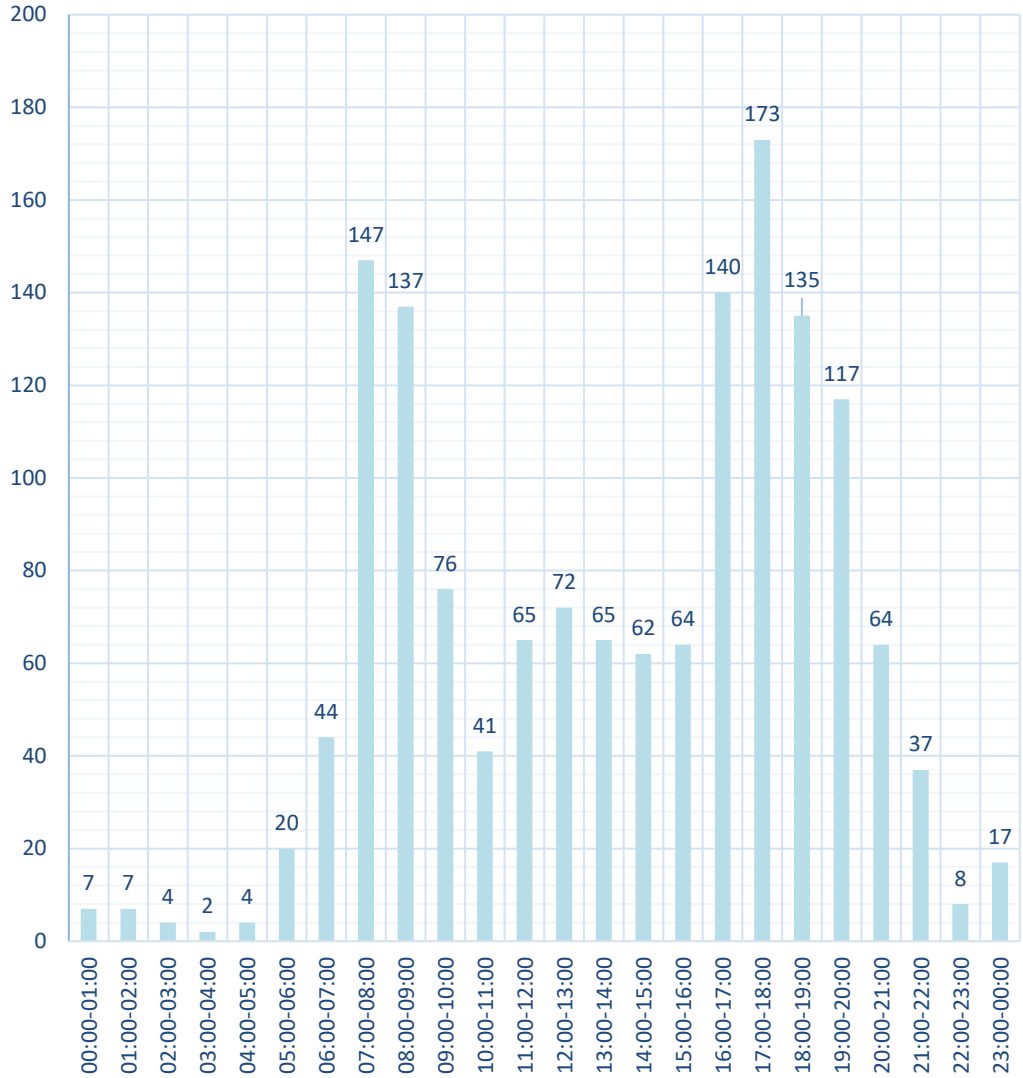
Valanda	Aut./h
00:00-01:00	2
01:00-02:00	0
02:00-03:00	0
03:00-04:00	0
04:00-05:00	0
05:00-06:00	1
06:00-07:00	6
07:00-08:00	22
08:00-09:00	19
09:00-10:00	17
10:00-11:00	11
11:00-12:00	13
12:00-13:00	22
13:00-14:00	12
14:00-15:00	14
15:00-16:00	18
16:00-17:00	14
17:00-18:00	21
18:00-19:00	19
19:00-20:00	23
20:00-21:00	14
21:00-22:00	4
22:00-23:00	6
23:00-24:00	0
Viso:	**258**



Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	258	100 %	0	0 %

Postas Nr. 10 – Moldovos g.

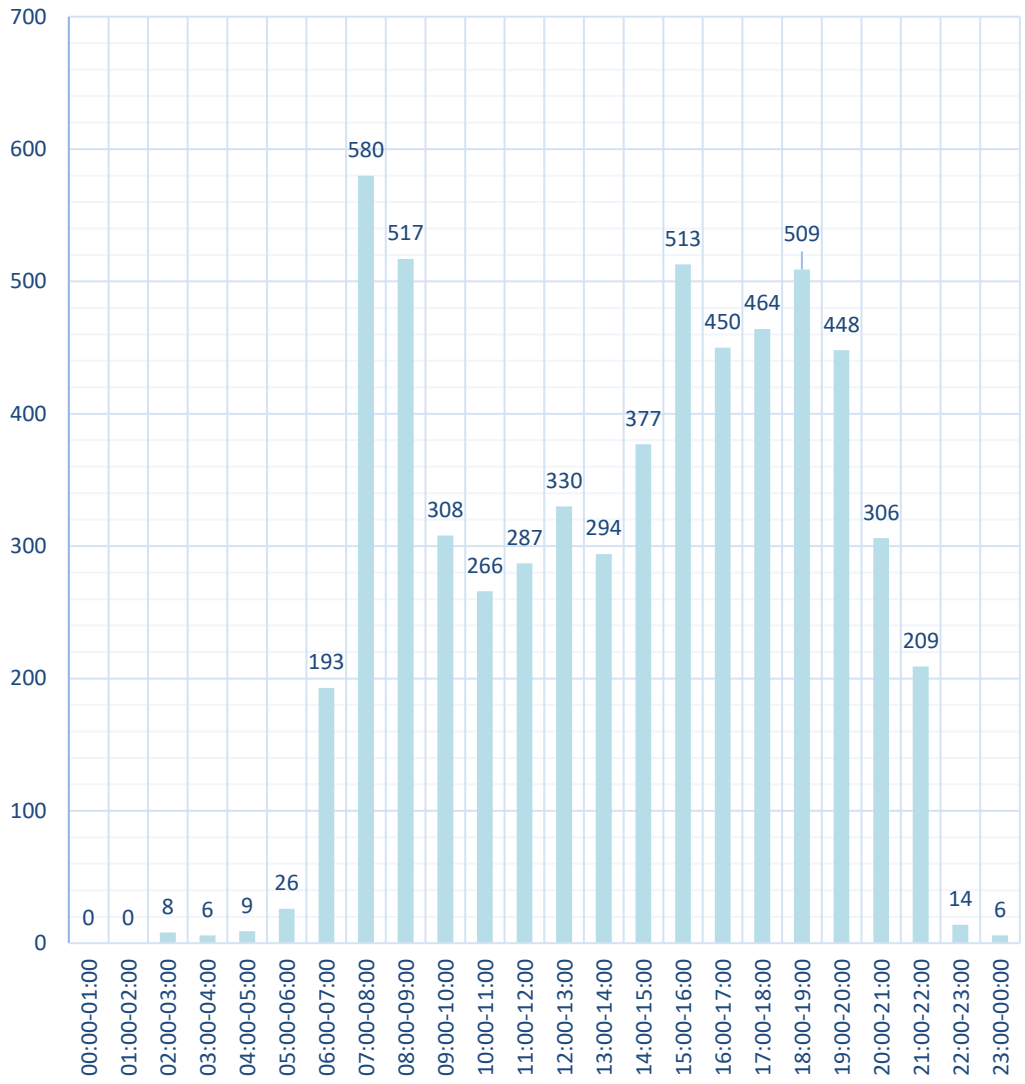
Valanda	Aut./h
00:00-01:00	7
01:00-02:00	7
02:00-03:00	4
03:00-04:00	2
04:00-05:00	4
05:00-06:00	20
06:00-07:00	44
07:00-08:00	147
08:00-09:00	137
09:00-10:00	76
10:00-11:00	41
11:00-12:00	65
12:00-13:00	72
13:00-14:00	65
14:00-15:00	62
15:00-16:00	64
16:00-17:00	140
17:00-18:00	173
18:00-19:00	135
19:00-20:00	117
20:00-21:00	64
21:00-22:00	37
22:00-23:00	8
23:00-24:00	17
Viso:	**1 508**



Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	1 506	99,9 %	2	0,1 %

Postas Nr. 11 – Juodupio g.

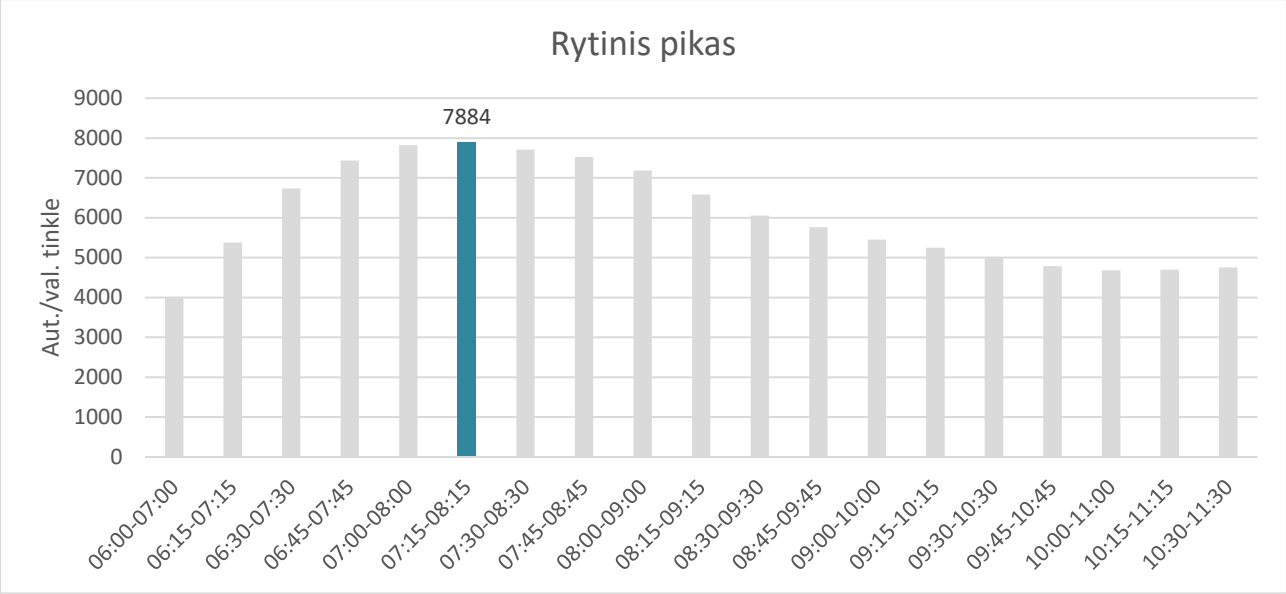
Valanda	Aut./h
00:00-01:00	0
01:00-02:00	0
02:00-03:00	8
03:00-04:00	6
04:00-05:00	9
05:00-06:00	26
06:00-07:00	193
07:00-08:00	580
08:00-09:00	517
09:00-10:00	308
10:00-11:00	266
11:00-12:00	287
12:00-13:00	330
13:00-14:00	294
14:00-15:00	377
15:00-16:00	513
16:00-17:00	450
17:00-18:00	464
18:00-19:00	509
19:00-20:00	448
20:00-21:00	306
21:00-22:00	209
22:00-23:00	14
23:00-24:00	6
Viso:	**6 120**

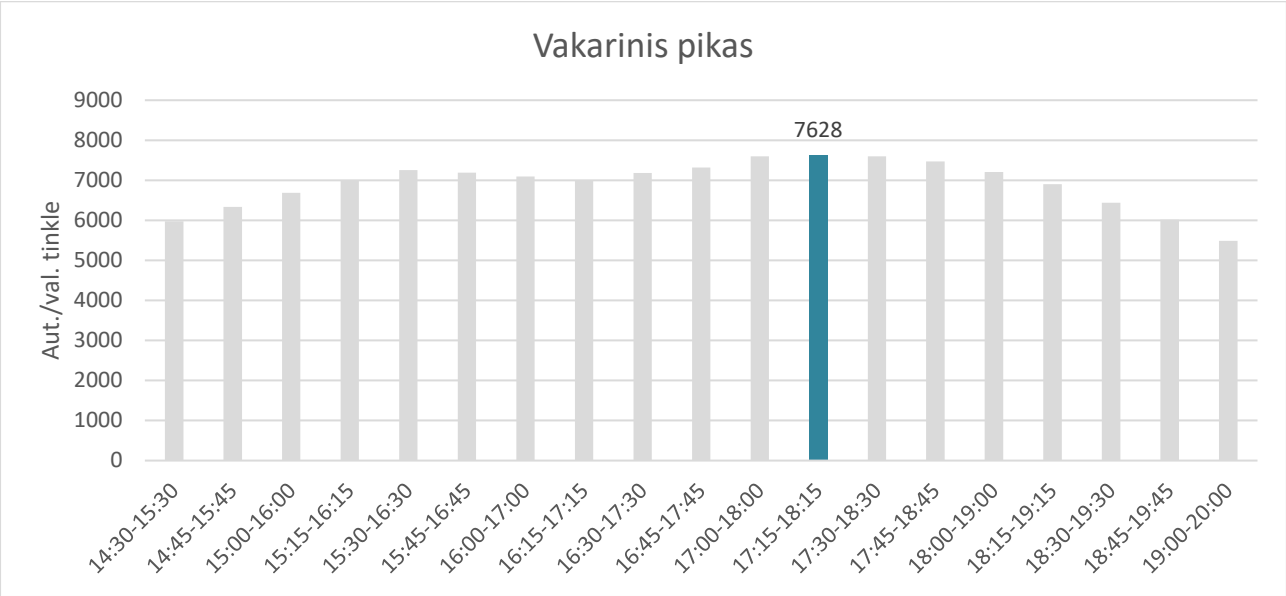


Srauto sudėtis	Lengvieji automobiliai		Krovininiai automobiliai	
	6 040	98,7 %	80	1,3 %

1.2. Paros eismo intensyvumo koeficientas. Rytinis ir vakarinis pikas

Atsižvelgus į atliktų ilgalaikių matavimų rezultatus nustatytas rytinis ir vakarinis eismo intensyvumo pikas (pav. 2).





2 pav. Eismo intensyvumo pasiskirstymas paroje

Rytinis pikas nagrinėjamame tinkle pasiekiamas laikotarpyje nuo 07:15 iki 08:15 val., vakarinis nuo 17:15 iki 18:15 val.

1.3. Trumpalaikiai eismo intensyvumo tyrimai

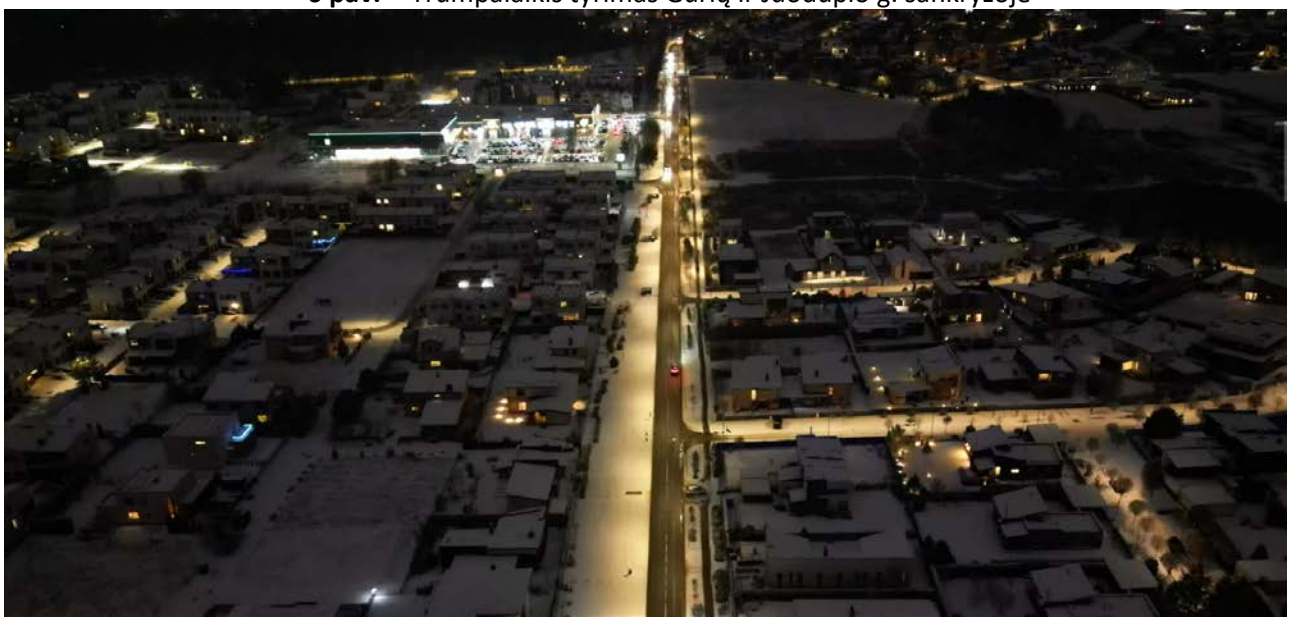
Siekiant išsiaiškinti eismo intensyvumo pasiskirstymą sankryžose buvo atliekami trumpalaikiai eismo intensyvumo tyrimai pasitelkiant filmavimo kameras bei bepilotį orlaivį.

3 pav. Trumpalaikis tyrimas Minsko pl. ir Gurių g. sankryžoje

4 pav. Trumpalaikis tyrimas Gurių g. ties prekybos centru

5 pav. Trumpalaikis tyrimas Gurių g.

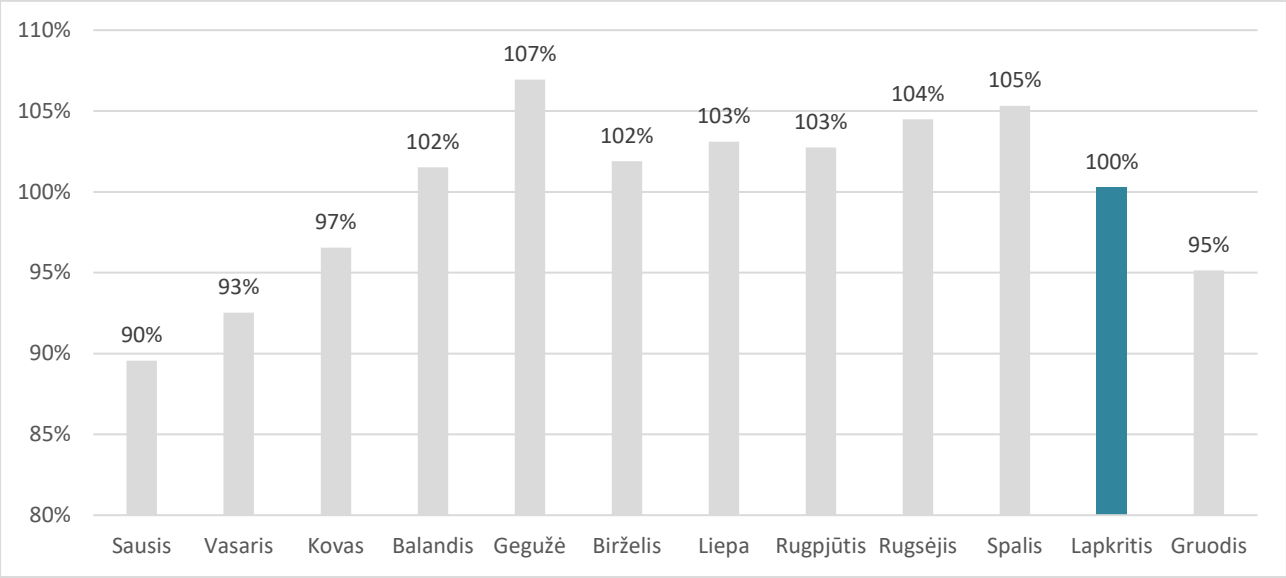
6 pav. Trumpalaikis tyrimas Gurių ir Juodupio g. sankryžoje



7 pav. Trumpalaikis tyrimas Juodupio g.

1.4. Sezoniškumas

Siekiant įvertinti sezoniškumo įtaką tyrimų metu užfiksuotiems transporto srautams buvo atsižvelgta *sisp.lt* viešai prieinamus eismo intensyvumo duomenis Liepkalnio, Žirnių ir Minsko plento sankryžoje 2024 metais.



8 pav. Sezoniniai eismo intensyvumo svyravimai Liepkalnio, Žirnių ir Minsko pl. sankryžoje 2024 m.

Nustatyta, kad vidutinis lapkričio mėnesio eismo intensyvumas Liepkalnio, Žirnių ir Minsko pl. sankryžoje atitinka vidutinį metinį mėnesio eismo intensyvumą sankryžoje, todėl 2025 metų lapkričio mėnesį atliktų tyrimų metu užfiksuoti duomenys, sudarant eismo intensyvumo kartogramas perskaičiuojami nebus.

2. EISMO SRAUTŲ MAKRO MODELIAVIMAS

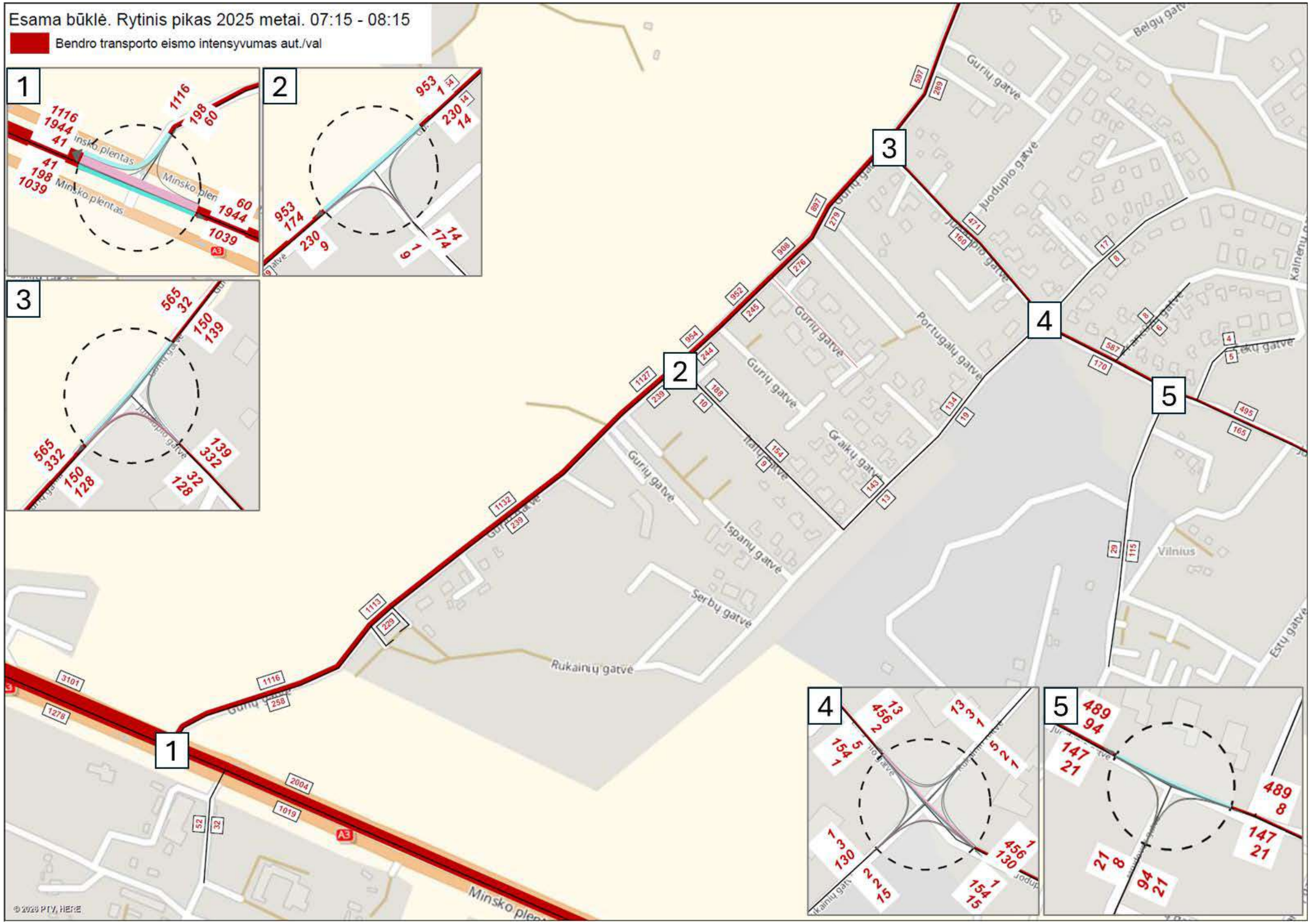
2.1. Esamos situacijos makro modelis

Nagrinėjamo gatvių tinklo esamos situacijos makro modelis buvo sukurtas naudojant PTV Visum. Tai viena iš pažangiausių programų pasaulyje, skirtų eismo ir transporto sistemų analizei bei įvairių scenarijų prognozavimui.

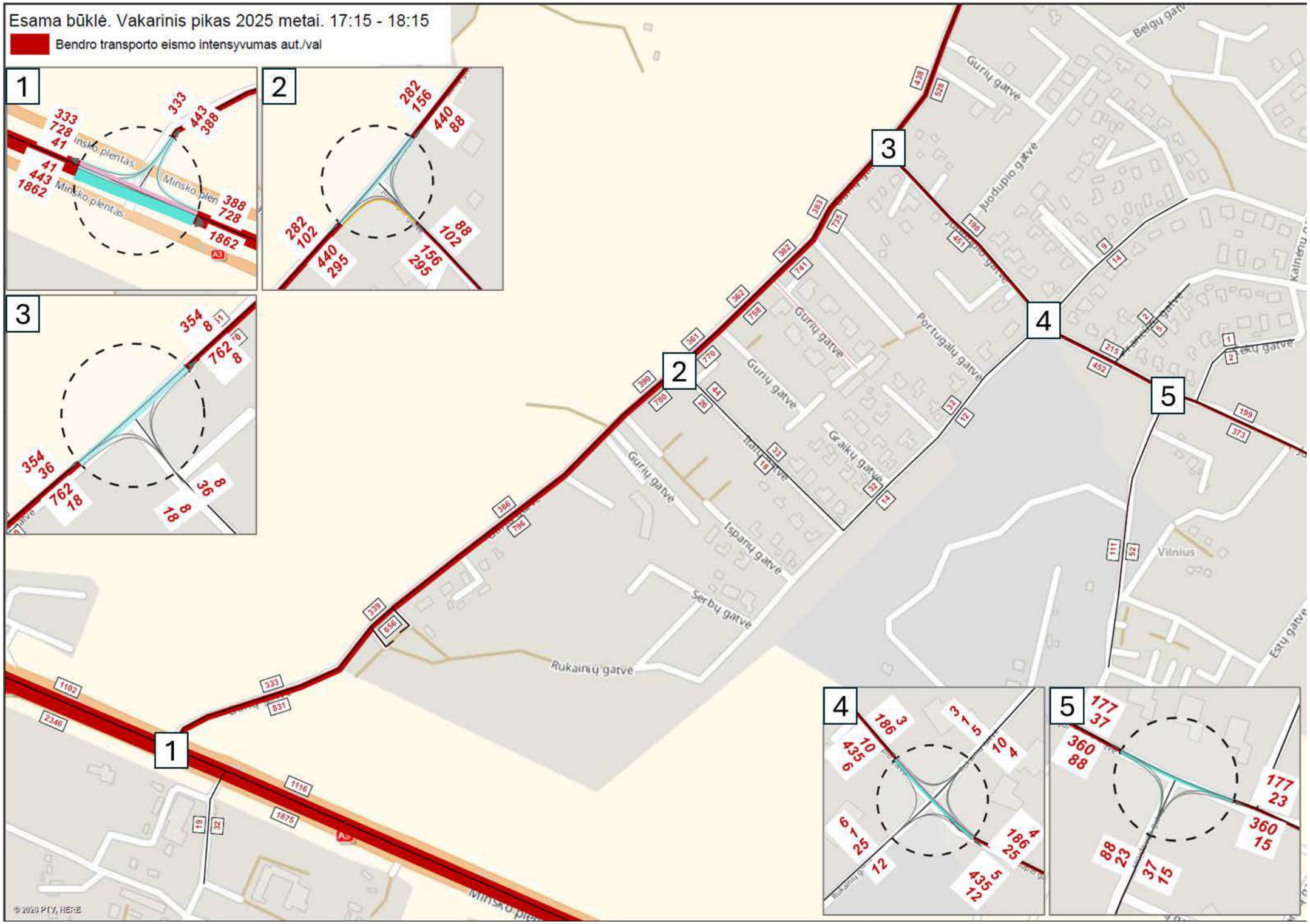
Kuriant nagrinėjamo gatvių tinklo eismo srautų makro modelį buvo naudojamas metodas, kuomet transporto kelionių poreikis apskaičiuojamas naudojant paros eismo intensyvumo duomenis kelių pjūviuose ir trumpalaikius eismo srautų matavimus sankryžose.

9 ir 10 paveiksluose pateikiamos esamos situacijos rytinio ir vakarinio piko eismo intensyvumo kartogramos.

11-ame paveiksle pateikiamas esamas vidutinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame tinkle.



9 pav. Rytinio piko eismo intensyvumo kartograma. Esama būklė



10 pav. Vakarinio piko eismo intensyvumo kartograma. Esama būklė

11 pav. Paros eismo intensyvumas 2025 m.

Žemiau pateikiamas eismo intensyvumo pasiskirstymas paroje, gatvių tinkle, dienos metu 07:00 – 19:00, vakaro metu 19:00 – 22:00 ir nakties metu 22:00 – 07:00.

1 lentelė. Eismo intensyvumo pasiskirstymas paroje

Pjūvio Nr.	Viso transporto per parą, vnt.	Viso sunkiojo transporto per parą, vnt.	Lengvieji automobiliai, vnt.			Sunkusis transportas, vnt.		
			Diena (7-19)	Vakaras (19-22)	Naktis (22-7)	Diena (7-19)	Vakaras (19-22)	Naktis (22-7)
1	47942	2112	36664	5500	3666	1711	169	232
2	34609	2006	26408	2934	3261	1645	160	201
3	957	116	740	25	76	114	1	1
4	15074	234	11575	2078	1187	187	19	28
5	15076	232	11578	2078	1188	186	19	27
6	14148	232	10854	1948	1114	186	16	30
7	13270	167	10220	1834	1049	137	12	18
8	8057	87	6217	1275	478	68	8	11
9	8437	87	6597	1336	417	74	6	7
10	8360	87	6536	1241	496	79	4	4
11	7233	85	5718	1144	286	69	8	8
12	60	0	47	10	3	0	0	0
13	1506	2	1173	211	120	2	0	0
14	105	0	82	17	6	0	0	0
15	258	0	201	41	16	0	0	0
16	552	0	491	39	22	0	0	0
17	663	0	590	46	27	0	0	0
18	682	0	607	48	27	0	0	0
19	720	0	641	50	29	0	0	0

2.2. Perspektyvinis eismo intensyvumas. 2035 metai

Siekiant nustatyti kaip pasikeis transporto srautai įgyvendinus planuojamą plėtrą atliekamas kelionių prognozavimas – tai procesas, kurio metu yra įvertinama bei prognozuojama kiek kelionių bus generuojama dėl naujos plėtros. Kelionių skaičius priklauso nuo planuojamų objektų dydžio, tipo, veiklos pobūdžio, teritorijos išplanavimo ir kitų aplinkybių.

Generuojamos kelionės skirstomos į 4 pagrindinius tipus:

- **Tiesioginės (naujos kelionės)** – transporto srautas kurio pagrindinis ir vienintelis tikslas yra planuojamas objektas bei jo aplankymas;
- **Užsukantis (pakeliui)** – transporto srautas kuris jau važiuoja iš kelionės pradžios į pabaigos vietą (šio transporto tiesioginė kelionė pvz. Darbas->Namai) tačiau pakeliui užsuka į Objektą iš esmės nekeisdamas savo tiesioginės kelionės maršruto;
- **Nukreiptosios** – transporto srautas kuris bus pritrauktas (nukreiptas) iš netoli esančių aukštesnių kategorijų gatvių ar greitkelių, iš kurių nėra tiesioginio patekimo į teritoriją, todėl toks transportas papildomai turės naudotis vietinėmis miesto gatvėmis jas papildomai apkraudamas;
- **Vidinės** - transporto srautas vykstantis teritorijos viduje tarp skirtingo veiklos tipo zonų jeigu jos pasiekiamos automobilių (pvz. degalinė<->greito maisto restoranas su langeliu aptarnauti automobilius).

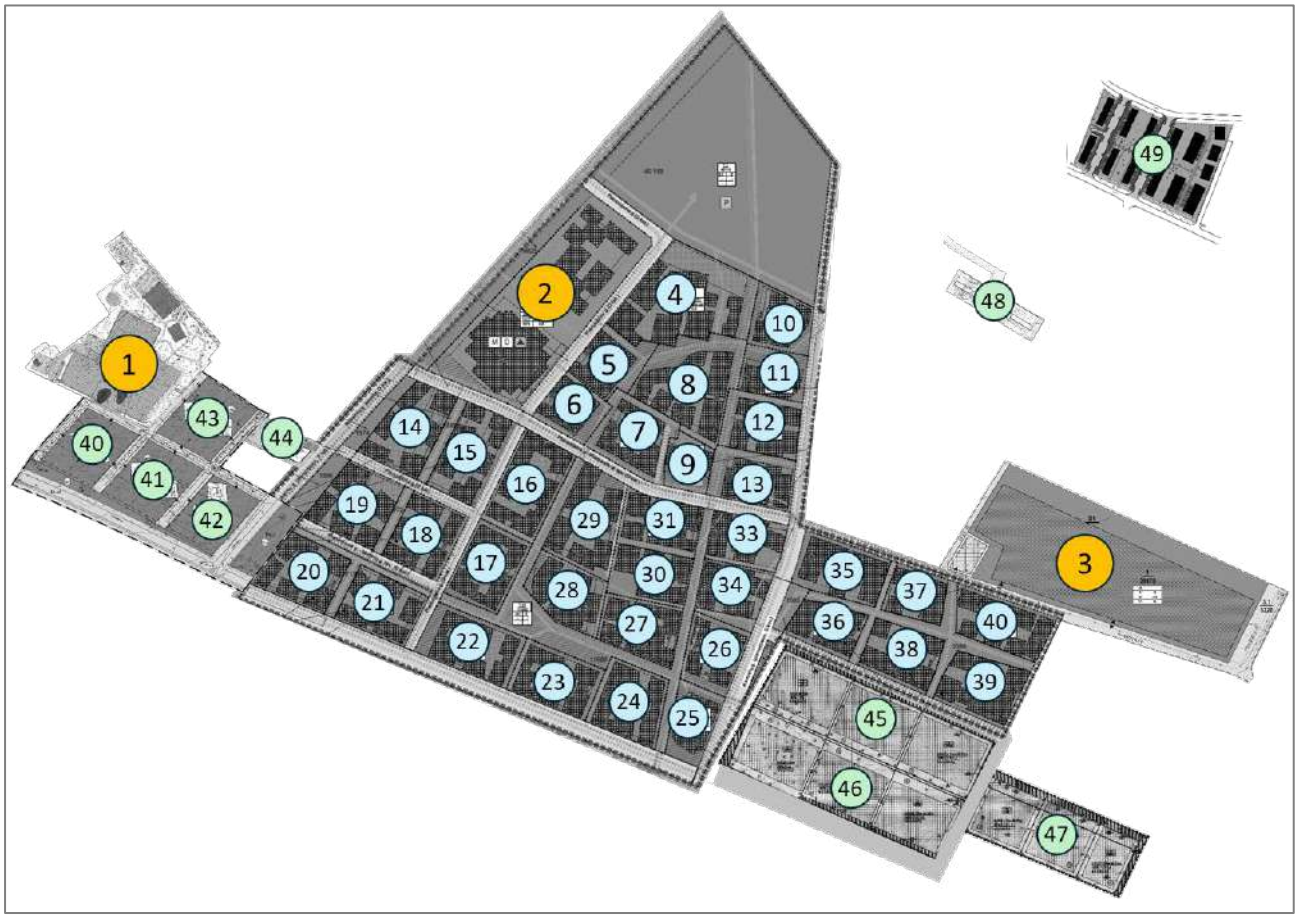
Perspektyvinis eismo srautas apskaičiuotas remiantis ITE (Institute of Transportation Engineers) organizacijos parengtomis metodikomis bei vadovaujantis leidiniu „Trip Genaration Manual, 12th Edition“, kurio turinys paremtas dideliu skaičiumi atliktų mokslinių stebėjimų, gautų rezultatų apibendrinimu bei jų taikymu.

Objekto generuojamų kelionių skaičius priklauso nuo jo naudingųjų plotų arba skaičiuojamųjų vienetų tipo.

2 lentelė. Matavimo vienetų duomenys ir „ITE“ kodas

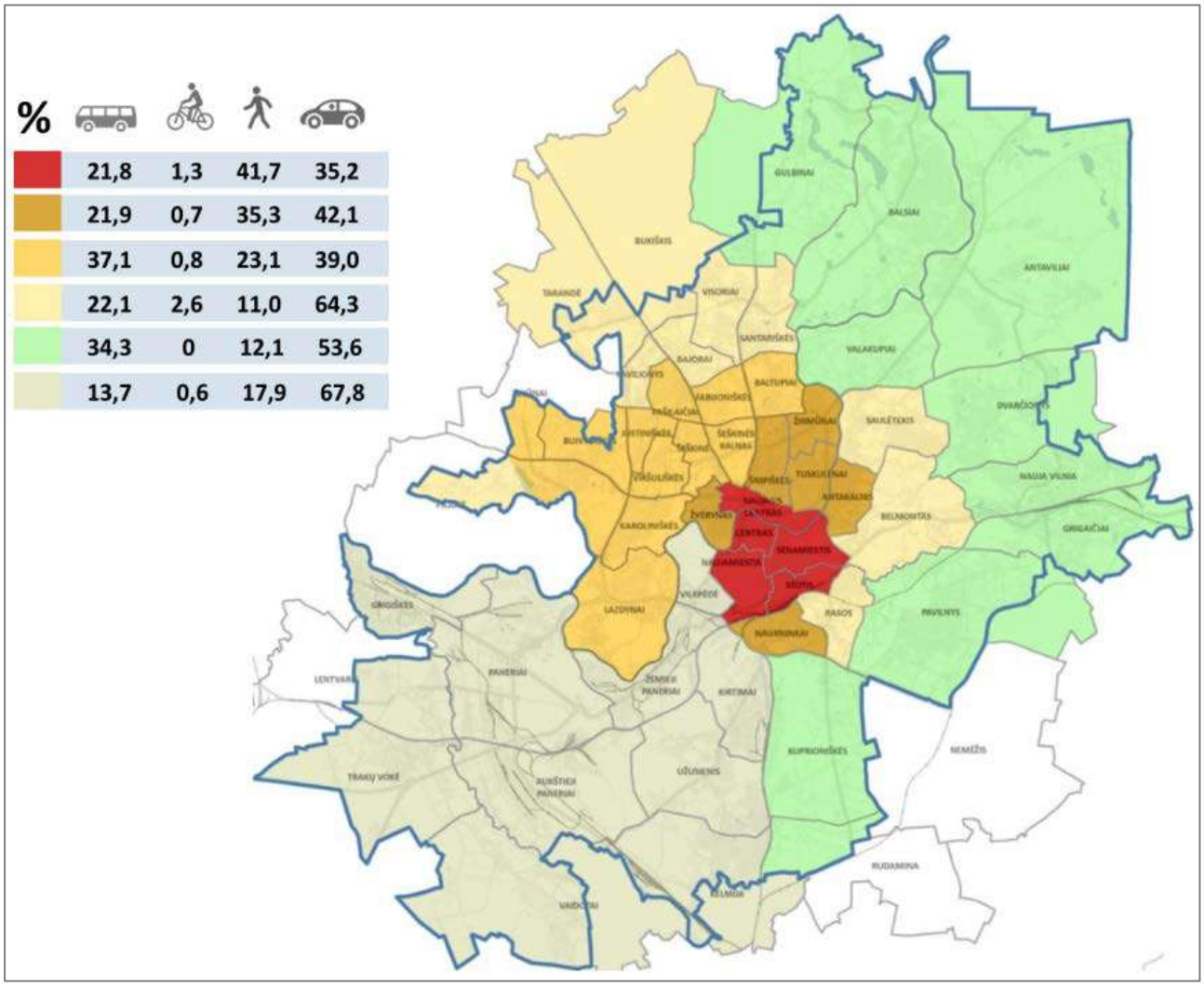
Objektas Nr. schemoje	Matavimo vnt.	„ITE“ kodas
Visuomeninės paskirties objektai		
1	380 darželinukai 576 mokiniai	Daycare center 565 Elementary School 520
2	518 darželinukai 784 mokiniai	Daycare center 565 Elementary School 520
3	800 mokiniai	Middle/ JR. High School 522
Gyvenamosios paskirties objektai		
4-39	9 990 gyventojų	Low Rise Apartment 221 Mid-Rise Apartment 223
40-49	1 621 butai	Low Rise Apartment 221 Mid-Rise Apartment 223
Administracinės paskirties objektai		
49	1 600 m²	General Office 710

Naujai planuojamų objektų schematiškas pavaizdavimas pateiktas 12 paveiksle.



12 pav. Perspektyvinių objektų schema

Remiantis Vilniaus miesto savivaldybės Darnaus judumo planu, nagrinėjamoje teritorijoje 2016 metais modalinis kelionių pasiskirstymas automobiliu atitiko 53,6 % (pav. 13).



13 pav. Modalinis kelionių pasiskirstymas Vilniuje
Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo plano, 353 psl.

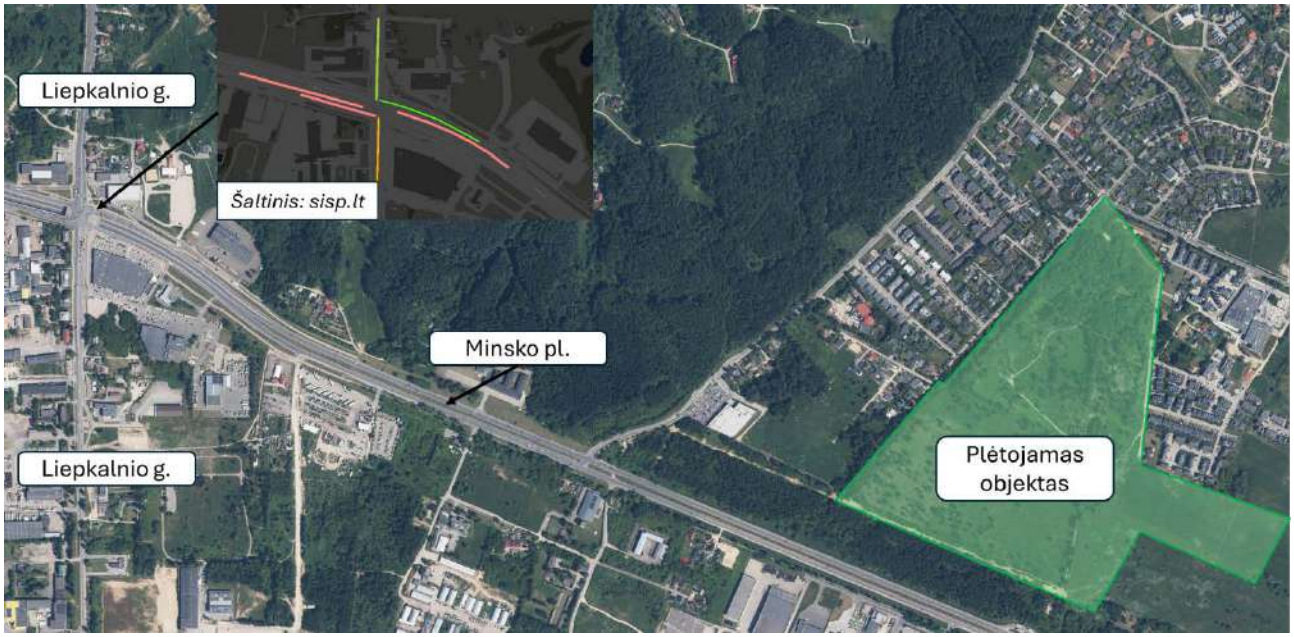
Įvertinus planuojamų pastatų panaudos tipus buvo suskaičiuoti jų generuojami teoriniai transporto srautai, kurie pateikti 3 lentelėje, kvartalo sugeneruotos kelionės lengvaisiais automobiliais sudarytų 53,6 proc. visų keliavimo būdų.

3 lentelė. Teoriniai kelionių generavimo rezultatai, be modalinio pasiskirstymo priemonių

Objektų tipas	Paros eismo intensyvumas	Rytinio piko metu		Vakarinio piko metu	
		Atvykstančių	Išvykstančių	Atvykstančių	Išvykstančių
Visuomeninė paskirtis	5469	802	692	330	373
Gyvenamoji paskirtis	20300	386	1513	1088	614
Administracinė paskirtis	166	15	3	9	17
Viso:	**25935**	**1203**	**2208**	**1427**	**1004**

2.3. Natūralus eismo intensyvumo prieaugis

Siekiant įvertinti kiek natūraliai iki 2035 metų (projekto įgyvendinimo metų) padidės pro nagrinėjamą gatvių tinklą pravažiuojančio tranzitinio transporto srauto intensyvumas buvo atsižvelgta į viešai *sisp.lt* prieinamus Liepkalnio g., Minsko pl. ir Žirnių gatvės eismo intensyvumo duomenis 2022-2025 metais.



14 pav. Gatvių schema

Tranzitinio eismo srauto prieaugiui nustatyti buvo remiamasi į Liepkalnio g., Minsko pl. ir Žirnių gatvės sankryžą iš Minsko plento įvažiuojančių transporto priemonių duomenimis.

4 lentelė. Vidutinis mėnesio paros eismo intensyvumas įvažiuojantis į sankryžą iš Minsko pl.

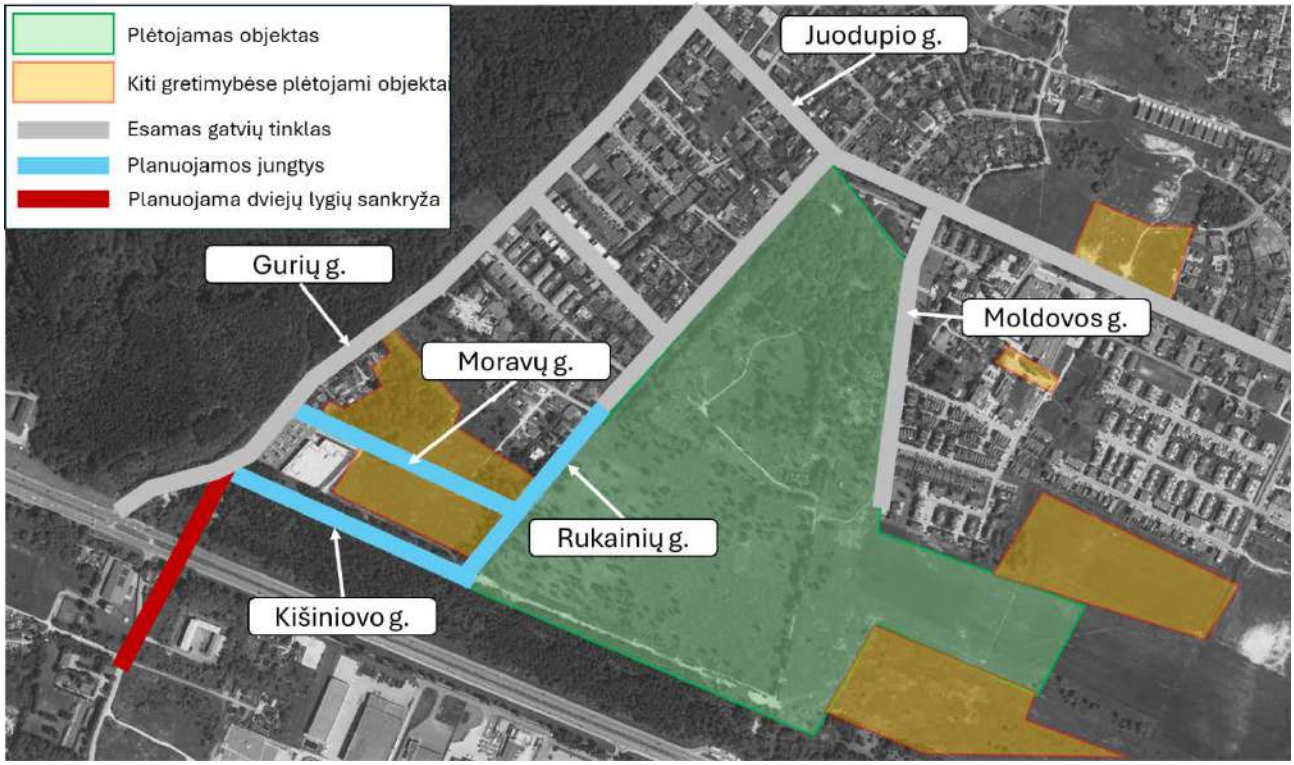
Metai	Vidutinis mėnesio srautas (aut. /para)	Prieaugis (vnt./para)
2022	19688	-
2023	19727	40
2024	20765	1038
2025	21379	614
Vidurkis		564

Apskaičiuota, kad nuo 2022 metų Minsko plentu per mėnesį į sankryžą įvažiuojantis eismo srautas, kasmet vidutiniškai padidėja po 564 automobilius.

Daroma prielaida, kad eismo intensyvumas ir toliau didės tokia pačia tendencija, todėl iki 2035 metų, tranzitinis eismo srautas, pravažiuojantis pro nagrinėjamą Minsko pl., Gurių ir Juodupio gatvių tinklą bus padidėjęs 26%.

2.4. Nagrinėjami projektiniai variantai

Išvystyto plėtojamo ir kitų gretimybėse esančių plėtojamų objektų generuojamų transporto srautų įtaka gatvių tinklui yra vertinama nagrinėjant tris projektinius variantus.



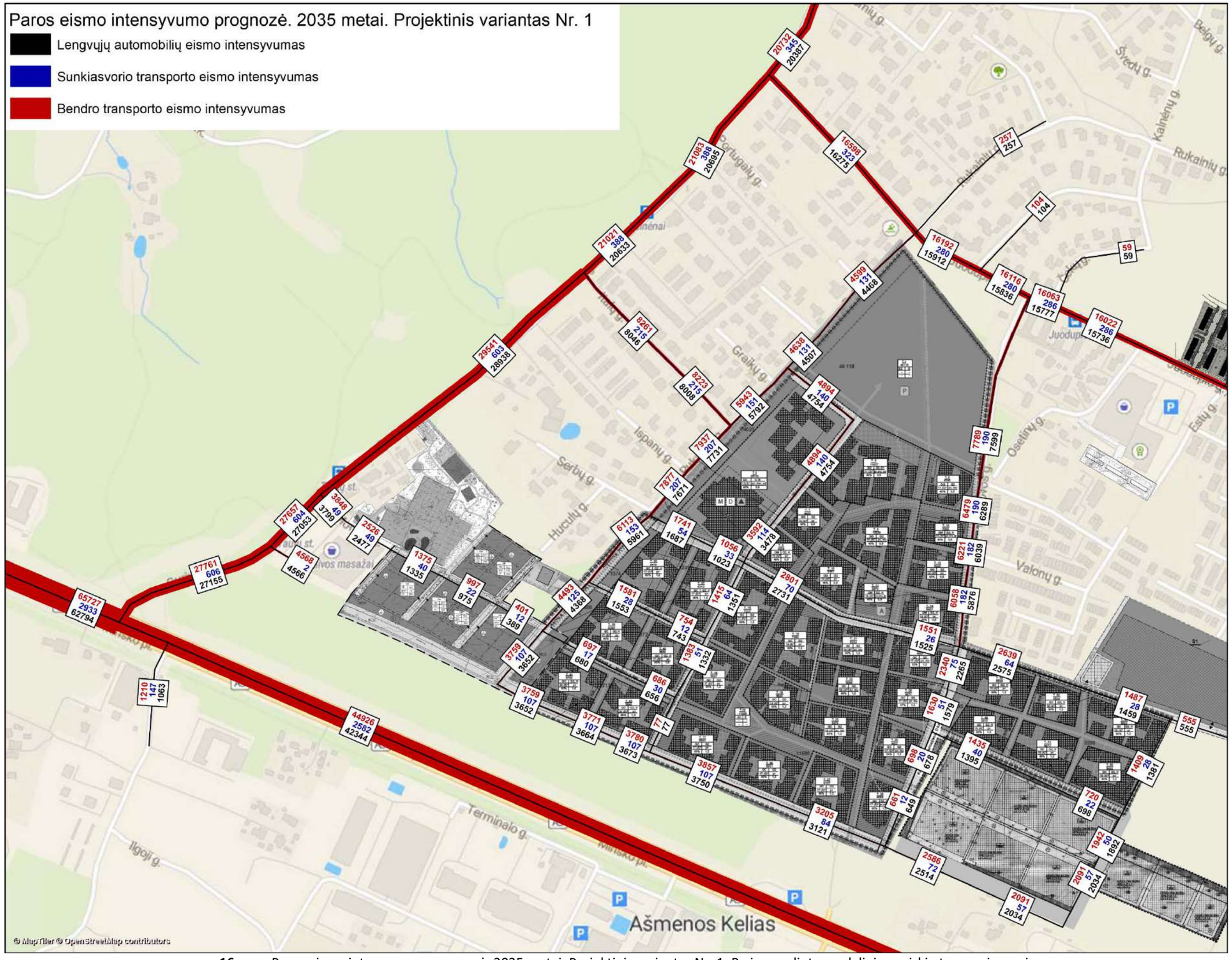
15 pav. Nagrinėjamos gatvių tinklo schemos

Projektinis variantas Nr. 1: visų plėtojamų objektų įtaka vertinama esamame Gurių, Juodupio, Moldovos ir Rūkainių gatvių tinkle (schemoje Nr. 15 pažymėta pilka spalva);

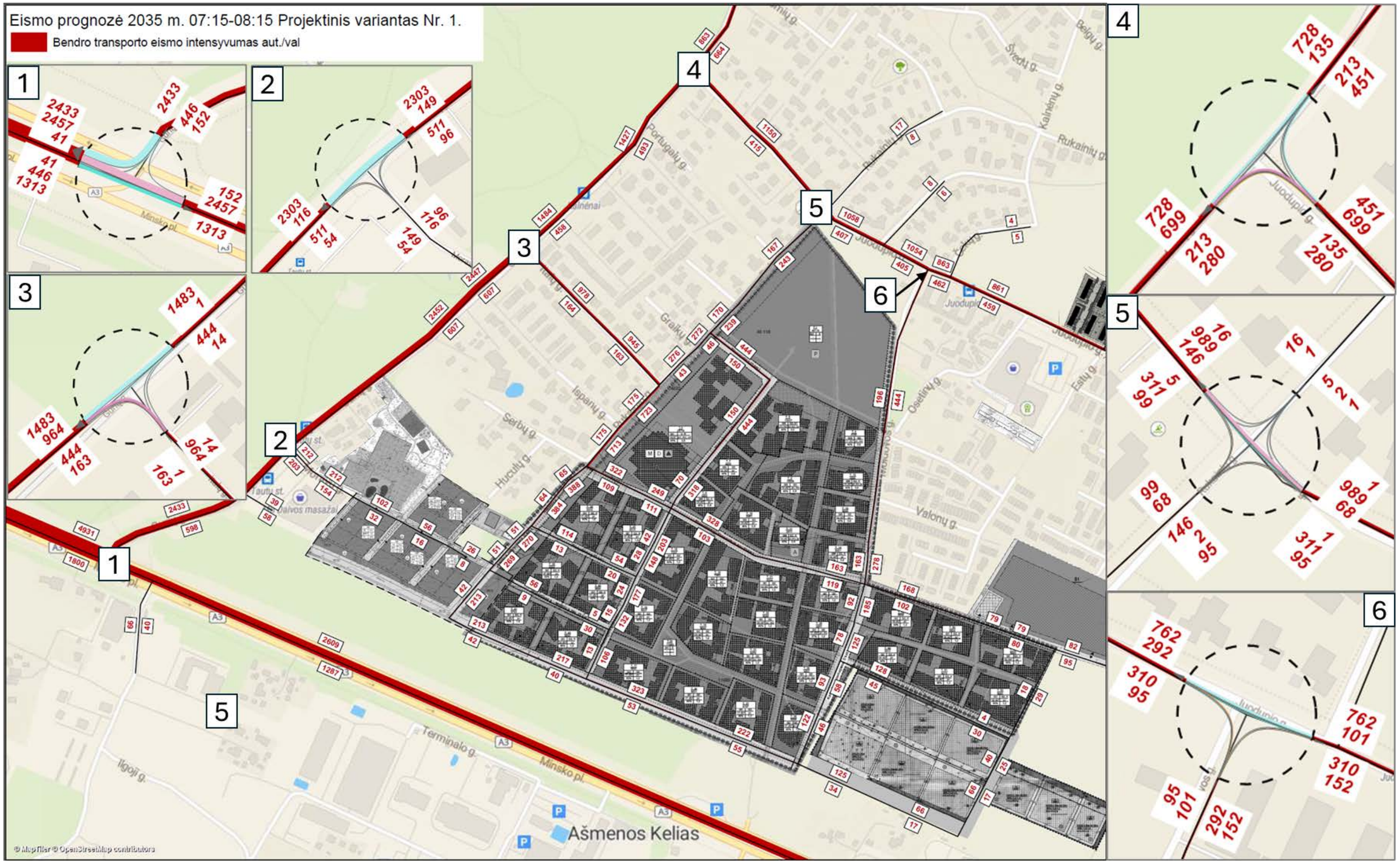
Projektinis variantas Nr. 2: visų plėtojamų objektų įtaka vertinama atsižvelgiant į planuojamas Rukainių, Moravų ir Kišiniovo gatvių jungtis (schemoje Nr. 15 pažymėta mėlyna spalva);

Projektinis variantas Nr. 3: visų plėtojamų objektų įtaka vertinama atsižvelgiant į planuojamas Rukainių, Moravų ir Kišiniovo gatvių jungtis (schemoje Nr. 15 pažymėta mėlyna spalva), bei planuojamą dviejų lygių Minsko pl., Gurių g. ir Kamojos gatvių sankryžą (schemoje Nr. 15 pažymėta raudona spalva).

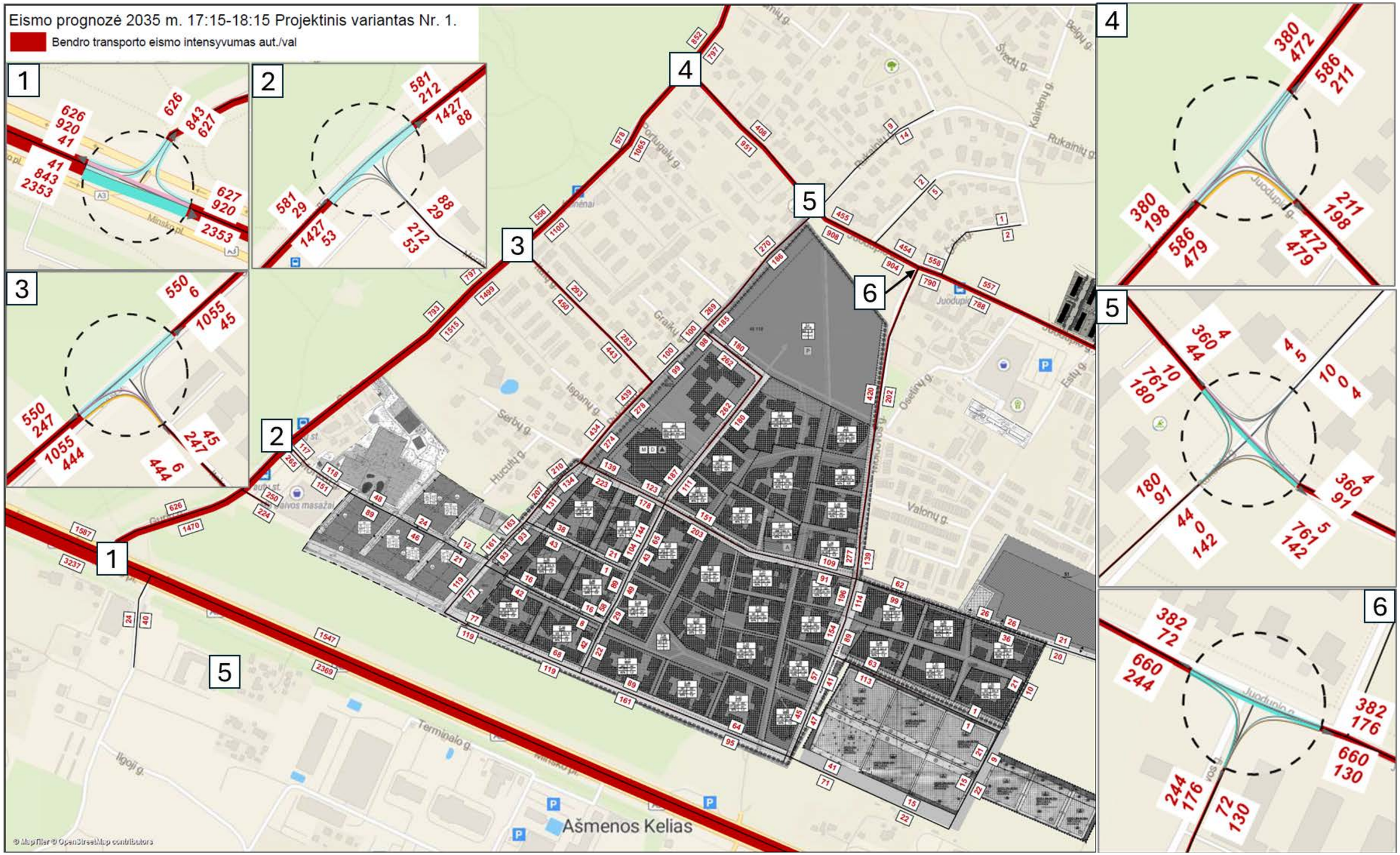
Prognozuojami paros eismo intensyvumai bei rytinio ir vakarinio pikų eismo intensyvumai ir pasiskirstymai sankryžose, skirtinguose projektiniuose variantuose, pateikti paveiksluose Nr. 16-27.



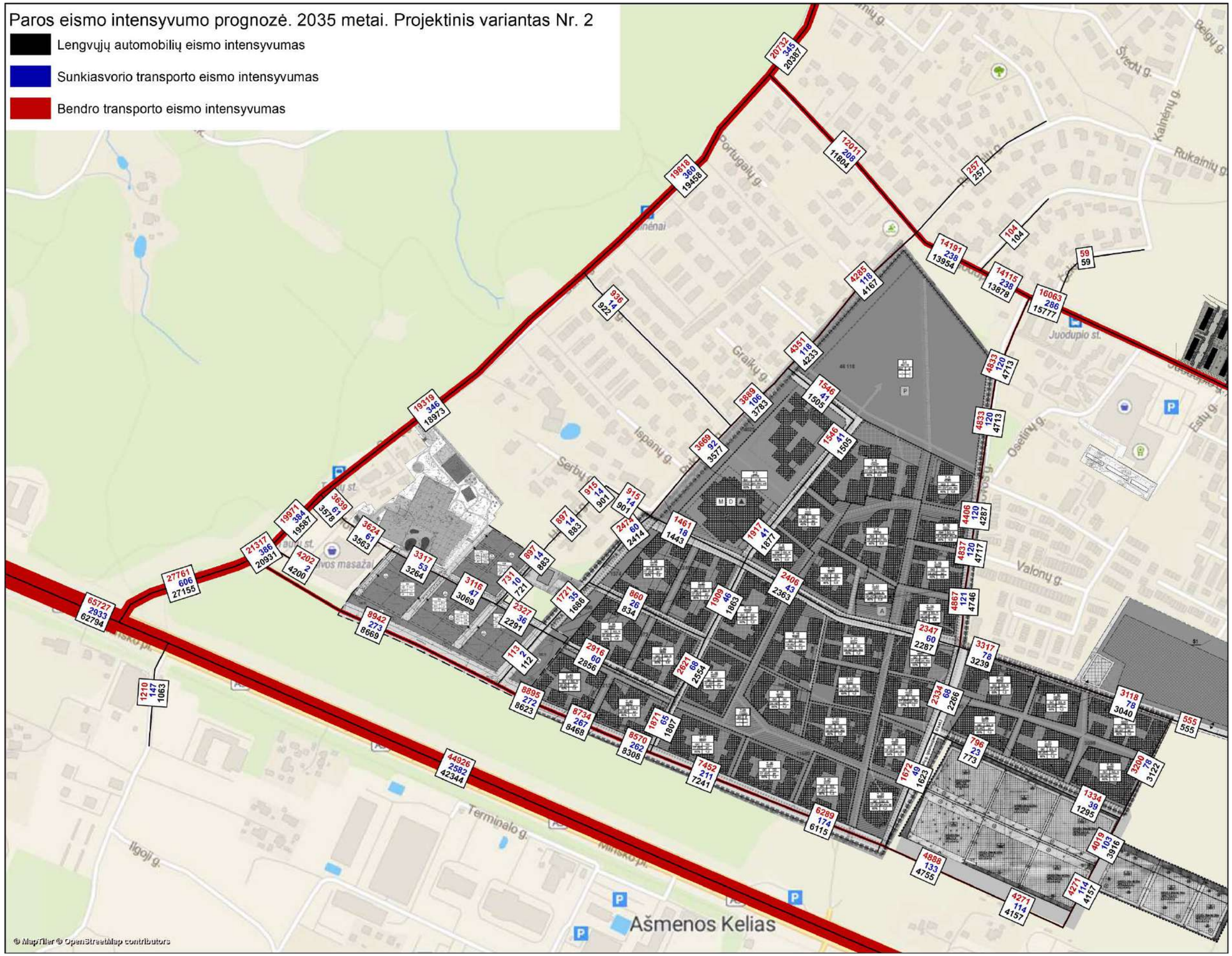
16 pav. Paros eismo intensyvumo prognozė. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 1. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



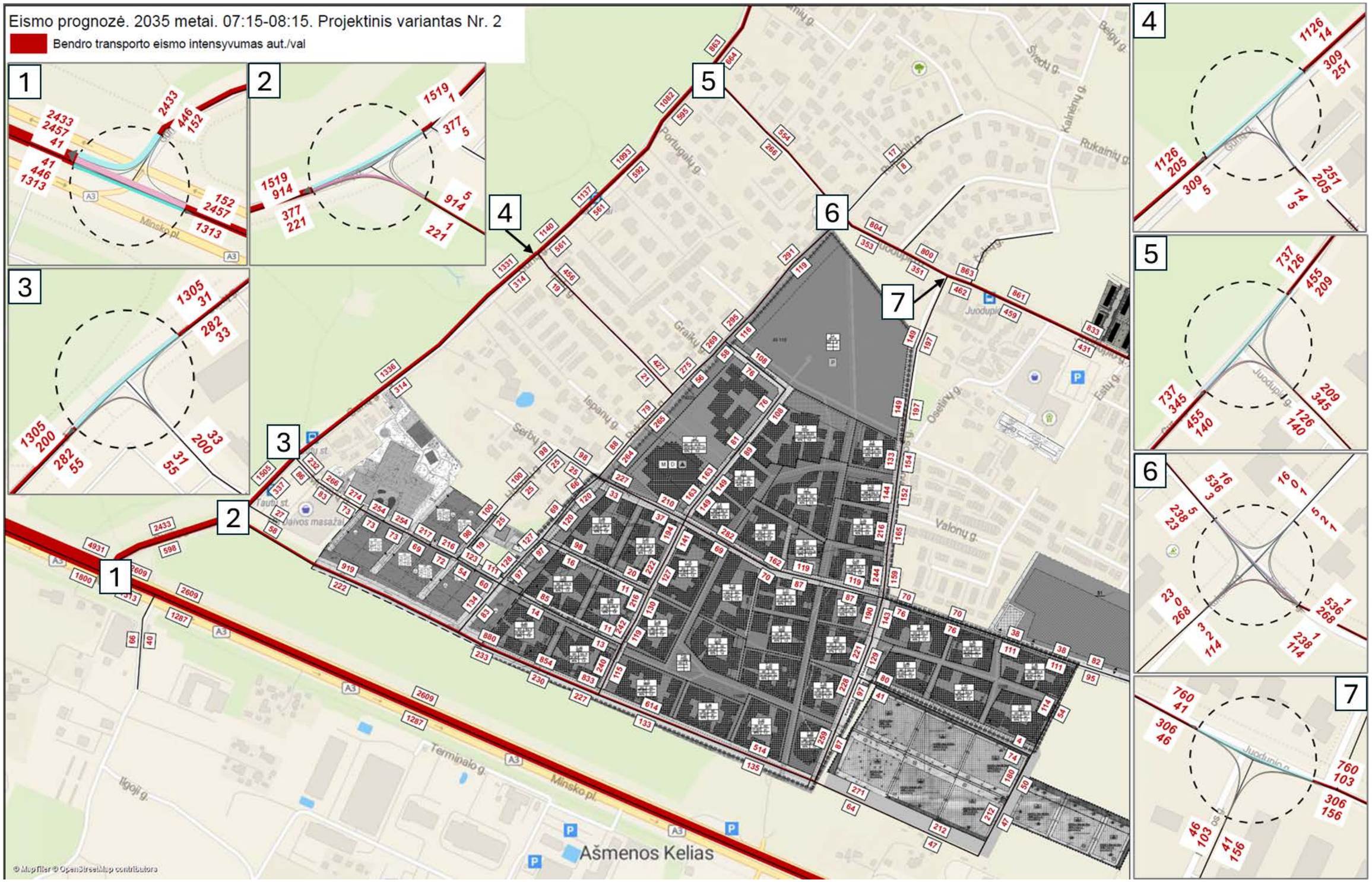
17 pav. Perspektyvinis eismo intensyvumas ir pasiskirstymas. Projektinis variantas Nr. 1. 2035 m. Rytinis pikas. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



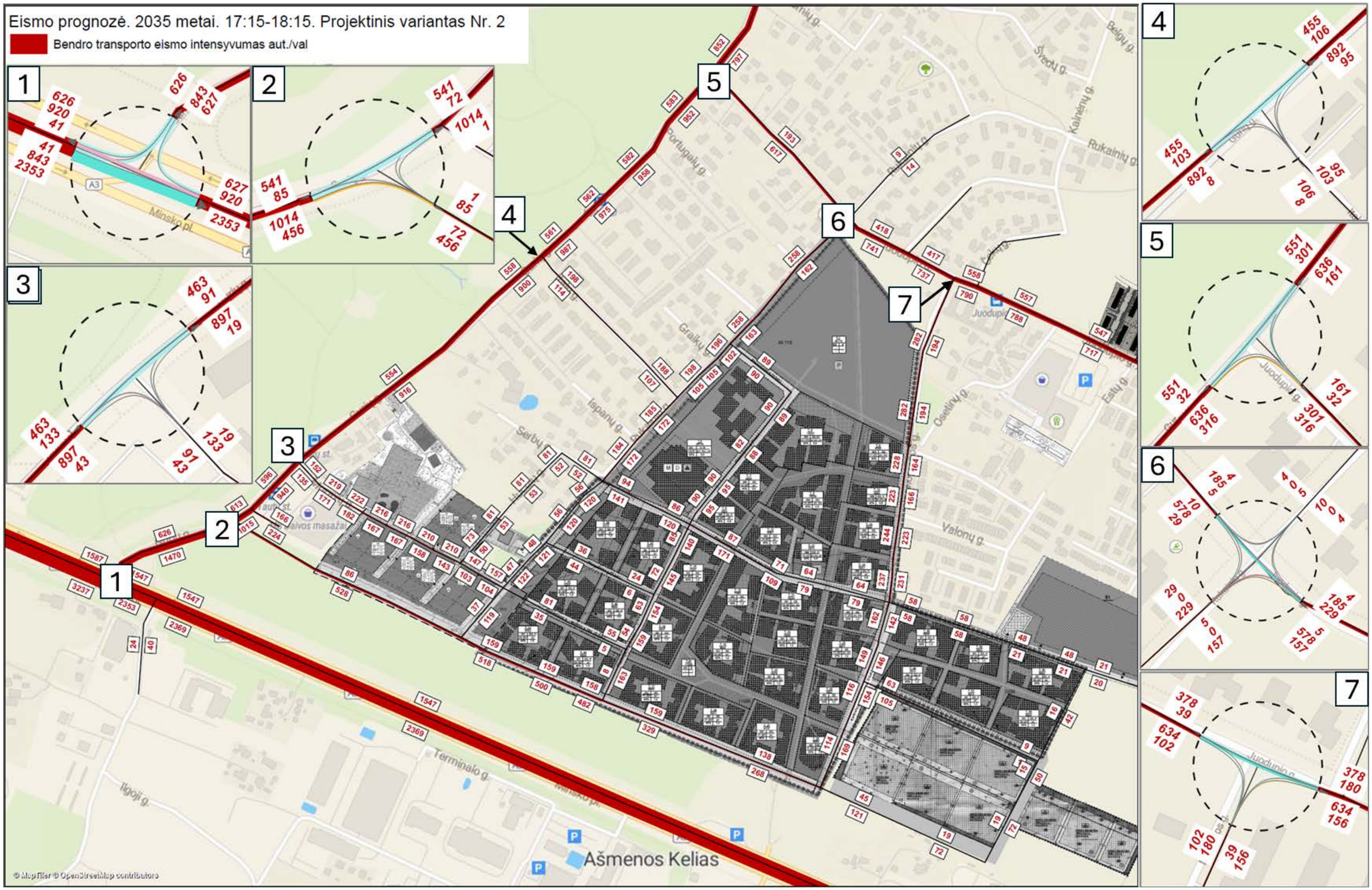
18 pav. Perspektyvinis eismo intensyvumas ir pasiskirstymas. Projektinis variantas Nr. 1. 2035 m. Vakarinis pikas. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



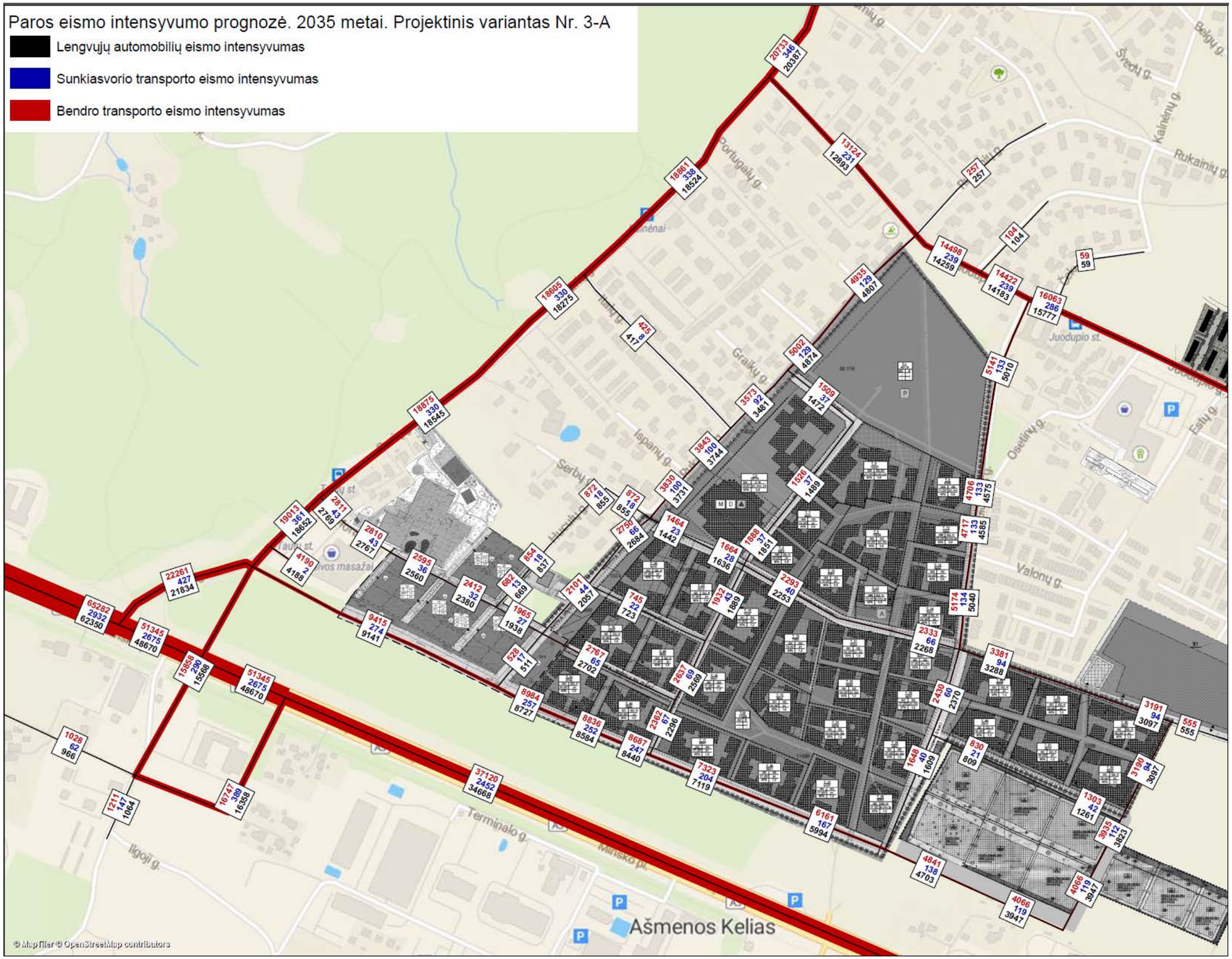
19 pav. Paros eismo intensyvumo prognozė. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 2. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



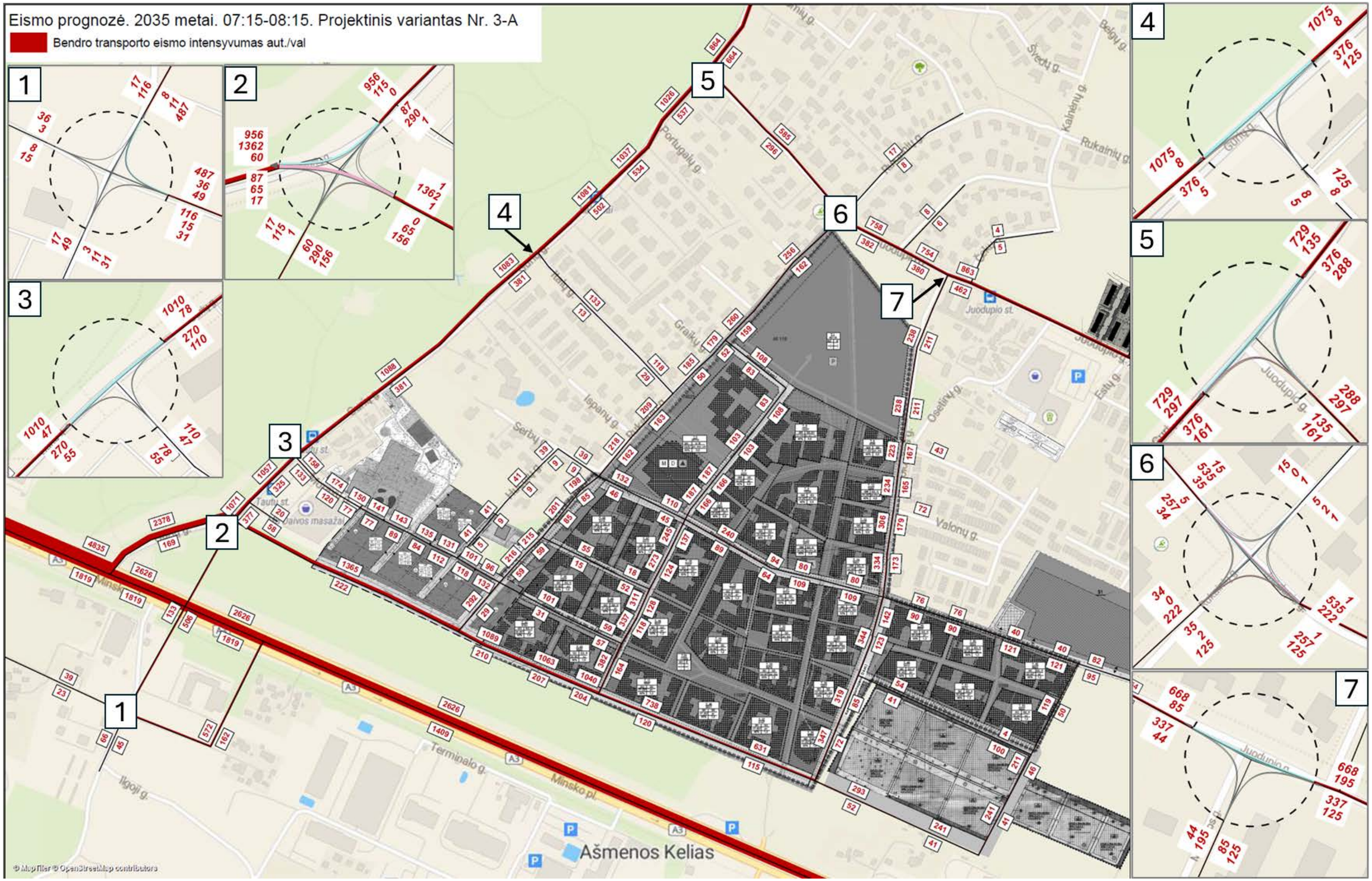
20 pav. Perspektyvinis eismo intensyvumas ir pasiskirstymas. Projektinis variantas Nr. 2. 2035 m. Rytinis pikas. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



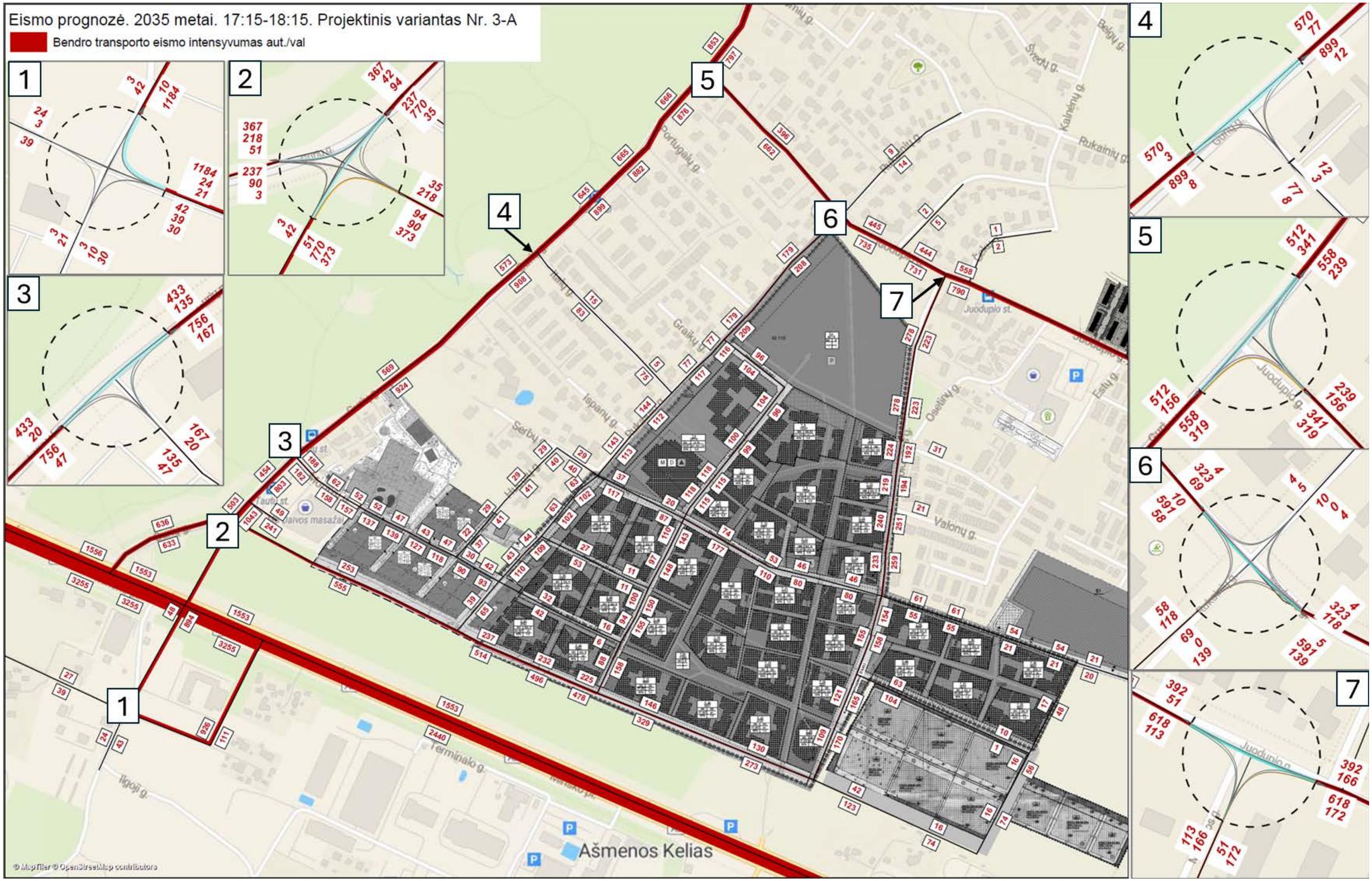
21 pav. Perspektyvinis eismo intensyvumas ir pasiskirstymas. Projektinis variantas Nr. 2. 2035 m. Vakarinis pikas. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



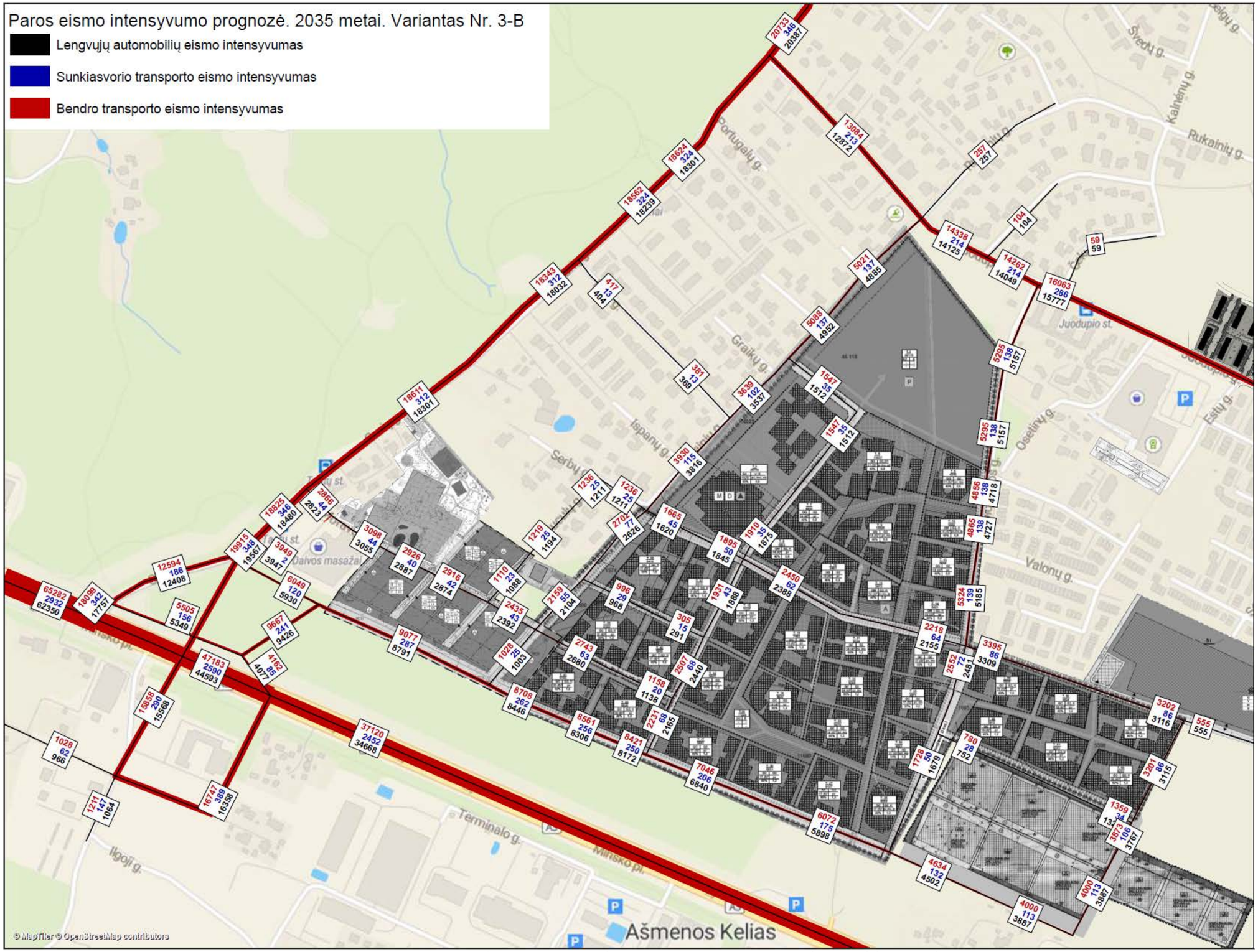
22 pav. Paros eismo intensyvumo prognozė. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 3-A. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



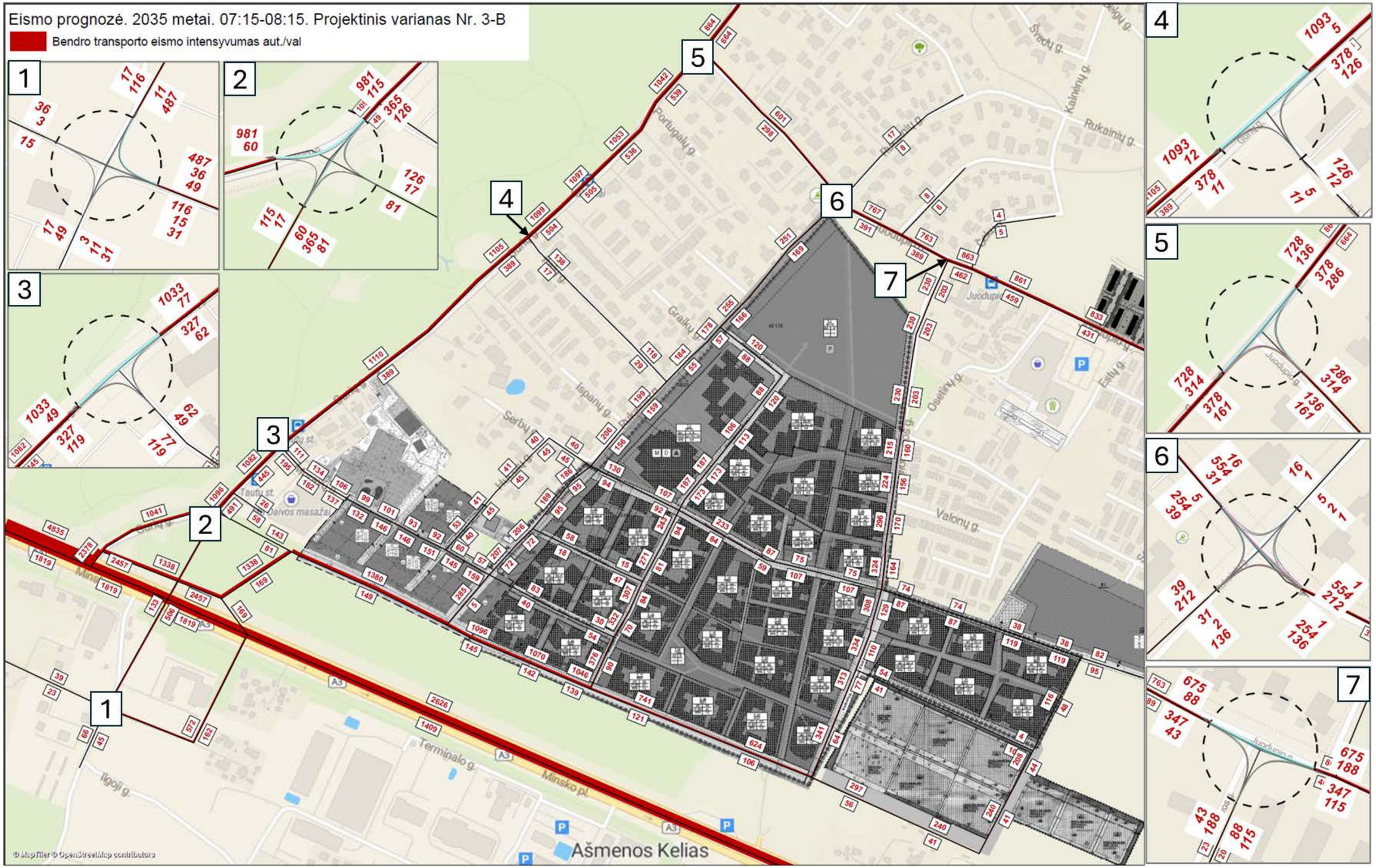
23 pav. Perspektyvinis eismo intensyvumas ir pasiskirstymas. Projektinis variantas Nr. 3-A. 2035 m. Rytinis pikas. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



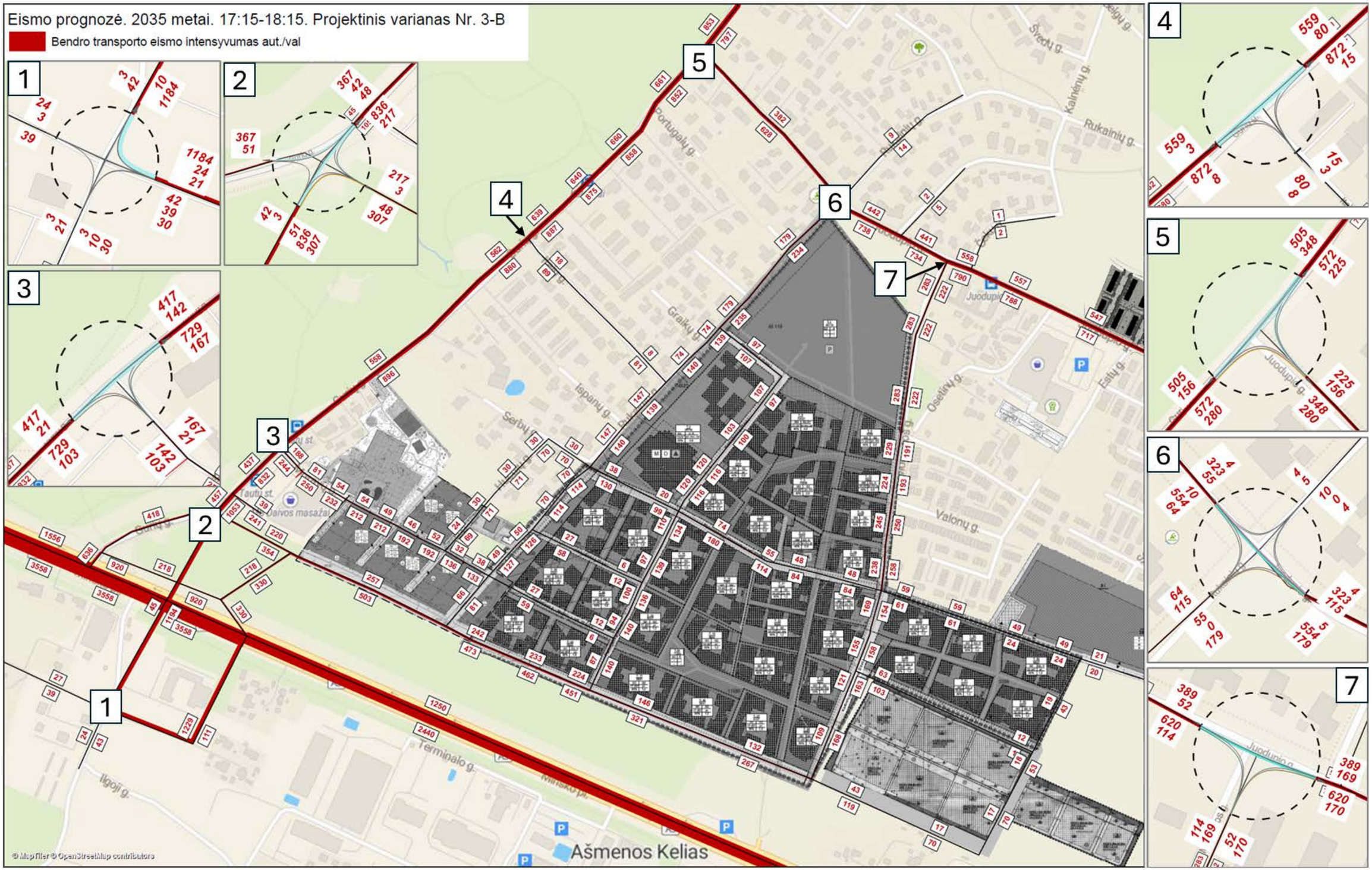
24 pav. Perspektyvinis eismo intensyvumas ir pasiskirstymas. Projektinis variantas Nr. 3-A. 2035 m. Vakarinis pikas. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



25 pav. Paros eismo intensyvumo prognozė. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 3-B. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



26 pav. Perspektyvinis eismo intensyvumas ir pasiskirstymas. Projektinis variantas Nr. 3-B. 2035 m. Rytinis pikas. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.



27 pav. Perspektyvinis eismo intensyvumas ir pasiskirstymas. Projektinis variantas Nr. 3-B. 2035 m. Vakarinis pikas. Be įgyvendintų modalinio pasiskirstymo priemonių.

2.5. Darnaus judumo priemonių įtaka

Vertinant perspektyvinius 2035 metus, atsižvelgiama į Vilniaus miesto savivaldybės Darnaus judumo plane siektiną keliavimo būdų pasirinkimo pokytį. Darnaus judumo plane prognozuojama, kad nuo 2030 metų kelionės lengvuoju automobiliu sumažės apie 20,6 %.

5 lentelė. Siekiamas keliavimo būdų pasirinkimo pokytis
Ištrauka iš Vilniaus miesto savivaldybės Darnaus judumo plano, 351 psl.

Keliavimo būdas	Modalinis kelionių pasiskirstymas	Siekiamas modalinis kelionių pasiskirstymas			
	2016 m.	2020 m.	Pokytis 2016 m. atžvilgiu	2030 m.	Pokytis 2016 m. atžvilgiu
Viešuoju transportu	24,3	25,0	0,7	30,0	5,7
Dviračiu	0,7	1,0	0,3	10,0	9,3
Pėsčiomis	29,4	30,0	0,6	35,0	5,6
Lengvuoju automobiliu	45,1	43,0	-2,1	22,0	-23,1
Viešaisiais automobiliais	0,5	1,0	0,5	3,0	2,5

Atliekant alternatyvius transporto srautų skaičiavimus, tai yra darant prielaidą, kad iki 2035 metų bus įgyvendinti Darnaus judumo plano tikslai, buvo priimta, kad kvartalo sugeneruotos kelionės lengvaisiais automobiliais sudarys 33 proc. visų keliavimo būdų, įgyvendinus žemiau pateikiamas priemones:

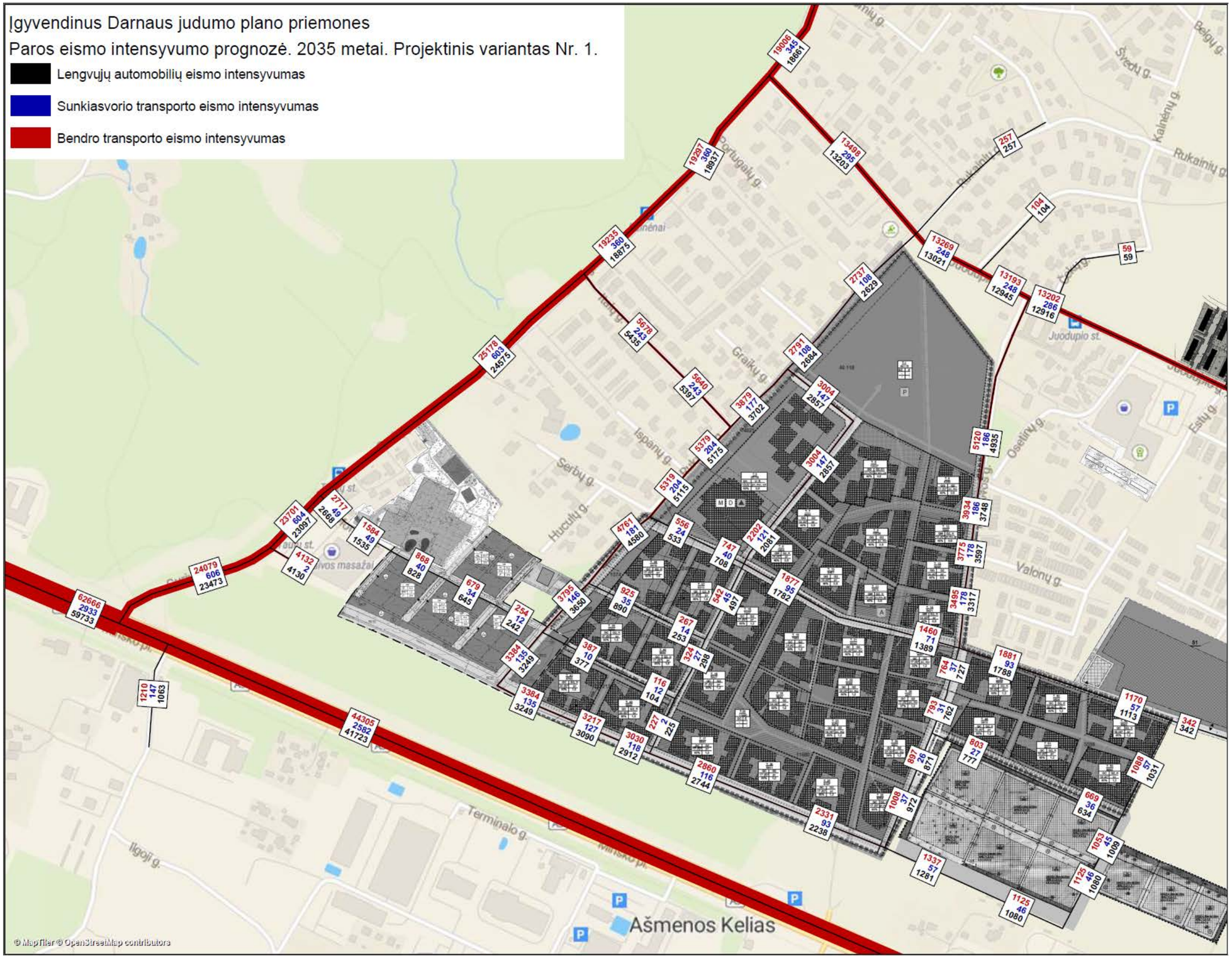
- keliones viešuoju transportu skatins nauji viešojo transporto maršrutai;
- keliones dviračiais skatins išvystytas dviračių takų tinklas;
- keliones viešaisiais automobiliais (automobilių dalijimosi paslaugas) skatins įrengtos tokio tipo aikštelės kvartale.

Įvertinus perspektyvinį modalinį kelionių pasiskirstymą perskaičiuojami generuojami teoriniai transporto srautai, kurie pateikti 6 lentelėje.

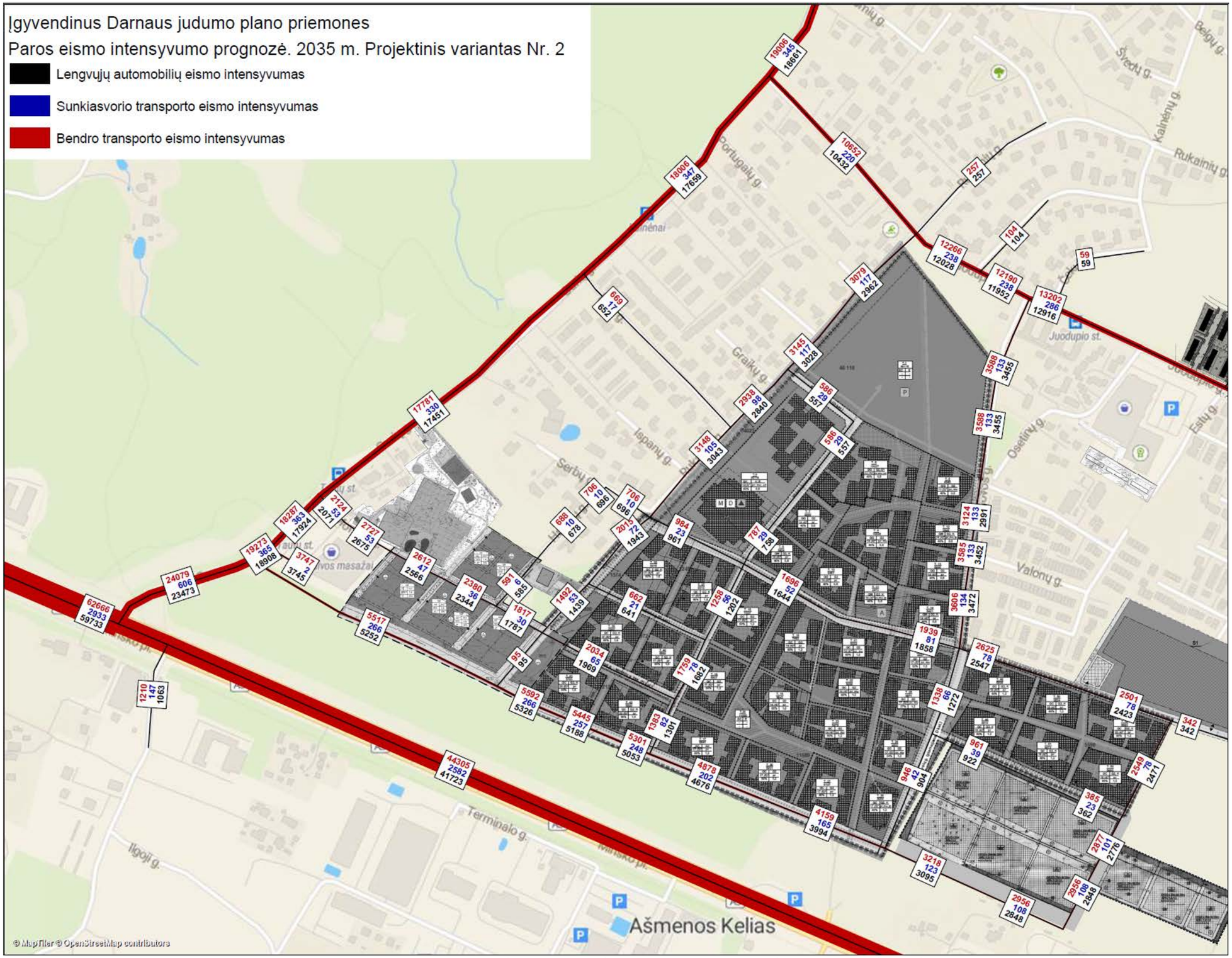
6 lentelė. Teoriniai kelionių generavimo rezultatai, įvertinus modalinį kelionių pasiskirstymą

Objektų tipas	Paros eismo intensyvumas	Rytinio piko metu		Vakarinio piko metu	
		Atvykstančių	Išvykstančių	Atvykstančių	Išvykstančių
Visuomeninė paskirtis	3368	494	425	202	230
Gyvenamoji paskirtis	12500	243	937	674	375
Administracinė paskirtis	102	9	2	5	10
Viso:	**15 970**	**746**	**1364**	**881**	**615**

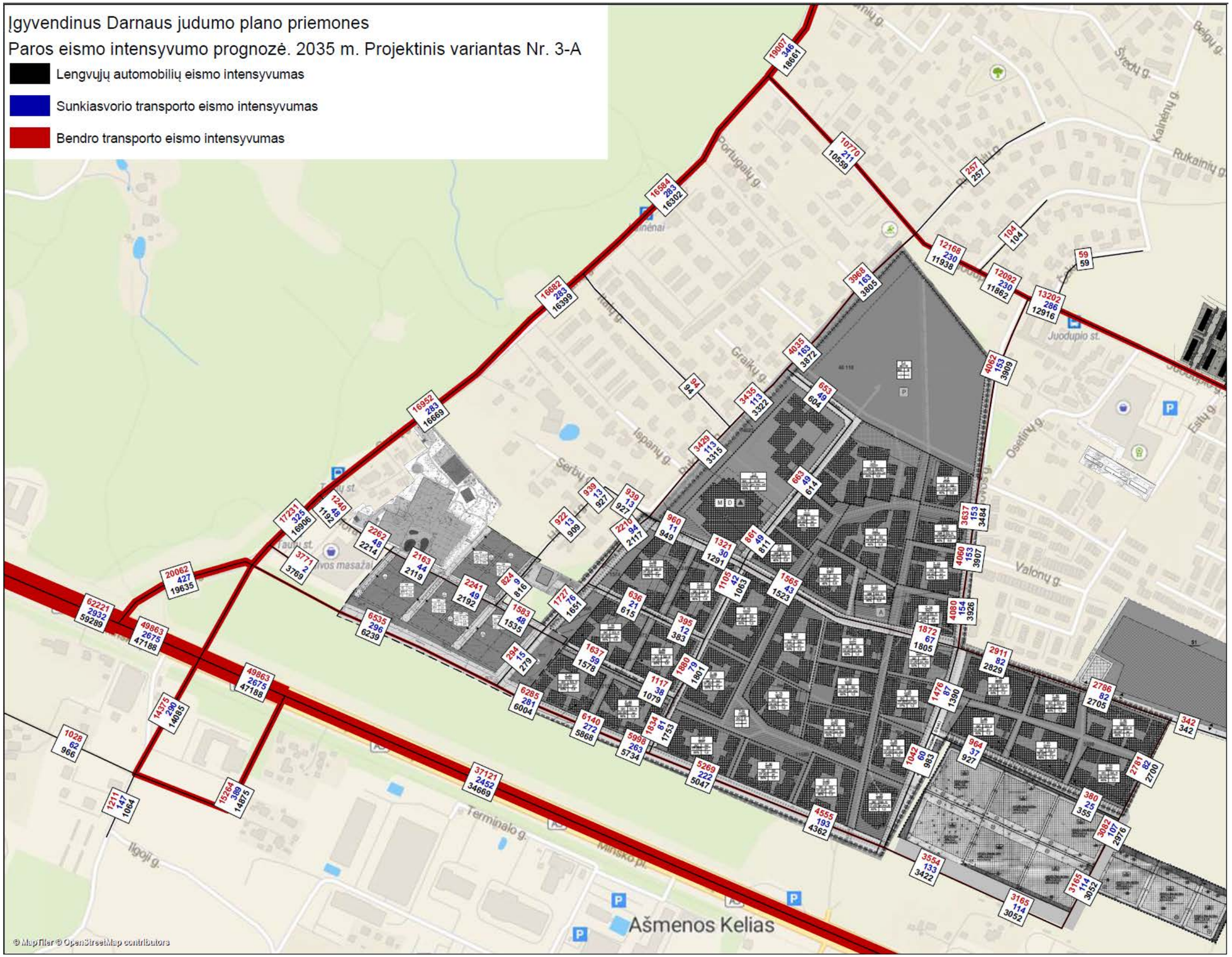
Prognozuojamo vidutinio paros eismo intensyvumo kartogramos 2035 metais, įgyvendinus Darnaus judumo plano tikslus kartogramos pateikiamos paveiksluose Nr. 28-31.



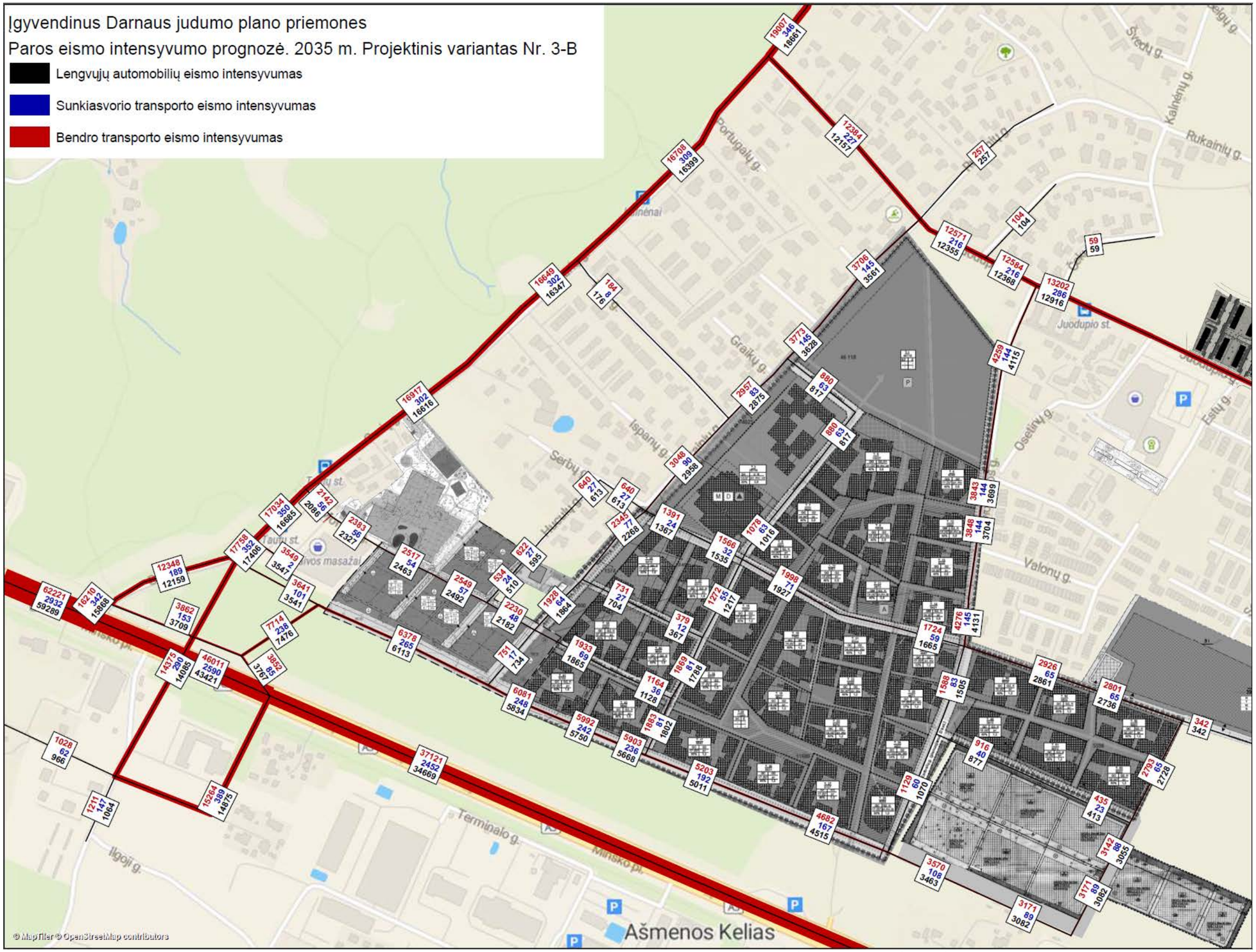
28 pav. Paros eismo intensyvumo prognozė. 2035 m. Projektinis variantas Nr. 1 įgyvendinus Darnaus judumo plano priemones



29 pav. Paros eismo intensyvumo prognozė. 2035 m. Projektinis variantas Nr. 2 įgyvendinus Darnaus judumo plano priemones



30 pav. Paros eismo intensyvumo prognozė. 2035 m. Projektinis variantas Nr. 3-A įgyvendinus Darnaus judumo plano priemones

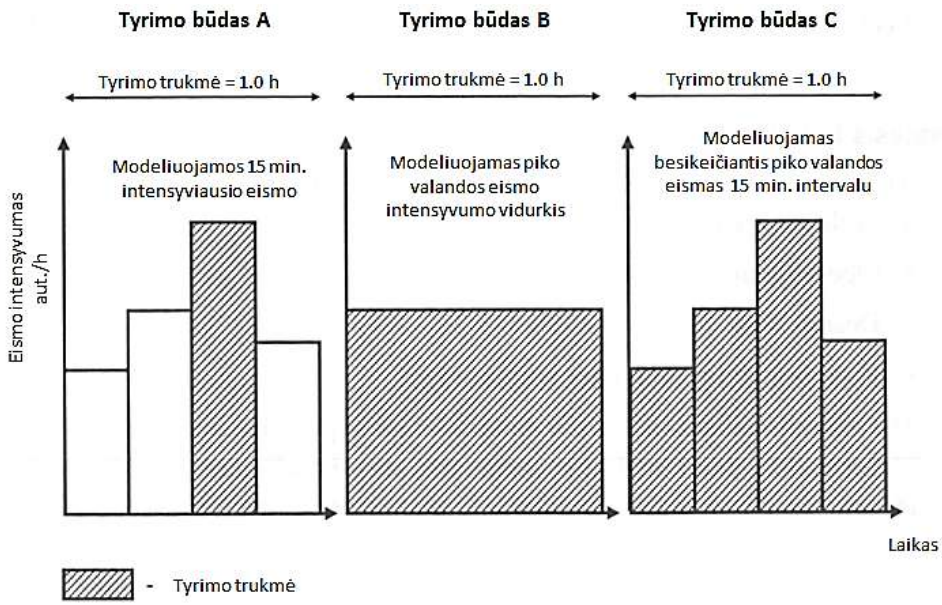


31 pav. Paros eismo intensyvumo prognozė. 2035 m. Projektinis variantas Nr. 3-B įgyvendinus Darnaus judumo plano priemones

3. EISMO SRAUTŲ MIKRO MODELIAVIMAS

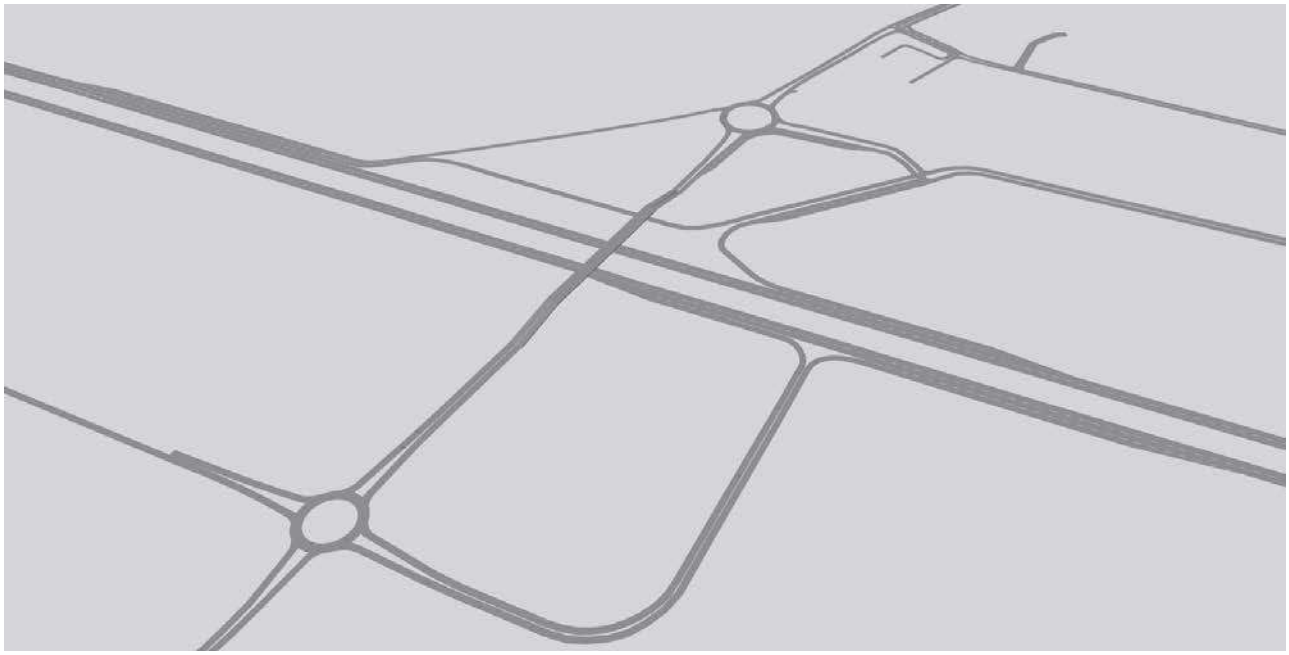
3.1. Mikro modelio aprašymas

Eismo modeliavimas atliktas rytinio ir vakarinio piko laikotarpiams. Tyrimui pasirinktas Highway Capacity Manual aprašytas tyrimo metodas „C“ (32 pav.), kai modeliuojamas besikeičiantis piko valandos eismas 15 minučių intervalu.



32 pav. HCM 2010 pateikti tyrimo metodai

Eismo modelis buvo atliktas naudojantis pasaulyje pripažinta eismo modeliavimo programa PTV Vissim (2025 SP 12). Modelyje sukurtas tiksliai situaciją atkartojantis kelių tinklas. Naudojamas realus eismo intensyvumas bei eismo sudėtis.



33 pav. Eismo modelis programoje PTV VISSIM

3.2. Rezultatų vertinimo aprašymas

Eismui sankryžose apibūdinti naudojamas eismo kokybės rodiklis, LOS (level of service), kuris charakterizuoja eismo sąlygų būklę bei vertinamas raidėmis A, B, C, D, E ir F kur LOS A – puikios eismo sąlygos, LOS F – labai sudėtingos eismo sąlygos. LOS yra tarptautinis eismo kokybę apibūdinantis rodiklis. Skaičiavimai atliekami pagal HCM 2010 (Highway Capacity Manual, leidžiamas nacionalinės Amerikos mokslo akademijos transporto instituto) rekomendacijas ir metodiką. Nustatant eismo kokybės lygį yra vertinamas važiavimo greitis, kelionės laikas, manevro laisvė, laiko gaištys, važiavimo komfortas ir patogumas — veiksniai, darantys įtaką bendram prastovos laikui.

7 lentelė. Eismo kokybės lygiai. Kelio ženklais reguliuojamose, žiedinėse ir šviesoforinėse sankryžose

Kelio ženklais reguliuojamos ir žiedinės sankryžos						
LOS	A	B	C	D	E	F
Prastova, s	≤10	10-15	16-25	26-35	36-50	>50

Kiekvienam scenarijui atlikta po 10 simuliacijų su skirtingais atsitiktinai sugeneruotais transporto priemonių rinkiniais. Visų skirtingų rinkinių modeliavimo rezultatai yra palyginami, tai leidžia išvengti klaidų bei gauti patikimesnius rezultatus, nes vertinama vidutinė reikšmė, bei galimas nuokrypis nuo jos.

Nagrinėti scenarijai

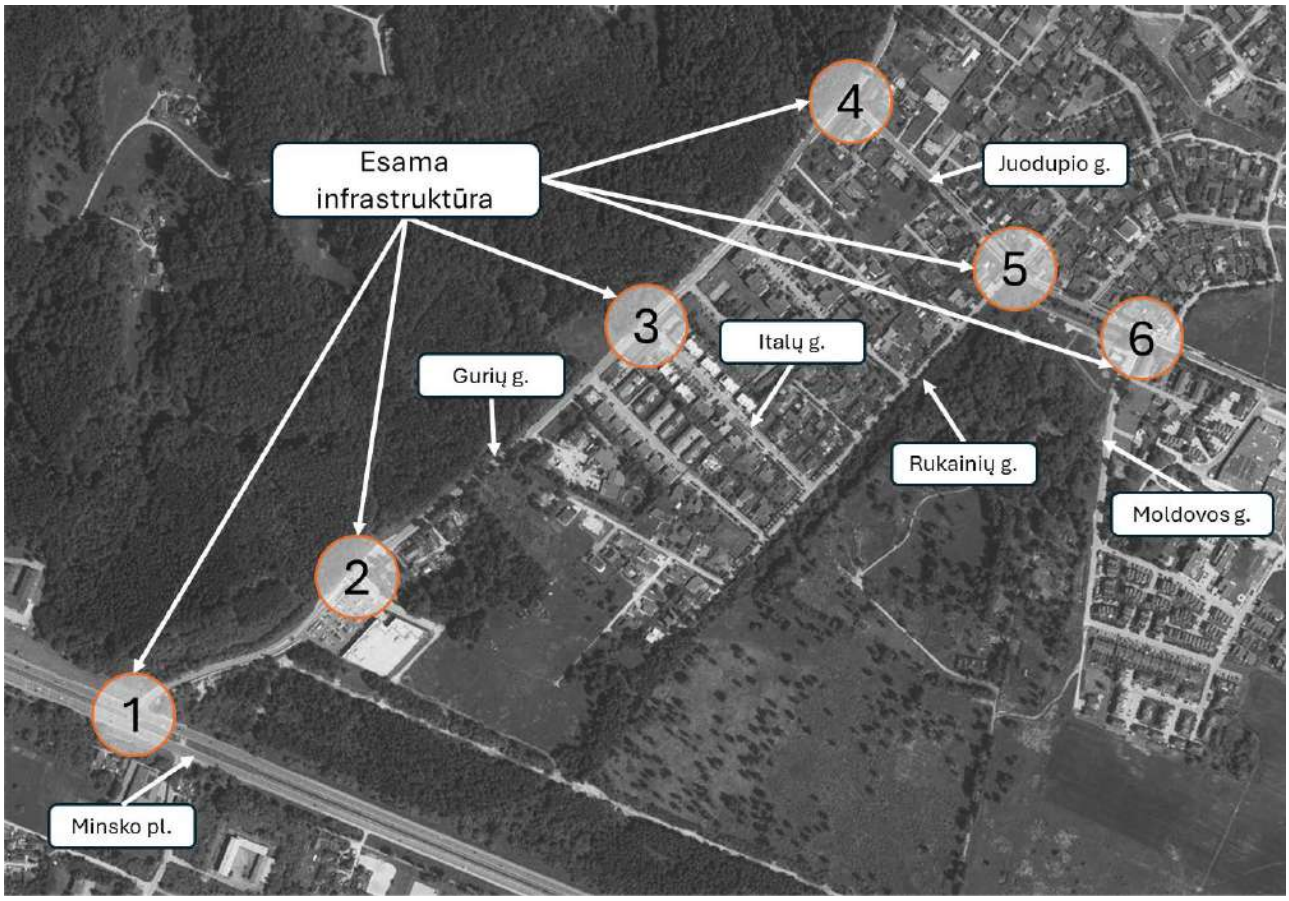
Scenarijus	Scenarijaus aprašymas
1	**Esama būklė** – esamas gatvių tinklas 2025 metais
2	**Projektinis variantas Nr. 1** – Esamas gatvių tinklas 2035 metais
3	**Projektinis variantas Nr. 2** – Esamas gatvių tinklas 2035 metais, įrengtos papildomos Rukainių, Moravų, Kišiniovo gatvių jungtys
4	**Projektinis variantas Nr. 3-A** – Esamas gatvių tinklas 2035 metais, įrengtos papildomos Rukainių, Moravų, Kišiniovo gatvių jungtys bei dviejų lygių sankryža
5	**Projektinis variantas Nr. 3-B** – Esamas gatvių tinklas 2035 metais, įrengtos papildomos Rukainių, Moravų, Kišiniovo gatvių jungtys bei dviejų lygių sankryža (didesnio laidumo sankryža)

Modeliavimo užduotys atliekamos naudojant prognozuojamus 2035 metų transporto srautų, **neįgyvendinus** Darnaus judumo plano sprendinių.

3.3. Modeliavimo rezultatai. Eismo kokybės lygiai ir prastovos

3.3.1. Esama būklė

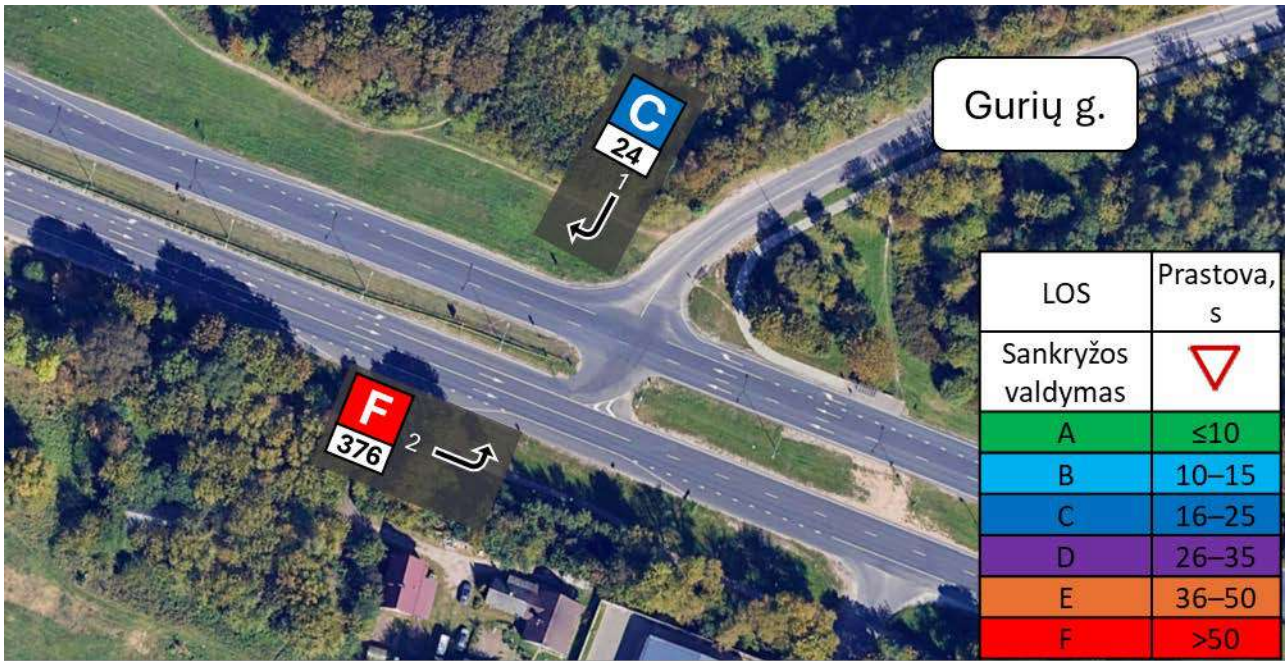
Esamos būklės vertinimas atliekamas esamame kelių ir gatvių tinkle, naudojant 2025 metų rytinio ir vakarinio piko eismo intensyvumo duomenų rinkinius (pav. 34).



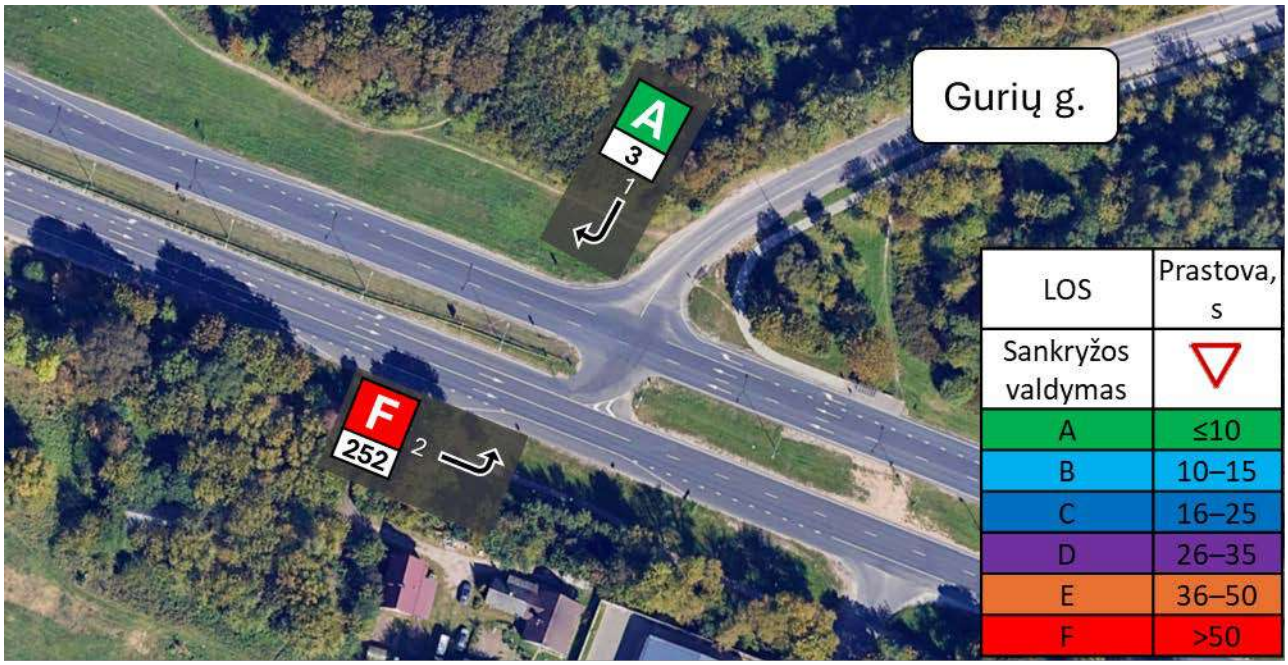
34 pav. Nagrinėjamas tinklas. Sankryžų numeracija

SANKRYŽA NR. 1

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Minsko plento ir Gurių gatvės sankryžoje 2025 m.



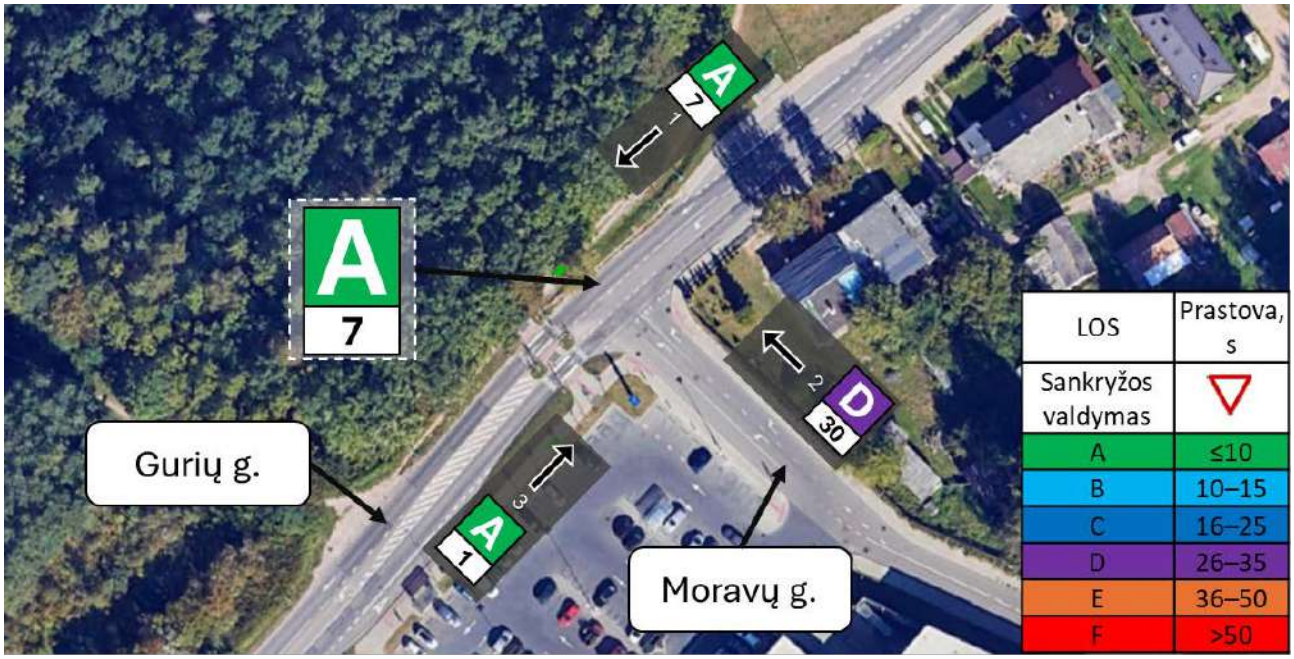
35 pav. Rytinis pikas



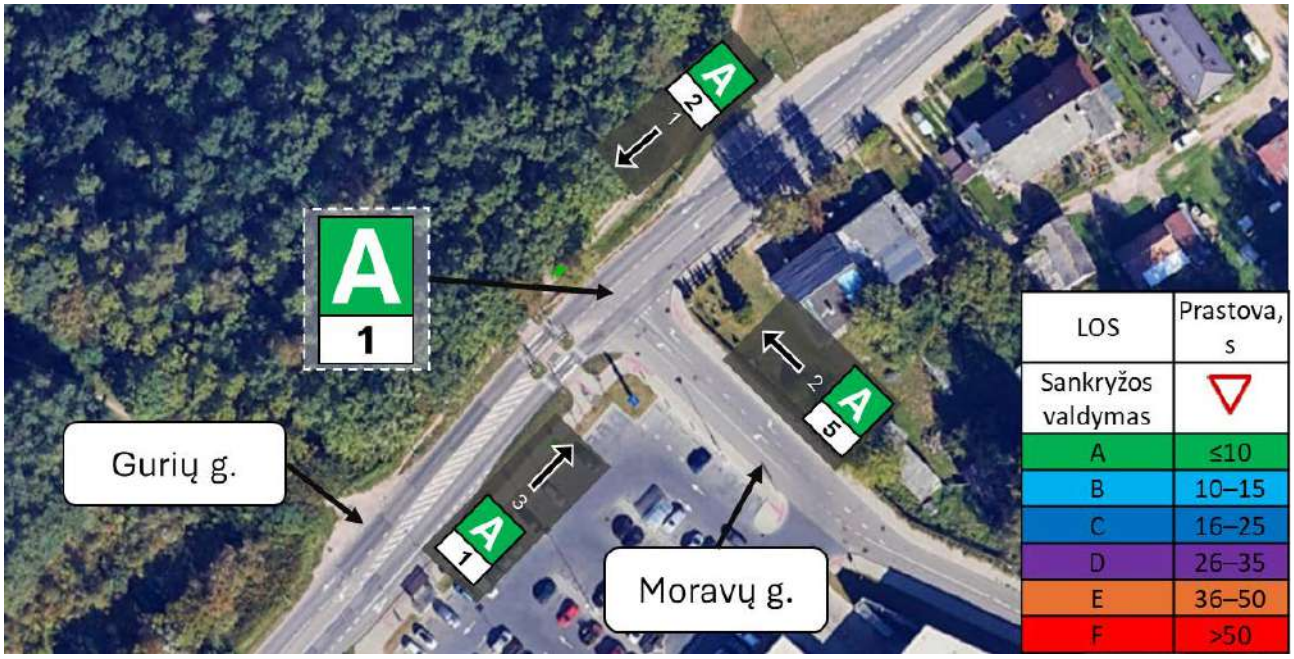
36 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 2

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Moravų gatvės sankryžoje 2025 m.



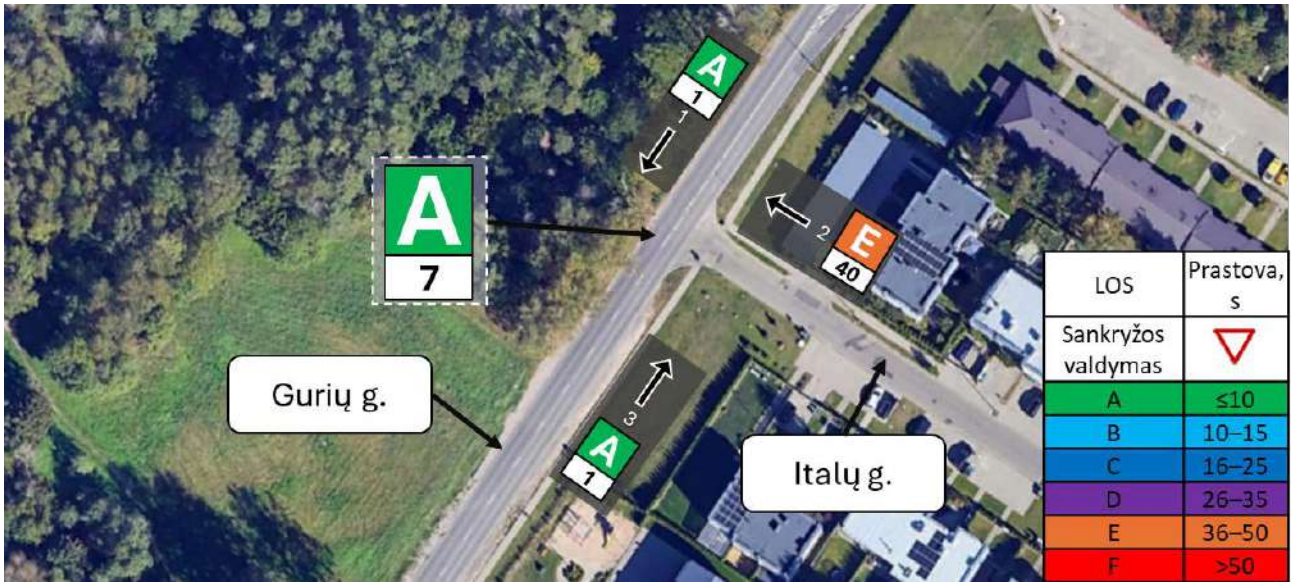
37 pav. Rytinis pikas



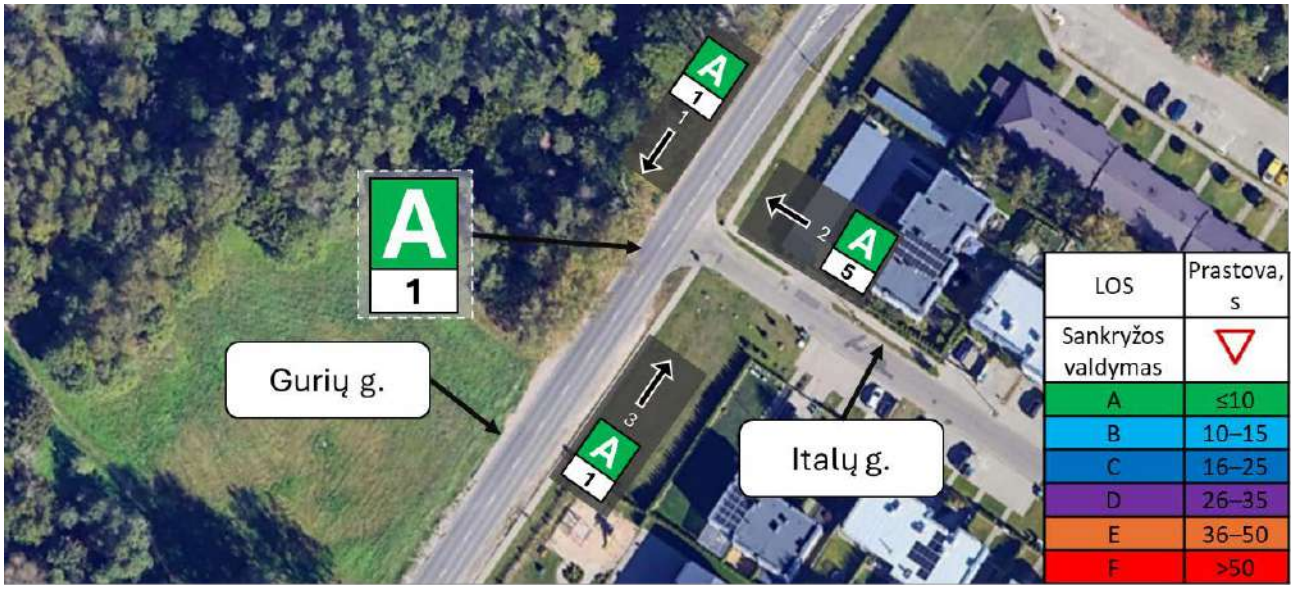
38 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 3

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Italų gatvės sankryžoje 2025 m.



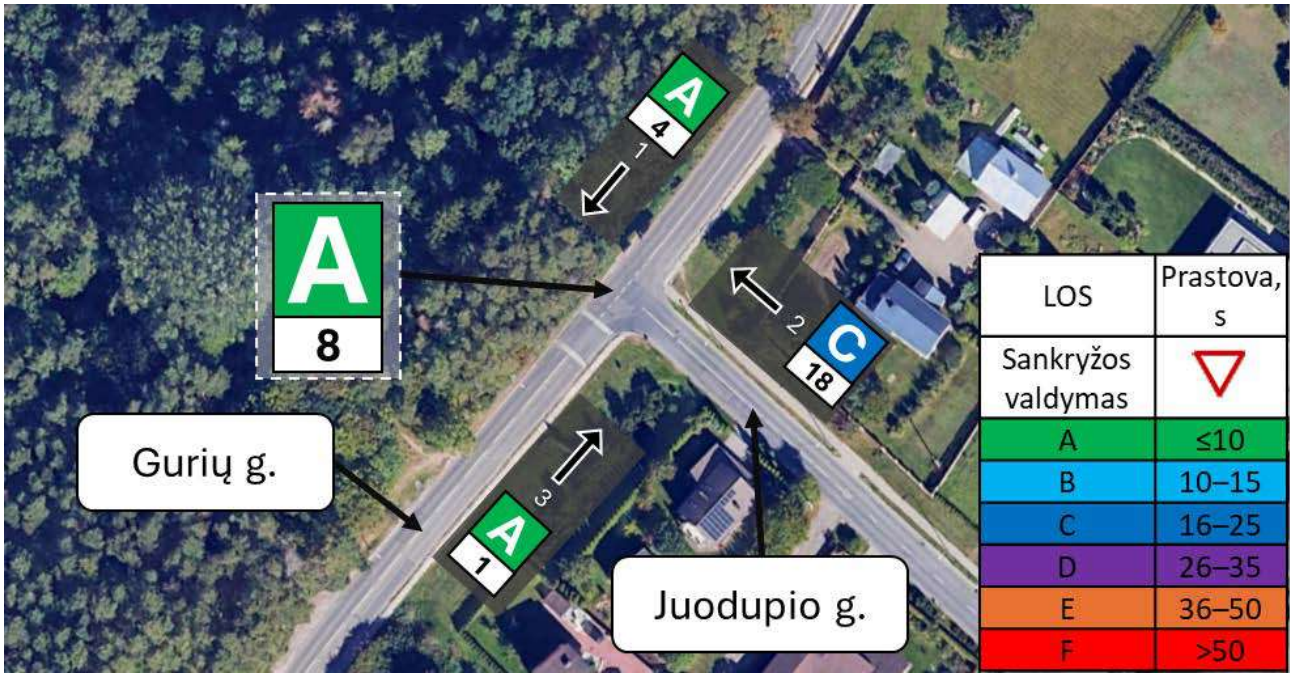
39 pav. Rytinis pikas



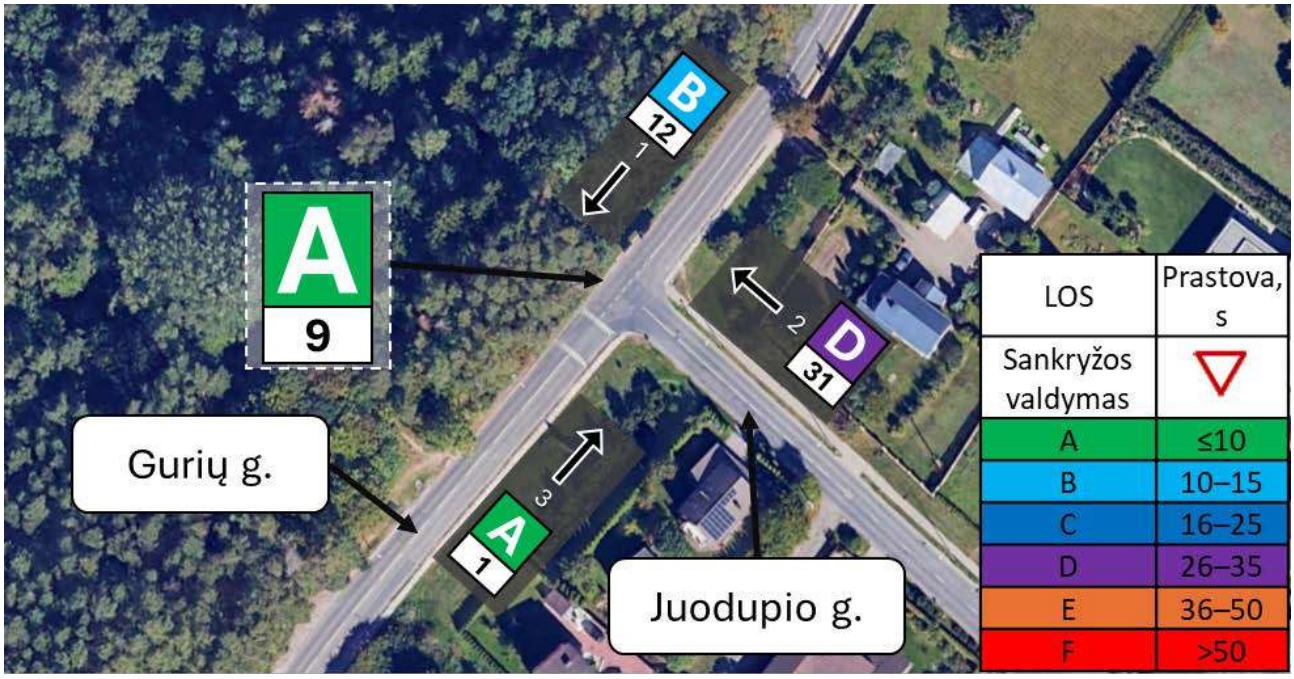
40 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 4

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Juodupio gatvės sankryžoje 2025 m.



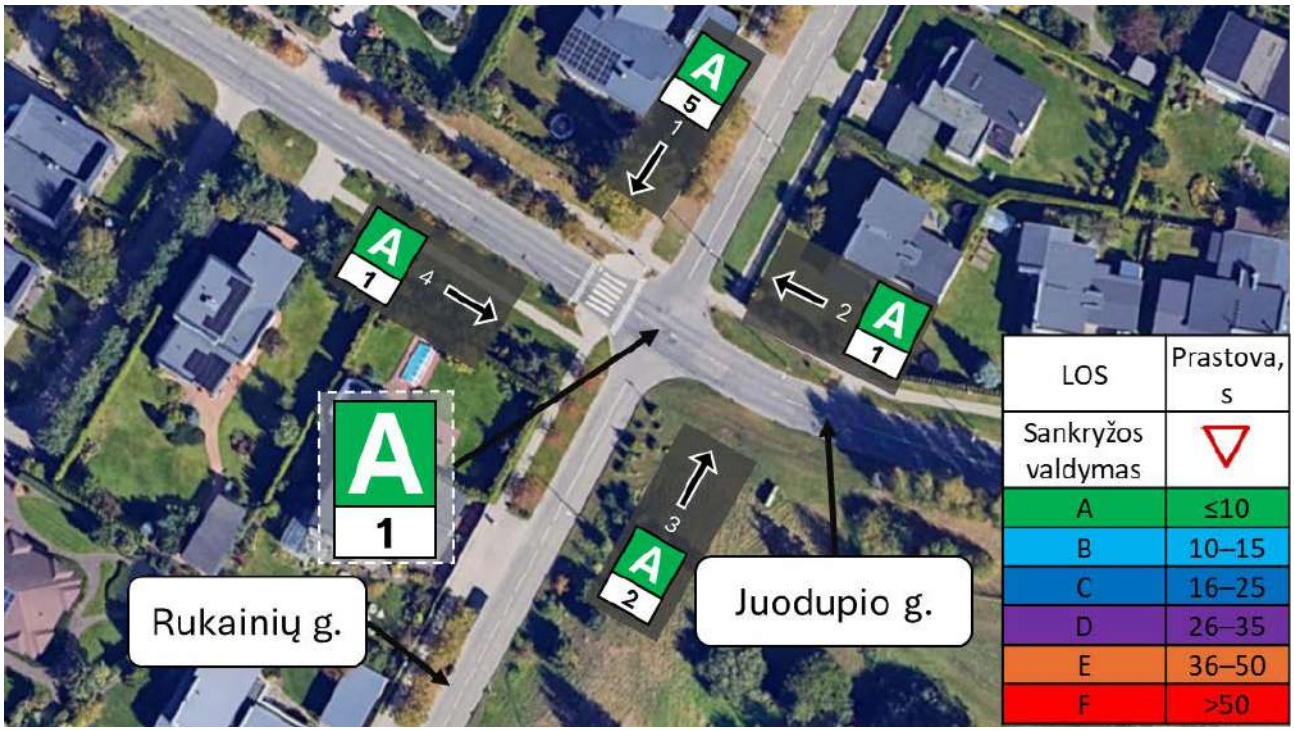
41 pav. Rytinis pikas



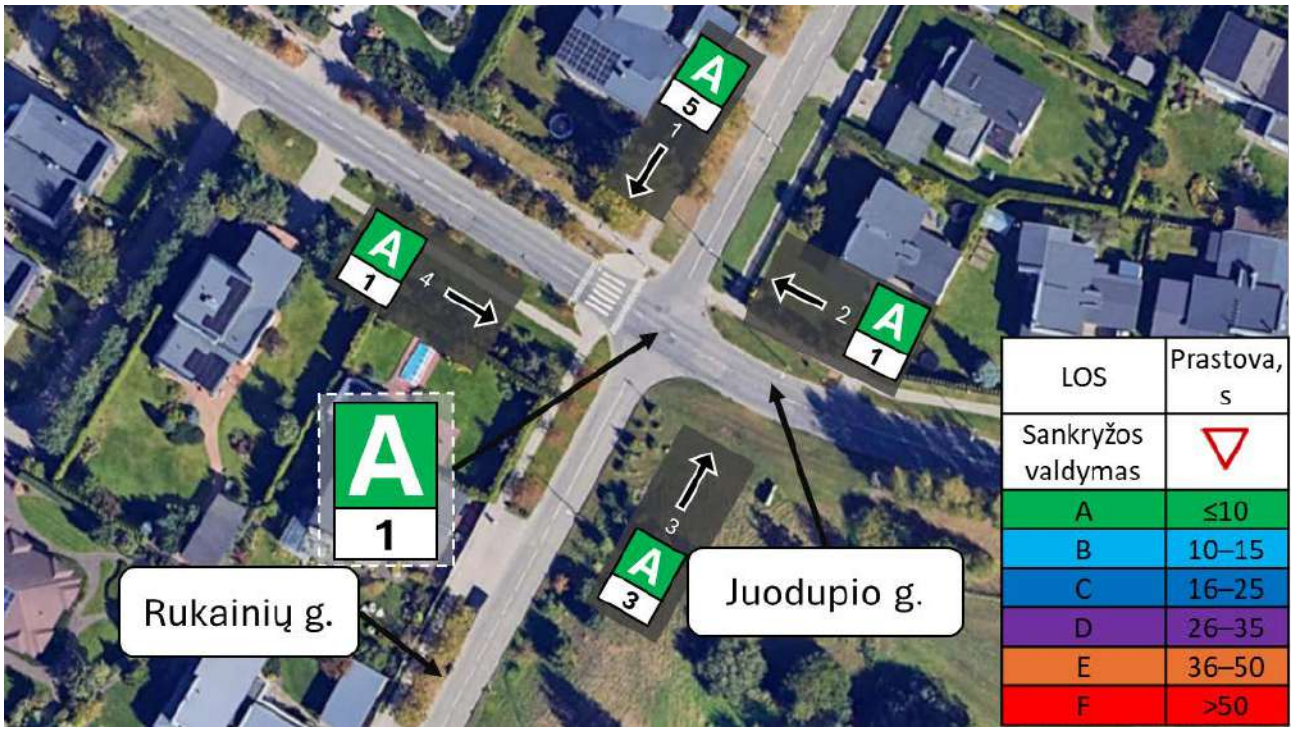
42 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 5

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Juodupio ir Rukainių gatvės sankryžoje 2025 m.



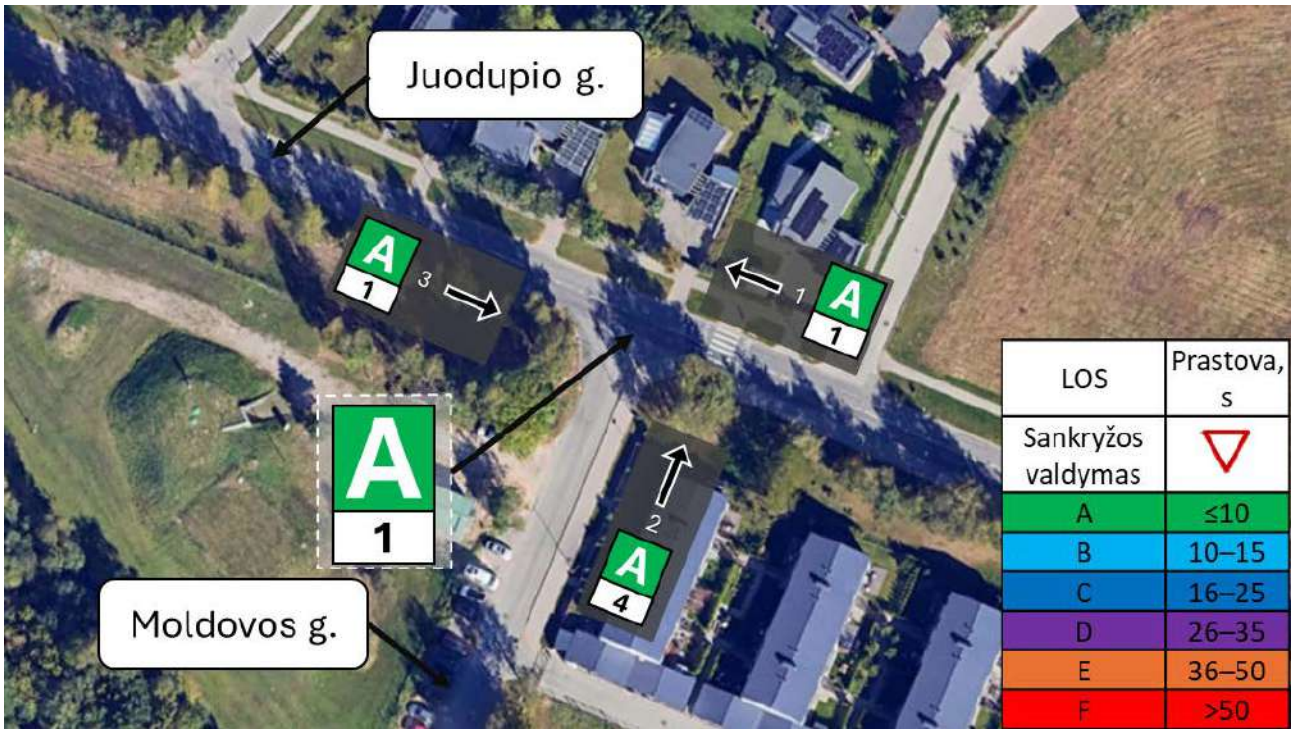
43 pav. Rytinis pikas



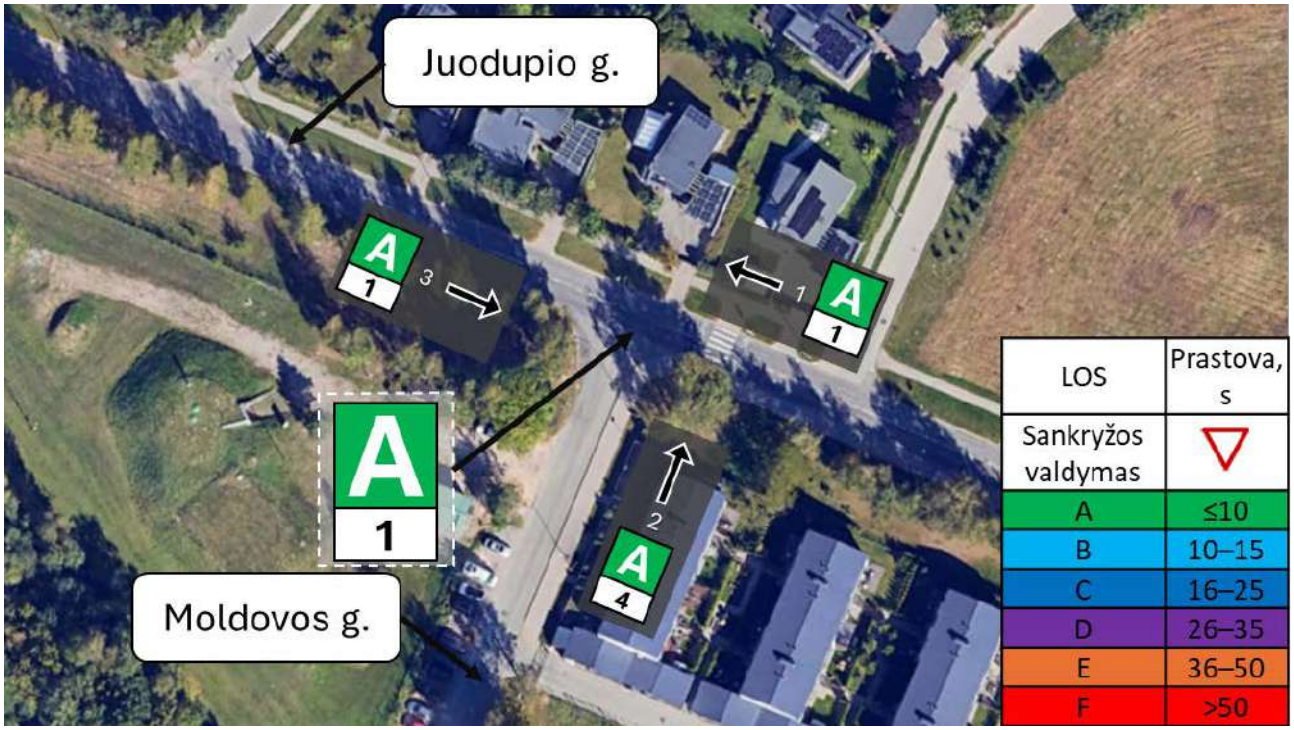
44 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 6

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Juodupio ir Moldovos gatvės sankryžoje 2025 m.



45 pav. Rytinis pikas



46 pav. Vakarinis pikas

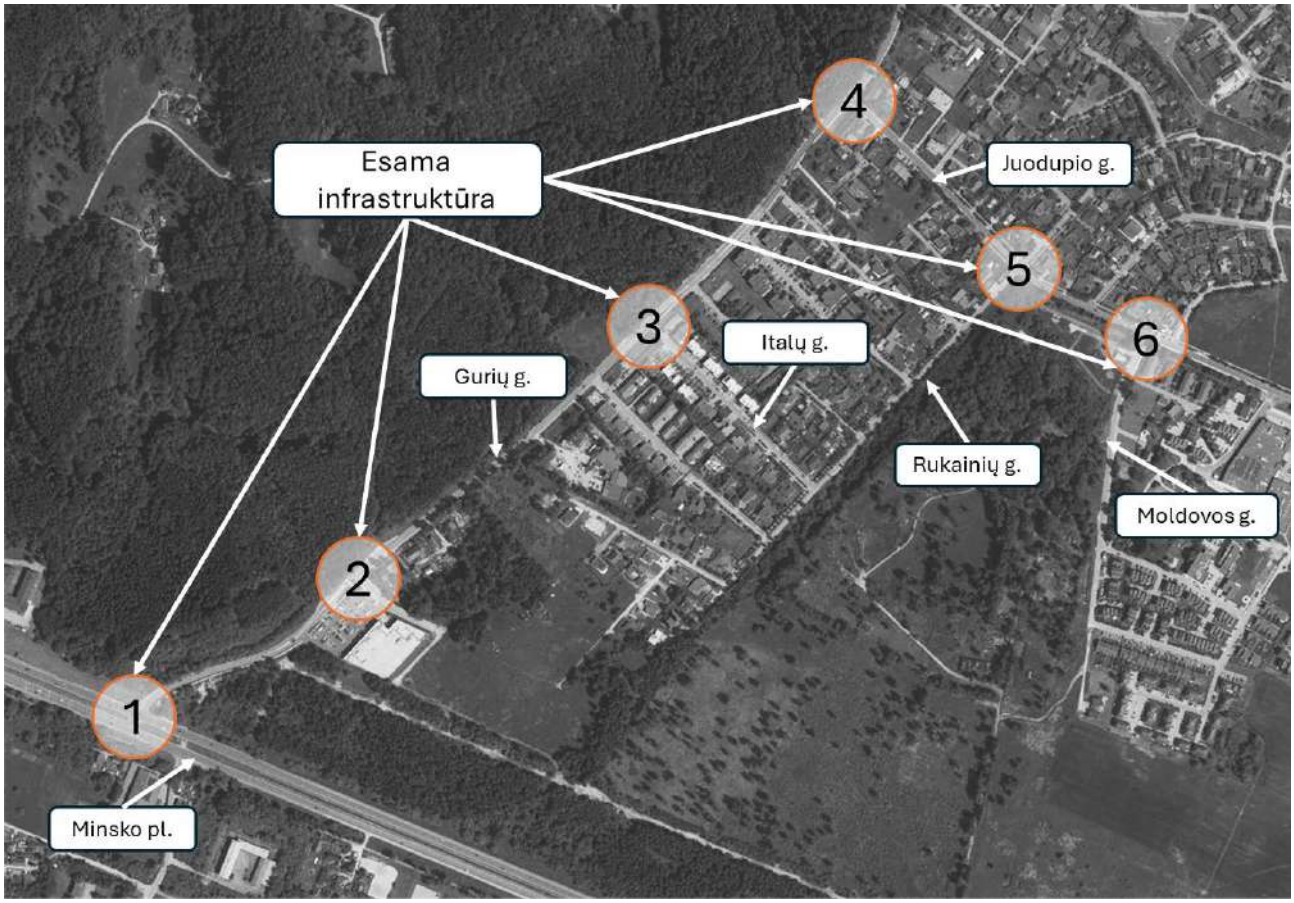
APIBENDRINIMAS

Atlikus natūrinius esamų transporto srautų tyrimus bei jų modeliavimą nustatyta, kad:

1. sudėtingiausios eismo sąlygos nagrinėjamame tinkle patiriamos ties Gurių ir Minsko plento sankryža:
   1.1. dėl santykinai didelio Vilniaus miesto kryptimi tiek Minsko plentu, tiek Gurių gatve važiuojančio transporto srauto rytinio piko metu įsirikiavimas į Minsko plentą yra apsunkintas;
   1.2. sudėtinga atlikti kairinio posūkio manevrą iš Minsko plento į Gurių gatvę. Rytinio ir vakarinio piko metu patiriamos didelės prastovos, formuojasi eilės, vairuotojai priversti atlikti kairio posūkio manevrą kertant dvi magistralinio kelio (Minsko pl.) eismo juostas.
2. eismas Gurių, Italų, Juodupio, Rukainių ir Moldovos gatvių sankryžose yra intensyvus, tačiau dėl vairuotojų tolerancijos eisme vieni kitų atžvilgiu, išvažiuojantys iš šalutinių gatvių didelių prastovų nepatiria.

3.3.2. Projektinis variantas Nr. 1

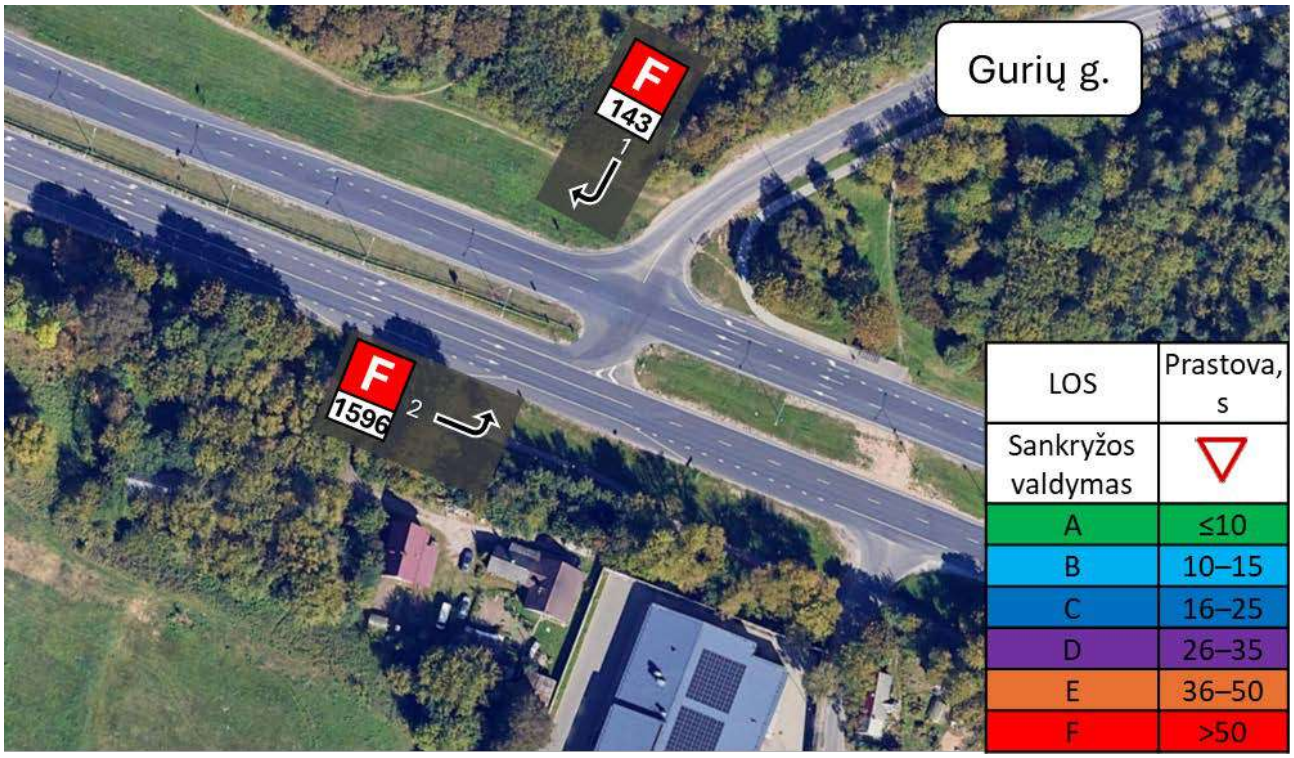
Esamos būklės vertinimas atliekamas esamame kelių ir gatvių tinkle, naudojant prognozuojamus 2035 metų rytinio ir vakarinio piko eismo intensyvumo duomenų rinkinius (pav. 47).



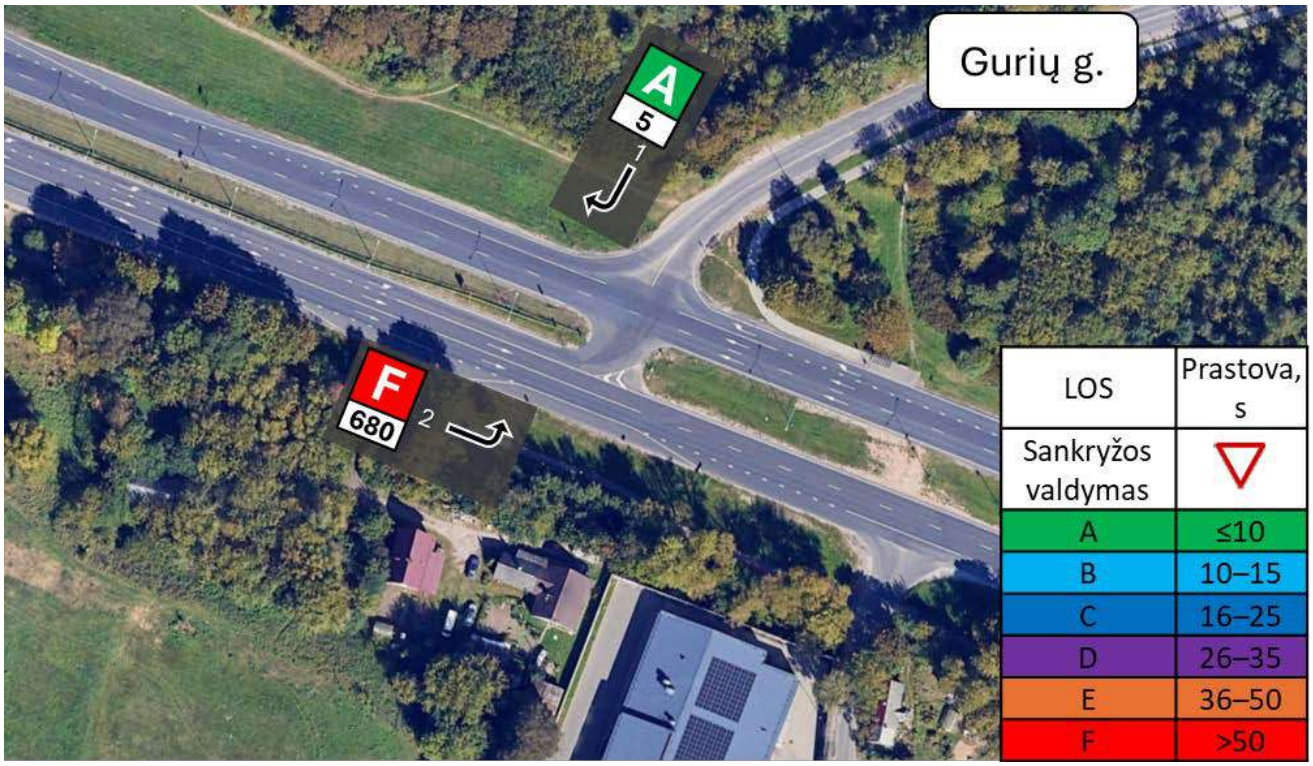
47 pav. Nagrinėjamas tinklas. Sankryžų numeracija

SANKRYŽA NR. 1

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Minsko plento ir Gurių gatvės sankryžoje 2035 m.



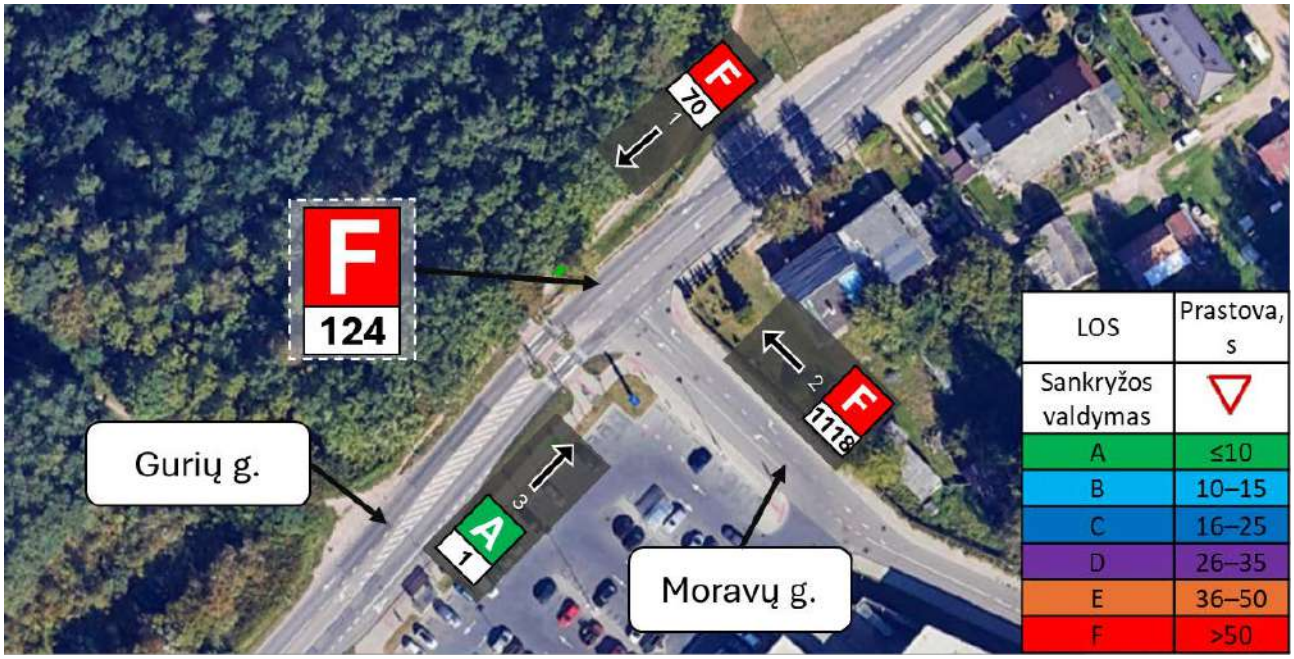
48 pav. Rytinis pikas



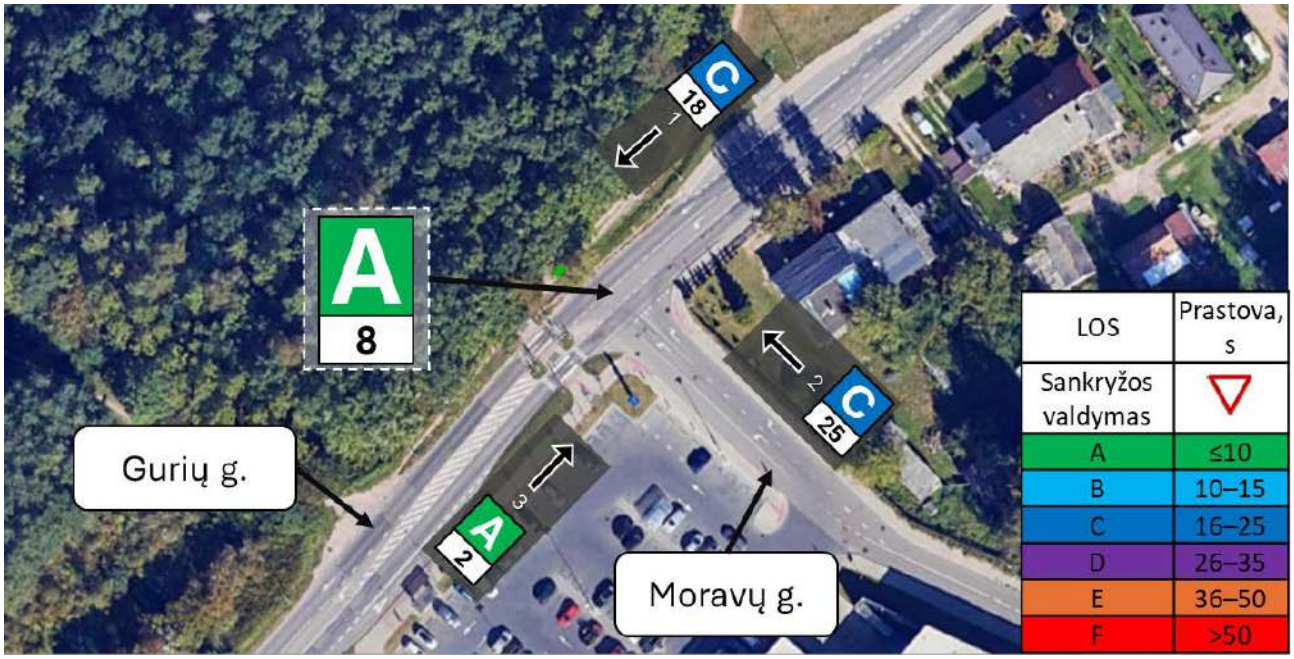
49 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 2

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Moravų gatvės sankryžoje 2035 m.



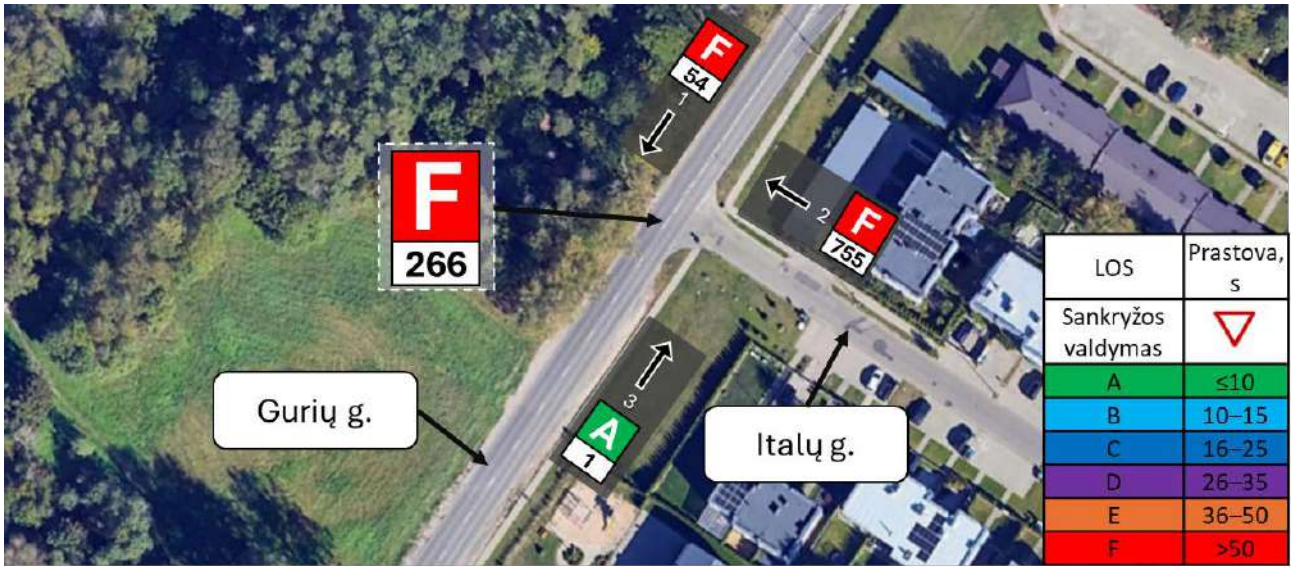
50 pav. Rytinis pikas



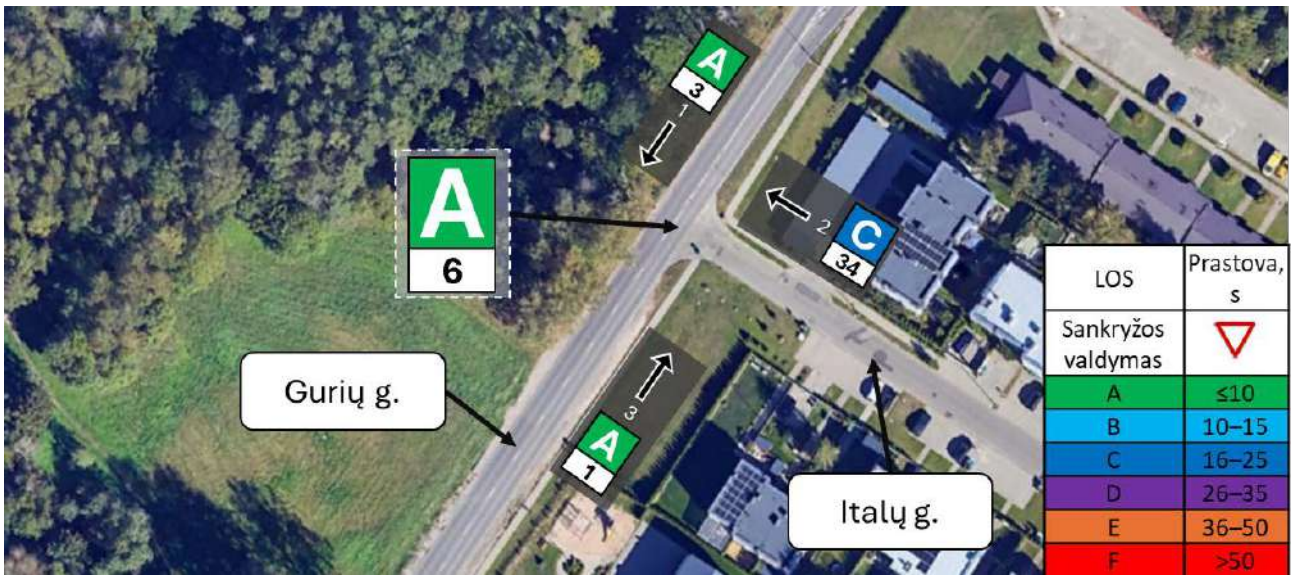
51 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 3

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Italų gatvės sankryžoje 2035 m.



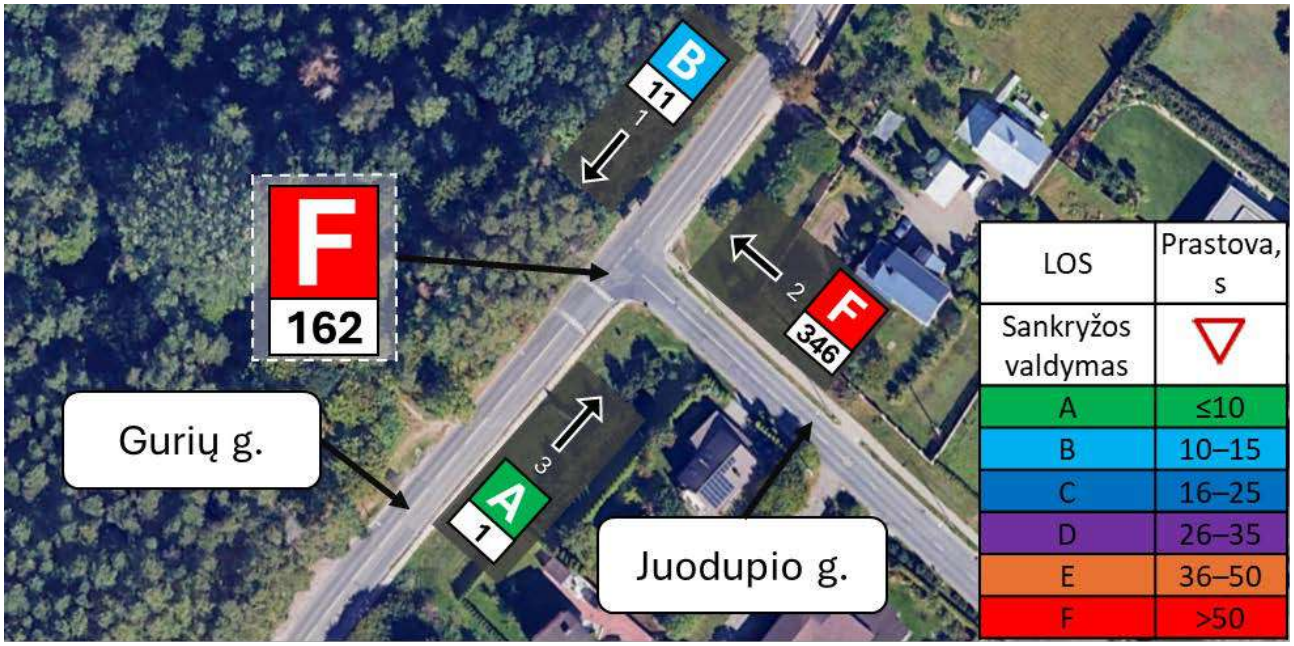
52 pav. Rytinis pikas



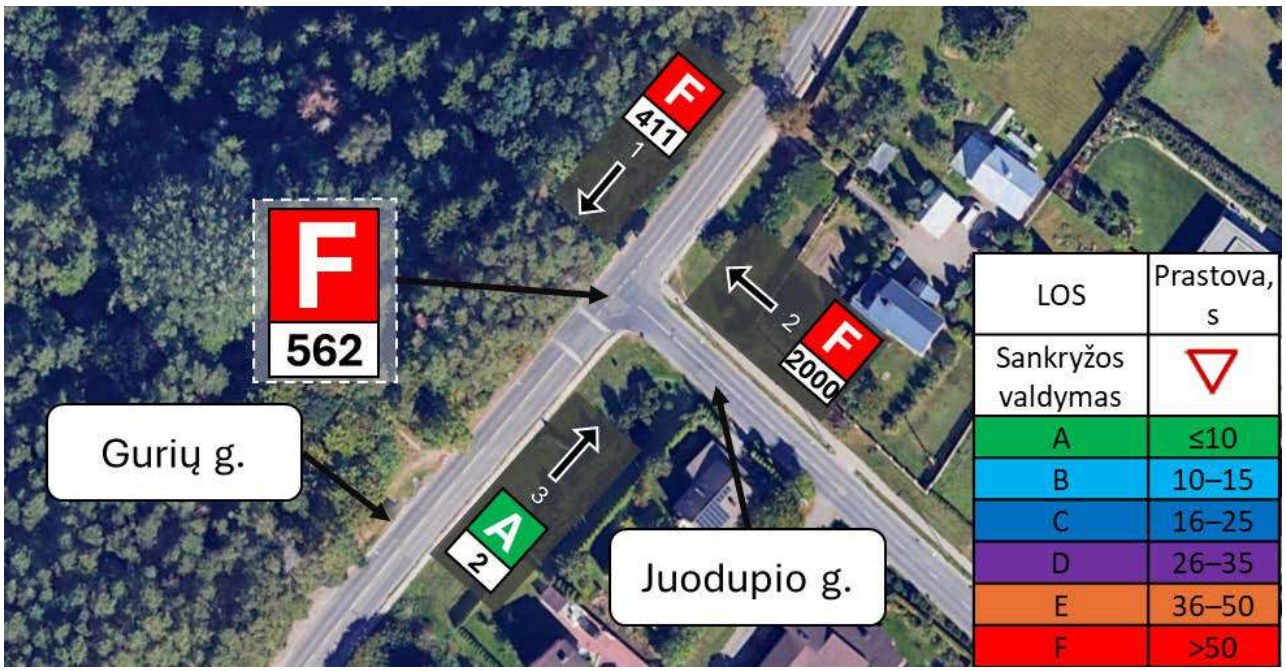
53 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 4

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Juodupio gatvės sankryžoje 2035 m.



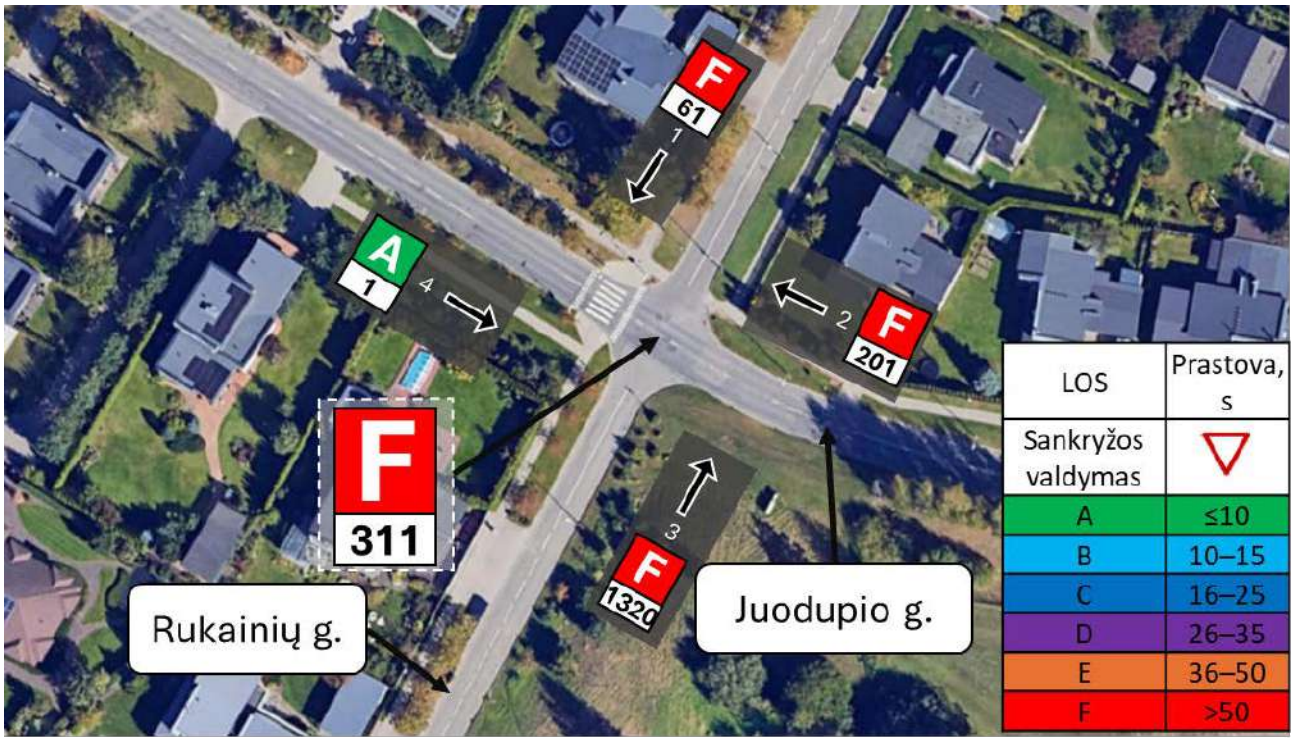
54 pav. Rytinis pikas



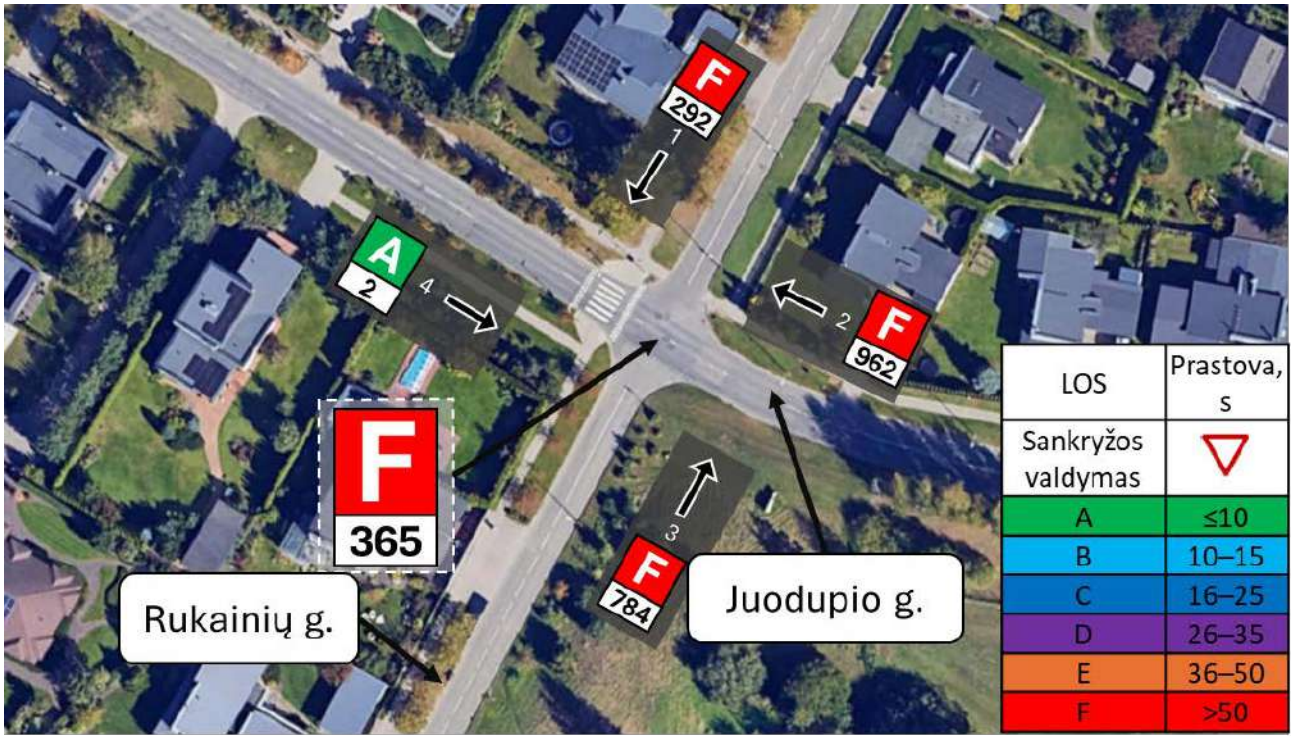
55 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 5

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Juodupio ir Rukainių gatvės sankryžoje 2035 m.



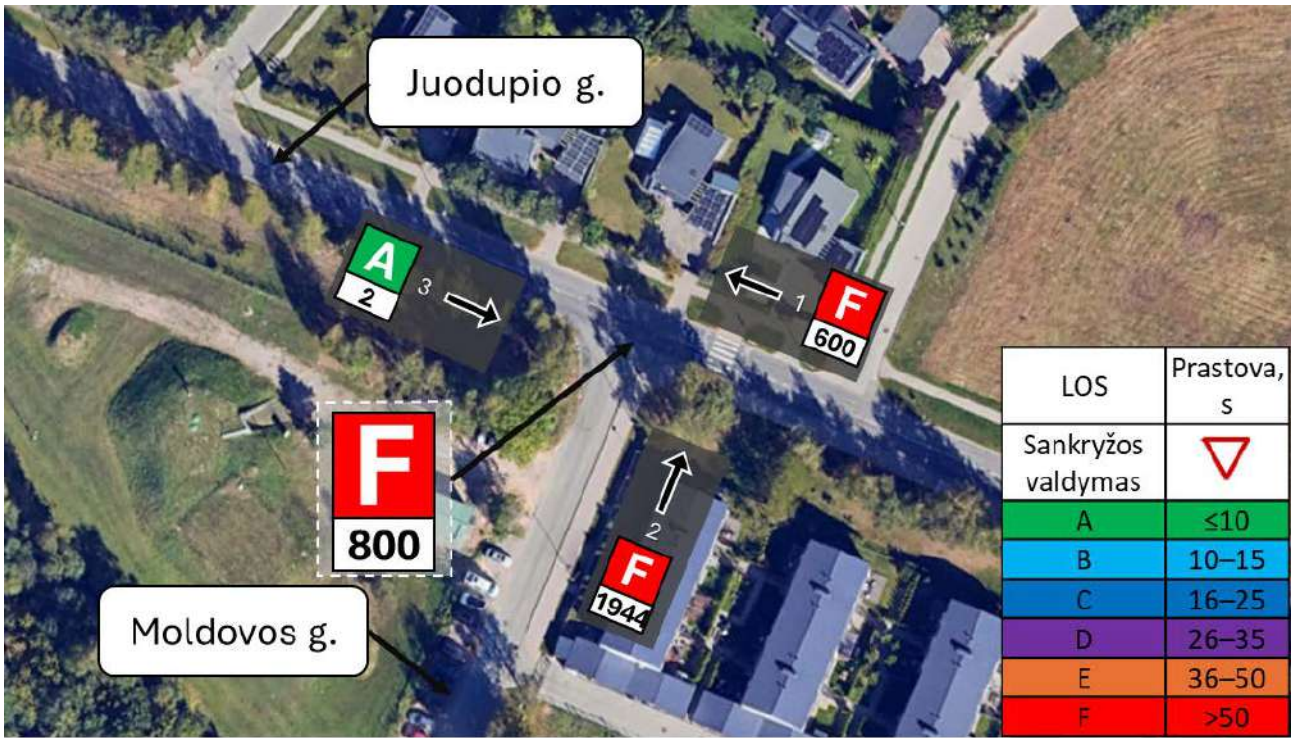
56 pav. Rytinis pikas



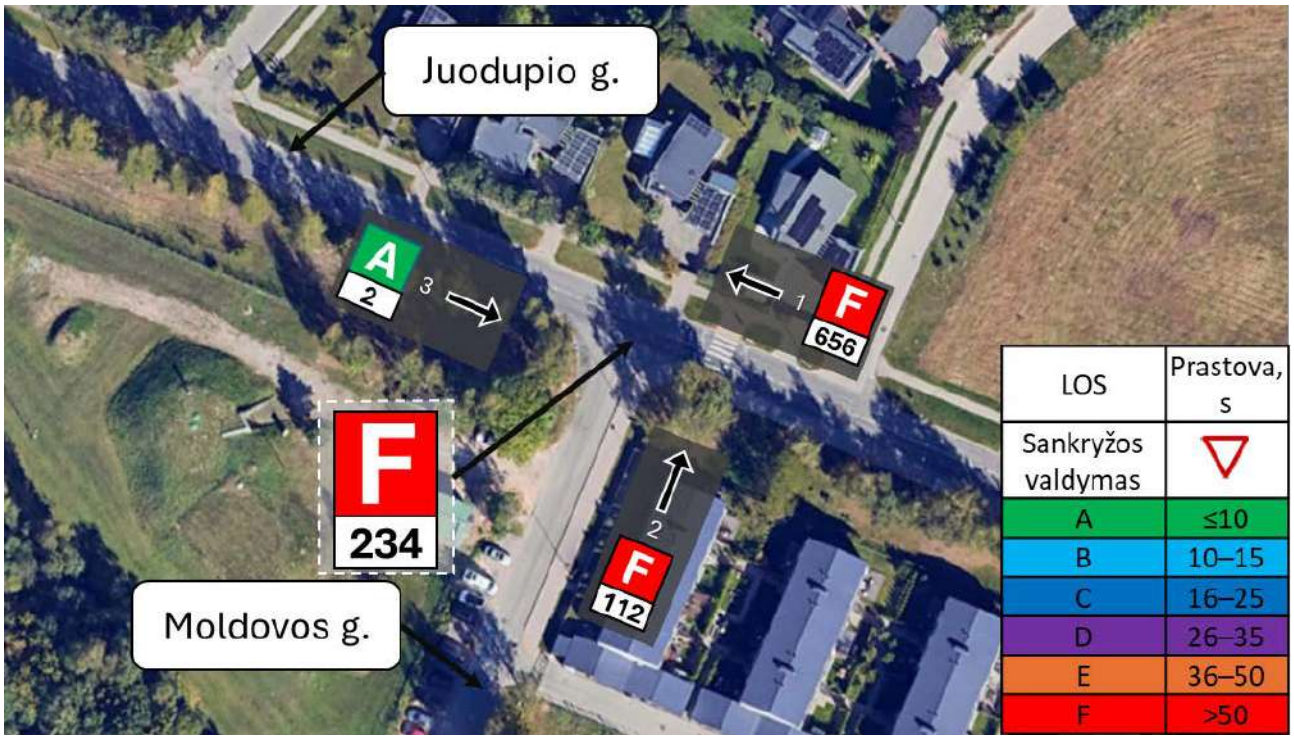
57 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 6

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Juodupio ir Moldovos gatvės sankryžoje 2025 m.



58 pav. Rytinis pikas



59 pav. Vakarinis pikas

APIBENDRINIMAS

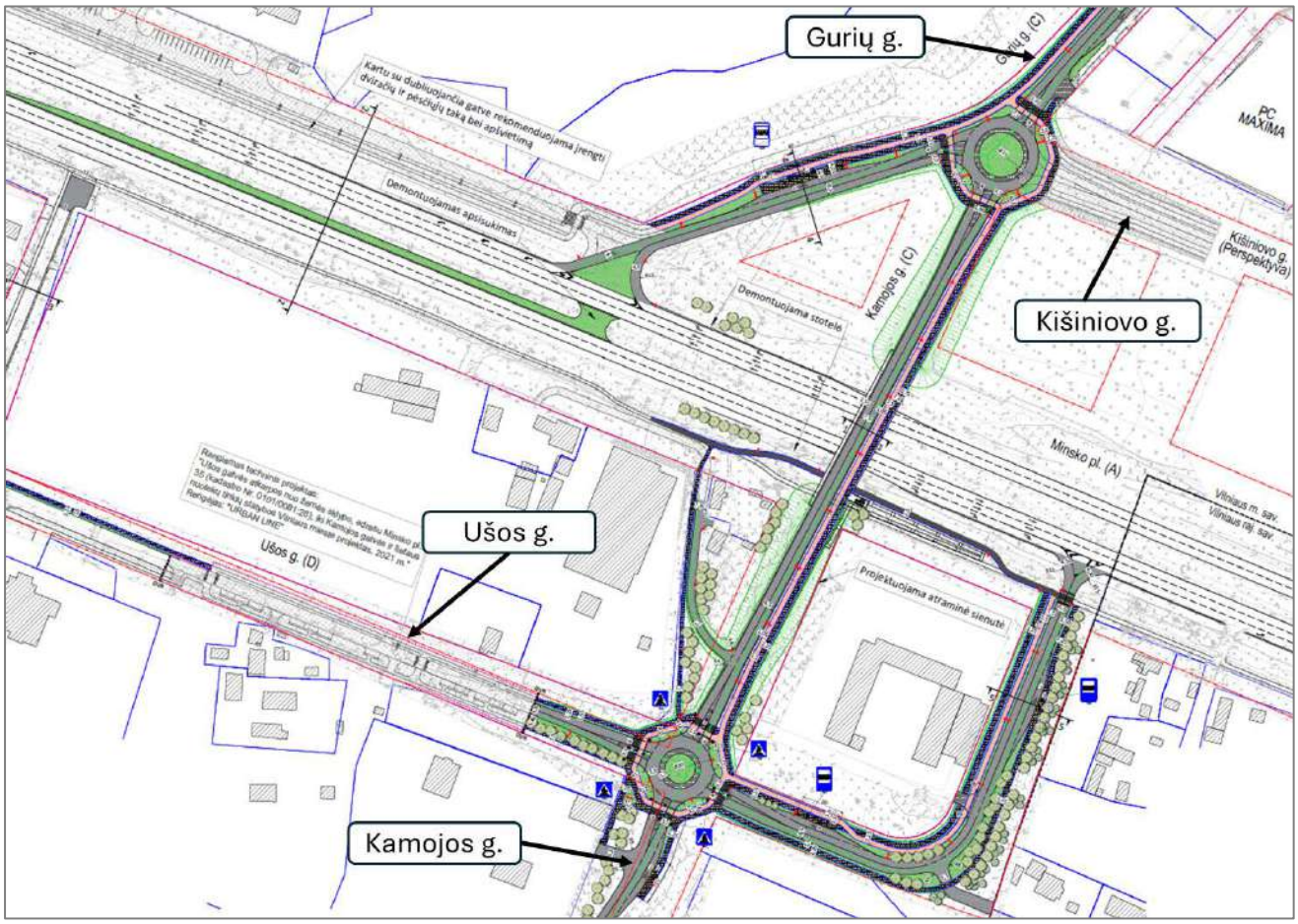
Atlikus projektinio varianto Nr. 1 modeliavimą nustatyta, kad:

1. Esama susisiekimo infrastruktūra yra nepakankama aptarnauti prognozuojamus 2035 metų transporto srautus. Visame nagrinėtame tinkle bus patiriamos didelės prastovos, visame gatvių tinkle formuosis spūstys;
2. Projektinis variantas Nr. 1 nesprendžia esamų eismo organizavimo problemų. Rytinio ir vakarinio piko metu iš Minsko pl. į Gurių g. kairiniu posūkio manevru įvažiuoti norinčių transporto priemonių eilės (dėl išaugusių srautų) tik didės ir sukels nepalankias ir pavojingas eismo sąlygas Minsko plente (kelyje A3);
3. Plėtojant naują gyvenamąjį kvartalą, geresnėms eismo sąlygoms užtikrinti tikslinga sukurti alternatyvius maršrutus tarp plėtojamo kvartalo ir Vilniaus miesto, mažinti tranzitinio transporto kiekį išvystant Ukrainiečių gatvę (nuo Šumsko pl. iki Minsko pl.) bei įrengiant lygiagrečiai magistraliniam keliui jungiamąją gatvę nuo Ukrainiečių iki Gurių gatvės kartu didinant esamų sankryžų laidumą;
4. Minsko plento atkarpoje nuo Gurių g. iki Liepkalnio g., Minsko pl. ir Žirnių g. sankryžos tikslinga numatyti 3 eismo juostas važiuoti Vilniaus miesto kryptimi.

3.3.3. Projektinis variantas Nr. 2

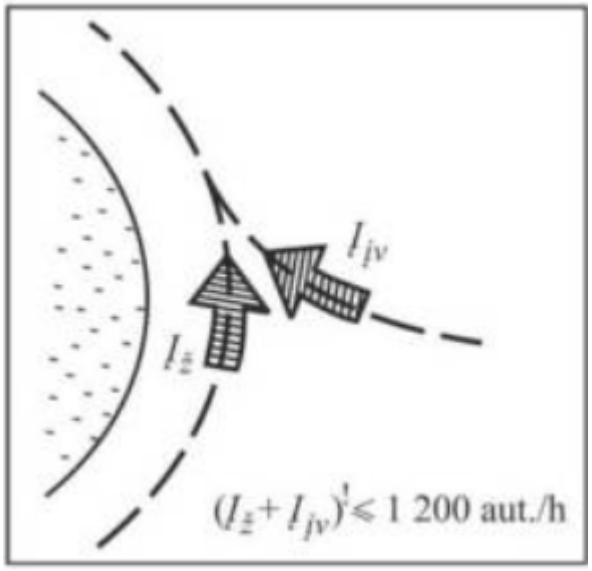
Vertinimas atliekamas esamame kelių ir gatvių tinkle naudojant prognozuojamus 2035 metų rytinio ir vakarinio piko eismo duomenų rinkinius.

Nėra oficialiai žinoma, kokio tipo ar konfigūracijos sankryža bus įrengta perspektyvinėje Gurių ir Kišiniovo gatvių sankirtoje. Tačiau portale *citify.lt* viešinamoje Gurių ir Kamojos gatvių viaduko koncepcijoje Gurių ir Kišiniovo bei Kamojos ir Ušos gatvių sankirtose numatomos vienos eismo juostos žiedinės sankryžos (pav. 60), todėl projektinio varianto Nr. 2 vertinimas (modeliavimas) atliekamas taikant žiedinės sankryžos tipą.



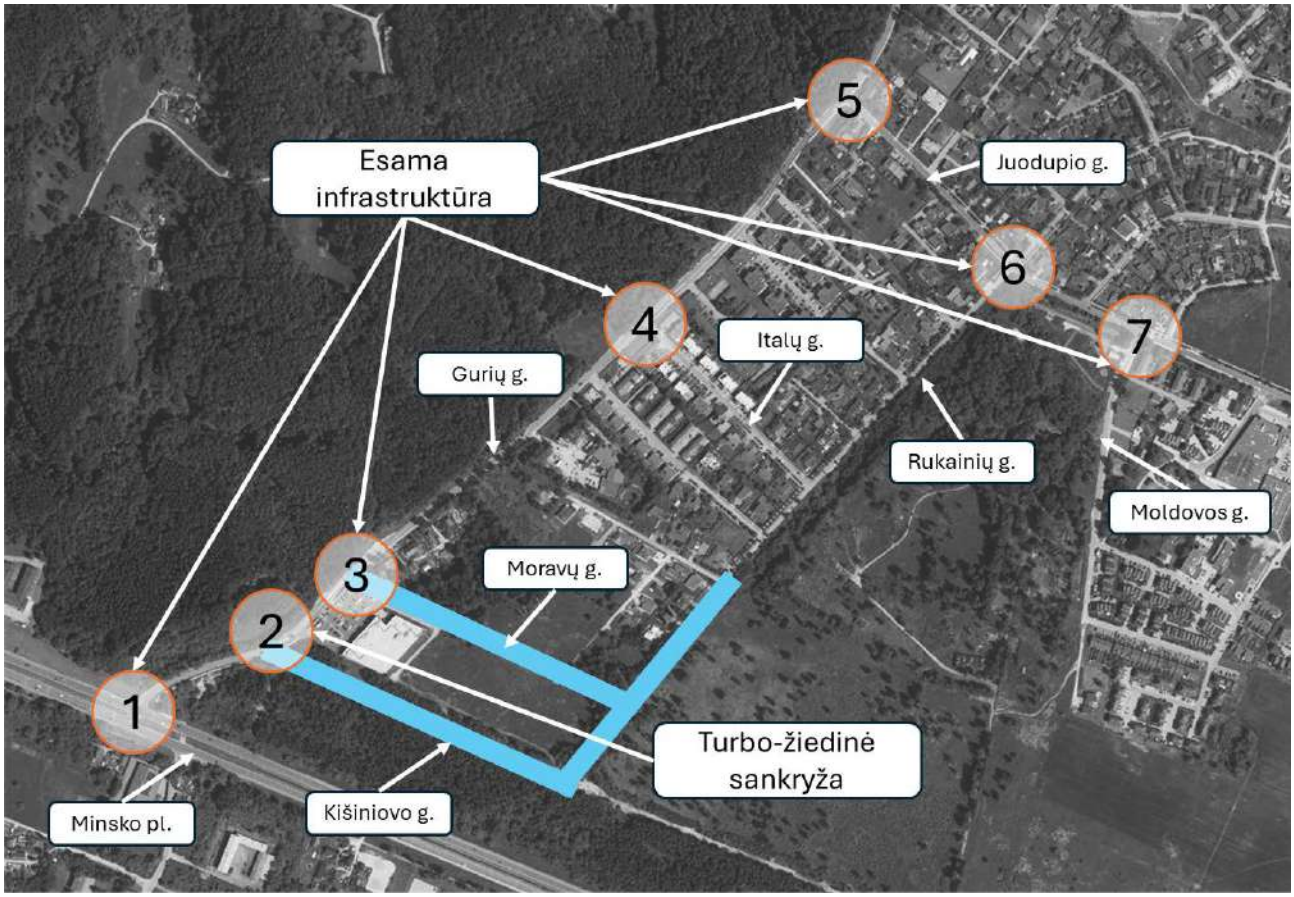
60 pav. Perspektyvinė jungtis (šaltinis: *citify.lt*)

Remiantis Žiedinių sankryžų projektavimo metodiniais nurodymais MN ŽSP 12, nustatyta, kad vienos eismo juostos žiedinė sankryža nagrinėjamoje vietoje, net teoriškai, neužtikrintų pakankamo laidumo ir reikalaujamo eismo kokybės lygio dėl per didelio eismo intensyvumo žiede. Prognozuojami rytinio ir vakarinio piko metu žiede esančių ir į žiedą norinčių įvažiuoti transporto srautų suminiai dydžiai viršytų 1 200 aut./val. (pav. 20, 21 ir 61), todėl vienos eismo juostos žiedinės sankryžos variantas tolesniam vertinimui nėra nagrinėjamas. Atsižvelgiant į tai, projektinio varianto Nr. 2 vertinimas (modeliavimas) atliekamas darant prielaidą, kad perspektyvinėje Gurių ir Kišiniovo gatvių sankirtoje bus įrengta didesnio laidumo to paties tipo sankryža – turbo-žiedinė sankryža.



61 pav. Ištrauka iš žiedinių sankryžų projektavimo metodinių nurodymų

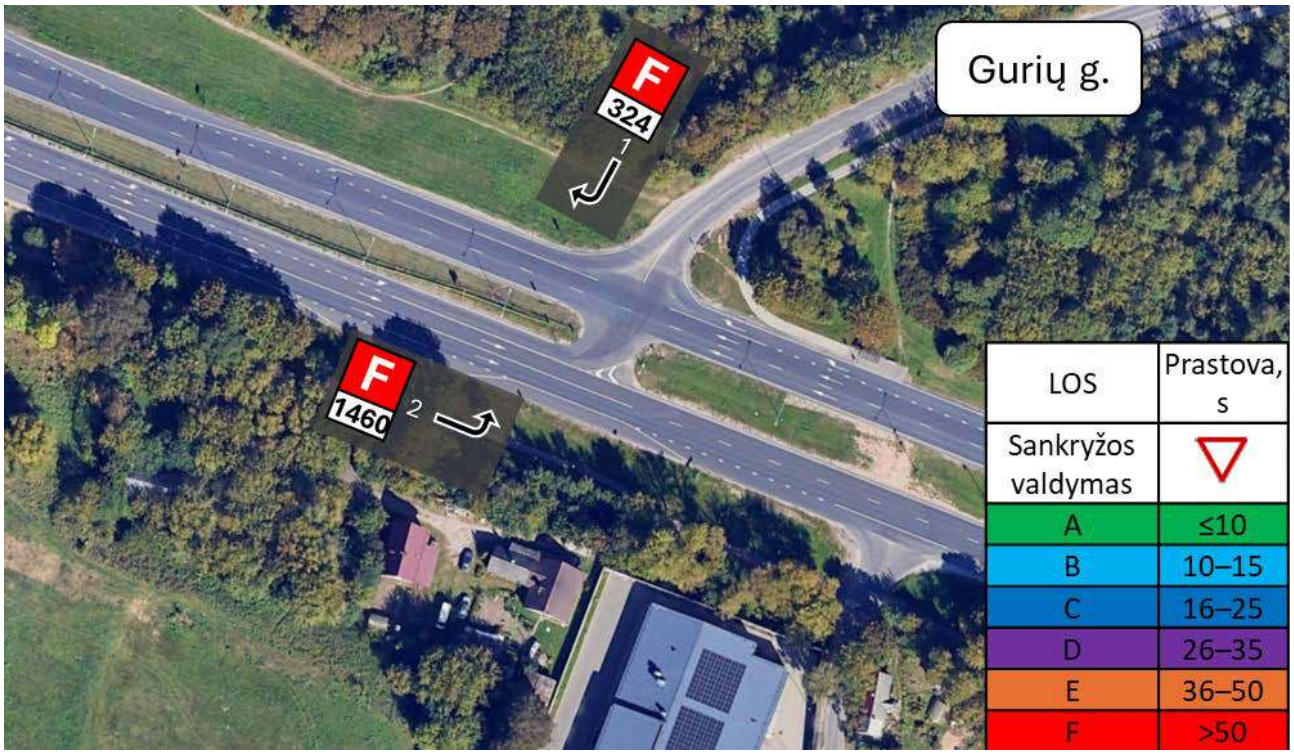
Vertinamų sankryžų lokacija ir numeracija pateikta žemiau.



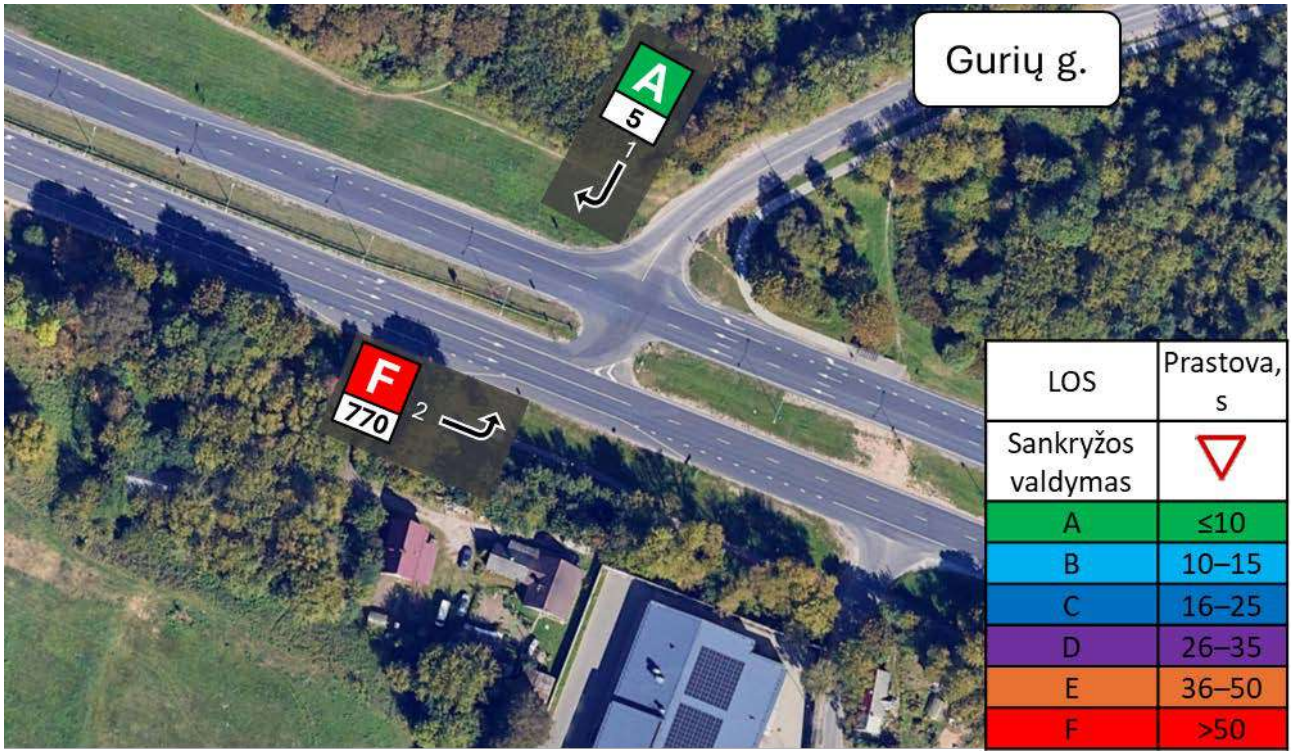
62 pav. Nagrinėjamas tinklas. Sankryžų numeracija

SANKRYŽA NR. 1

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Minsko plento ir Gurių gatvės sankryžoje 2035 m.



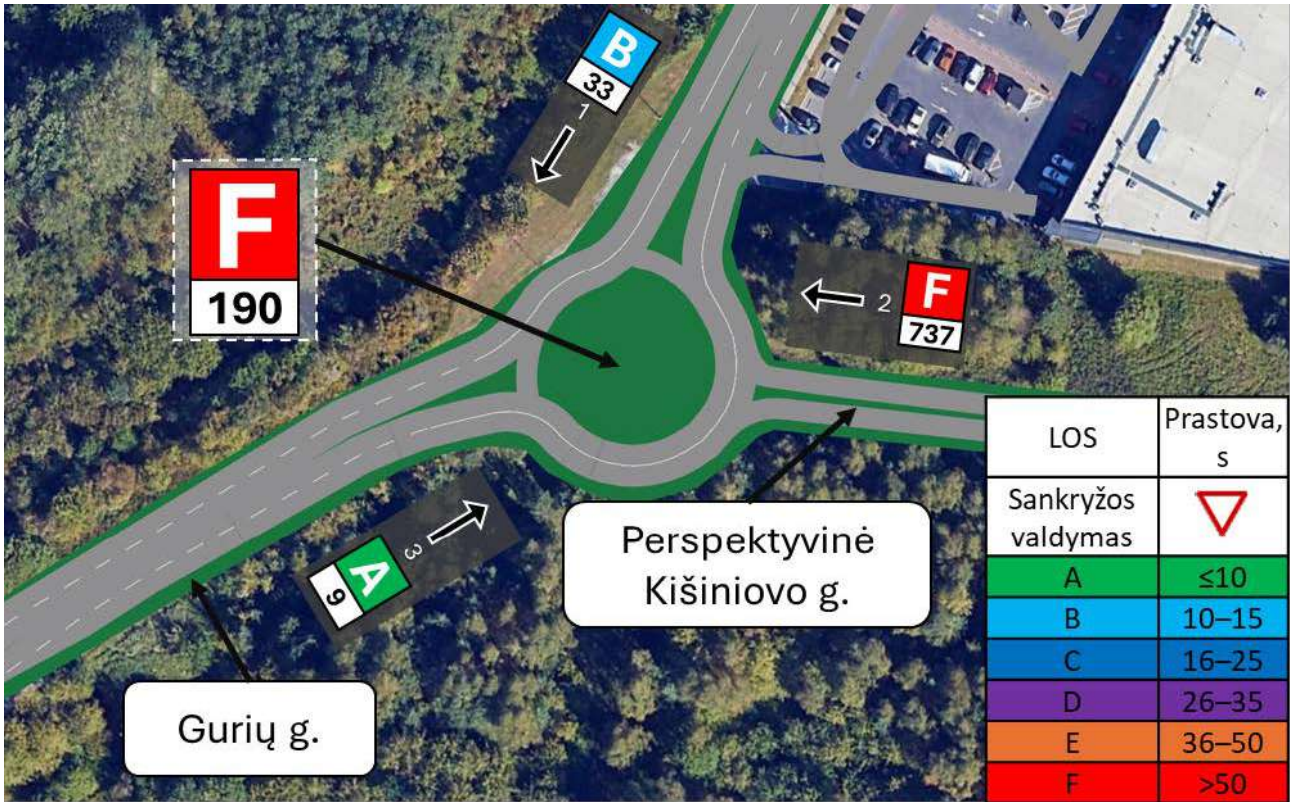
63 pav. Rytinis pikas



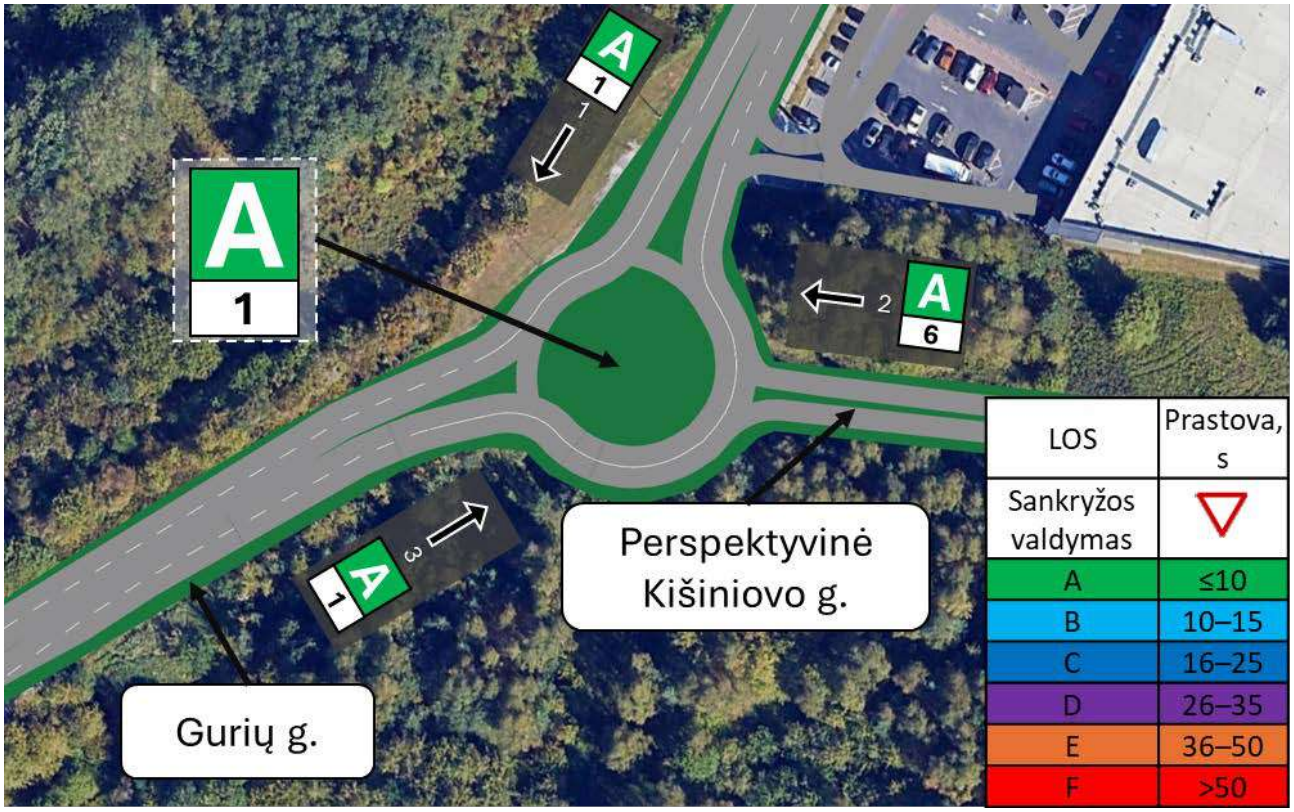
64 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 2

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir perspektyvinės Kišiniovo gatvės sankryžoje 2035 m.



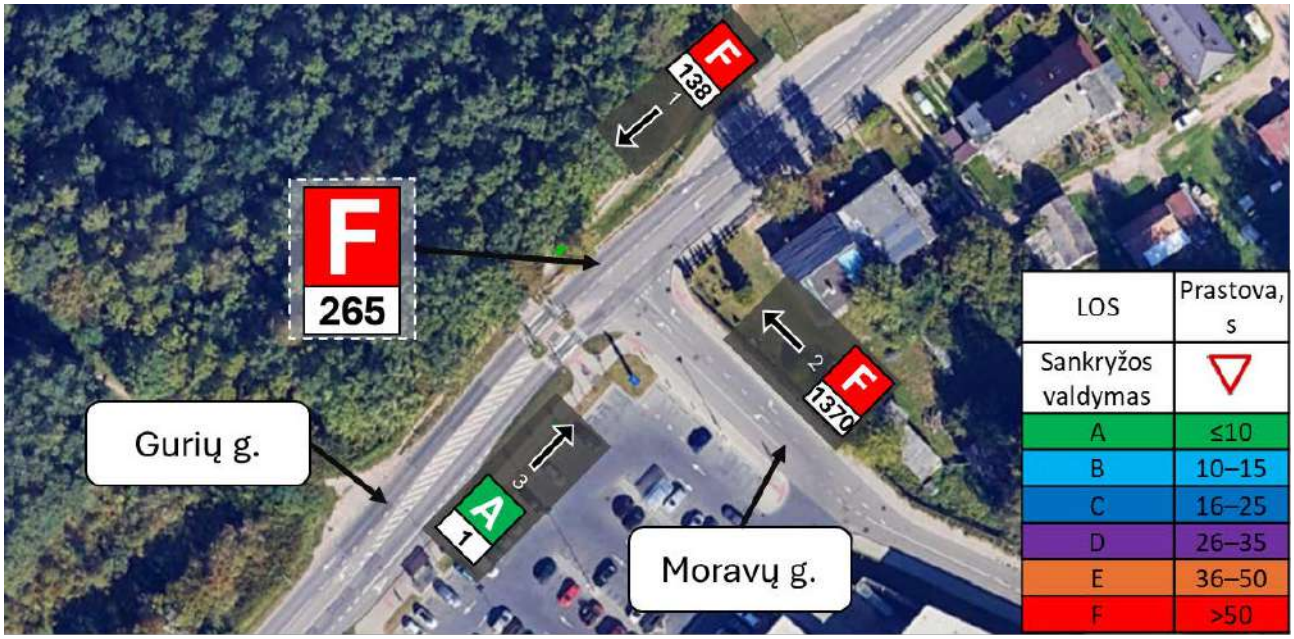
65 pav. Rytinis pikas



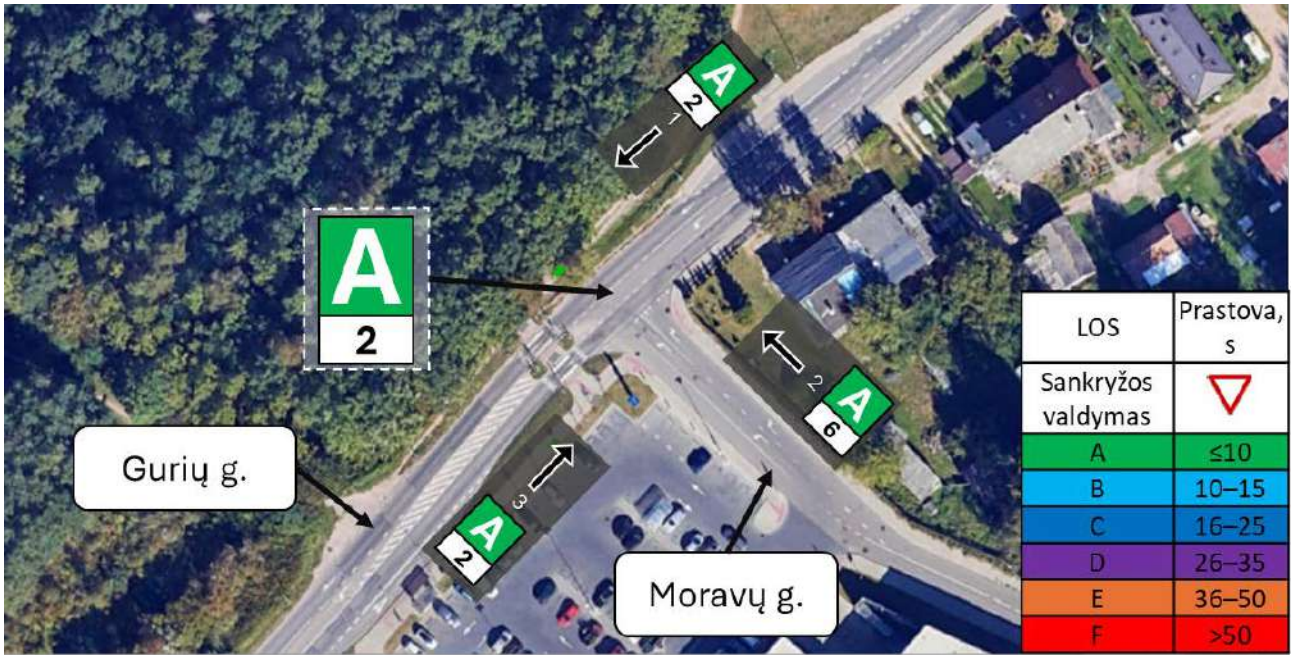
66 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 3

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Moravų gatvės sankryžoje 2035 m.



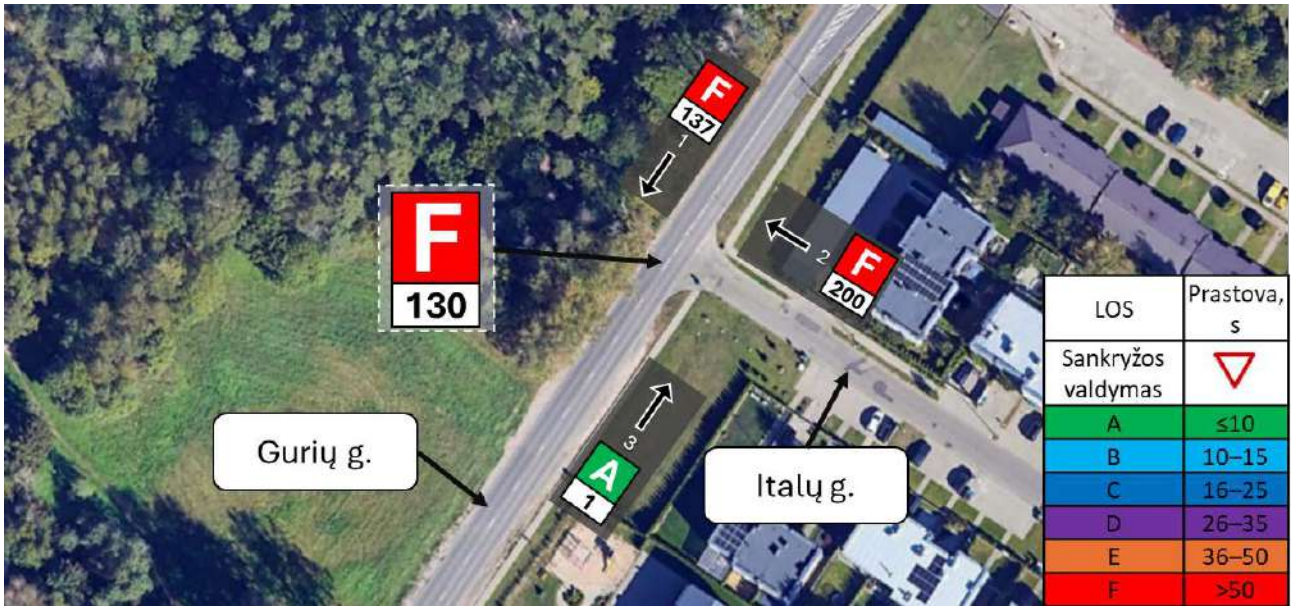
67 pav. Rytinis pikas



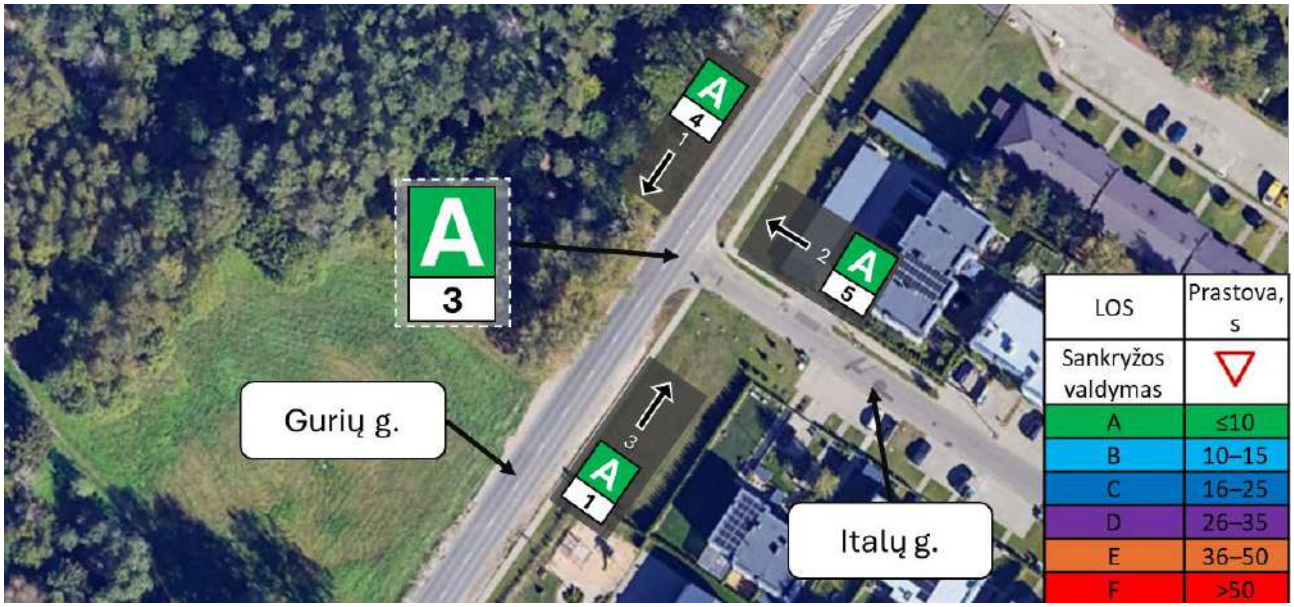
68 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 4

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Italų gatvės sankryžoje 2035 m.



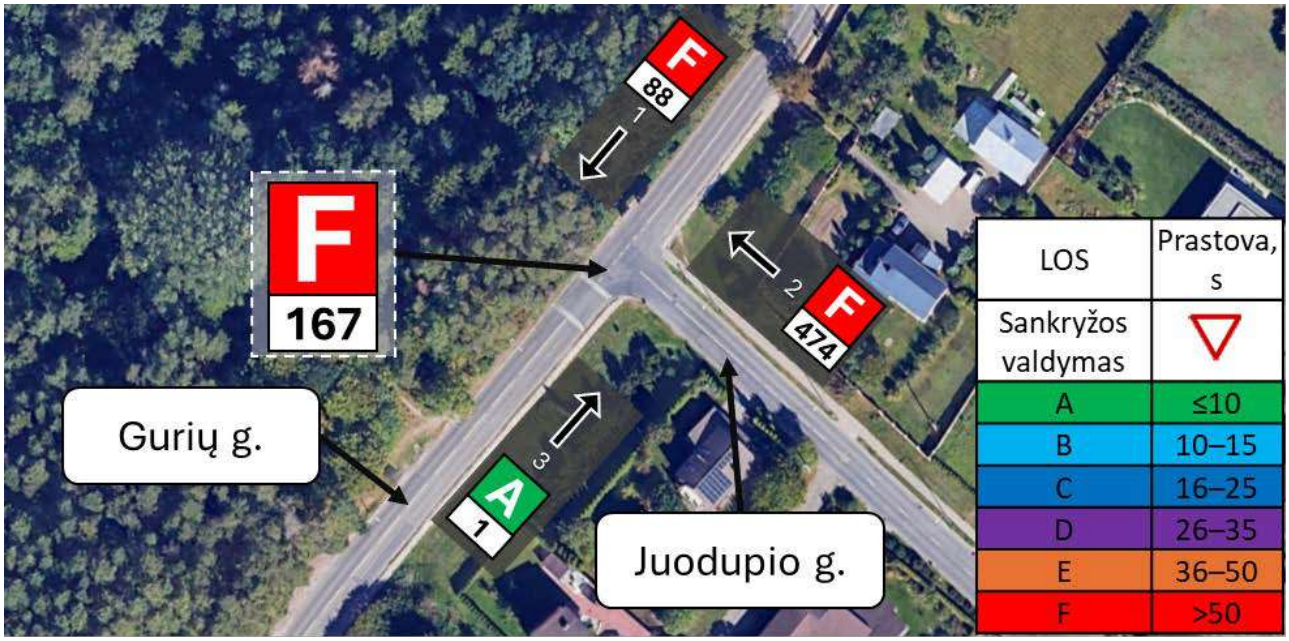
69 pav. Rytinis pikas



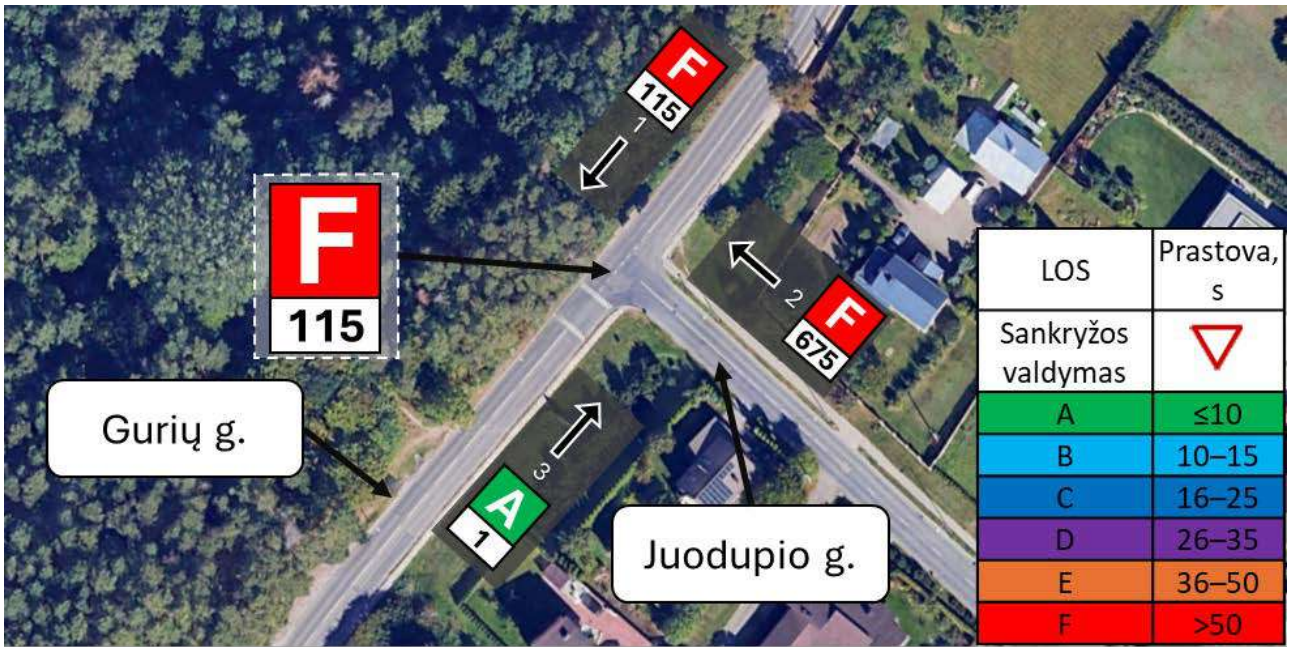
70 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 5

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Juodupio gatvės sankryžoje 2035 m.



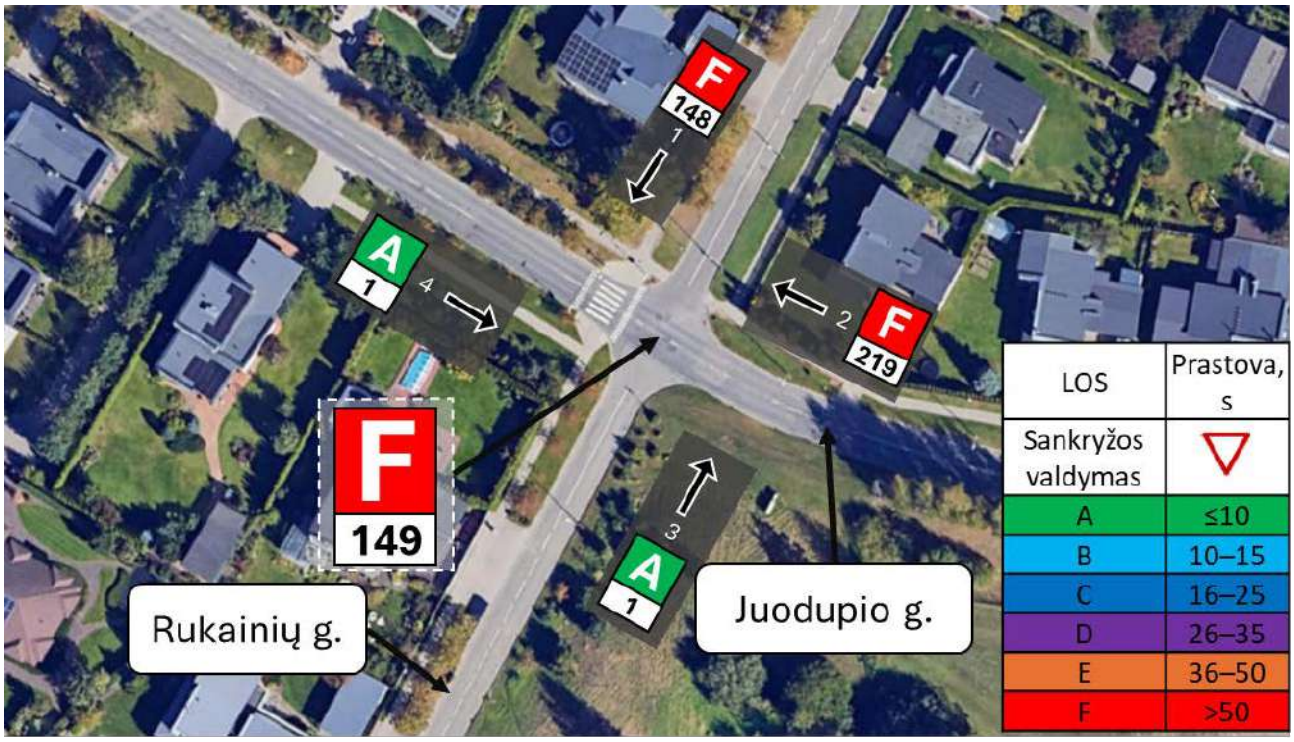
71 pav. Rytinis pikas



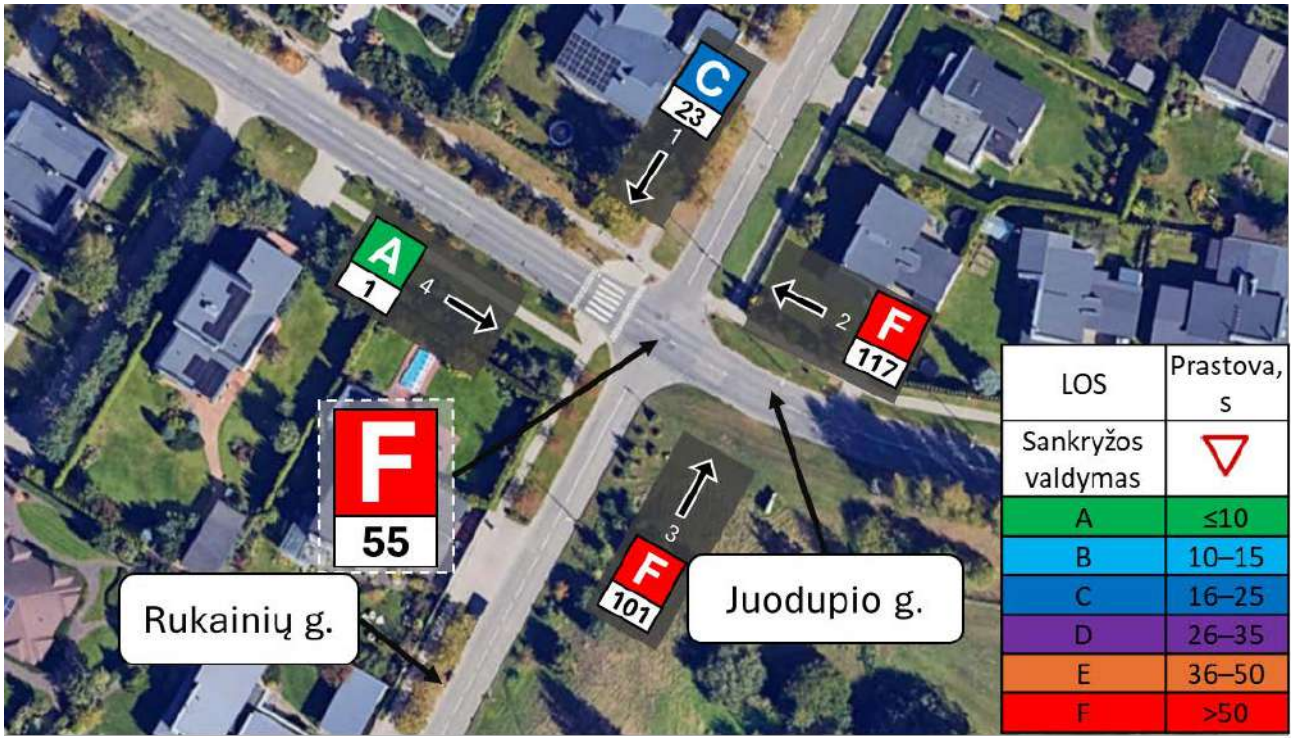
72 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 6

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Juodupio ir Rukainių gatvės sankryžoje 2035 m.



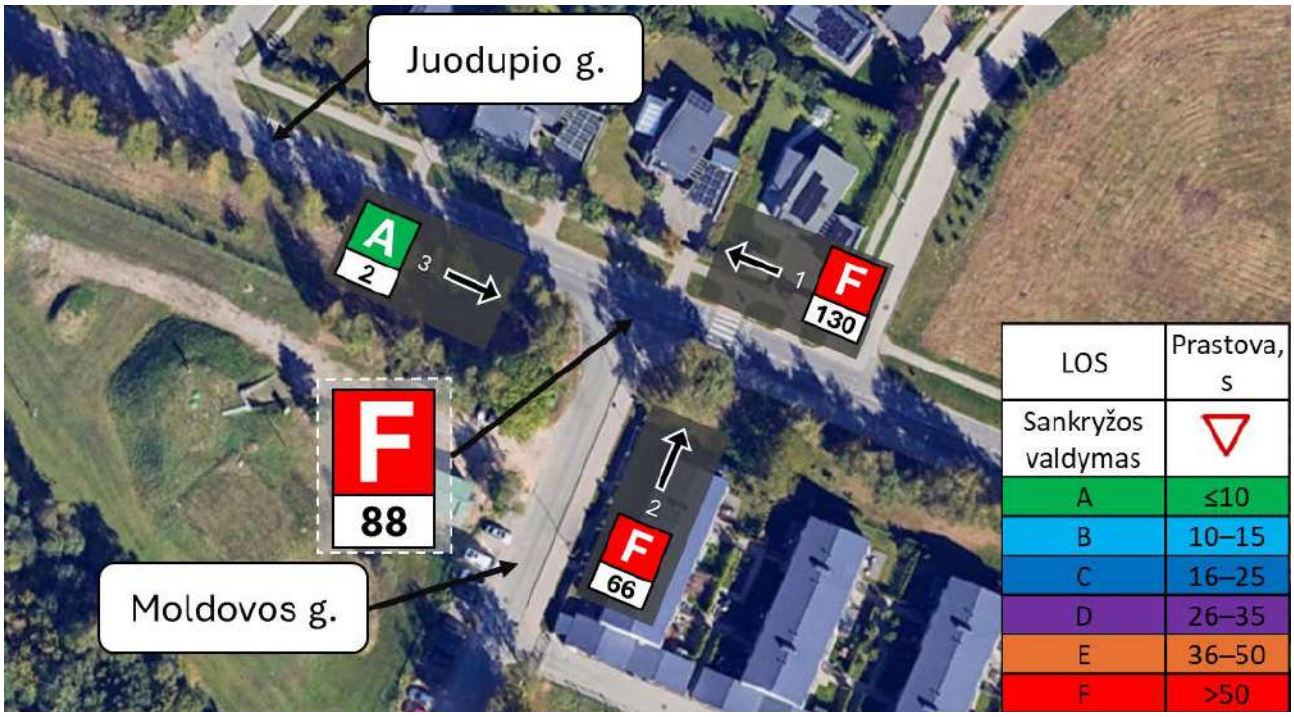
73 pav. Rytinis pikas



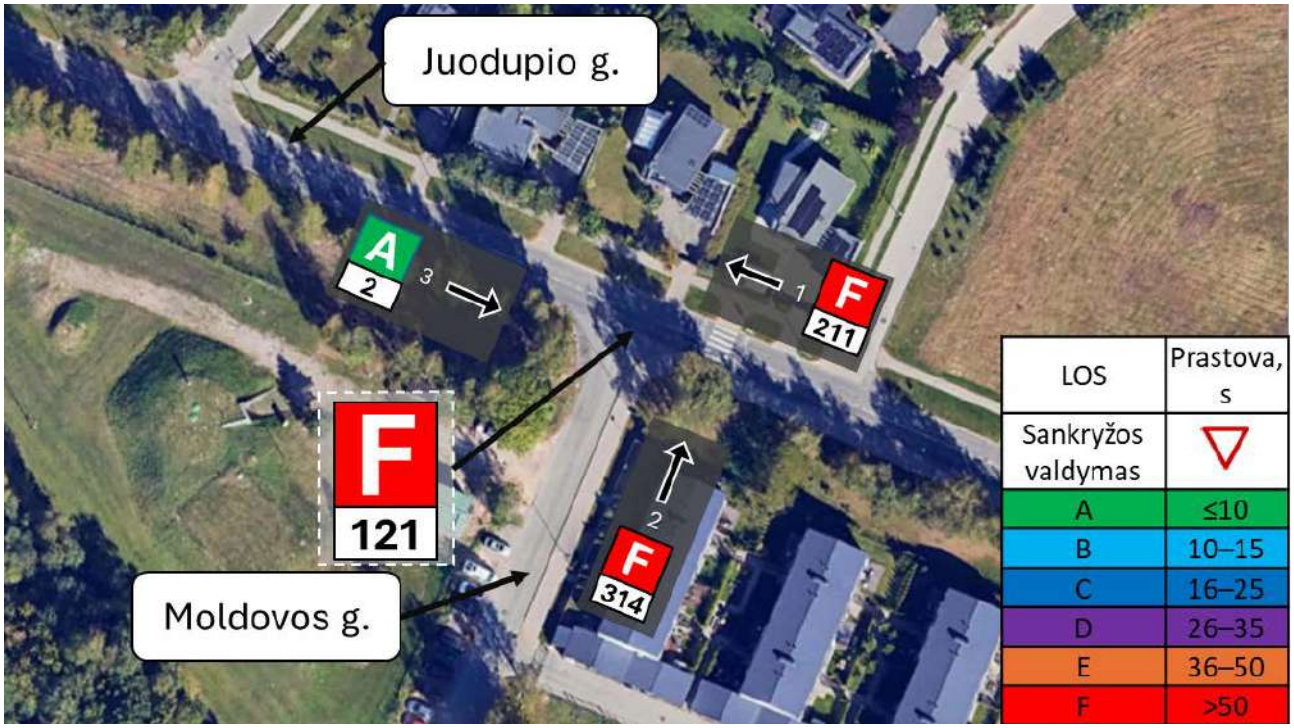
74 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 7

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Juodupio ir Moldovos gatvės sankryžoje 2025 m.



75 pav. Rytinis pikas



76 pav. Vakarinis pikas

APIBENDRINIMAS

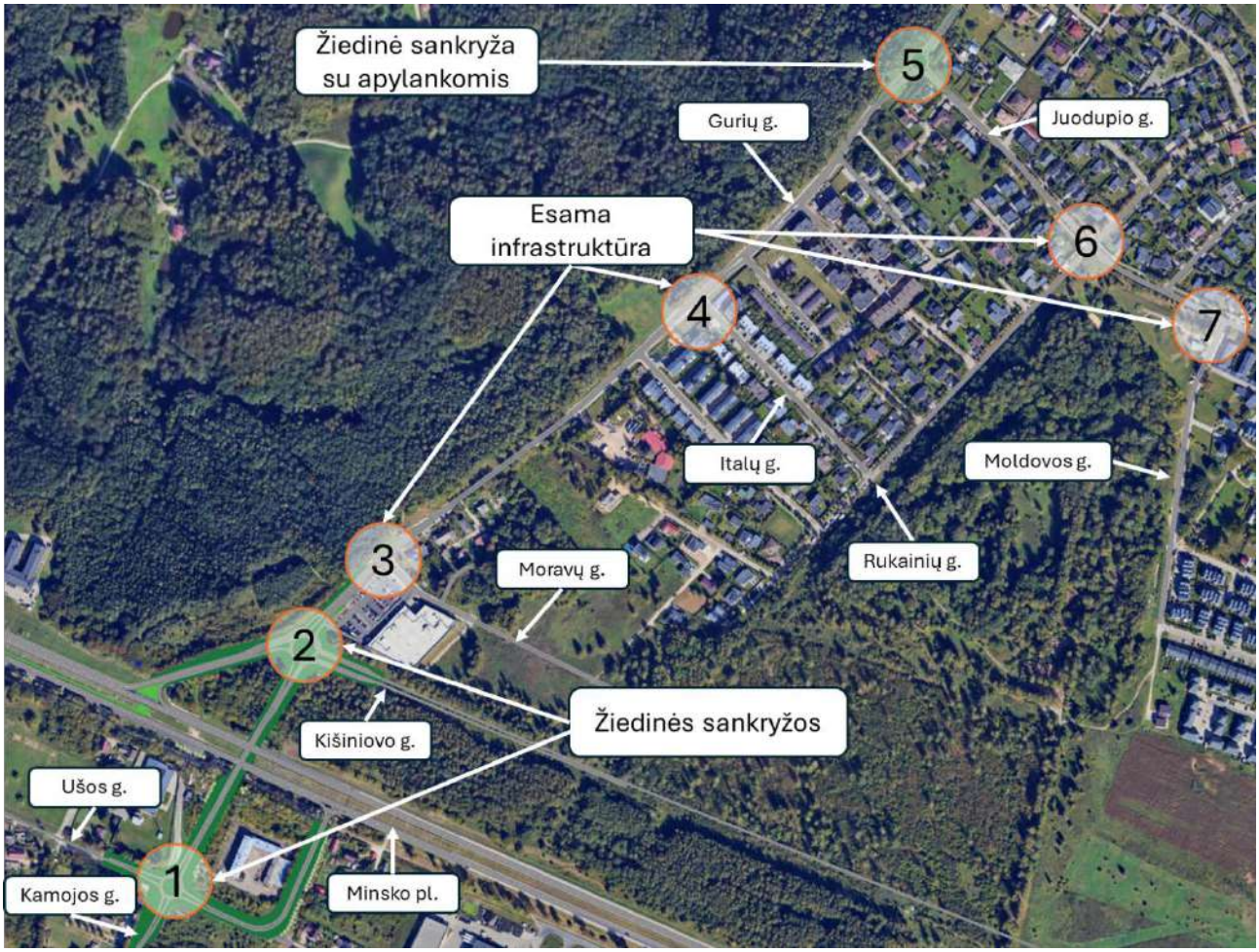
Atlikus projektinio varianto Nr. 2 modeliavimą nustatyta, kad:

1. esama susisiekimo infrastruktūra bei turbo-žiedinė sankryža būtų nepakankami aptarnauti prognozuojamus 2035 metų transporto srautus. Visame nagrinėtame tinkle būtų patiriamos didelės prastovos, visame tinkle formuotųsi spūstys;
2. projektinis variantas Nr. 2 nespręstų esamų eismo organizavimo problemų. Rytinio ir vakarinio piko metu iš Minsko pl. į Gurių g. kairiniu posūkio manevru įvažiuoti norinčių transporto priemonių eilės (dėl išaugusių srautų) tik didės ir sukels nepalankias ir pavojingas eismo sąlygas Minsko plente (kelyje A3);
3. plėtojant naują gyvenamąjį kvartalą, geresnėms eismo sąlygoms užtikrinti tikslinga sukurti alternatyvius maršrutus tarp plėtojamo kvartalo ir Vilniaus miesto, mažinti tranzitinio transporto kiekį išvystant Ukrainiečių gatvę (nuo Šumsko pl. iki Minsko pl.) bei įrengiant lygiagrečiai magistraliniam keliui jungiamąją gatvę nuo Ukrainiečių iki Gurių gatvės kartu didinant esamų sankryžų laidumą;
4. Minsko plento atkarpoje nuo Gurių g. iki Liepkalnio g., Minsko pl. ir Žirnių g. sankryžos tikslinga numatyti 3 eismo juostas važiuoti Vilniaus miesto kryptimi.

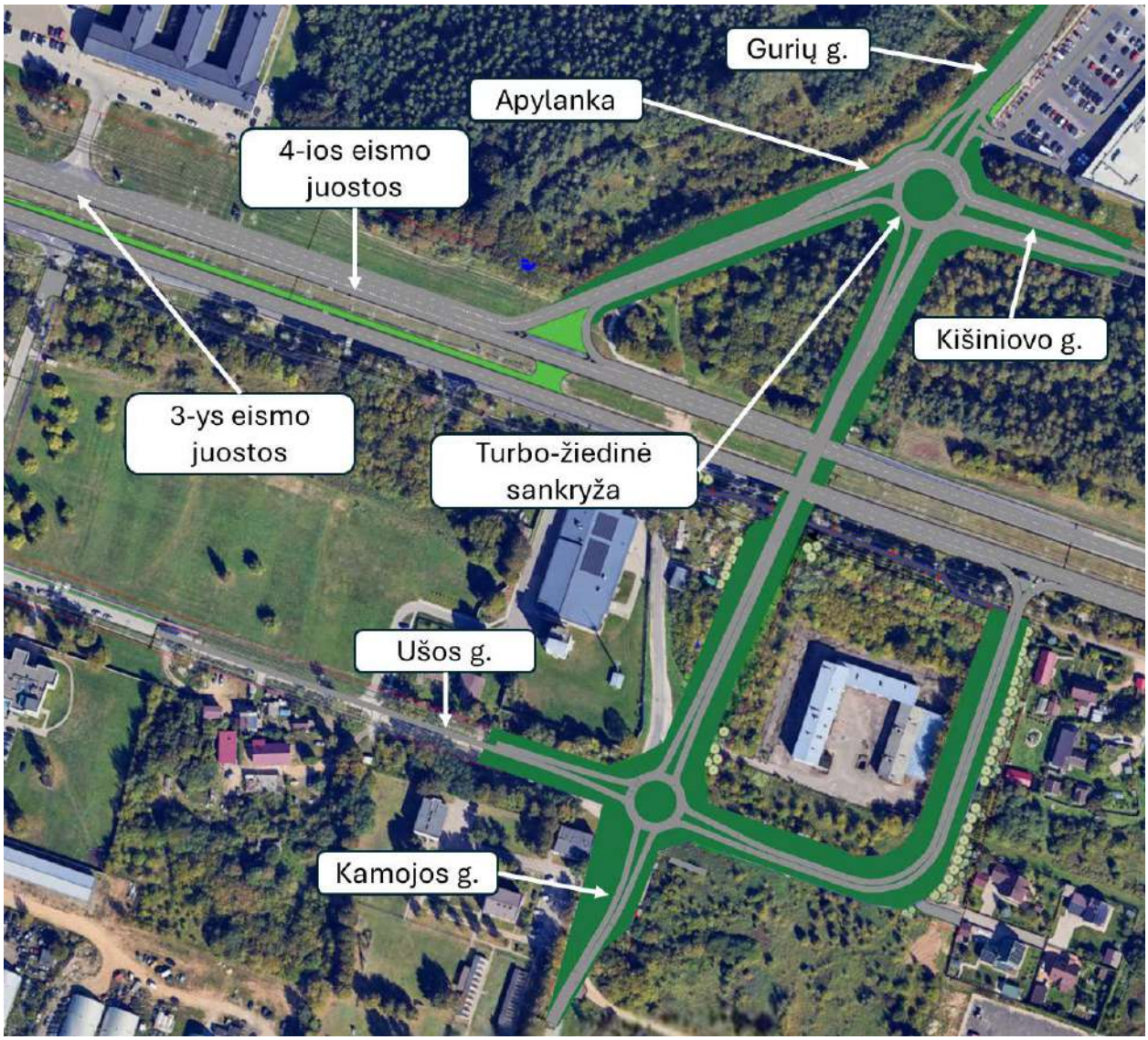
3.3.4. Projektinis variantas Nr. 3-A

Vertinimas atliekamas esamame kelių ir gatvių tinkle naudojant prognozuojamus 2035 metų rytinio ir vakarinio piko eismo duomenų rinkinius.

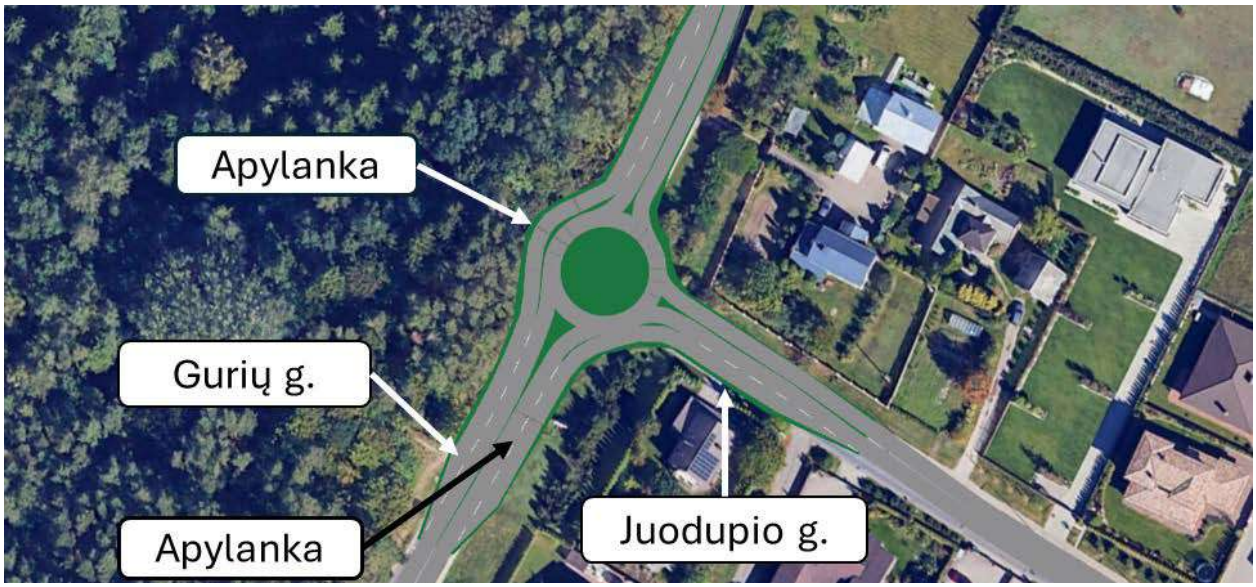
Projektinio varianto Nr. 3-A modeliavimas atliekamas vertinant dviejų lygių Gurių, Kamojos ir Minsko plento sankryžą bei žiedinę Gurių ir Juodupio gatvių sankryžą su apylankomis (pav. 77 ir 78).



77 pav. Sankryžų lokacija ir numeracija



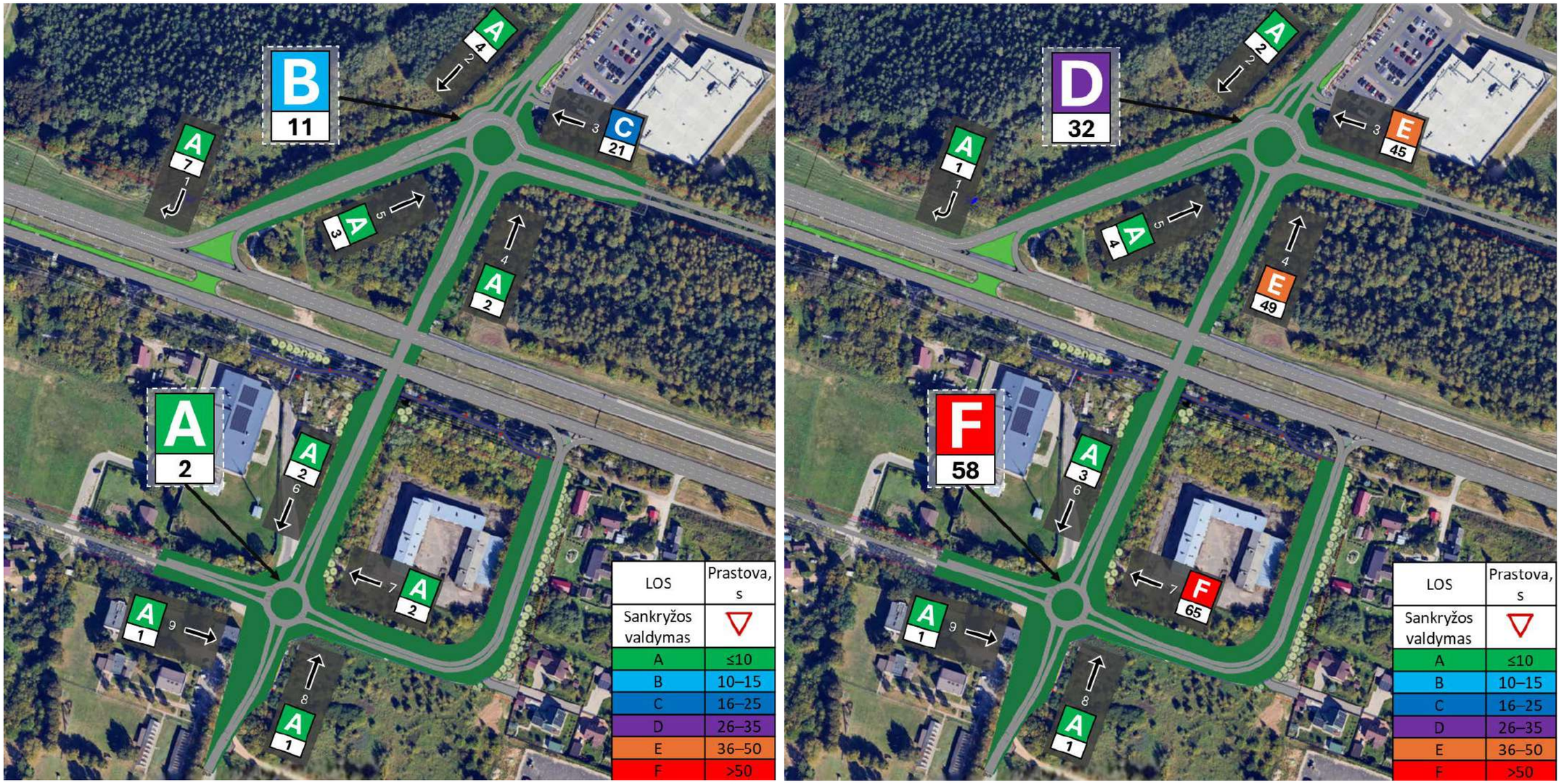
78 pav. Perspektyvinis Gurių ir Kamojos gatvių viadukas



79 pav. Žiedinė sankryža su apylankomis

SANKRYŽA NR. 1 ir NR. 2

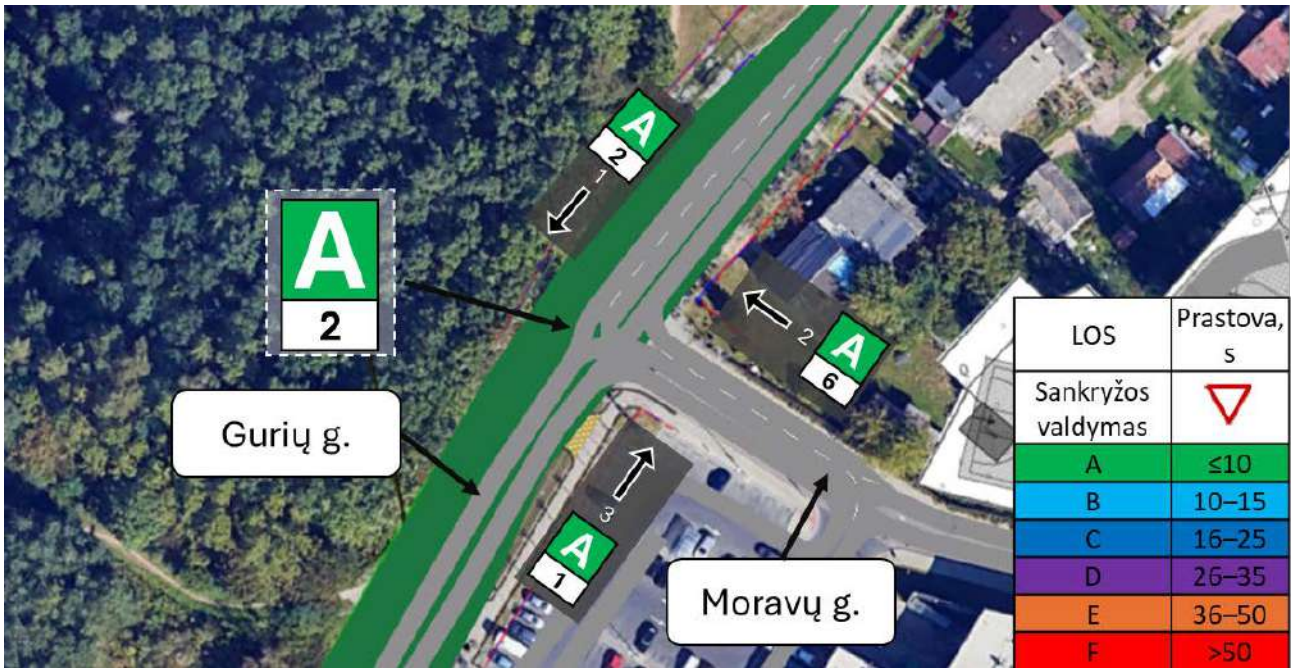
Eismo kokybės lygiai ir prastovos perspektyvinėje Gurių, Kamojos ir Misnko plento sankryžoje 2035 m.



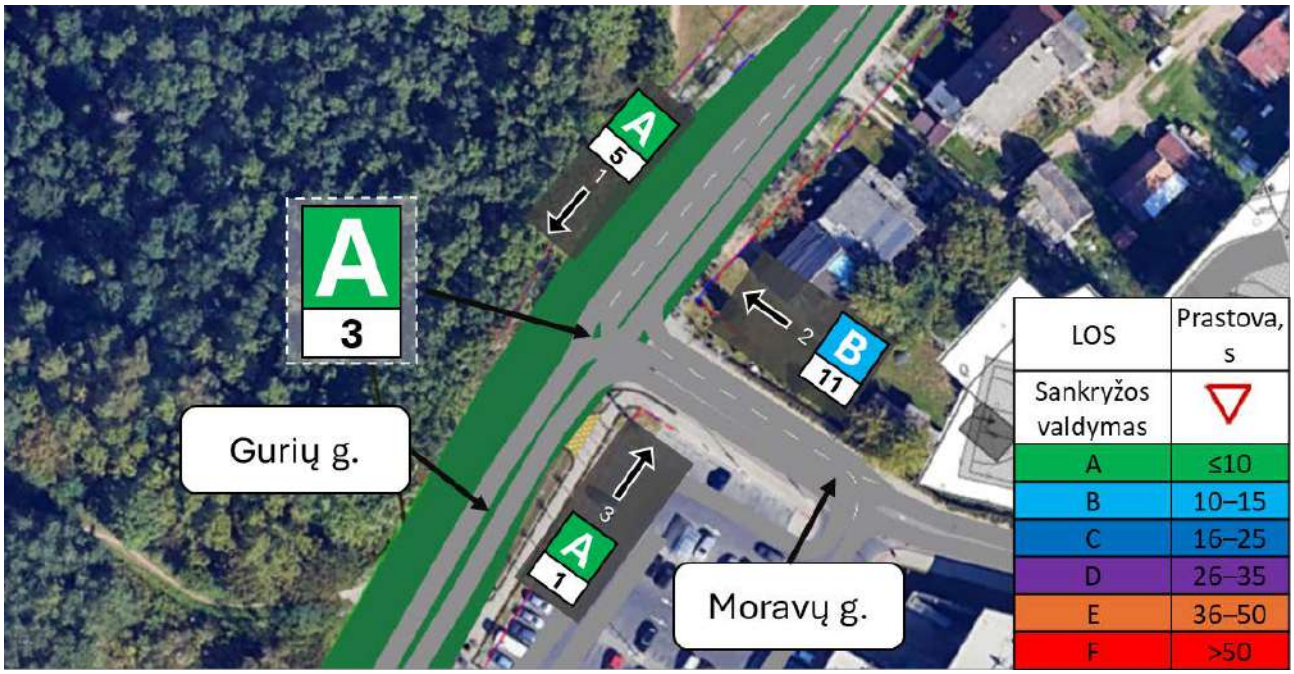
80 pav. Rytinis (kairėje) ir vakarinis (dešinėje) pikai

SANKRYŽA NR. 3

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Moravų gatvės sankryžoje 2035 m.



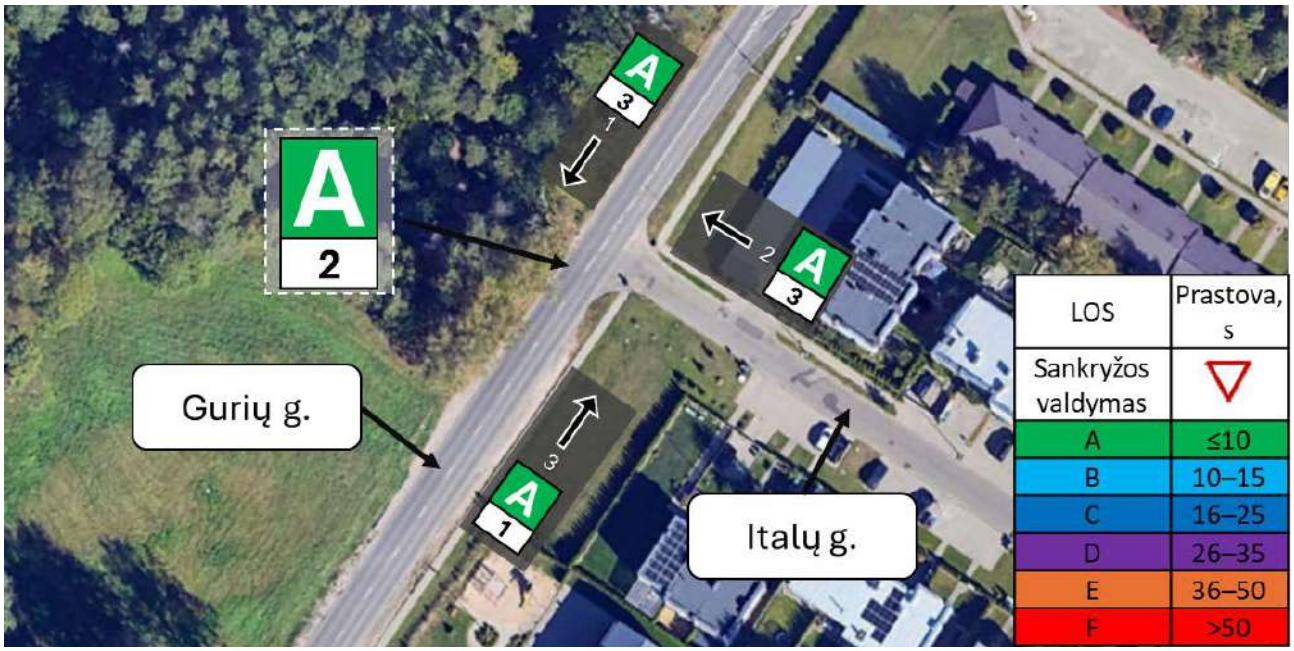
81 pav. Rytinis pikas



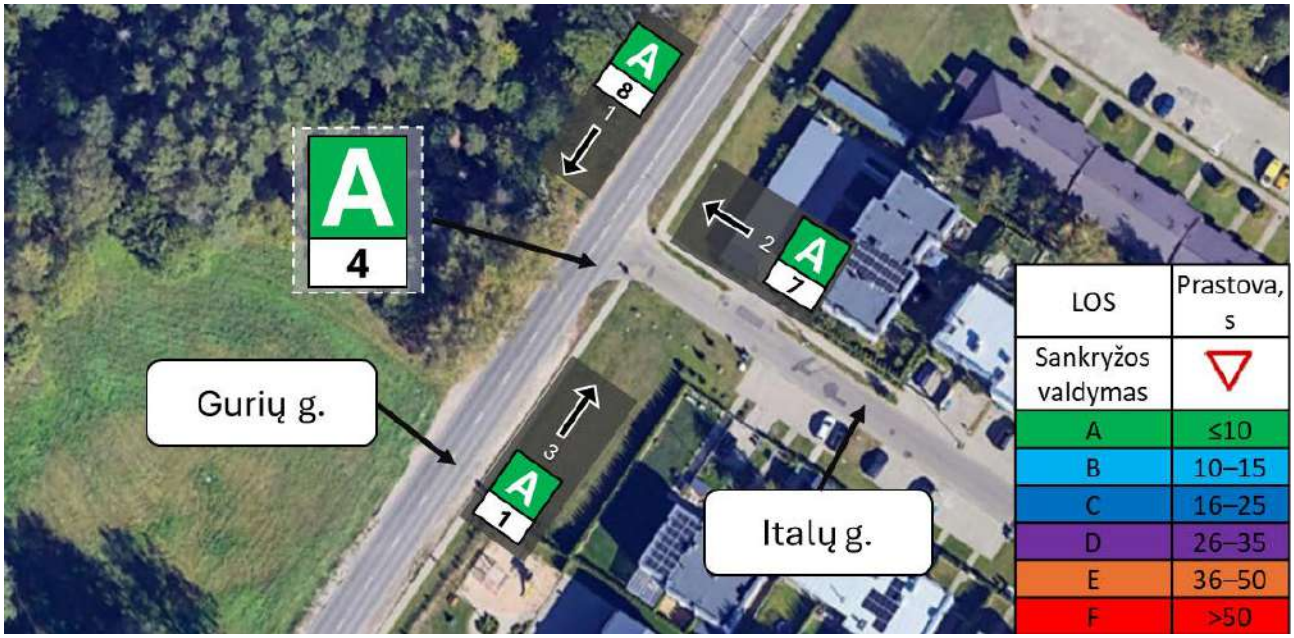
82 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 4

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Italų gatvės sankryžoje 2035 m.



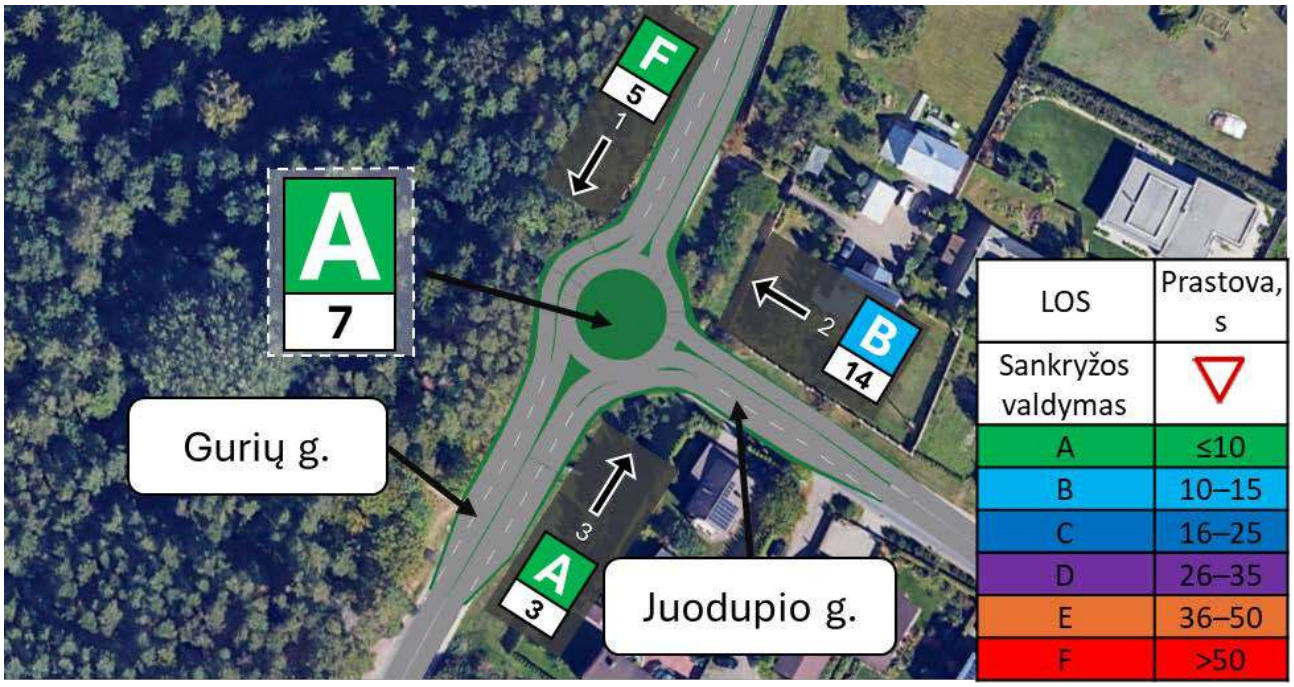
83 pav. Rytinis pikas



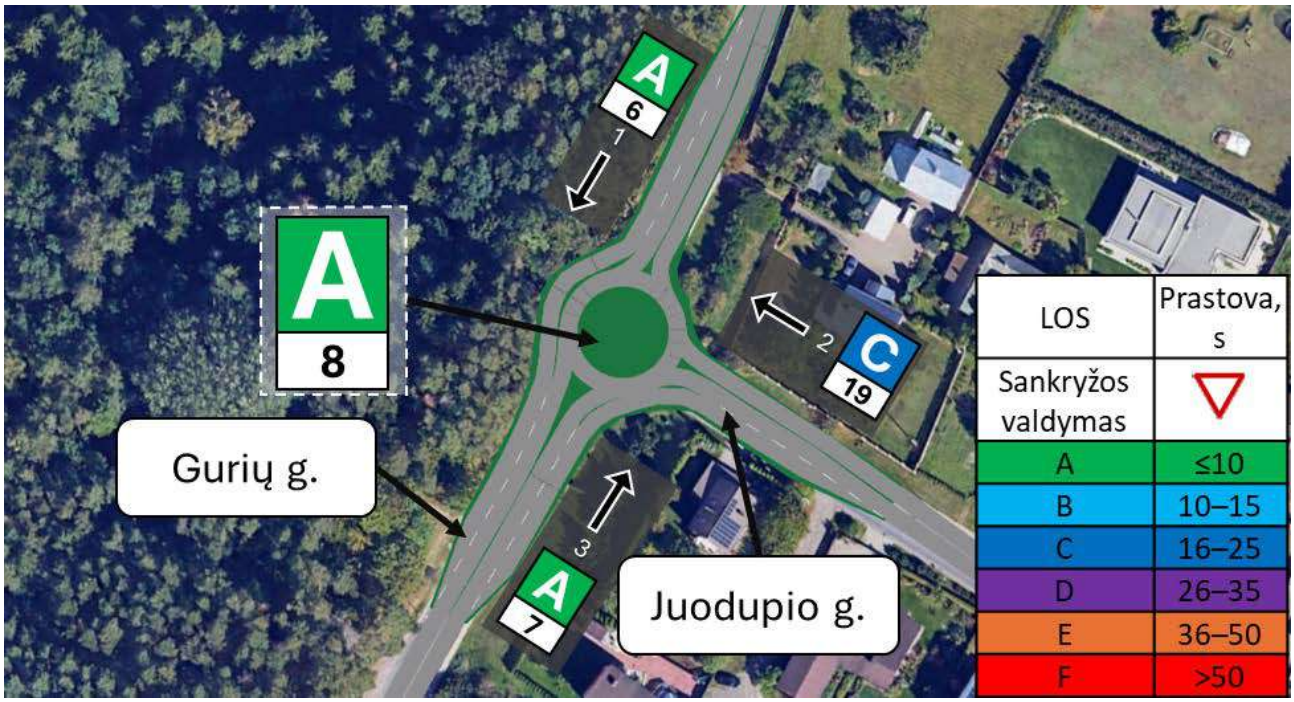
84 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 5

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Juodupio gatvės sankryžoje 2035 m.



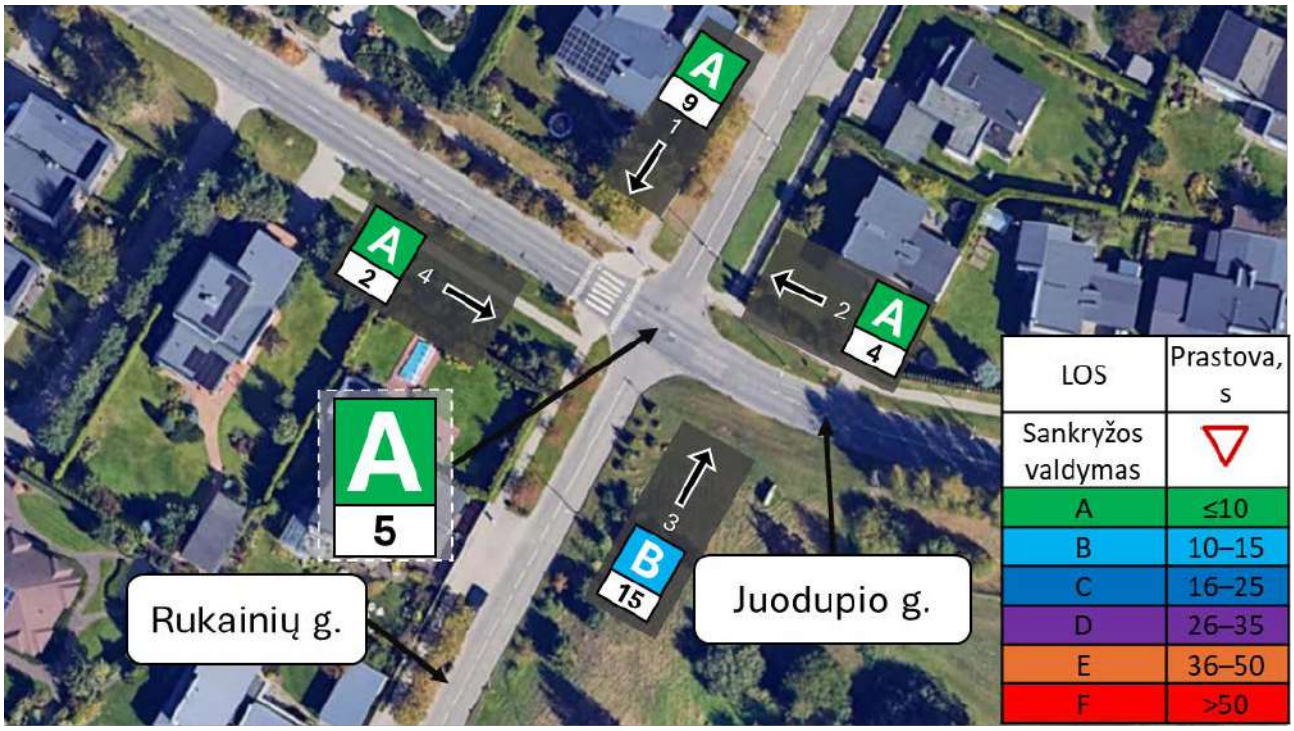
85 pav. Rytinis pikas



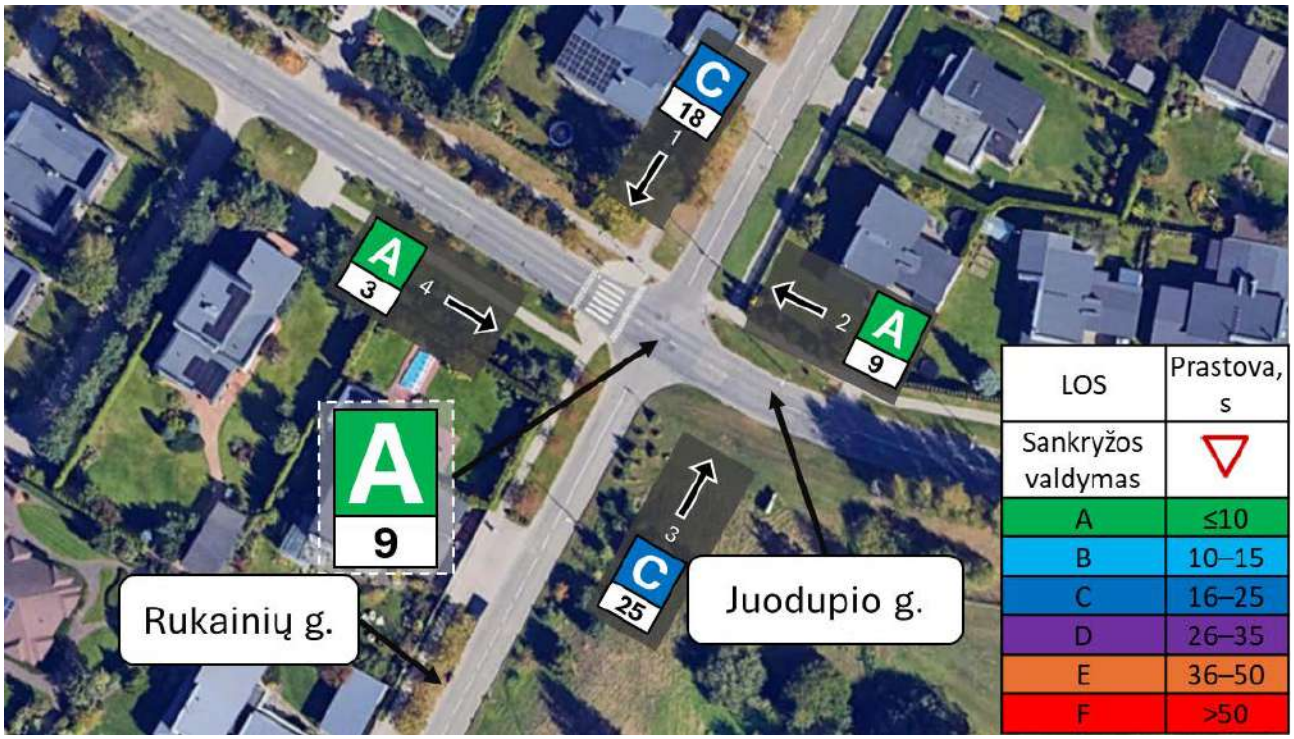
86 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 6

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Rukainių gatvės sankryžoje 2035 m.



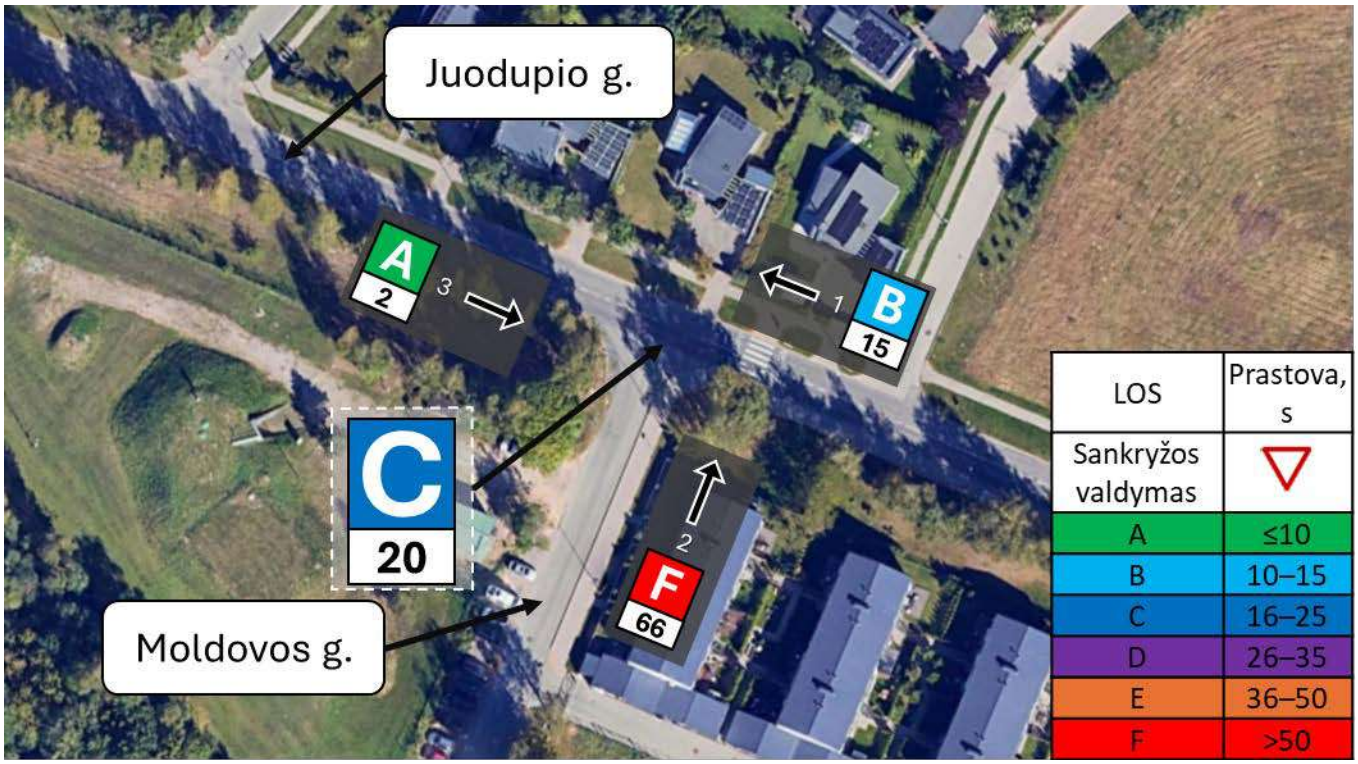
87 pav. Rytinis pikas



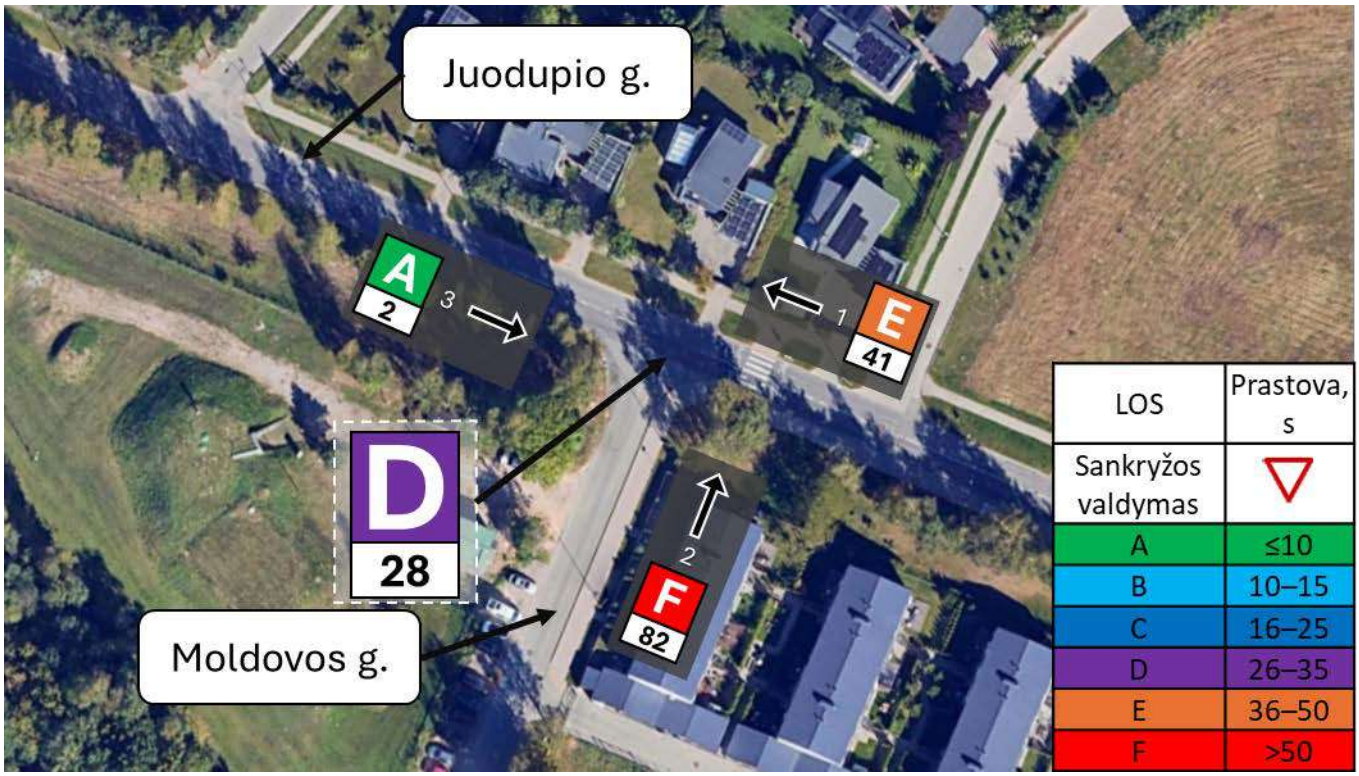
88 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 7

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Moldovos gatvės sankryžoje 2035 m.



89 pav. Rytinis pikas



8 lentelė. Vakarinis pikas

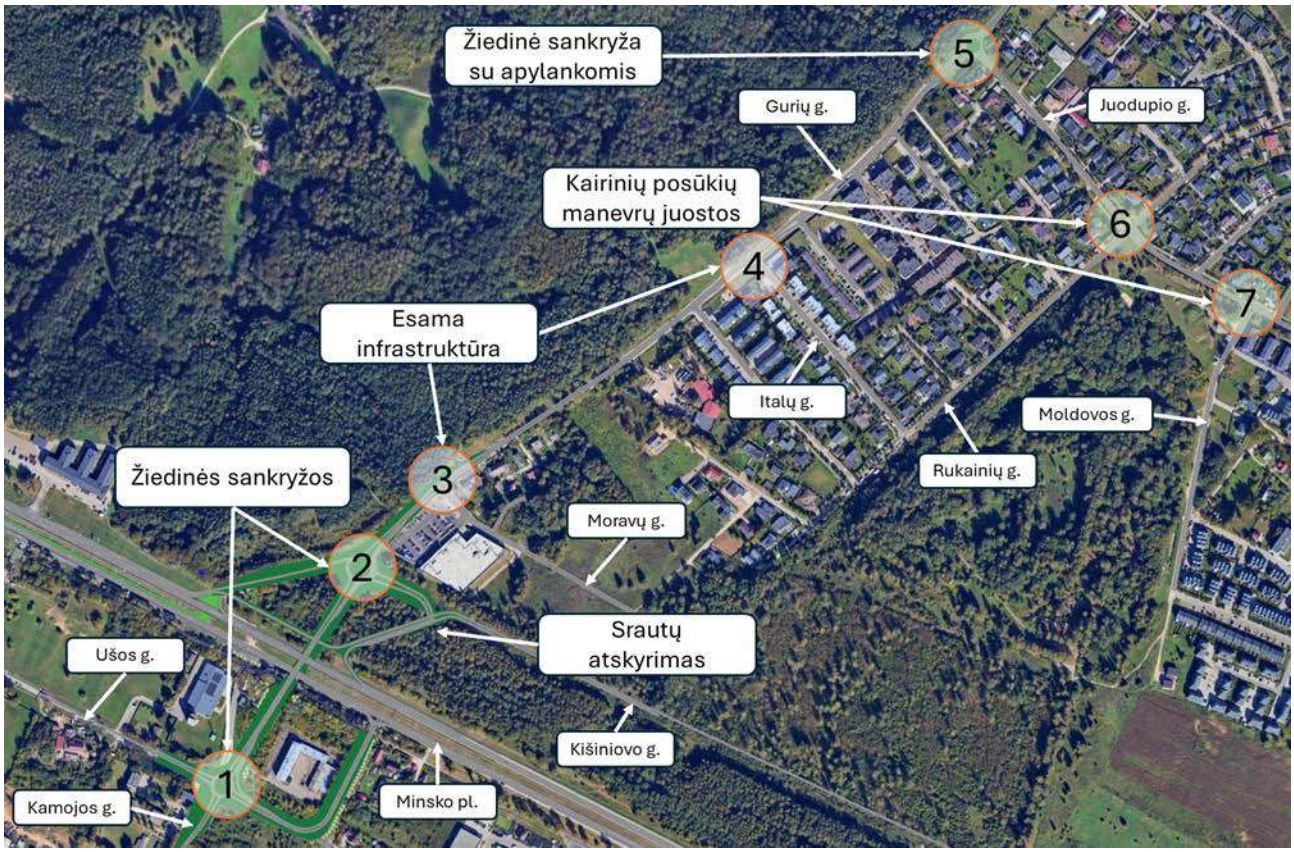
APIBENDRINIMAS

Atlikus projektinio varianto Nr. 3-A modeliavimą nustatyta, kad:

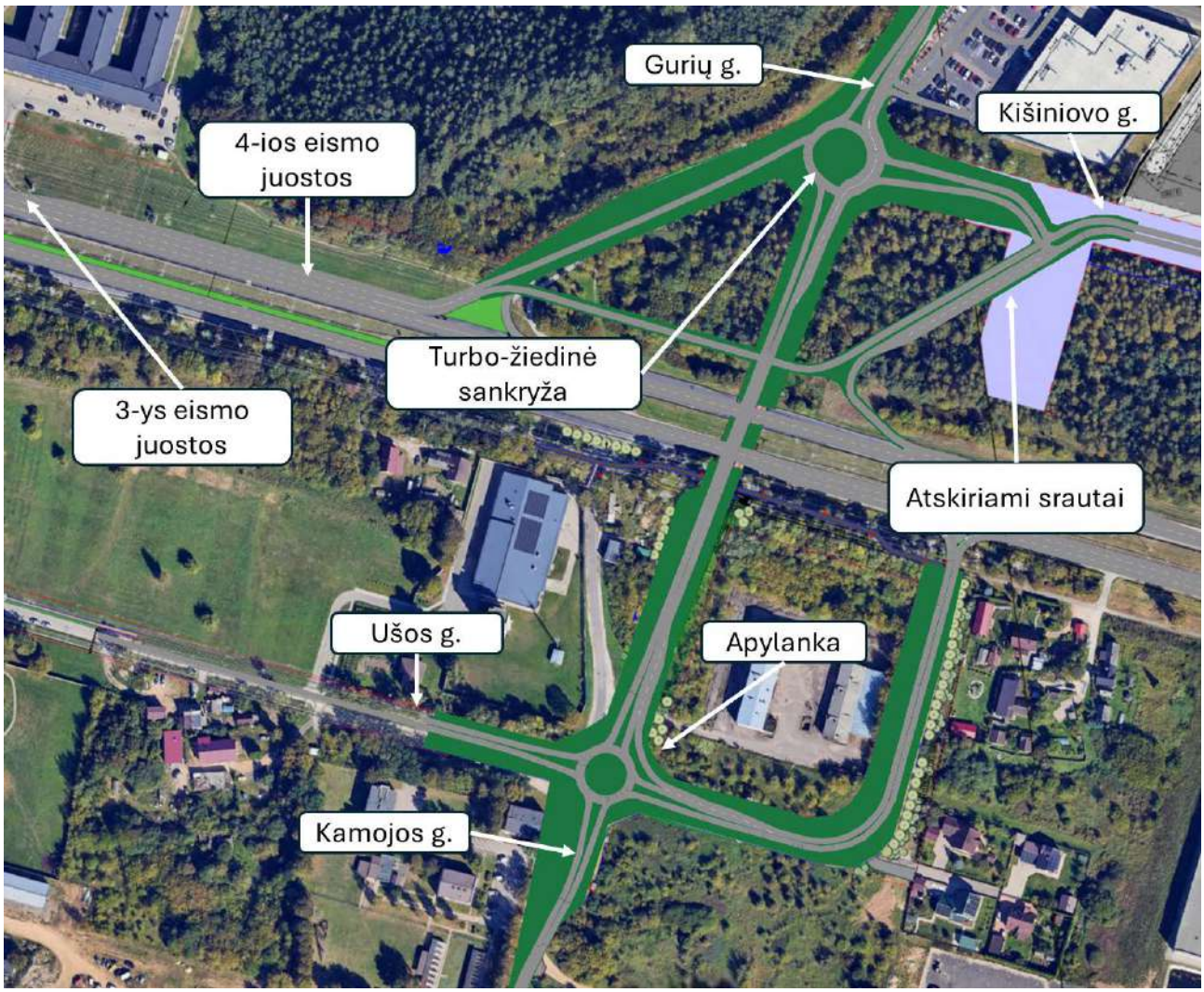
1. įrengtas viadukas su turbo-žiedine sankryža ir apylanka perspektyvinėje Gurių ir Kišiniovo gatvės sankryžoje bei numatyta papildoma eismo juosta važiuoti Minsko plentu link Vilniaus, padėtų užtikrinti laidžias ir saugias eismo sąlygas rytinio piko metu;
2. vakarinio piko metu Kamojos ir Ušos g. vienos eismo juostos, žiedinės sankryžos bei Gurių ir Kišiniovo turbo-žiedinės sankryžos kombinacija, nebūtų pajėgi užtikrinti pakankamai laidžių eismo sąlygų nuo Vilniaus miesto pusės atvažiuojančiam transporto srautui, todėl šie eismo dalyviai patirtų didesnes prastovas, taip pat gali formuotis transporto priemonių eilė Minsko plente;
3. dėl Juodupio gatvėje išaugusio transporto srauto būtų patiriamos didesnės prastovos Juodupio ir Rukainių bei Juodupio ir Moldovos gatvių sankryžose (ypač išvažiuojantiems iš šalutinių gatvių vakarinio piko metu);
4. plėtojant naują gyvenamąjį kvartalą, geresnėms eismo sąlygoms užtikrinti tikslinga sukurti alternatyvius maršrutus tarp plėtojamo kvartalo ir Vilniaus miesto, mažinti tranzitinio transporto kiekį išvystant Ukrainiečių, Germanų ir Keltų gatves (nuo Šumsko pl. iki Minsko pl.) bei įrengiant lygiagrečiai magistraliniam keliui jungiamąją gatvę nuo Ukrainiečių iki Gurių gatvės kartu didinant esamų sankryžų laidumą.

3.3.5. Projektinis variantas Nr. 3-B

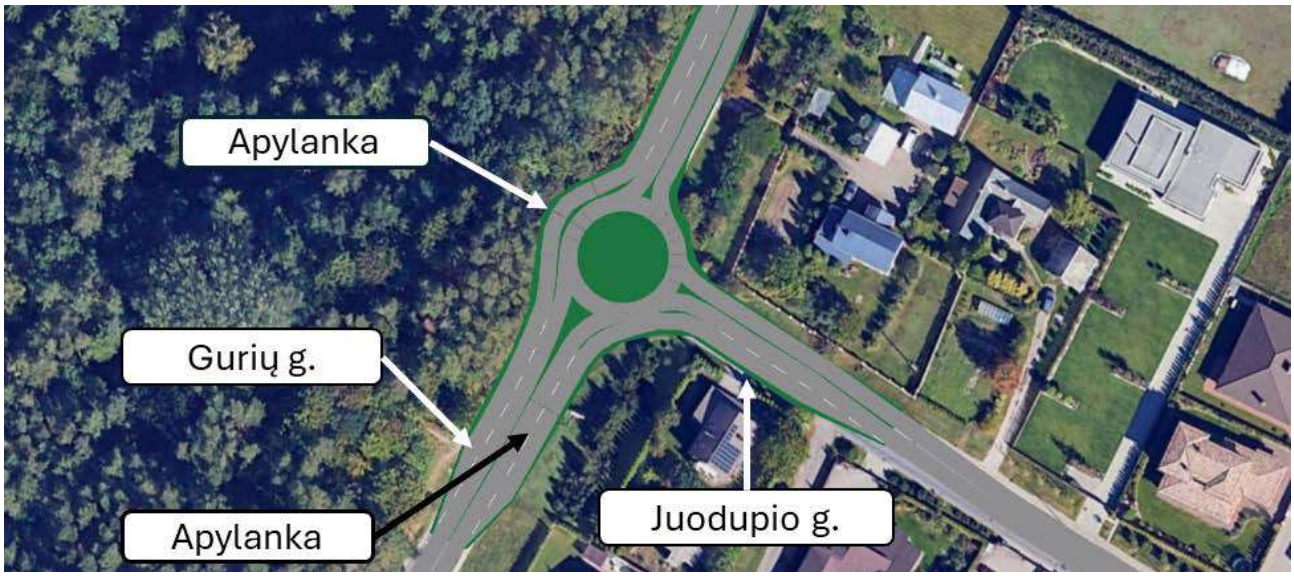
Projektinio varianto Nr. 3-B modeliavimas atliekamas vertinant dviejų lygių Gurių, Kamojos ir Minsko plento sankryžą, kurioje atskiriami Gurių ir Kišiniovo gatve link Vilniaus miesto važiuojantys transporto srautai, taip pat žiedinė Gurių ir Juodupio gatvių sankryžą su apylankomis bei įrengtos kairiųjų posūkių manevrų juostos Juodupio ir Rukainių ir Juodupio bei Moldovos gatvių sankryžose (pav. 91, 92 ir 93).



90 pav. Sankryžų lokacija ir numeracija



91 pav. Perspektyvinis Gurių ir Kamojos gatvių viadukas

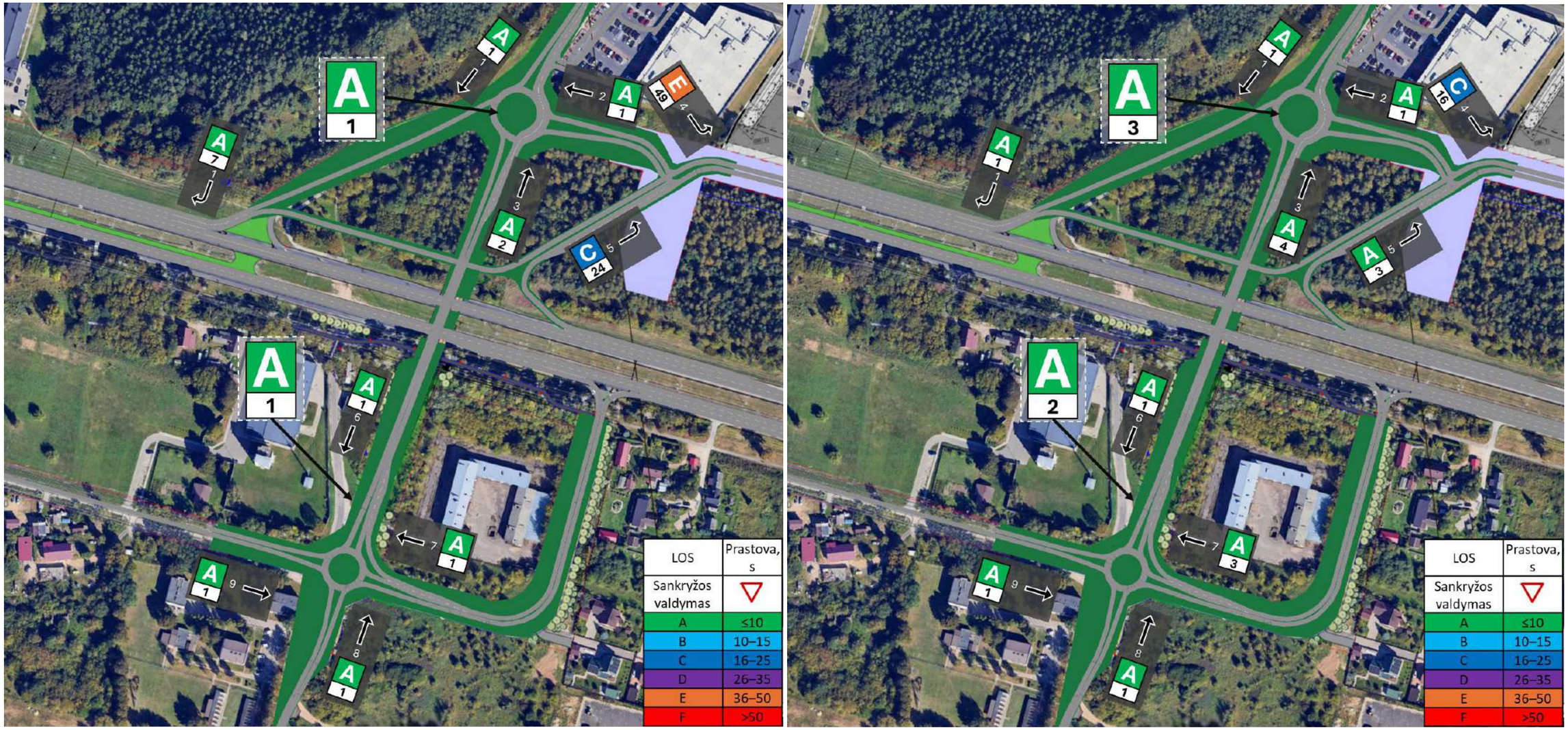


92 pav. Žiedinė sankryža su apylankomis

93 pav. Kairinių posūkių manevrų juostos

SANKRYŽA NR. 1 IR NR. 2

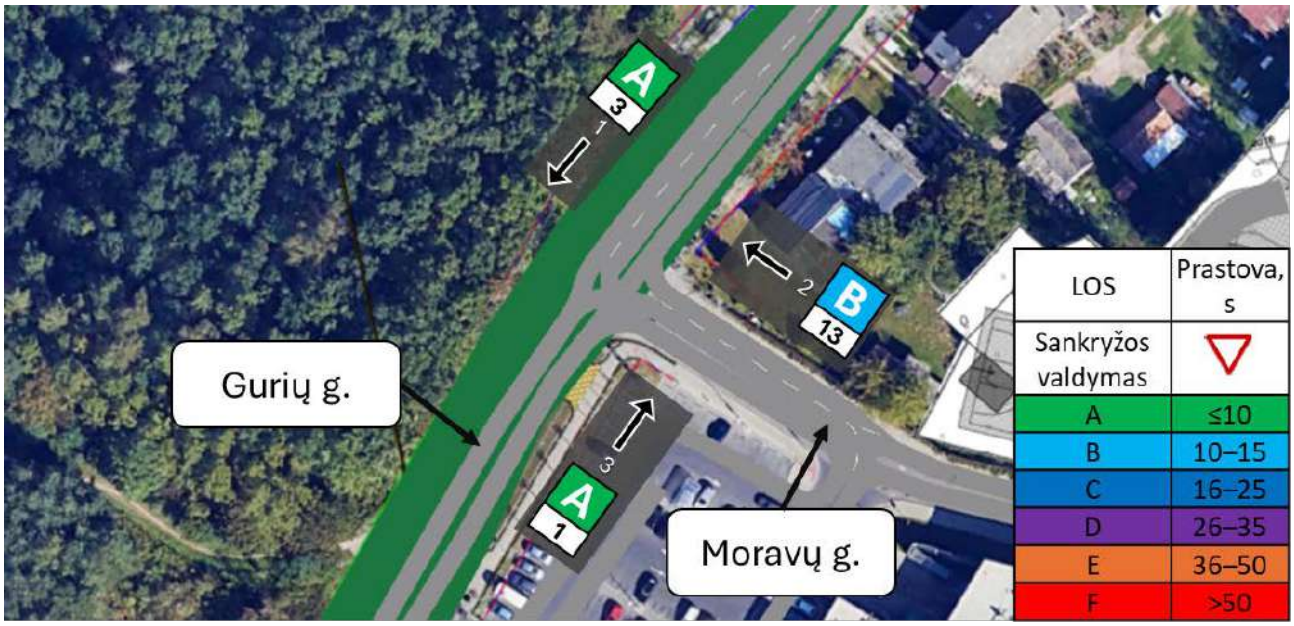
Eismo kokybės lygiai ir prastovos perspektyvinėje Gurių, Kamojos ir Misnko plento sankryžoje 2035 m.



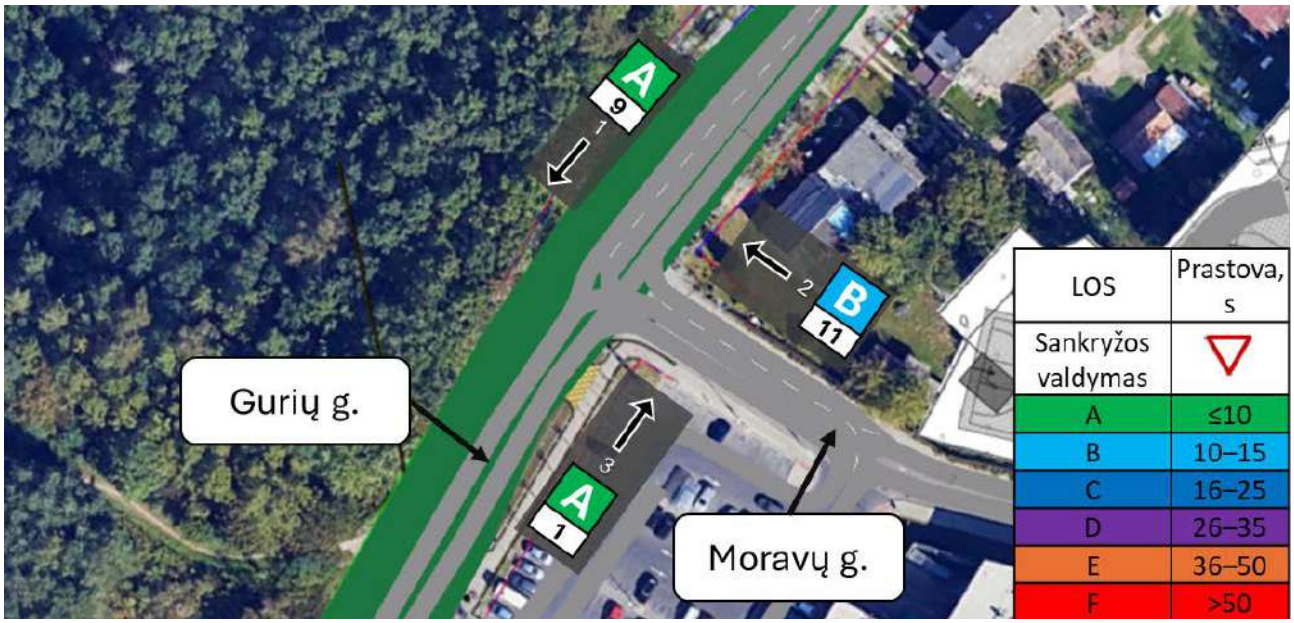
94 pav. Rytinis (kairėje) ir vakarinis (dešinėje) pikai

SANKRYŽA NR. 3

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Moravų gatvės sankryžoje 2035 m.



95 pav. Rytinis pikas

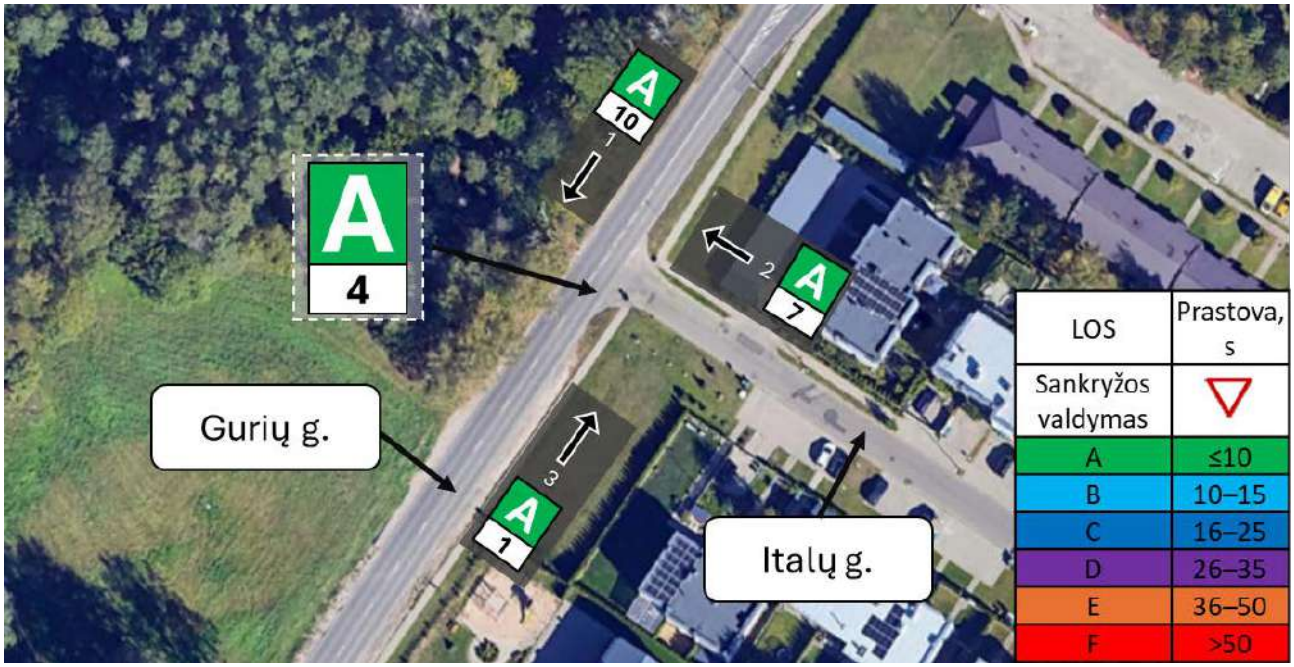


96 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 4

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Italų gatvės sankryžoje 2035 m.

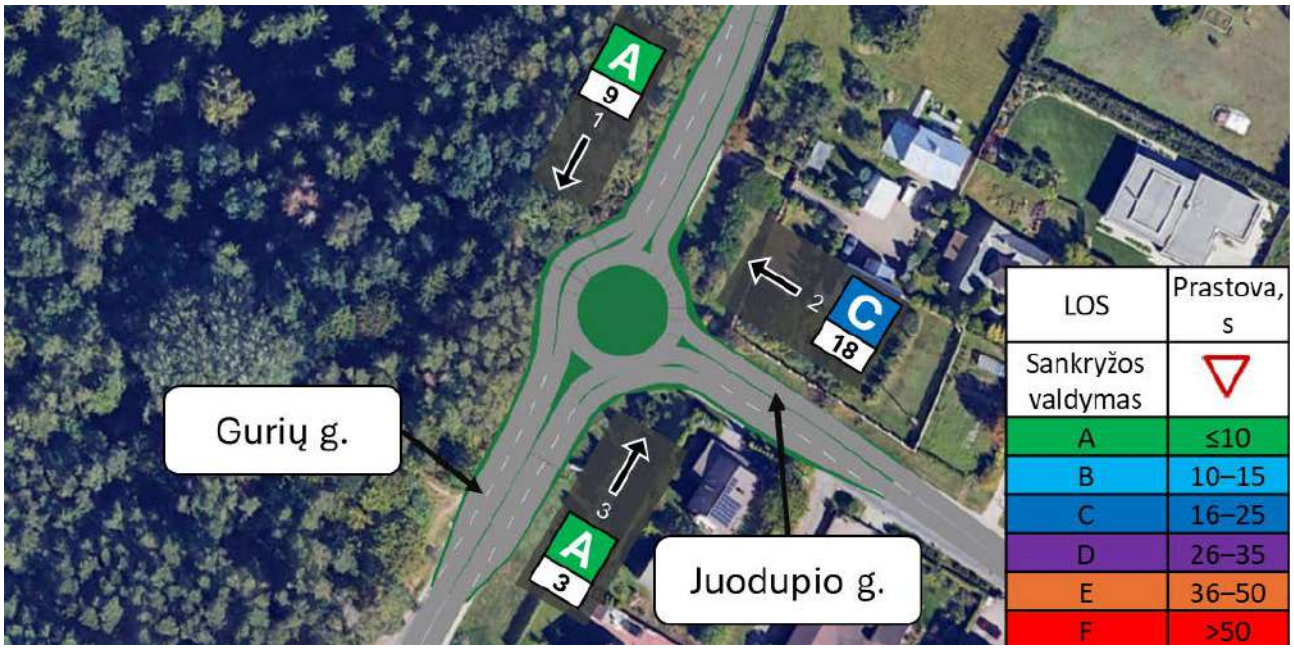
97 pav. Rytinis pikas



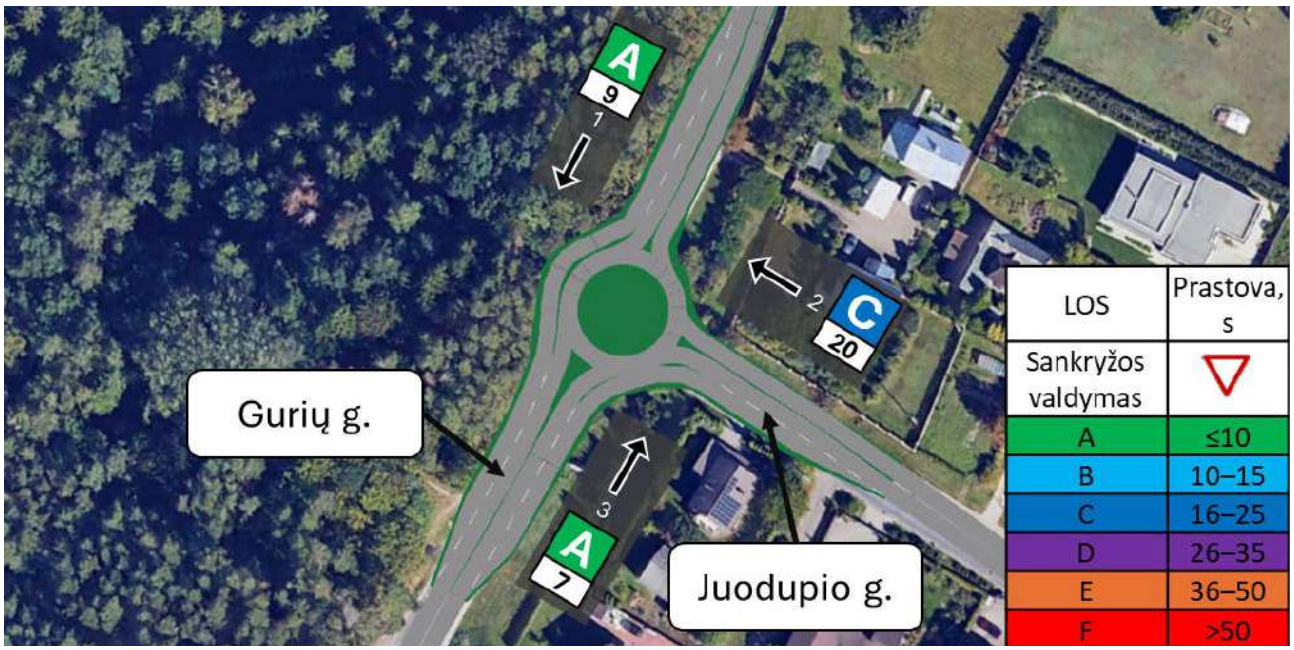
98 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 5

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Juodupio gatvės sankryžoje 2035 m.



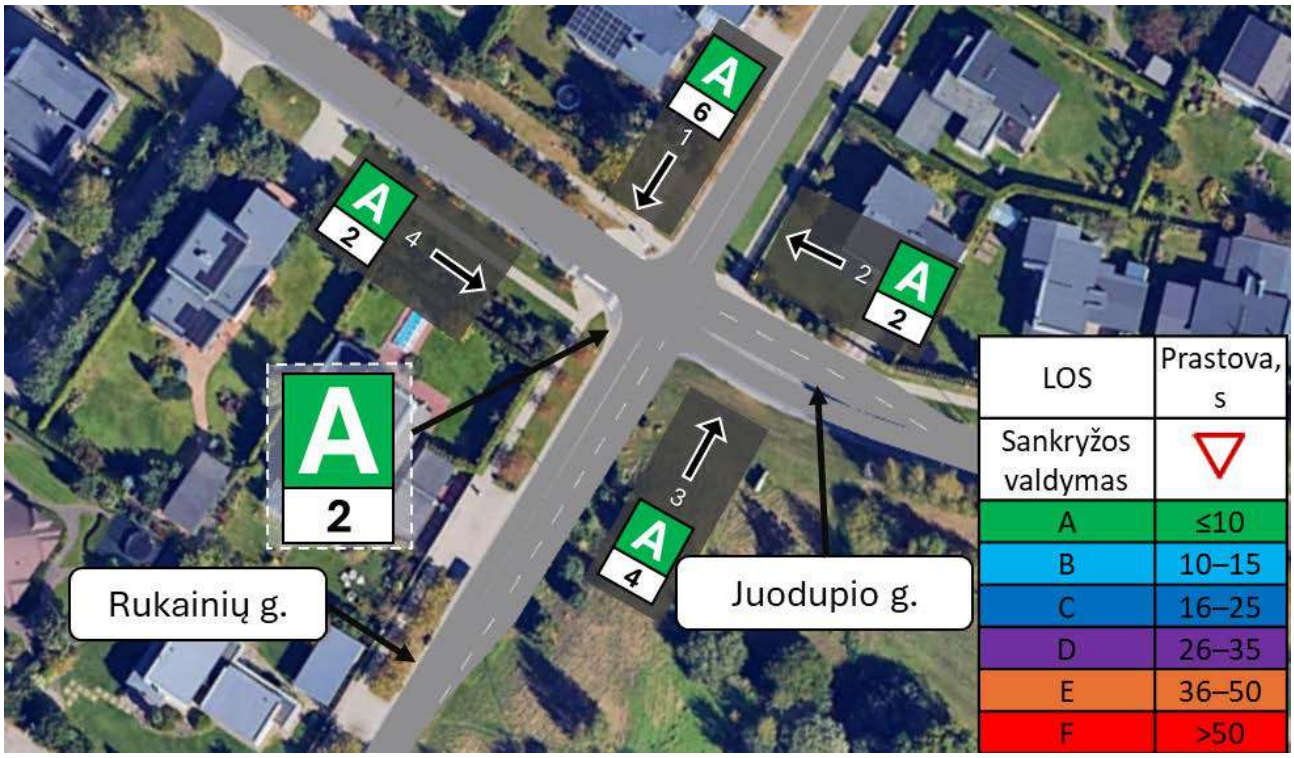
99 pav. Rytinis pikas



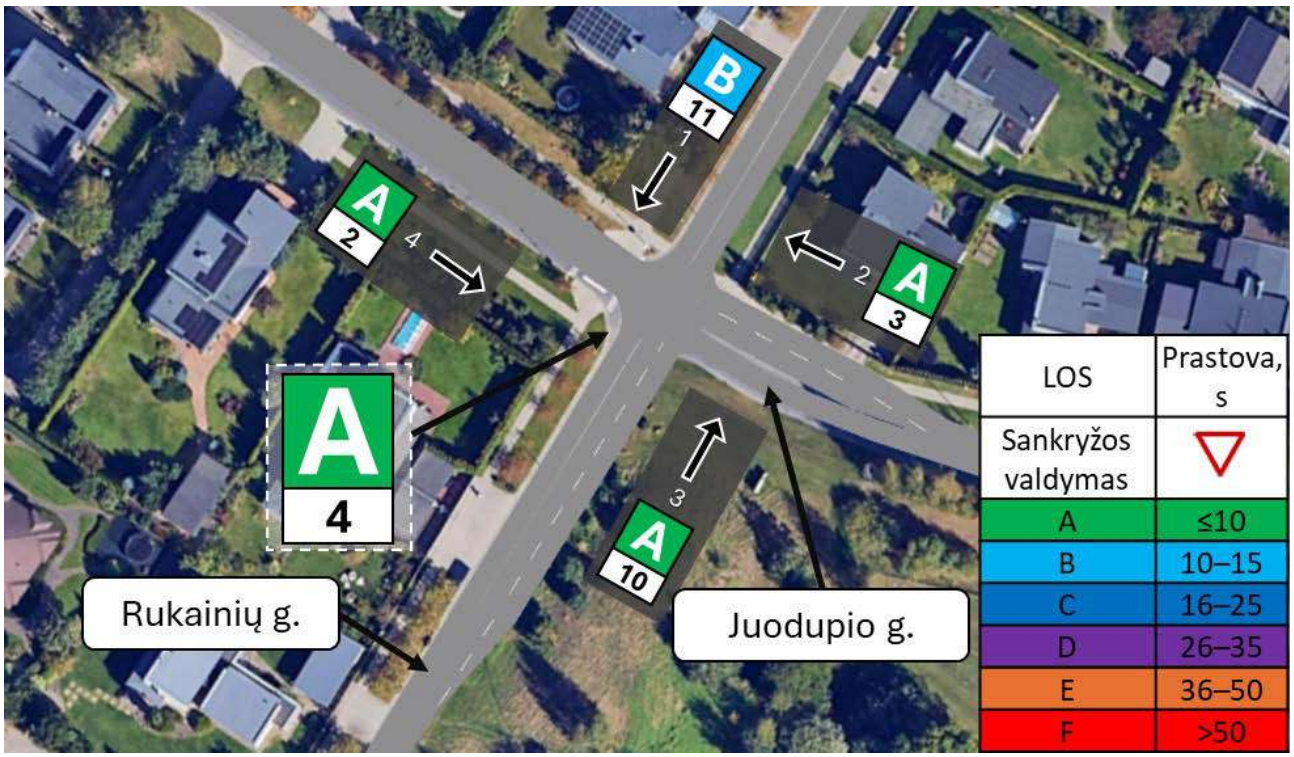
100 pav. Vakarinis pikas

SANKRYŽA NR. 6

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Rukainių gatvės sankryžoje 2035 m.



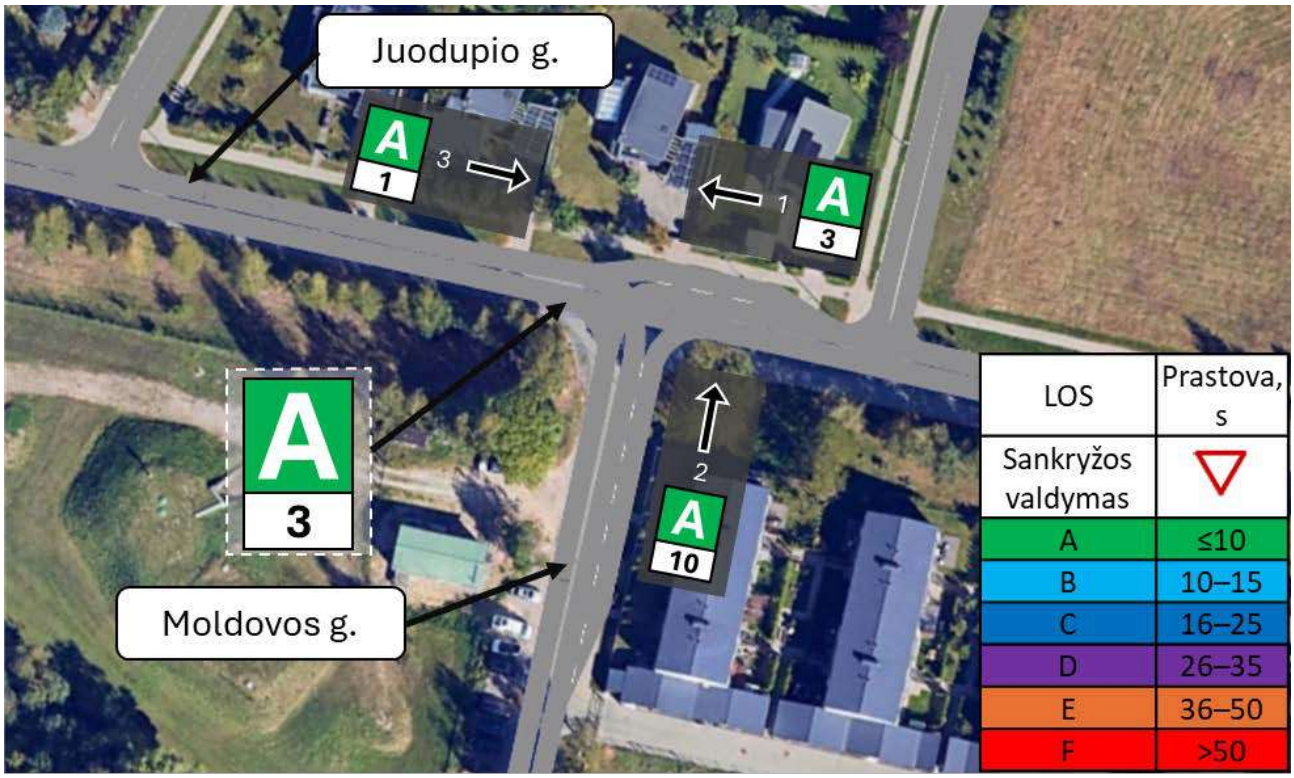
101 pav. Rytinis pikas



102 pav. Vakarinis pikas

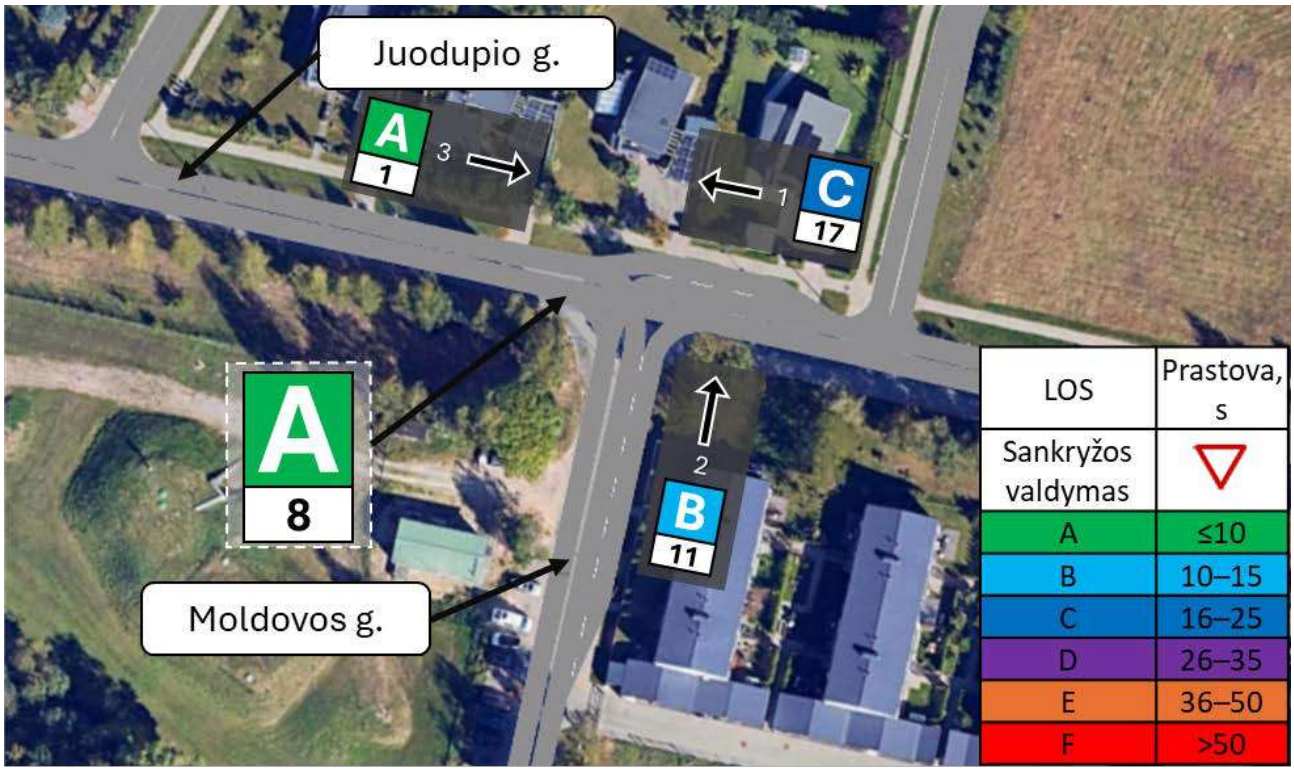
SANKRYŽA NR. 7

Eismo kokybės lygiai ir prastovos Gurių ir Moldovos gatvės sankryžoje 2035 m.



LOS	Prastova, s
Sankryžos valdymas	▽
A	≤10
B	10–15
C	16–25
D	26–35
E	36–50
F	>50

9 lentelė. Rytinis pikas



LOS	Prastova, s
Sankryžos valdymas	▽
A	≤10
B	10–15
C	16–25
D	26–35
E	36–50
F	>50

103 pav. Vakarinis pikas

APIBENDRINIMAS

Atlikus projektinio varianto Nr. 3-B modeliavimą nustatyta, kad:

1. įrengus didesnio laidumo sankryžas (viadukai, apylankos, papildomos juostos manevrams) būtų užtikrinamos sklandžios ir saugios eismo sąlygos visame nagrinėtame kelių ir gatvių tinkle, tačiau galimybes įrengti papildomą infrastruktūrą reiktų vertinti kiekvienai sankryžai individualiai;
2. plėtojant naują gyvenamąjį kvartalą, siekiant sumažinti pro Kalnėnus pravažiuojančio tranzitinio eismo apkrovą Gurių ir Juodupio gatvėse, tikslinga numatyti alternatyvius susisiekimo maršrutus į Gurius, Rokantiškes bei kitas Vilniaus miesto dalis, plėtojant Ukrainiečių, Germanų ir Keltų gatves ir taip sujungiant Minsko bei Šumsko plentus.

3.4. Modeliavimo rezultatai. Maksimalių (momentinių) eilių ilgiai

3.4.1. Esama būklė

104 pav. Rytinis pikas

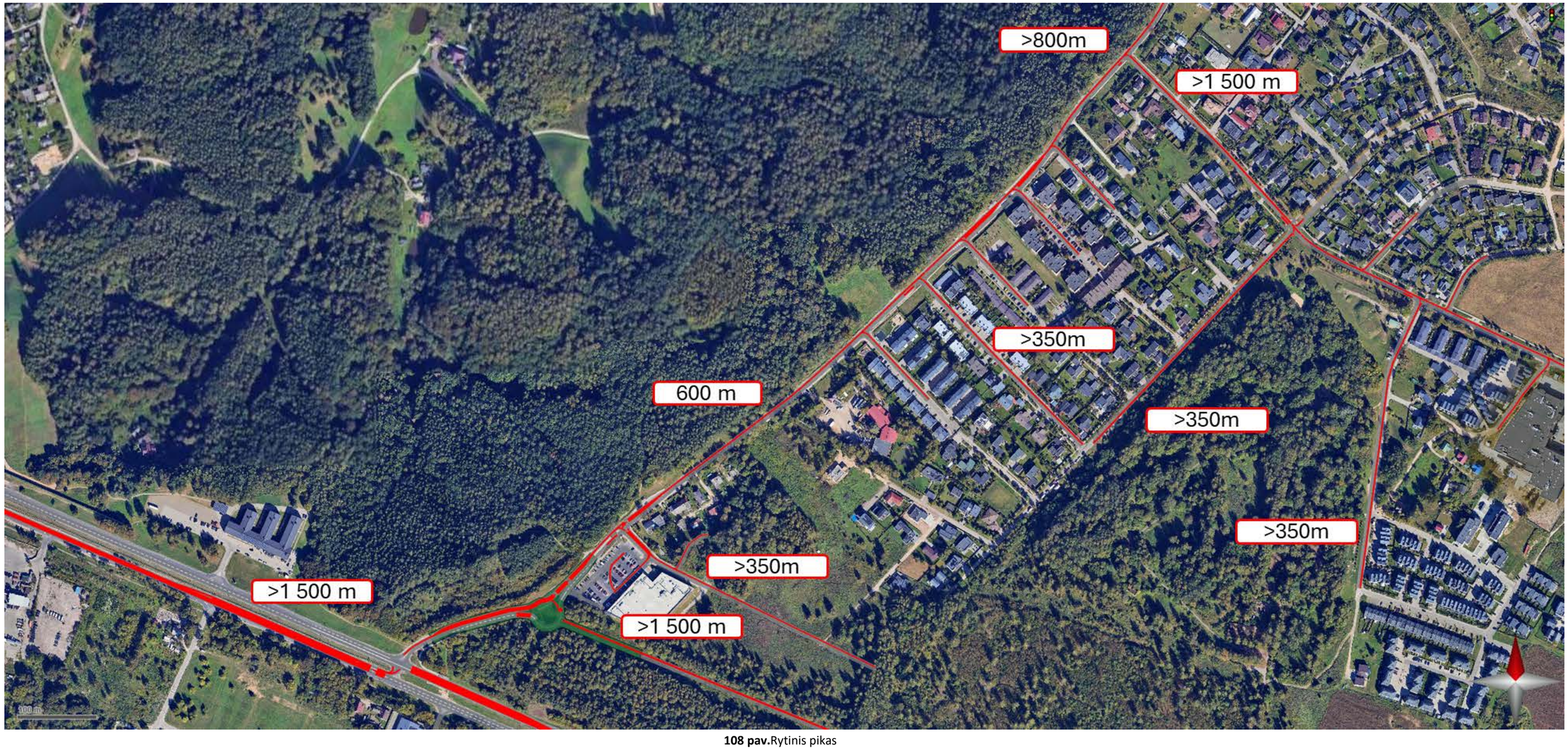
105 pav. Vakarinis pikas

3.4.2. Projektinis variantas Nr. 1

106 pav. Rytinis pikas

107 pav. Vakarinis pikas

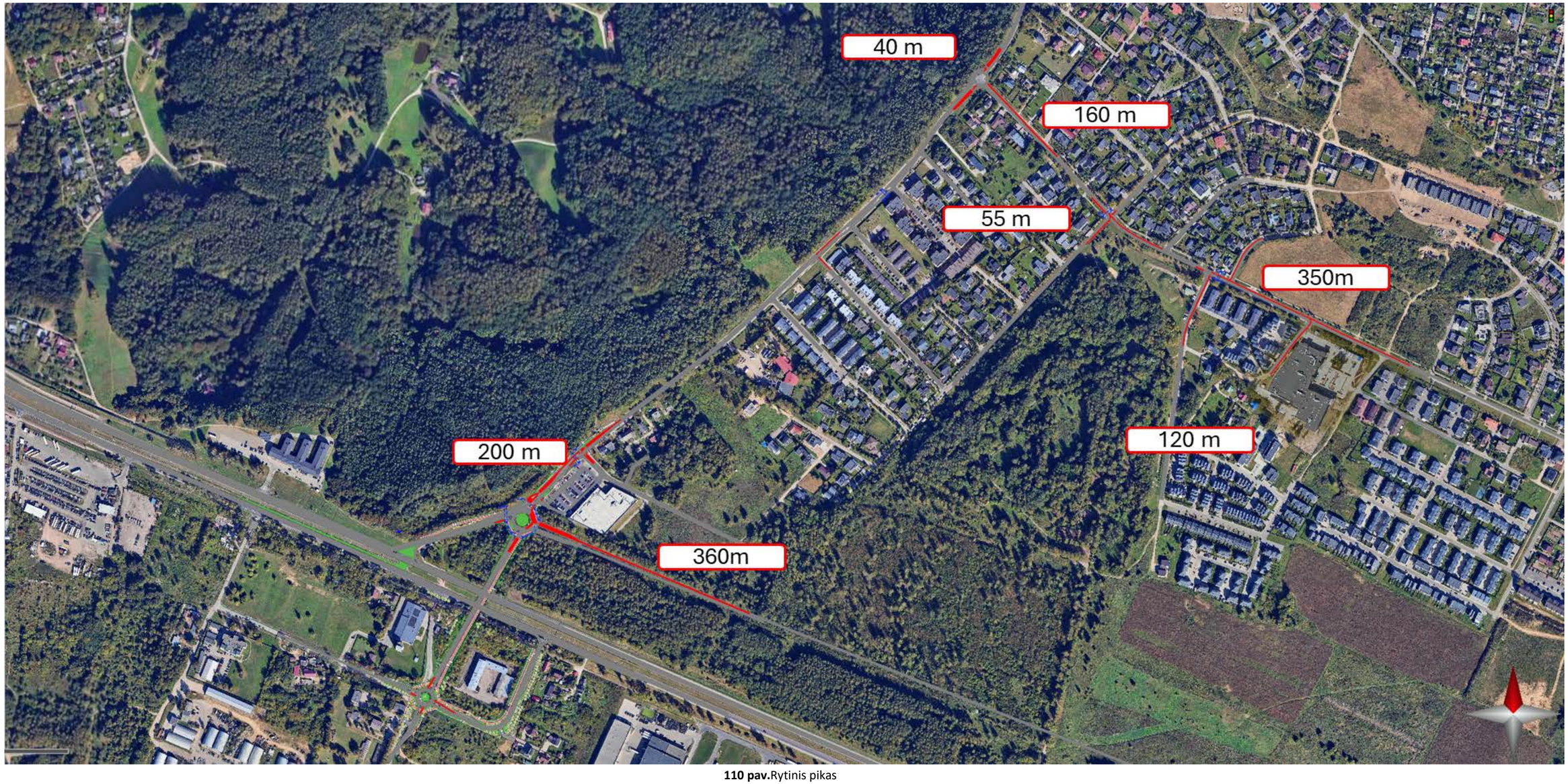
3.4.1. Projektinis variantas Nr. 2



108 pav. Rytinis pikas

109 pav. Vakarinis pikas

3.4.2. Projektinis variantas Nr. 3-A

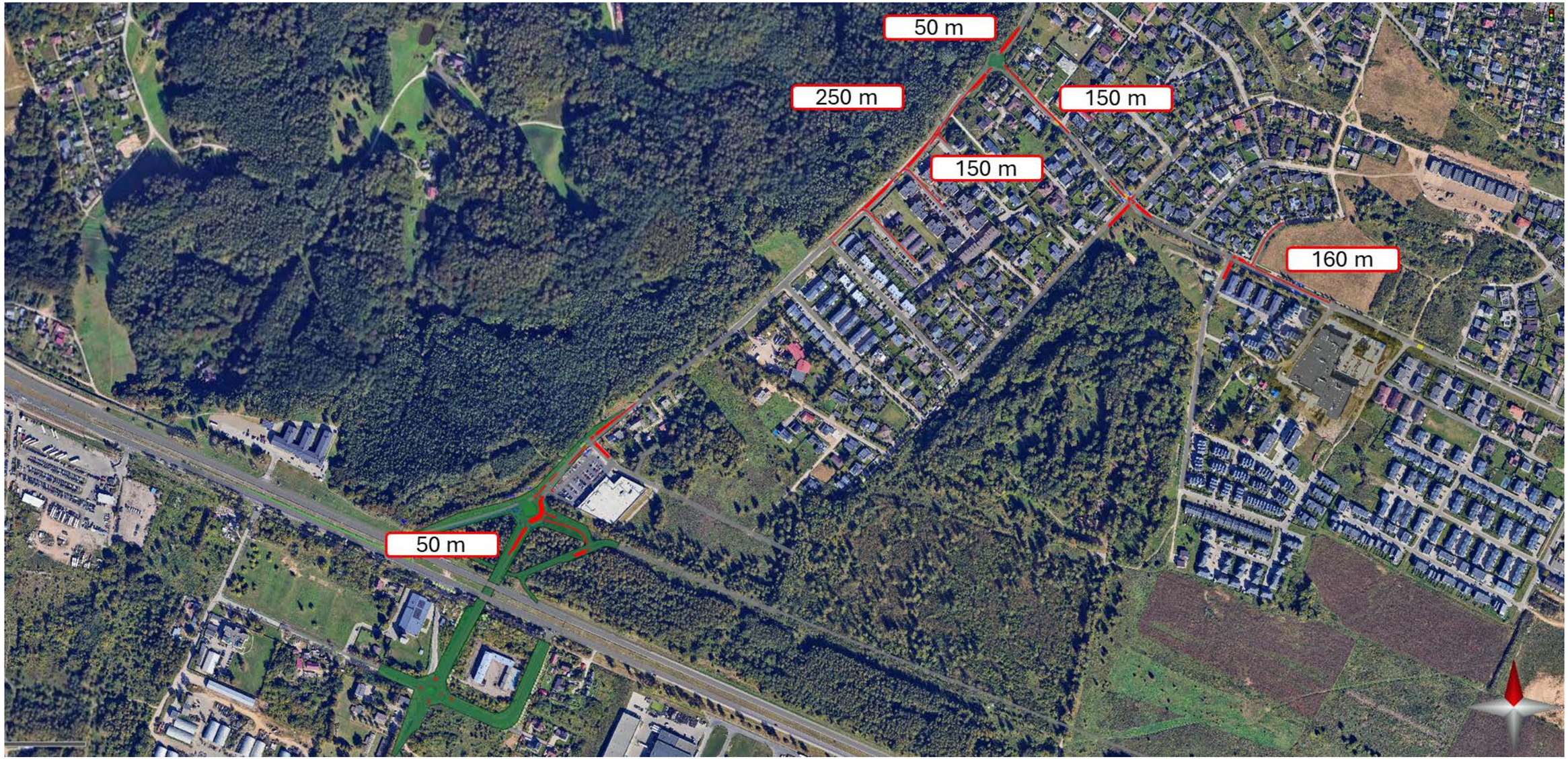


110 pav. Rytinis pikas

111 pav. Vakarinis pikas

3.4.3. Projektinis variantas Nr. 3-B

112 pav. Rytinis pikas



113 pav. Vakarinis pikas

3.5. Modeliavimo rezultatai. Greičių kartogramos

3.5.1. Esama būklė

114 pav. Rytinis pikas

115 pav. Vakarinis pikas

3.5.2. Projektinis variantas Nr. 1

116 pav. Rytinis pikas

117 pav. Vakarinis pikas

3.5.3. Projektinis variantas Nr. 2

118 pav. Rytinis pikas

119 pav. Vakarinis pikas

3.5.4. Projektinis variantas Nr. 3-A

120 pav. Rytinis pikas

121 pav. Vakarinis pikas

3.5.5. Projektinis variantas Nr. 3-B

122 pav. Rytinis pikas

123 pav. Vakarinis pikas

3.6. Modeliavimo rezultatų apibendrinimas

Modeliuotų scenarijų bendrieji rezultatai pateikti paveiksle Nr. 124

Scenarijus	Pikas	Vidutinė prastova tinkle, s	Vidutinis greitis tinkle, km.val.	Sugaištas laikas, val.
Esama būklė 2025 m.	Rytas	33	46	49
	Vakaras	43	45	57
PV I 2035 m.	Rytas	416	11	718
	Vakaras	456	10	662
PV II 2035 m.	Rytas	546	8	1040
	Vakaras	296	14	492
PV 3-A 2035 m.	Rytas	21	49	54
	Vakaras	57	41	124
PV 3-B 2035 m.	Rytas	16	51	41
	Vakaras	15	52	32

124 pav. Bendrieji tinklo rezultatai

Atsižvelgus į nagrinėtų scenarijų rezultatų palyginimą (pav. 124) matyti, kad projektiniai variantai Nr. I ir Nr. II lemtų didžiausias vidutines prastovas, mažiausią greitį ir daugiausiai sugaišto laiko tinkle, tai patvirtina, kad esamas kelių ir gatvių tinklas, net ir su papildoma Kišiniovo gatvės jungtimi nėra pakankamas užtikrinti laidžias eismo sąlygas tinkle.

Projektinių variantų Nr. 3-A ir 3-B vertinimas parodė, kad dviejų lygių sankryžos sprendiniai leistų spręsti kairinio posūkio manevro iš Minsko plento į Gurių gatvę problemą, tačiau projektinio varianto Nr. 3-A sprendiniai, vakarinio piko metu, neužtikrintų pakankamo laidumo – Minsko plente susidarytų transporto priemonių eilė, todėl reikėtų papildomai paieškoti inžinerinių priemonių šios krypties laidumo padidinimui.

Projektinio varianto Nr. 3-B sprendiniai, kurie Gurių ir Kišiniovo žiedinėje sankryžoje nuo Vilniaus miesto pusės atvažiuojančiam transporto srautui suteikia pirmumą prieš nuo Minsko miesto pusės atvažiuojantį transporto srautą, užtikrintų pakankamą laidumą bei aukštą eismo kokybės lygį prognozuojamiems rytinio bei vakarinio piko transporto srautams.

4. IŠVADOS

1. atliktų projektinių variantų modeliavimo rezultatai parodė, kad esamas kelių ir gatvių tinklas nagrinėjamoje teritorijoje yra nepakankamas aptarnauti prognozuojamus 2035 metų transporto srautus. Projektiniai variantai Nr. I ir Nr. II neužtikrintų laidžių eismo sąlygų – visame tinkle formuotųsi spūstys, būtų patiriamos didelės prastovos, mažėtų vidutinis važiavimo greitis ir didėtų bendras sugaištas laikas tinkle;
2. projektiniai variantai Nr. I ir Nr. II taip pat neišspręstų esminių esamo eismo organizavimo problemų, ypač kairinio posūkio manevro iš Minsko plento (kelio A3) į Gurių gatvę. Prognozuojamas transporto srautų augimas dar labiau didintų eiles ir sukurtų pavojingas eismo sąlygas Minsko plente rytinio ir vakarinio piko metu;
3. modeliavimo rezultatai patvirtina, kad vien tik papildomos jungties ir turbo-žiedinės sankryžos įrengimas be esminio sankryžų laidumo didinimo nėra pakankamas sprendimas ilgalaikei perspektyvai, ypač intensyviai plėtojant naujus gyvenamuosius kvartalus;
4. projektinių variantų Nr. 3-A ir 3-B vertinimas parodė, kad dviejų lygių sankryžos sprendiniai iš esmės leistų spręsti kairinio posūkio manevro iš Minsko plento į Gurių gatvę problemą, tačiau:

   4.1 projektinio varianto Nr. 3-A sprendiniai užtikrintų pakankamai laidžias ir saugias eismo sąlygas rytinio piko metu, tačiau vakarinio piko metu šie sprendiniai nebūtų pakankamai pajėgūs aptarnauti prognozuojamus srautus iš Vilniaus miesto pusės, todėl vairuotojai patirtų prastovas, o Minsko plente formuotųsi transporto priemonių eilės, todėl reikėtų papildomai paieškoti inžinerinių priemonių šios krypties laidumo padidinimui;

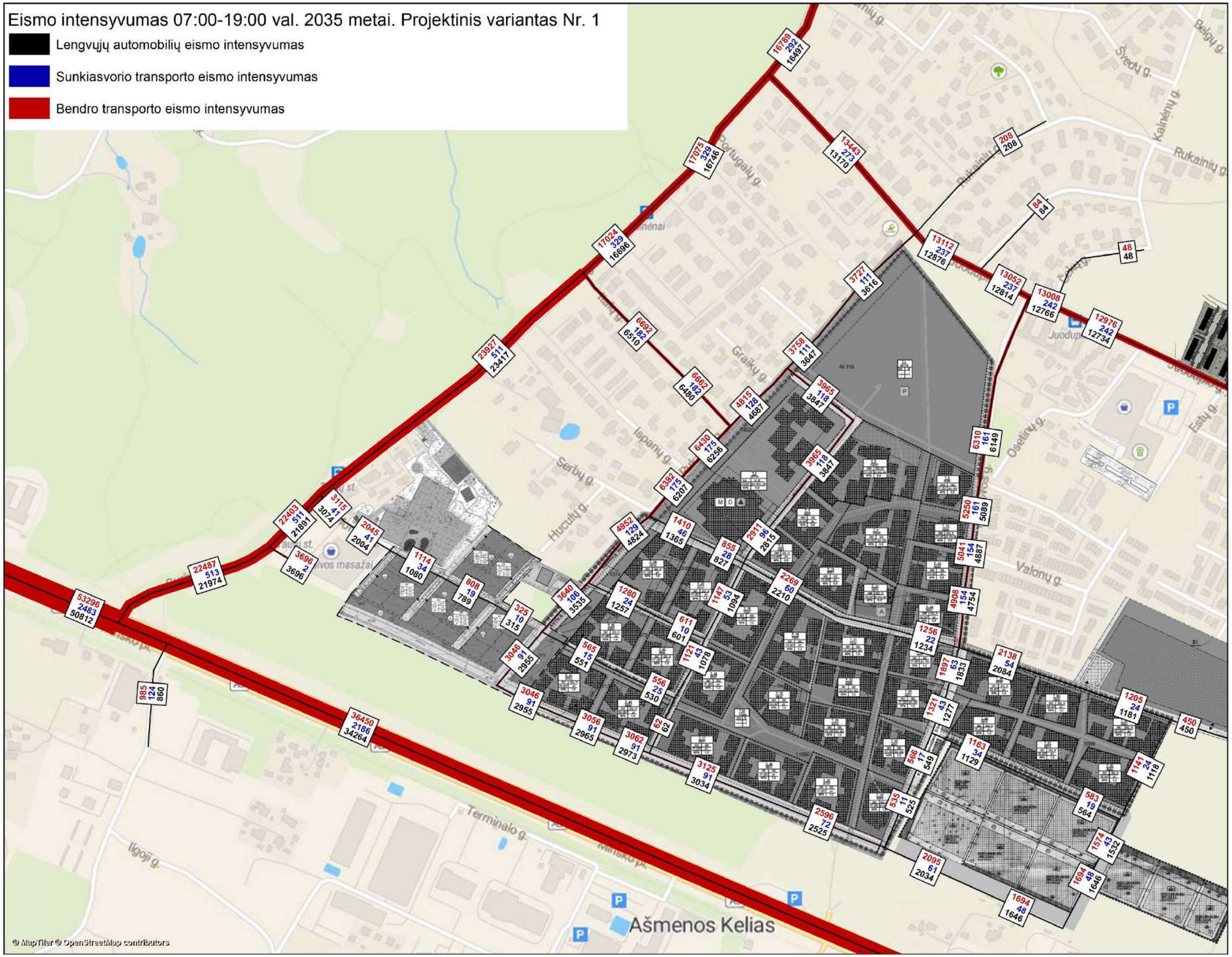
   4.2 projektinio varianto Nr. 3-B sprendiniai užtikrintų didžiausią efektyvumą (lyginant su kitais nagrinėtais projektiniais variantais). Transporto srautų Gurių ir Kišiniovo gatvių sankryžoje atskyrimas bei pirmumo transporto srautui atvažiuojančiam nuo Vilniaus miesto pusės suteikimas žiede užtikrintų sklandžias ir saugias eismo sąlygas visais paros laikotarpiais, sumažintų vidutines prastovas, padidintų vidutinį greitį bei sumažintų bendrą sugaištą laiką tinkle;
5. atsižvelgiant į planuojamo gyvenamojo kvartalo plėtrą ir galimą didesnį nei prognozuota kelionių skaičių bei siekiant sumažinti tranzitinio eismo, važiuojančio į greta esamus Vilniaus miesto rajonus (Guriai, Rokantiškės ir kt.), apkrovas Gurių, Juodupio ir Kišiniovo gatvėse, rekomenduojama vystyti alternatyvią jungtį Ukrainiečių, Germanų ir Keltų gatvėmis tarp Šumsko pl. ir Minsko pl. bei magistraliniam keliui lygiagrečią jungiamąją Kišiniovo, Kazachų, Turkų gatvę;
6. ilgalaikėje perspektyvoje siekiant užtikrinti saugias bei laidžias eismo sąlygas nagrinėtame kelių ir gatvių tinkle yra svarbu:

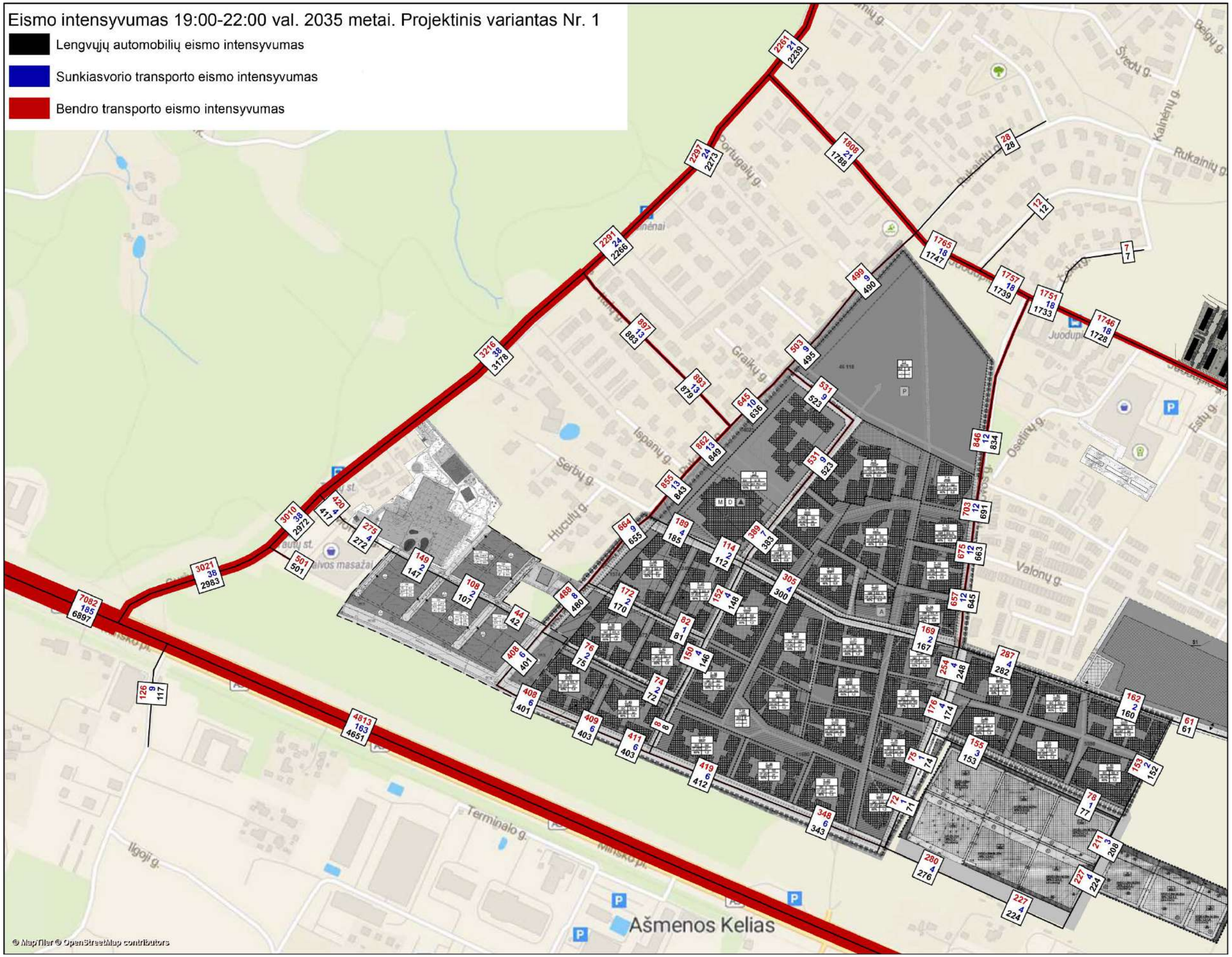
   6.1 viaduko Minsko plento, Gurių ir Kamojos gatvių sankryžoje įrengimas, kuris leistų efektyviai spręsti esamas eismo organizavimo ir saugumo problemas bei aptarnautų didėjančius transporto srautus;

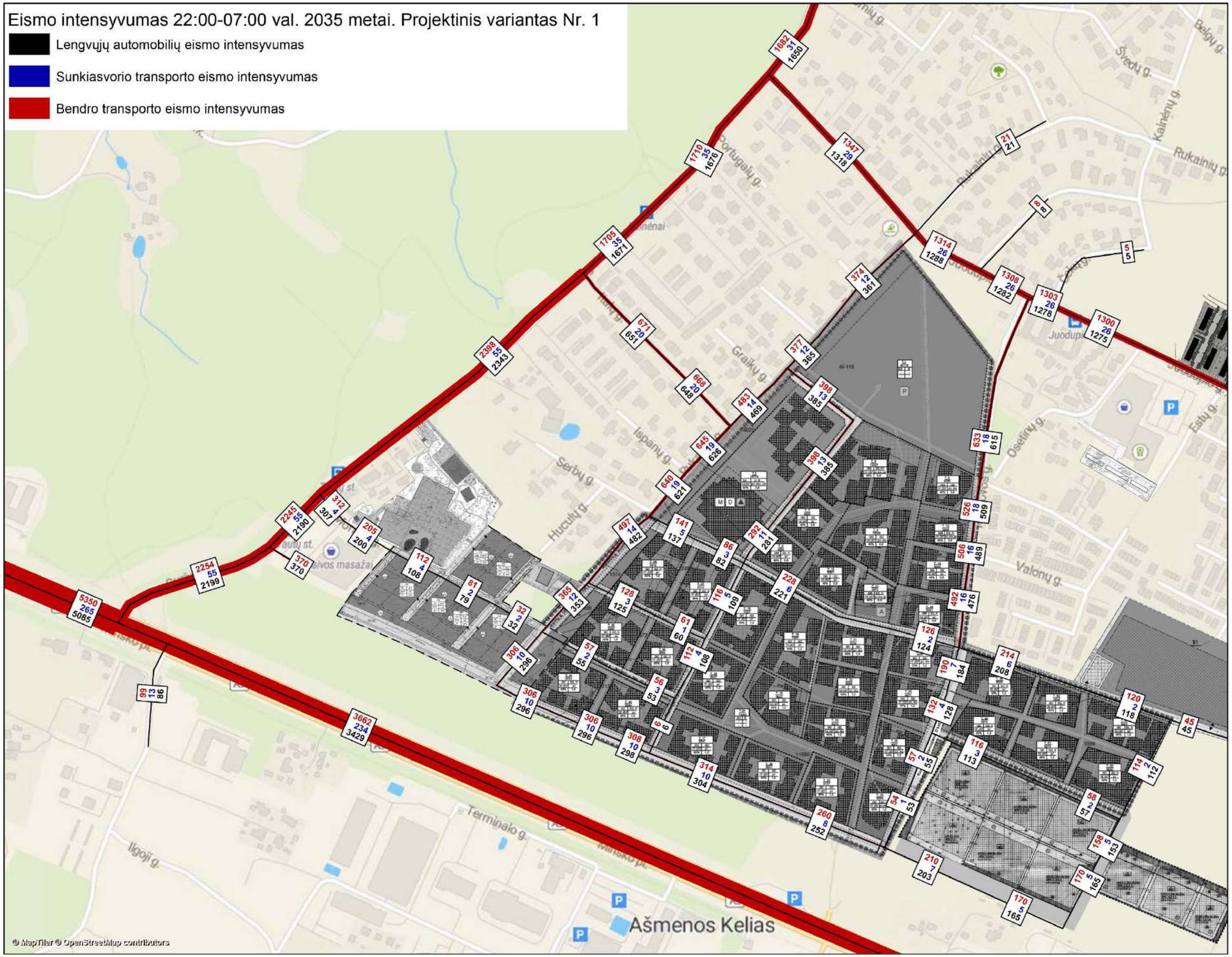
   6.2 jungiamosios, Minsko plentui lygiagrečios Kišiniovo, Kazachų ir Turkų gatvės įrengimas nuo Gurių g. iki Ukrainiečių g. Jungiamosios gatvės įrengimas sukurtų galimybę tiek plėtojamo kvartalo, tiek būsimų dar nesuplanuotų teritorijų generuojamiems transporto srautams pasiskirstyti išvažiuojant į kelią A3 ne tik per Gurių g., bet ir per Ukrainiečių gatvę, kas lemtų mažesnes apkrovas Gurių gatvei;

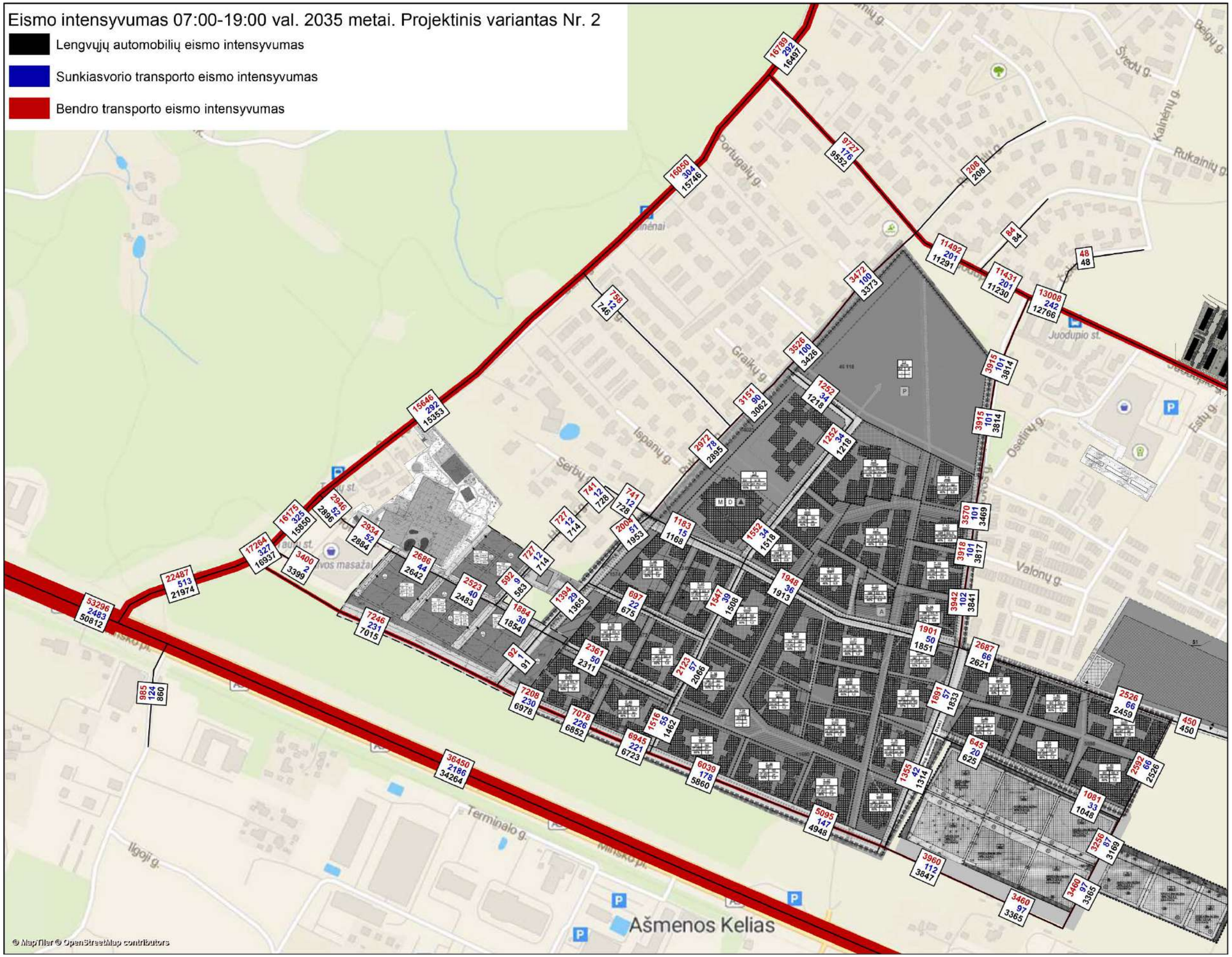
   6.3 Minsko ir Šumsko plento jungties Ukrainiečių, Germanų ir Keltų gatvėmis išvystymas, kuriuo būtų nukreipiama tranzitu pro Kalnėnus į Gurius ir Rokantiškes Juodupio bei Gurių gatvėmis važiuojančio transporto srauto dalis.

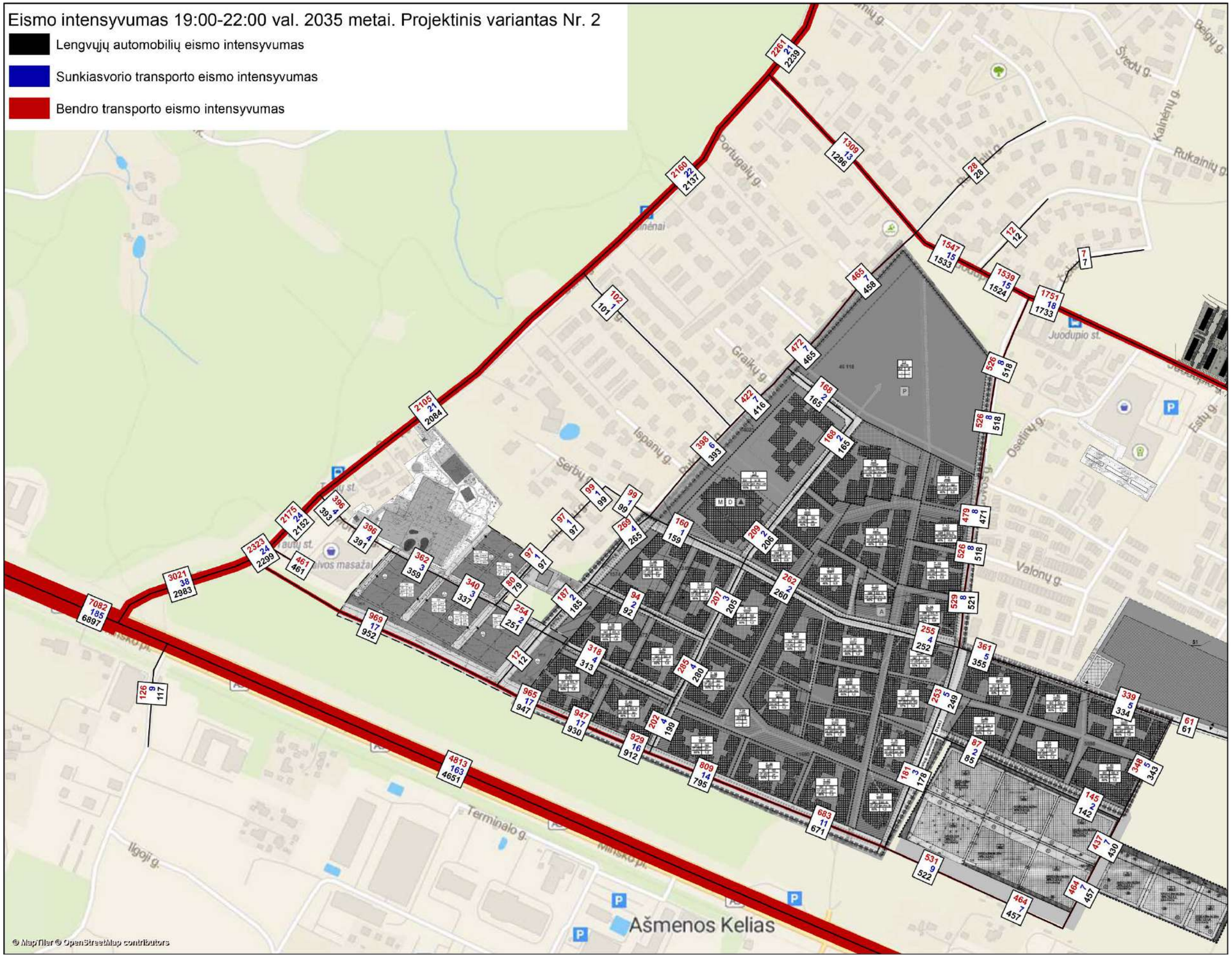
5. PRIEDAS. TRANSPORTO EISMO SRAUTAI TRIUKŠMO SKAIČIAVIMAMS

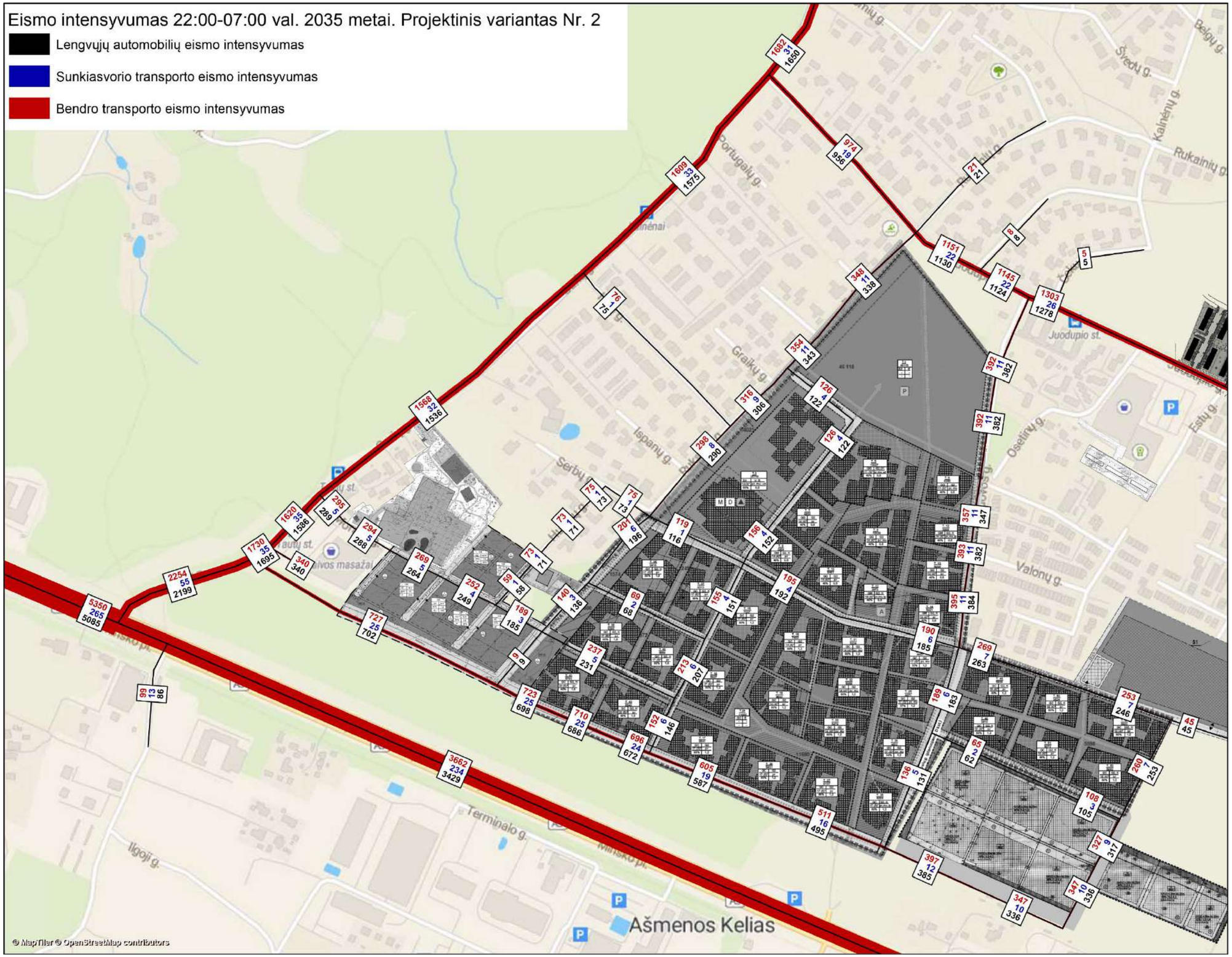

Eismo intensyvumas 07:00-19:00 val. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 1
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Ispanų g.
Serbų g.
Huculų g.
Valonų g.
Osetinų g.
Rukainių g.
Kalnėnų g.
Šveicų g.
Belgų g.
Estų g.
Terminalo g.
Ilgoji g.
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors

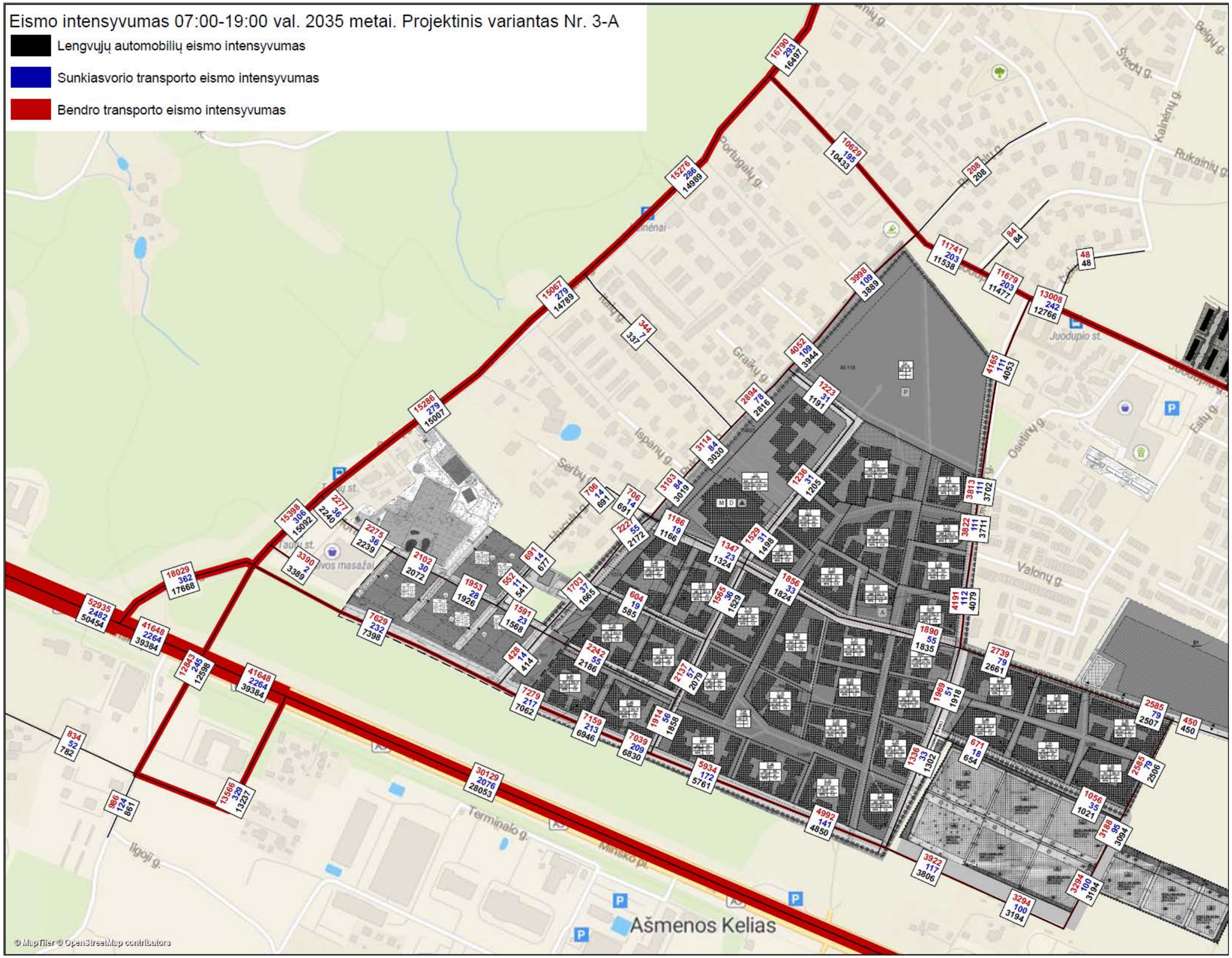

Eismo intensyvumas 19:00-22:00 val. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 1
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Ispanų g.
Serbų g.
Huculų g.
Šveicų g.
Belgų g.
Kalnėnų g.
Rukainių g.
Osetinų g.
Estų g.
Valonų g.
Terminalo g.
Ilgoji g.
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors

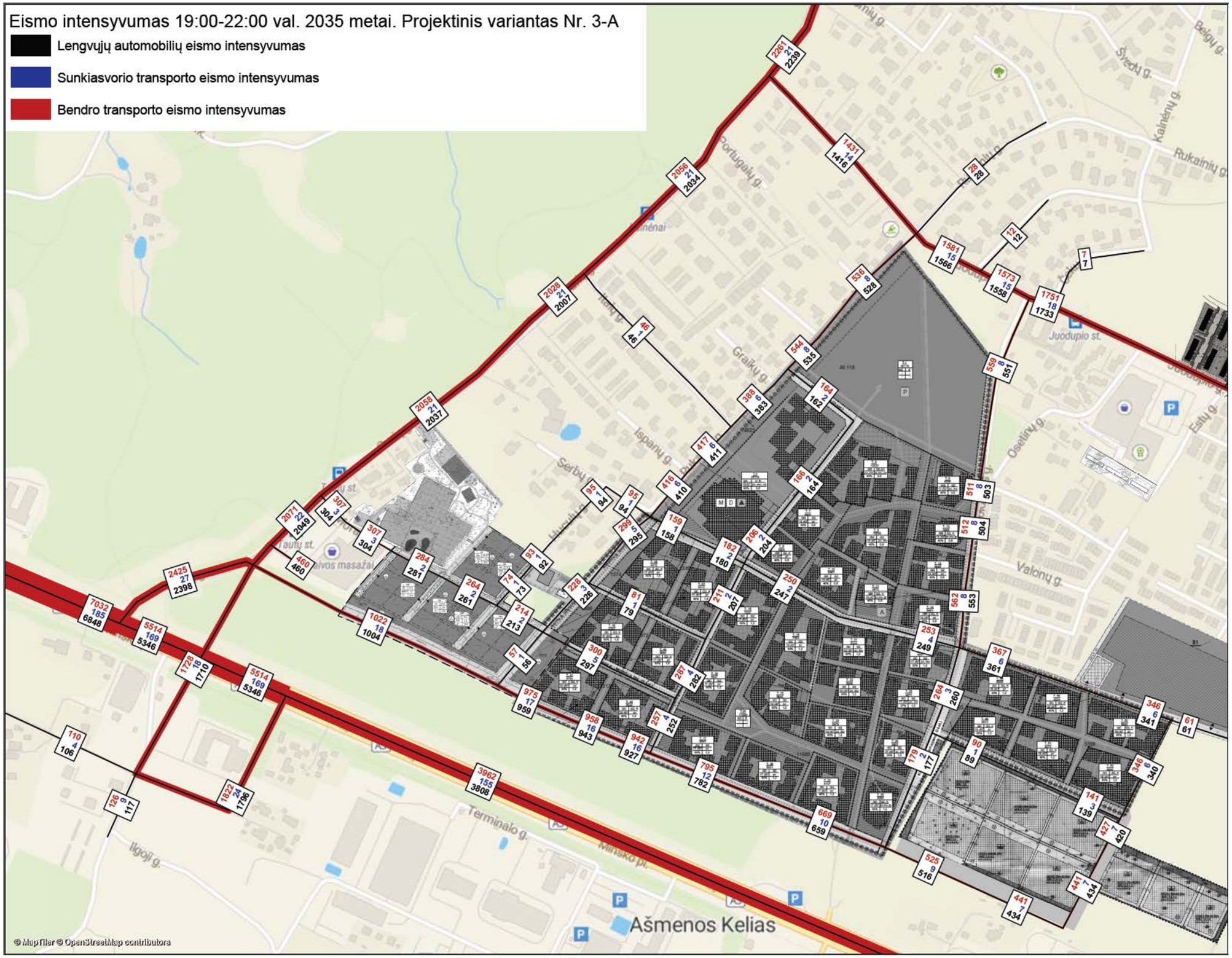

Eismo intensyvumas 22:00-07:00 val. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 1
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Ispanų g.
Serbų g.
Huculų g.
Terminalo g.
Ilgoji g.
Ašmenos Kelias
Šventų g.
Kalnėnų g.
Rukainių g.
Juodupės g.
Osetinų g.
Valonų g.
Estų g.
© MapTiler © OpenStreetMap contributors

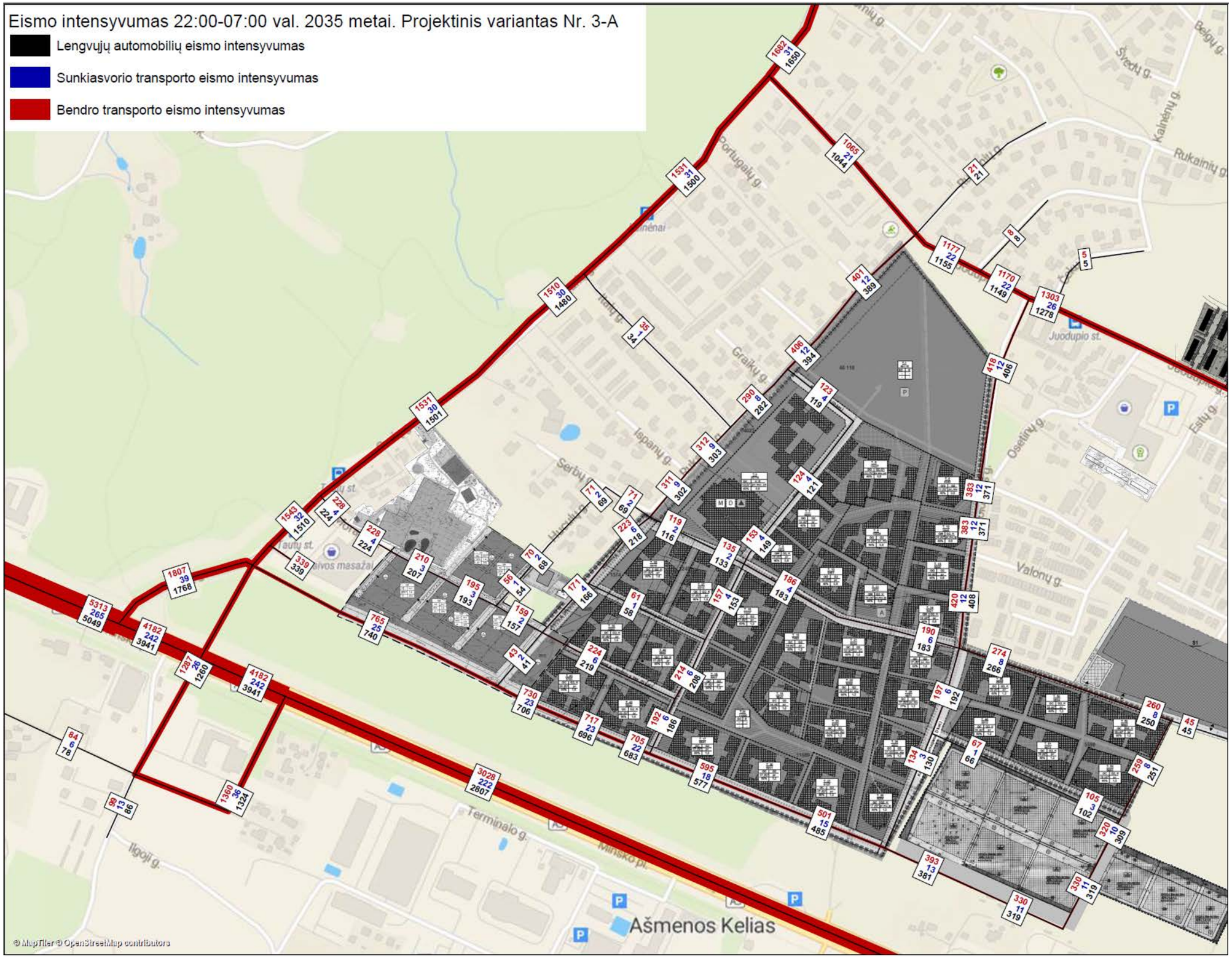

Eismo intensyvumas 07:00-19:00 val. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 2
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Ispanų g.
Serbų g.
Juodupio st.
Osetinų g.
Valonų g.
Terminalo g.
Ilgoji g.
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors

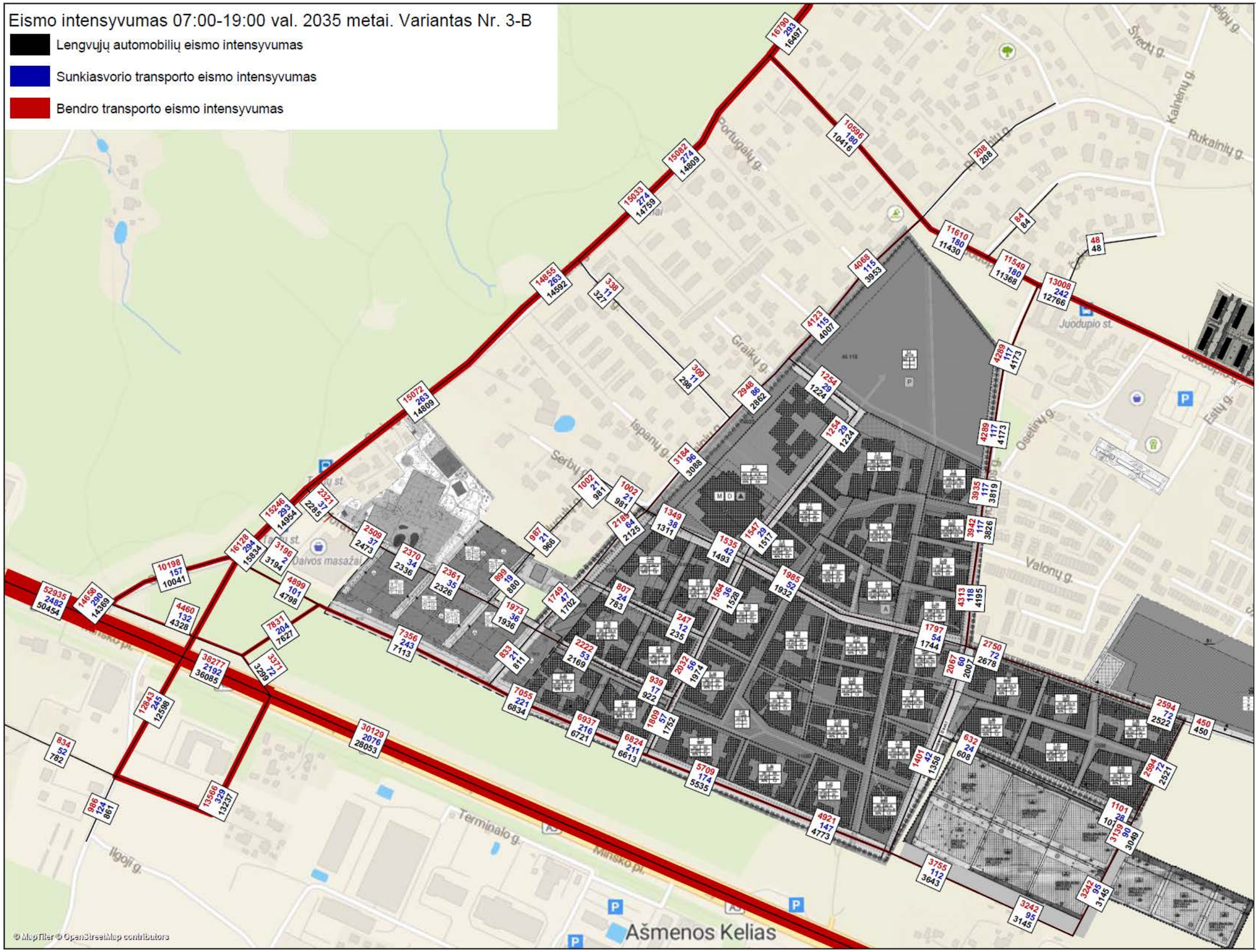

Eismo intensyvumas 19:00-22:00 val. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 2
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Ispanų g.
Serbų g.
Osetinų g.
Valonų g.
Juodupio st.
Terminalo g.
Ilgoji g.
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors

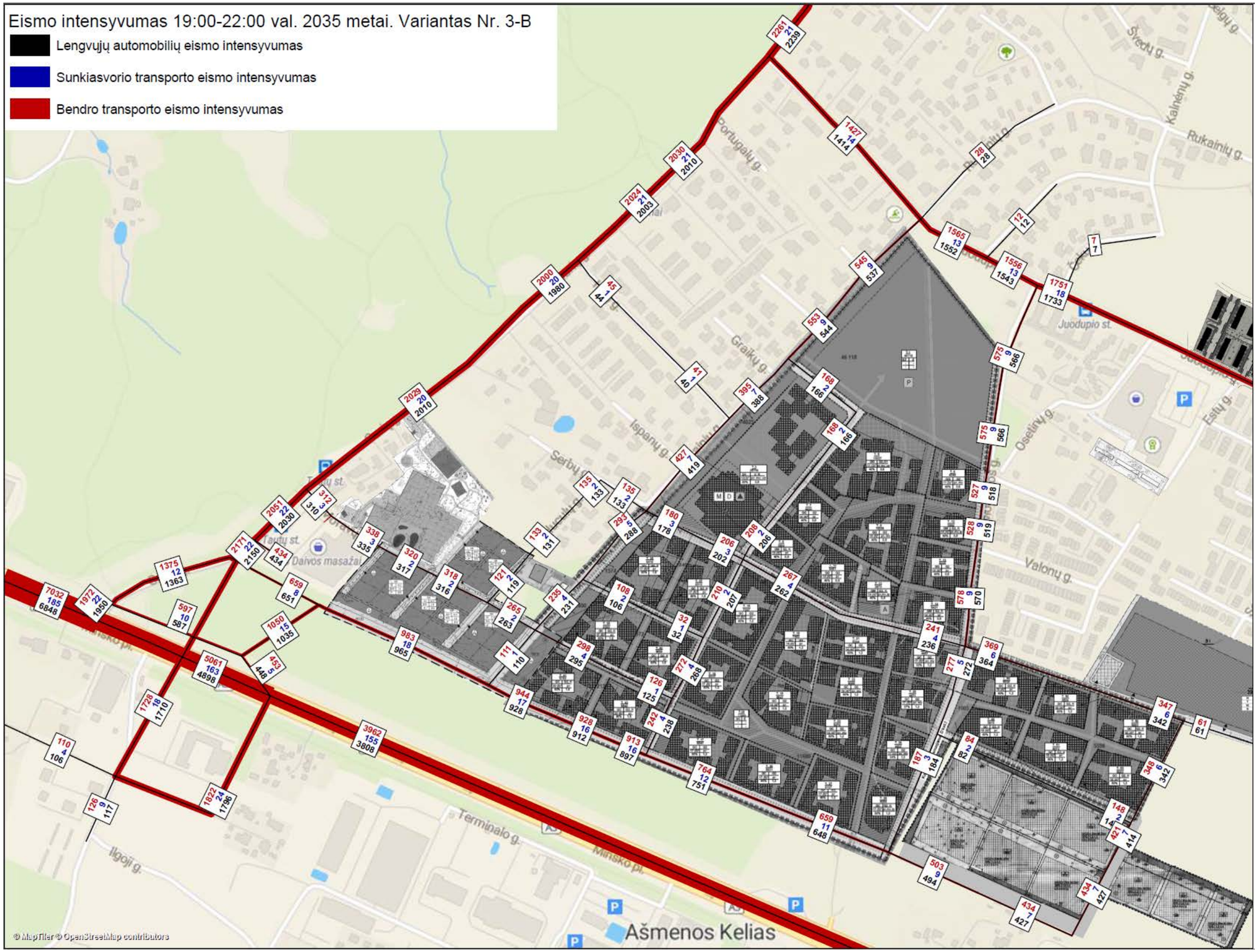

Eismo intensyvumas 22:00-07:00 val. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 2
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Ispanų g.
Serbų g.
Šveicų g.
Kalnėnų g.
Rukainių g.
Belgų g.
Juodupio st.
Osetinų g.
Estų g.
Valonų g.
Terminalo g.
Ilgoji g.
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors

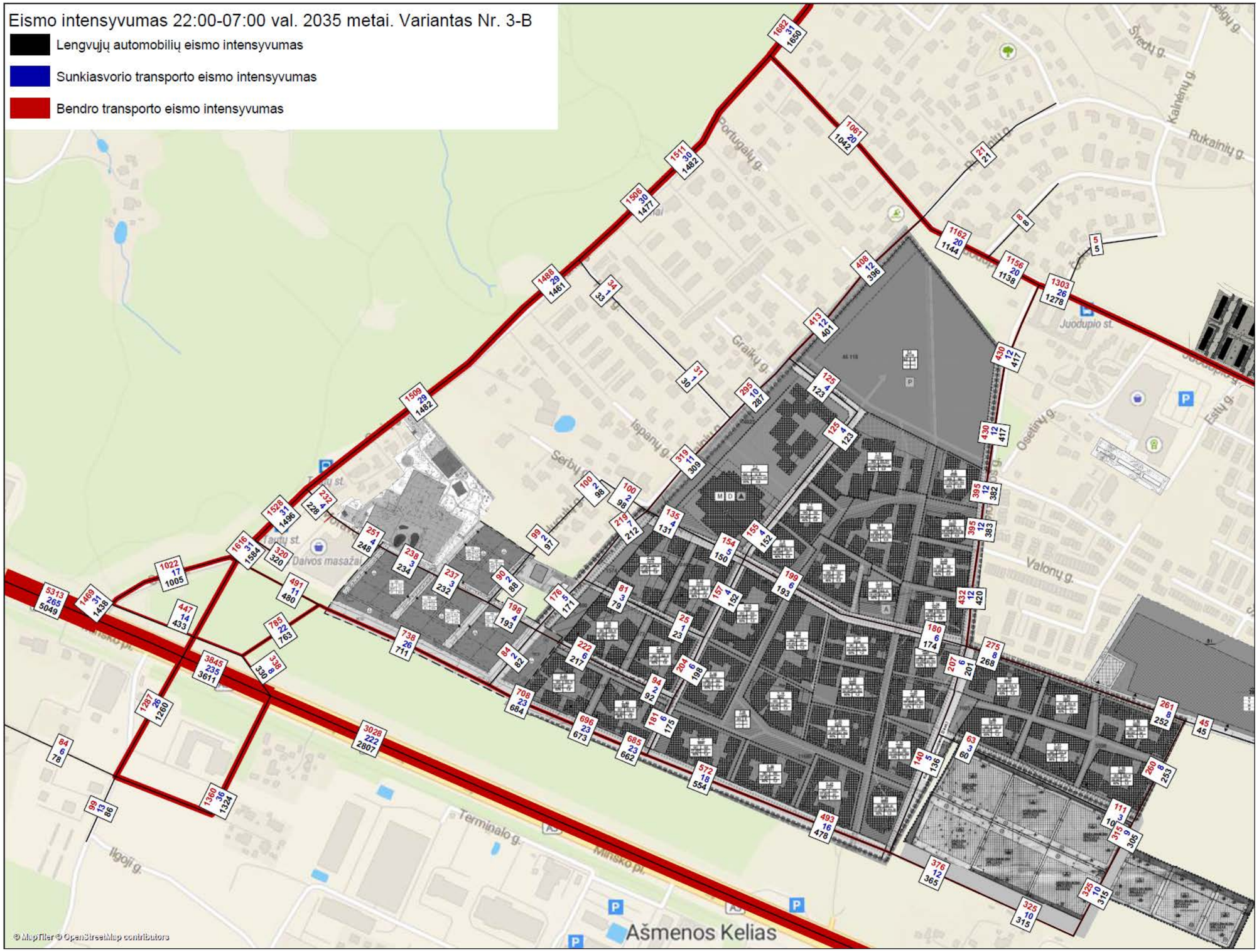

Eismo intensyvumas 07:00-19:00 val. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 3-A
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Serbų g.
Ispanų g.
Šveicų g.
Kalnėnų g.
Rukainių g.
Belgų g.
Osetinų g.
Valonų g.
Estų g.
Juodupio st.
Terminalo g.
Ilgoji g.
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors

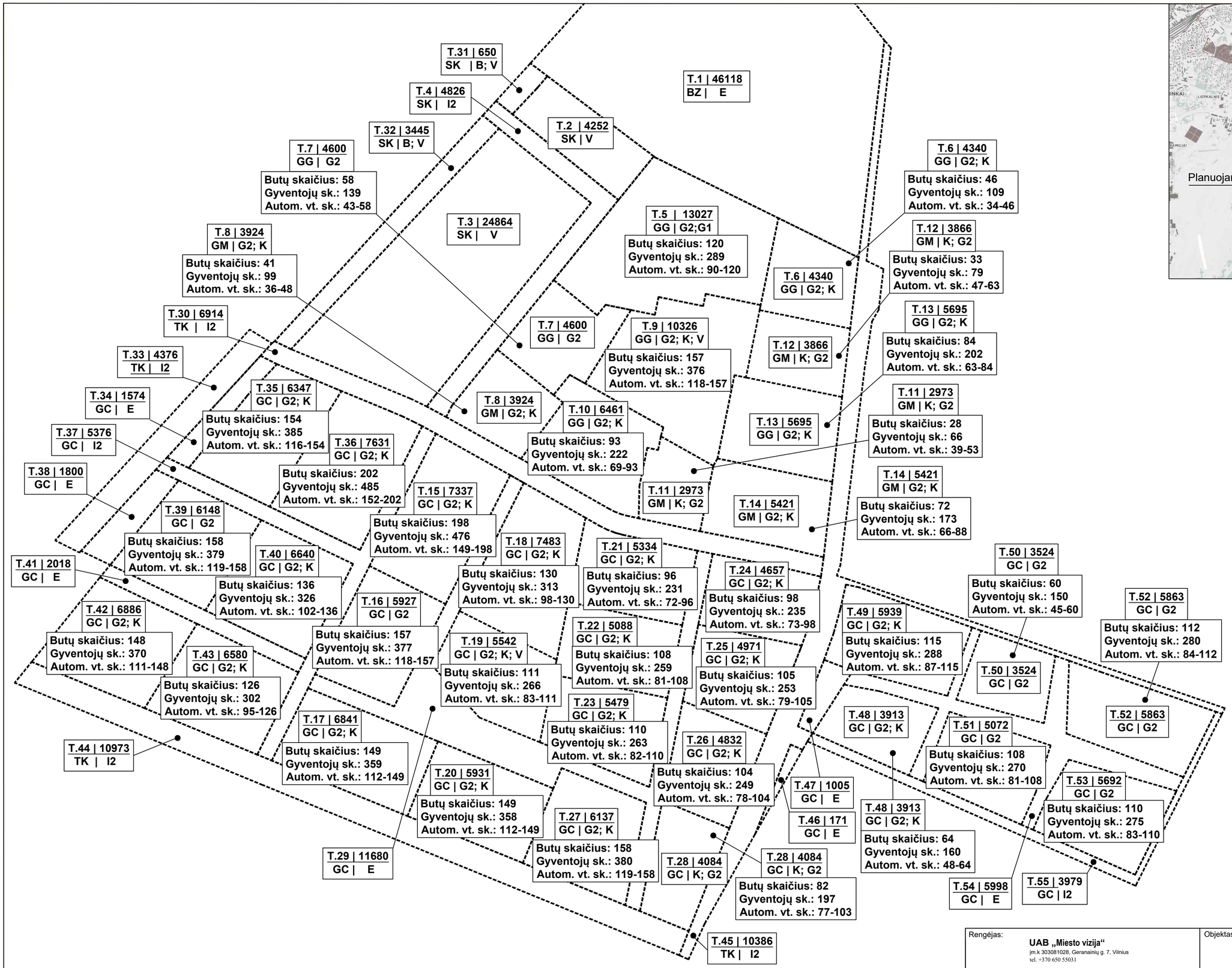

Eismo intensyvumas 19:00-22:00 val. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 3-A
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Ispanų g.
Serbų g.
Valonų g.
Osetinų g.
Juodupio st.
Terminalo g.
Ilgoji g.
Minsko pl.
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors

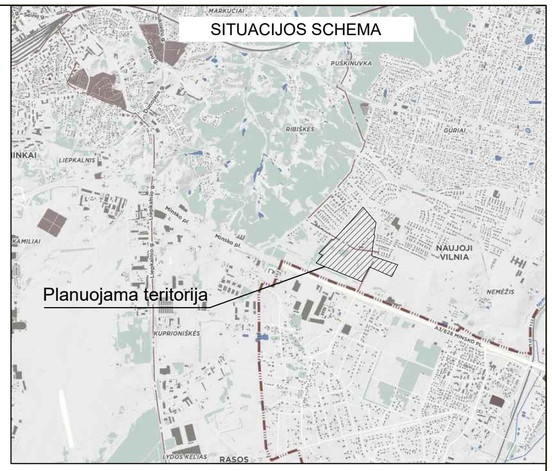

Eismo intensyvumas 22:00-07:00 val. 2035 metai. Projektinis variantas Nr. 3-A
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Serbų g.
Ispanų g.
Juodupio st.
Osetinų g.
Valonų g.
Šveicų g.
Kalnėnų g.
Rukainių g.
Belgų g.
Estų g.
Terminalo g.
Minsko pl.
Ilgoji g.
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors


Eismo intensyvumas 07:00-19:00 val. 2035 metai. Variantas Nr. 3-B
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Ispanų g.
Serbų g.
Osetinų g.
Valonų g.
Kalnėnų g.
Rukainių g.
Šveicų g.
Estų g.
Juodupio st.
Terminalo g.
Minsko pl.
Ilgoji g.
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors


Eismo intensyvumas 19:00-22:00 val. 2035 metai. Variantas Nr. 3-B
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Ispanų g.
Serbų g.
Tarnų st.
Daivos masažas
Juodupio st.
Osetrų g.
Valonų g.
Kalnėnų g.
Rukainių g.
Šviesų g.
Estų g.
Terminalo g.
Ilgoji g.
Mažeikiai
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors


Eismo intensyvumas 22:00-07:00 val. 2035 metai. Variantas Nr. 3-B
Lengvųjų automobilių eismo intensyvumas
Sunkiasvorio transporto eismo intensyvumas
Bendro transporto eismo intensyvumas
Portugalų g.
Graikų g.
Ispanų g.
Serbų g.
Osetinų g.
Valonų g.
Juodupio st.
Terminalo g.
Ilgoji g.
Ašmenos Kelias
© MapTiler © OpenStreetMap contributors





Rengėjas: **UAB „Miesto vizija“** jm.k 303081028, Geranainių g. 7, Vilnius tel. +370 650 55031				Objektas: APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ DETALUSIS PLANAS TERITORIJŲ PLANAVIMO PROCESO INICIJAVIMO PAGRINDU
A1053	PV	R.Druskienė	2026-02	Brėžinys: Detaliojo plano koncepcijos priedas Nr. 7. Bendrųjų rodiklių schema M1:2000 — Laida 0
Urbanistinės koncepcijos autoriai:				
	Arch. dr.	E. Neniškis		
	Arch.	A.Kazickas		
Stadija: DP	Iniciatorius: UAB "Irec Baltic"			Projekto Nr.: TPDRIS NR. K-VT-13-24-708 — Lapas 1 — Lapų 1

DETALŪS METADUOMENYS	
Dokumento sudarytojas (-ai)	Vilniaus miesto savivaldybė 188710061, Konstitucijos pr. 3, LT-09601, Vilnius
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL PRITARIMO APIE 31 HA TERITORIJOS TARP RUKAINIŲ, KAZACHŲ, KARTVELŲ IR MOLDOVOS GATVIŲ DETALIOJO PLANO INICIJAVIMO SUTARTIES PAGRINDU KONCEPCIJAI
Dokumento registracijos data ir numeris	2026-06-04 Nr. 30-1434/26
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	–
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Adomas Bužinskas, Administracijos direktorius, Administracijos direktorius
Sertifikatas išduotas	ADOMAS BUŽINSKAS, Vilniaus miesto savivaldybės administracija LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2026-06-03 18:10:55 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2026-06-03 18:10:58 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	ADIC CA ECC, Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM LT
Sertifikato galiojimo laikas	2024-06-18 10:06:41 – 2028-06-17 10:06:41
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA-2, VI Registru Centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Vilniaus miesto savivaldybės administracija, į.k. 188710061 LT", sertifikatas galioja nuo 2024-12-18 11:49:40 iki 2027-12-18 11:49:40
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	8
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Pridedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Pridedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Pridedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų valdymo sistema „Avilys“, versija 3.5.91
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2026-06-04 12:26:18)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2026-06-04 12:26:20 Dokumentų valdymo sistema „Avilys“