



VILNIAUS
VYSTYMO
KOMPANIJA

Teritorijų planavimo dokumento pavadinimas

BUVUSIOS VILNIAUS ORO UOSTO REZERVINĖS TERITORIJOS VYSTYMO KONCEPCIJA

Projekto Nr.

VP-24-263

Organizatorius

**VILNIAUS MIESTO SAVIVALDYBĖS
ADMINISTRACIJA**

Konstitucijos pr. 3, LT-09608 Vilnius, tel. +370 5 211 2000.

Rengėjas

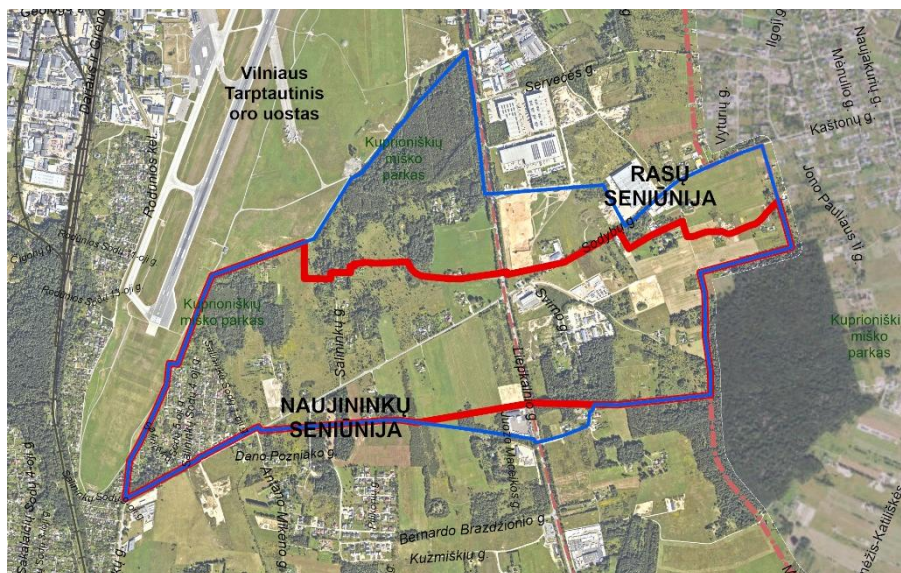
UAB „VILNIAUS VYSTYMO KOMPANIJA“

Šeimyniškių g. 19B, LT-09200 Vilnius. Tel. +370 687 66 000.

Kodas Juridinių asmenų registre 120750163

Bylos (segtuvo) išleidimo data

2026-08-06



Pasirašančių asmenų pareigos:

Vardai, pavardės, kiti būtini duomenys:

Parašai:

Skyriaus vadovas (-ė)

KOTRYNA KOZLOVSKAJA

s

Projekto vadovas (-ė)

GIEDRIUS BIRETA

Kvalifikaciją patvirtinančio dokumento
Tel. Nr. +370 685 39795

Nr.

TPV 0067



TURINYS

1.	PARENGIAMOJI DALIS.....	3
2.	ESAMOJI BŪKLĖ	3
2.1.	Planuojamos teritorijos vieta ir analizė.....	3
2.2.	Galiojančių teritorijos planavimo dokumentų įtaka planuojamai teritorijai	6
3.	BENDRIEJI SPRENDINIAI.....	13
3.1.	Planuojamo teritorijos vystymo kryptis	13
3.2.	Teritorijos plėtros variantas Nr. 1	13
3.3.	Teritorijos plėtros variantas Nr. 2	16
3.4.	Urbanistinė struktūra ir naudojimo reikalavimai	19
3.5.	Nustatomų pagrindinių reglamentų santykis su patvirtintais TPD	20
3.6.	Susisiekimas	22
3.7.	Inžinerinė infrastruktūra	25

1. PARENGIAMOJI DALIS

Pavadinimas: Buvusios Vilniaus oro uosto rezervinės teritorijos vystymo koncepcija.

Organizatorius: Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktorius, Konstitucijos pr. 3, LT-09601 Vilnius.

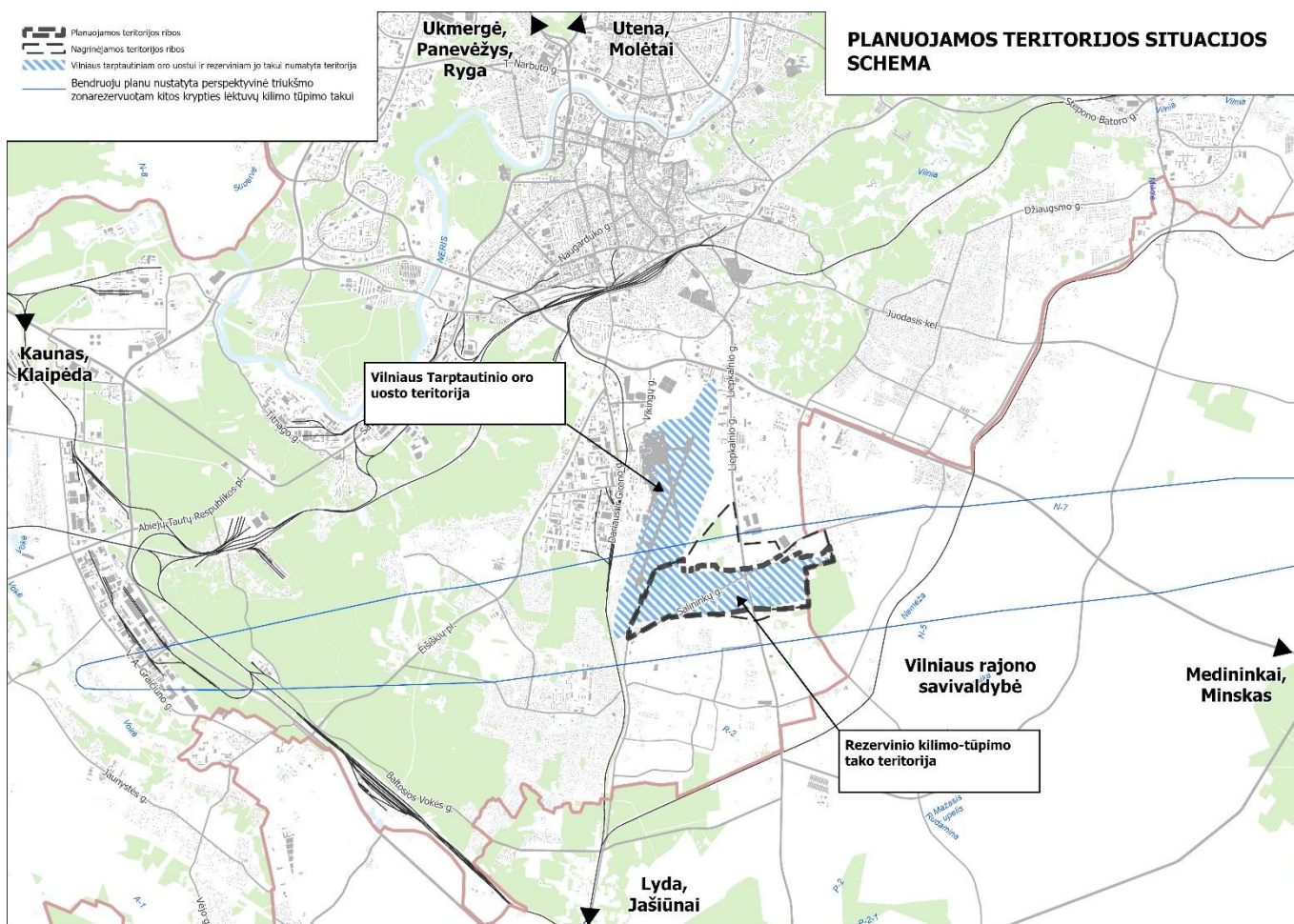
Rengėjas: UAB „Vilniaus vystymo kompanija“, Šeimyniškių g. 19B, LT-09200 Vilnius.

2. ESAMOJI BŪKLĖ

2.1. Planuojamos teritorijos vieta ir analizė

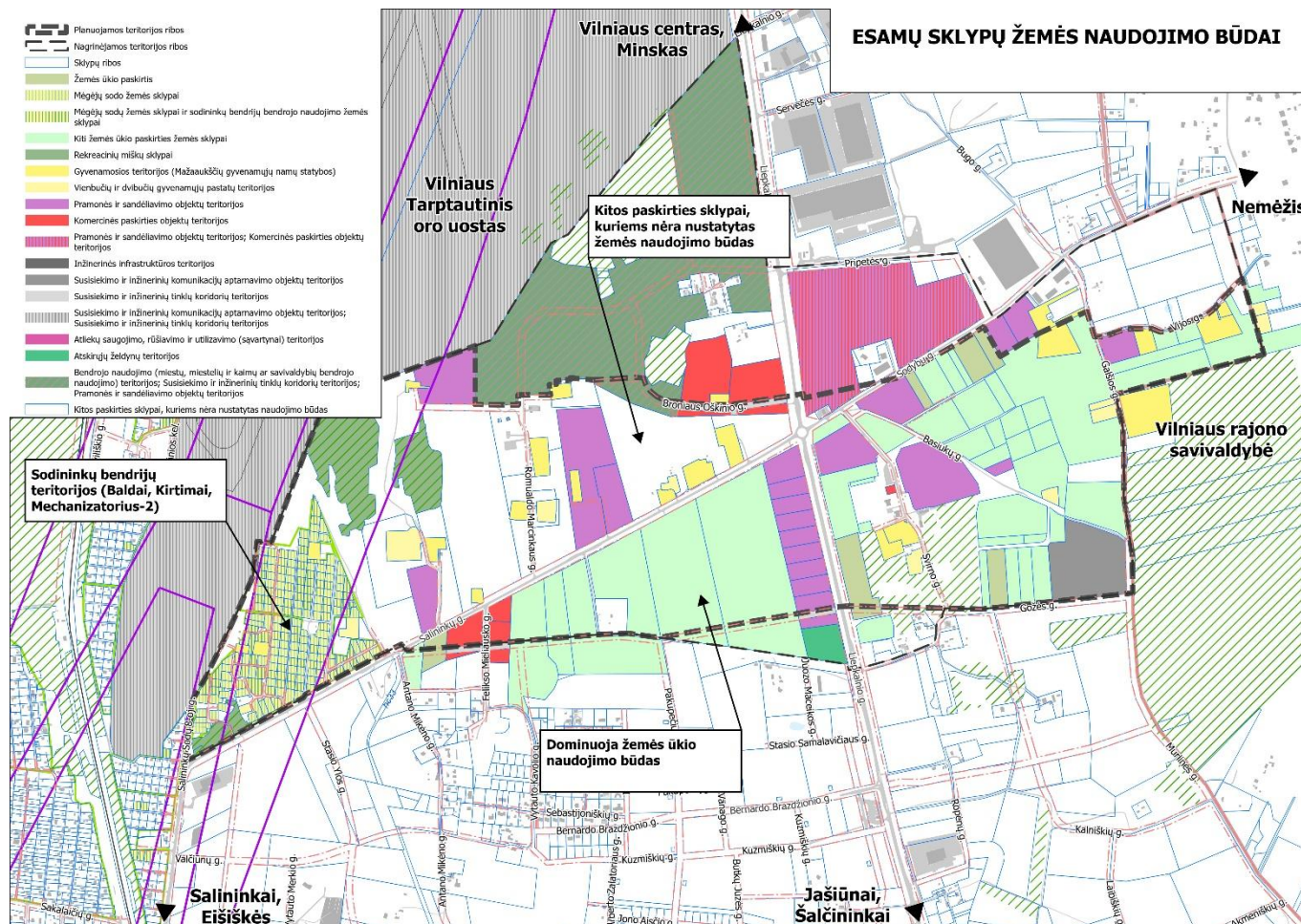
Koncepcija rengiama vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo planu, patvirtintu 2021 m. rugsėjo 29 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 789, kurio sprendiniais atsisakyta Vilniaus oro uosto alternatyvaus kilimo-tūpimo tako įrengimo ir tam tikslui numatyto žemių rezervavimo, bei Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano, patvirtintu 2021 m. birželio 2 d. Vilniaus miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. 1-972, sprendiniais šiai teritorijai nustatyti tekstinis reglamentu Nr. 29: „LR teritorijos bendrajame plane atsisakius rezervuoto Vilniaus oro uosto alternatyvaus (kitos krypties) lėktuvų kilimo ir tūpimo tako įrengimo, atlaisvinamos rezervuotos teritorijos panaudojimo galimybės turi būti sprendžiamos parengus vietovės lygmens kompleksinio TPD, kuriame bus nustatyti teritorijos naudojimo reglamentai ir apribojimai“.

Apie 220 ha planuojam teritorija yra Vilniaus miesto savivaldybės pietrytinėje dalyje, Rasų ir Naujininkų seniūnijose. Planuojama teritorija vakarų kryptimi ribojama Vilniaus Tarptautinio oro uosto teritorija, rytų kryptimi – Vilniaus rajono savivaldybės teritorija, šiaurės kryptimi – Broniaus Oškino, Sodybų, Vijos gatvėmis bei bei privačių žemės sklypų ribomis, pietų kryptimi – Gožės, Salininkų gatvėmis bei privačių žemės sklypų ribomis (**toliau – Planuojama teritorija**). (žiūr. pav. 1 *Planuojamos teritorijos situacija*)



Pav. 1. Planuojamos teritorijos situacija

Planuojamą teritoriją didžiąja dalimi sudaro apie 270 suformuotų privačių sklypų, kurių didesnioji dalis yra žemės ūkio pagrindinės žemės naudojimo paskirties, kurių grupei vakarinei Planuojamos teritorijos dalyje nustatytas mėgėjų sodų žemės sklypų ir sodininkų bendrijų bendro naudojimo žemės sklypų žemės naudojimo būdai. Pastarieji sklypai patenka į „Baldai“, „Mechanizatorius-2“, „Kirtimai“ mėgėjų sodininkų bendrijų teritorijas. Nemaža dalis Planuojamos teritorijos sklypų yra kitos pagrindinės žemės naudojimo paskirties, kuriems nustatytas pramonės ir sandėliavimo, gyvenamosios, inžinerinės infrastruktūros teritorijų žemės naudojimo būdai. Daliai kitos paskirties žemės sklypų žemės naudojimo būdai nėra nustatyti. Planuojamos teritorijos vakarinėje dalyje esantiems valstybinės reikšmės rytų miškams yra suformuoti miškų ūkio paskirties žemės sklypai, kuriems nustatytas rekreacinių miškų žemės naudojimo būdas. Planuojamos teritorijos rytinėje dalyje esantiems valstybinės reikšmės miškams žemės sklypai nėra suformuoti. Likusi Planuojamos teritorijos dalis yra laisva valstybinė žemė, kurioje yra arba nutiestos gatvės, arba neįsisavinta (žiūr. pav. 2 *Esamų žemės sklypų naudojimo būdai*).

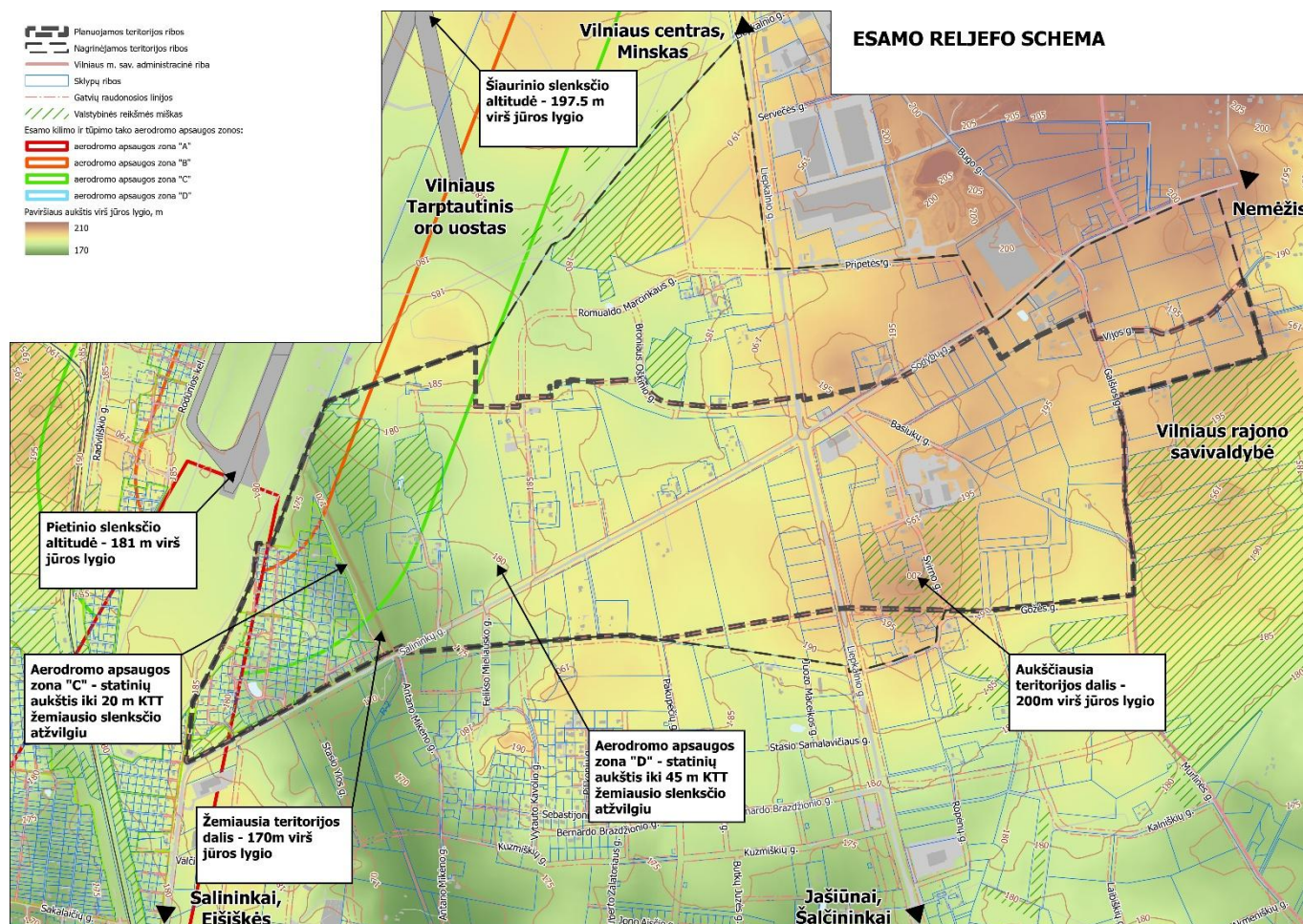


Pav. 2. Esamų žemės sklypų naudojimo būdai

Įvertinus faktą, kad didesnioji Planuojamos teritorijos dalis ilgus metus buvo rezervuota Vilniaus oro uosto rezervinio kilimo-tūpimo takui įrengti, ši teritorija yra mažai urbanizuota: joje yra keliolika pavienių senų sodybų sklypų su statiniais, taip pat keliatame sklypų pastatyti sandėliavimo, gamybos, transporto statinių. Planuojamos teritorijos vakarinėje dalyje yra dar sovietmečio laiku įkurtos mėgėjų sodininkų bendrijų teritorijos. Planuojamoje teritorijoje susikerta miestui svarbios gatvės: šiaurės-pietų kryptimis vedanti B kategorijos Liepkalnio gatvė, bei pietvakarių-rytų kryptimis vedančios C kategorijos Salininkų ir Sodybų gatvės. Be šių pagrindinių gatvių yra keletas vidinio susisiekimo D kategorijos gatvių, dalis jų neturi asfalto dangos. Platesnis vidinių gatvių tinklas yra sodininkų bendrijų teritorijose, bei Planuojamos teritorijos rytinėje dalyje. Vertinant bendrai Planuojamos teritorijos susisiekimą, patogiausia jungtis yra Liepkalnio gatvė dėl jos jungties su Minsko pl. Ir Žirnių g. šiaurine kryptimi, tiek dėl jos rajoninio tęsinio link Marijampolio, Jašiūnų. Tačiau šiai dienai Liepkalnio gatvė yra 2 eismo juostų bei stipriai apkrauta, dėl to jos pralaidumas yra ribotas. Liepkalnio ir Salininkų gatvėmis yra nustatyti visuomeninio transporto maršrutai autobusais, yra įrengtos sustojimo vietos. Rytinėje Planuojamos teritorijos dalyje Liepkalnio g. atžvilgiu, visuomeninio transporto susisiekimo nėra, artimiausias yra arba Liepkalnio gatvė, arba Vilniaus rajono savivaldybėje esančiomis Kaštonų ir ilgąja gatvėmis.

Planuojama teritorija yra pakankamai lygaus reljefo, palengva didėjančio rytų kryptimi. Reljefo pokytis Planuojamos teritorijos vakarinėje dalyje, Liepkalnio g. atžvilgiu, yra nuo 180 m iki 190 m virš jūros lygio. Išimtis – vakarinėje dalyje nuo oro uosto tekantis kanalizuotas upelis R-2 (kadastro identifikavimo kodas 12010528), aplink kurį reljefas pažemėja iki 170 m virš jūros lygio. Rytinėje Planuojamos teritorijos dalyje Liepkalnio g. atžvilgiu, reljefas svyruoja tarp 195 m ir 200 m altitudžių virš jūros lygio, aukščiausia vieta yra ties Svirno g. Kadangi visa Planuojama teritorija patenka į aerodromo apsaugos zoną (didesnioji dalis patenka į „D“ aerodromo apsaugos zoną), planuojant pastatų ar statinių statybą numatytas jų aukščio ribojimas aerodromo žemiausio kilimo-tūpimo tako slenksčio altitudės atžvilgiu, kuri yra apie 181 m virš jūros lygio (žiūr. pav. 3 *Esamas reljefas*).

Dalis Planuojamos teritorijos yra apaugusi savaiminiais medžiais, medžių masyvais, kurių 4 yra įtraukti į valstybinės reikšmės miškų registrą. Likusi neurbanizuota teritorija naudojama žemės ūkio tikslams arba dirvonuoja.



Pav. 3. *Esamas reljefas*

Planuojamoje teritorijoje ir greta jos saugomų gamtinių teritorijų ar nekilnojamojo kultūros paveldo objektų ar teritorijų nėra.

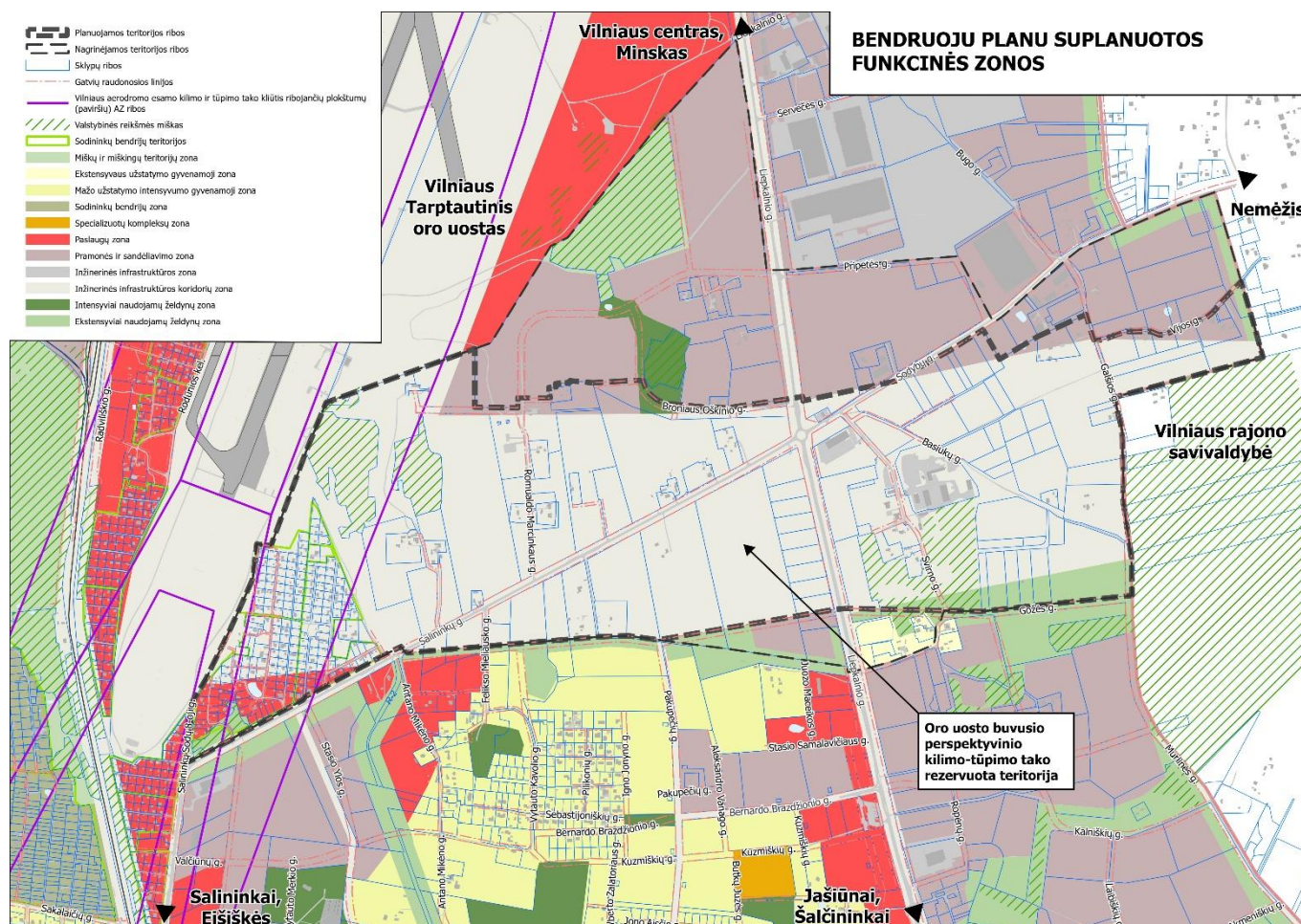
Planuojamos teritorijos inžinerinės infrastruktūros požiūriu išvystymas yra nepakankamas, ją kerta aukšto ir vidutinio slėgio dujotiekio tinklai, yra nutiesti 0.4 kV ir 10 kV elektros tiekimo tinklai. Centralizuotų vandens tiekimo, buitinių ir paviršinių nuotekų surinkimo, šilumotiekio įrengtų tinklų nėra.

2.2. Galiojančių teritorijos planavimo dokumentų įtaka planuojamai teritorijai

2.2.1. Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas

2.2.1.1. Bendroji dalis

Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimo, patvirtinto Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2021 m. birželio 2 d. sprendimu Nr. 1-972 (toliau – Bendrasis planas), sprendimais didžiojoje Planuojamos teritorijos dalyje suplanuota inžinerinės infrastruktūros koridorių funkcinė zona, numatyta Vilniaus oro uosto alternatyvaus (kitos krypties) lėktuvų kilimo ir tūpimo tako įrengimui. Į Planuojamą teritoriją taip pat patenka pramonės ir sandėliavimo, paslaugų, intensyviai ir ekstensyviai naudojamų želdynų funkcinės zonos (žiūr. pav. 4 Bendrojo planu suplanuotos funkcinės zonos).



Pav. 4. Bendrojo planu suplanuotos funkcinės zonos

Didžiąją Planuojamos teritorijos dalį užimančiai inžinerinės infrastruktūros funkcinėi zonai nustatytas tekstinis reglamentas Nr. 29: „LR teritorijos bendrajame plane atsiskaičius rezervuoto Vilniaus oro uosto alternatyvaus (kitos krypties) lėktuvų kilimo ir tūpimo tako įrengimo, atlaisvinamos rezervuotos teritorijos panaudojimo galimybės turi būti sprendžiamos parengus vietovės lygmens kompleksinio TPD, kuriame bus nustatyti teritorijos naudojimo reglamentai ir apribojimai“. Taip pat Planuojamos teritorijos skirtingoms dalims taikomi 30, 31, 32, 33, 36 tekstiniai reglamentai.

Planuojamai teritorijai ar jos daliai taikomų tekstinių reglamentų aprašymas:

30 – BP pažymėtose Vilniaus oro uosto esamo lėktuvų kilimo ir tūpimo tako perspektyvinės ribinės (55 dBA) triukšmo zonos, atitinkančios nakties triukšmo rodiklio L_n 55 dBA kontūrą, ribose draudžiama statyti gyvenamosios, poilsio, gydymo paskirties pastatus, bendrojo ugdymo, profesinių, aukštųjų mokyklų, vaikų darželių, lopšelių mokslo paskirties pastatus, skirtus švietimo reikmėms, kitus mokslo paskirties pastatus, skirtus neformaliajam švietimui, poilsio, gydymo paskirties pastatus; įrengti pirmiau išvardintos paskirties patalpas kitos paskirties statiniuose ir (ar) rekonstruojant arba remontuojant statinius; keisti statinių ir (ar) patalpų paskirtį į pirmiau išvardintas paskirtis; planuoti teritorijas rekreacijai pirmiau nurodytos paskirties objektų statybai, išskyrus atvejus, kai šie objektai naudojami tik aerodromo valdytojo reikmėms ir (ar) su oro uosto veikla susijusiai veiklai vykdyti, taip pat draudžiama rekonstruoti (jeigu rekonstravimo metu didėja pastato išorės matmenys) gyvenamosios paskirties pastatus. Įgyvendinant patvirtintų detaliųjų planų sprendinius, kuriuose numatyta aukščiau išvardintų pastatų statyba, rengiant pastatų statybos projektus, privalo būti numatytos triukšmą mažinančios priemonės (įskaitant, bet neapsiribojant triukšmą

izoliuojantys langai, skirti gyvenamiesiems kambariams, virtuvėms, valgomiesiems bei miegamiesiems kambariams, stogų ir fasadų izoliavimo nuo triukšmo priemonės, triukšmą izoliuojančios ventiliacinės sistemos), atitinkančios HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“, kitų privalomų higienos normų ir statybos teisės aktų reikalavimus, bei užtikrinančios, kad aukščiau išvardintų paskirčių pastatų viduje nebūtų viršijami didžiausi leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai;

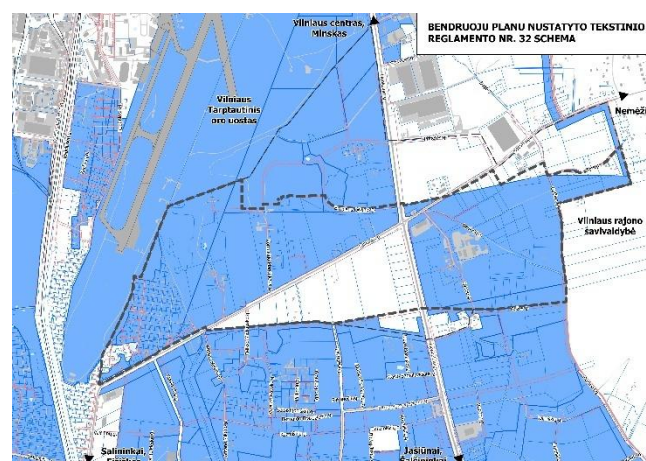
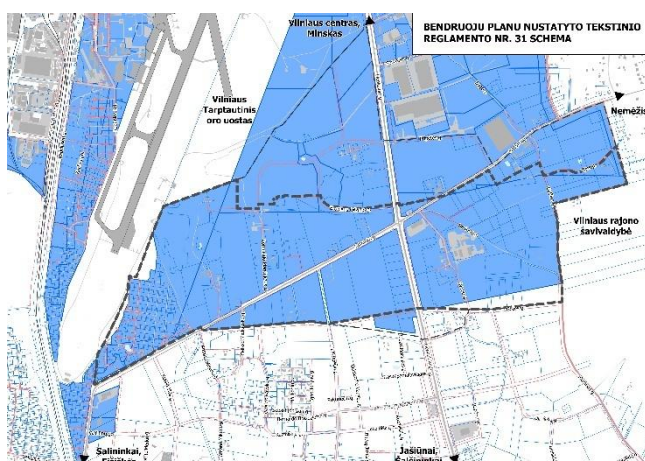
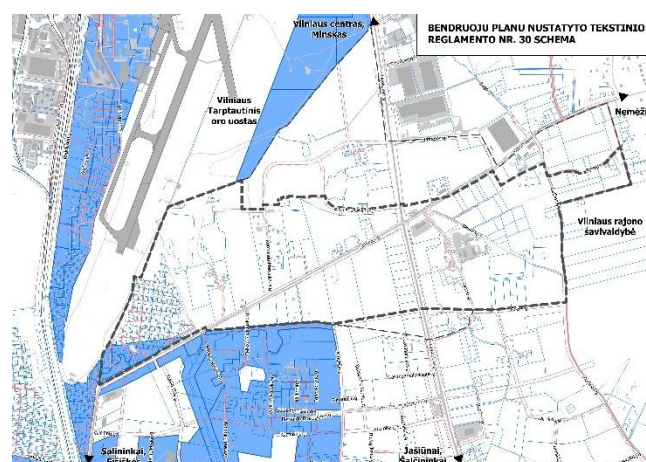
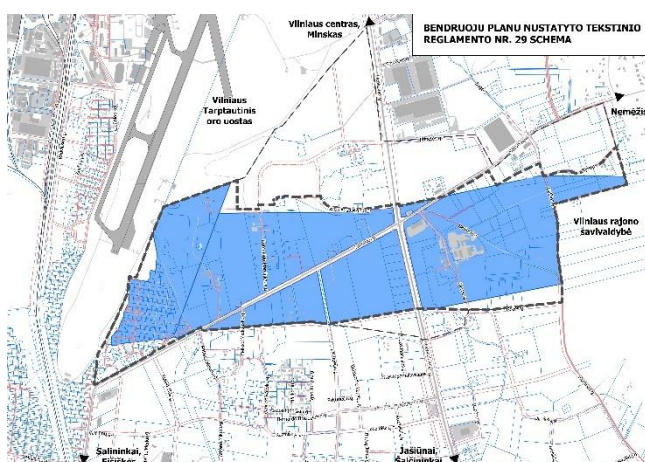
31 – Įvertinus statinių konkrečios vietos esamą reljefą, jų įtaką aviacijos ryšių, navigacijos ir stebėjimo sistemų veiklai bei poveikį orlaivių skrydžių saugai, jei civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą vykdomi institucija pritaria, teritorijų detaliuose planuose ir statinių projektuose statinių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

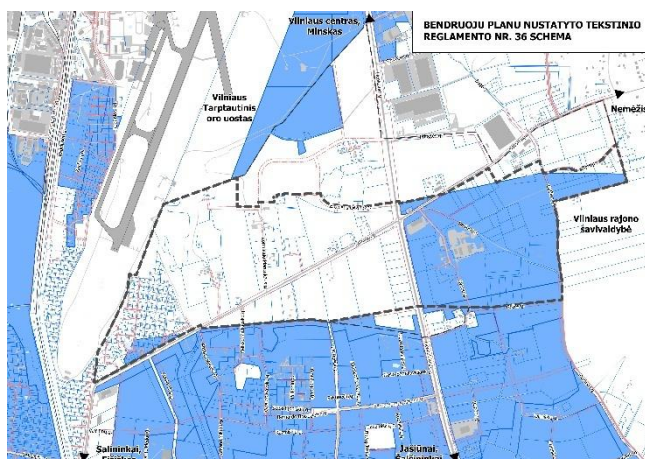
32 – Teritorijai ar jos daliai (pagal BP Gamtinio karkaso schemą) taikyti Gamtinio karkaso nuostatų reikalavimus;

33 – Teritorijai ar jos daliai (pagal BP brėžinį Geomorfologiniai gamtinio karkaso elementai) taikyti Šlaitų apsaugos ir tvarkymo reglamentą;

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

Bendruoju planu nustatyti tekstiniai reglamentai pateikiami pav. Nr. 5.

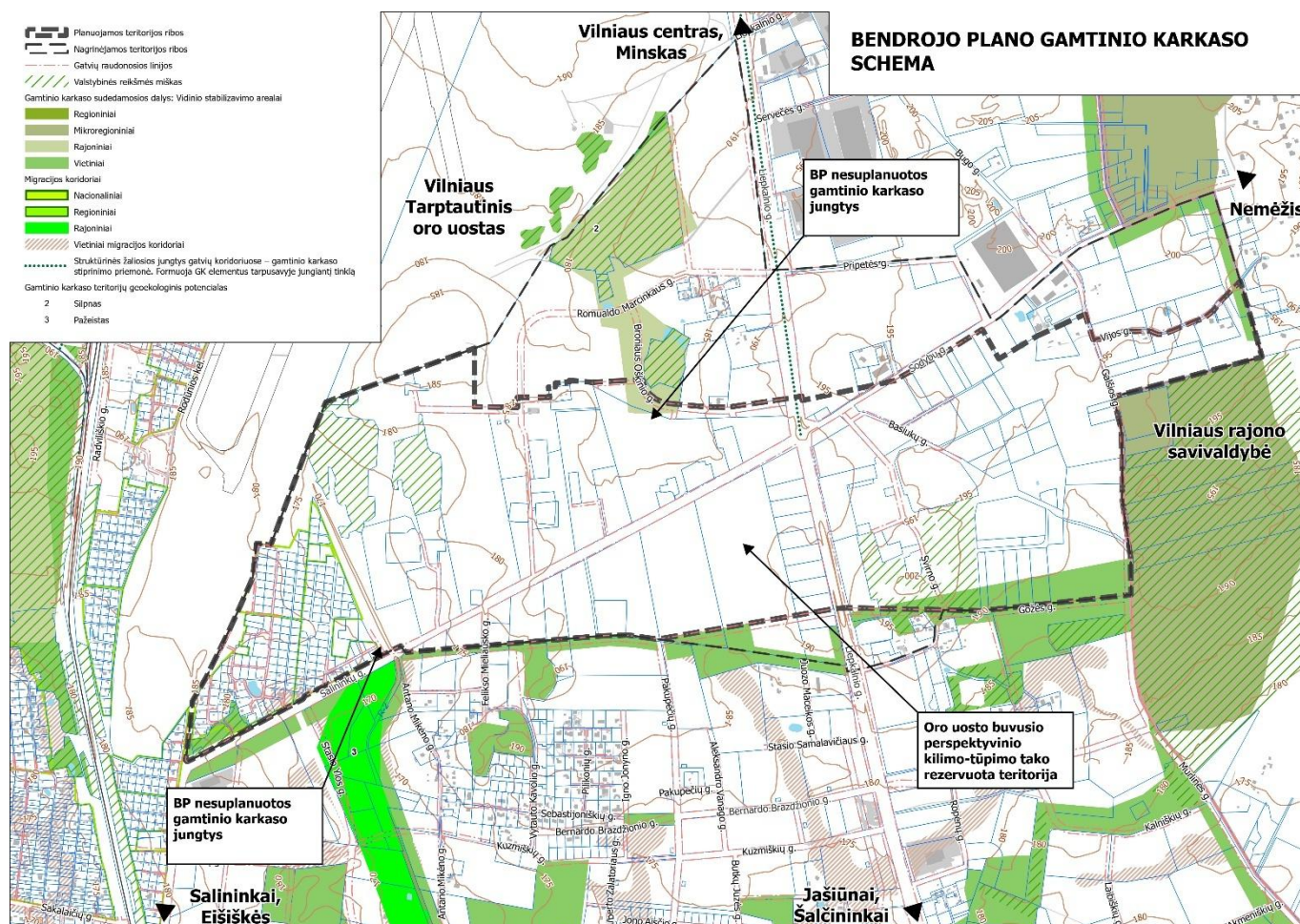




Pav. 5. Bendruoju planu nustatyti tekstiniai reglamentai

2.2.1.2. Gamtinė dalis

Vertinant Bendruoju planu suplanuotą gamtinį karkasą, ties Vilniaus oro uosto rezerviniam kilimo-tūpimo takui suplanuota inžinerinės infrastruktūros funkcinė zona, gamtinio karkaso jungtys šiaurės-pietų kryptimis nutrūksta: pietvakariuose esantis rajoninės reikšmės migracijos koridorius, šiaurinė kryptimi esantis rajoninės reikšmės vidinio stabilizavimo arealas, rytų kryptimi esantis mikroregioninis vidinio stabilizavimo arealas. Greta Planuojamos teritorijos pietinės dalies rytų – vakarų kryptimis tęsiasi vietinės reikšmės vidinio stabilizavimo arealas, jungiantis atskiras gamtinio karkaso struktūras (žiūr. pav. Nr. 6 *Gamtinis karkasas*)



Pav. 6. Gamtinis karkasas

Geomorfologiniai gamtinio karkaso elementai didžiaja dalimi yra greta Planuojamos teritorijos pietinės dalies esantys sausaslėniai. Palei link esamos oro uosto teritorijos vedančio kanaluoto R-2 upelio krantus yra natūralūs ir mažai pakeisti šlaitai, statesni nei 10° . Kiti iš gamtinio karkaso elementų priskirtinos bendruoju planu suplanuotos želdynų funkcinės zonos (žiūr. pav. Nr. 7 *Geomorfologiniai gamtinio karkaso elementai*).

Bendruoju planu pažymėtuose šlaituose ir greta jų taikomi apribojimai:

71.4. Kol neparengti BP sprendinius konkretizuojantys vietovės lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumentai, statybai šlaituose ir jų prieigose, esančiuose urbanizuotose ir urbanizuojamose teritorijose, taikomi šie apribojimai:

71.4.1. Naujų pastatų statyba, išskyrus rekreacinių teritorijų aptarnavimui reikalingus pastatus, tokiuose šlaituose ir jų viršutinių ir apatinių paribių 25 m pločio juostose negalima;

71.4.2. Pastatų aukštis ribojamas 50 m atstumu nuo šlaitų viršutinės ir apatinės briaunos. Šiose zonoje pastato aukštis negali viršyti pusės šlaito aukščio bei privalo būti mažesnis, nei pusė atstumo nuo pastato iki šlaito briaunos. Nustatant konkrečių pastatų aukštį, turi būti remiamasi inžinerinių-geologinių, gamtinių, urbanistinių tyrimų išvadomis;

71.4.3. Rekonstruojant pastatus šlaituose ir jų 25 metrų pločio paribių juostose užstatymas privalo neviršyti urbanistiniam kontekstui būdingų aukščio, užstatymo tankio ir intensyvumo parametrų, nedaryti neigiamo poveikio miestovaizdžiui.

71.5. Rengiant BP sprendinius konkretizuojančius vietovės lygmens kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų sprendinius, šlaituose, esančiuose urbanizuotose ir urbanizuojamose teritorijose bei jų priegose, taikomi šie apribojimai:

71.5.1. Šlaitų ir jų viršutinės bei apatinės briaunos ribos pagal šiame reglamente pateiktą apibūdinimą tikslinamos masteliu, ne smulkesniu nei 1:1000:

71.5.2. Naujų pastatų statybą šlaituose ir jų 25 m pločio viršutinių ir apatinių paribių juostose galima numatyti tik jeigu sklype yra esamas užstatymas - jį griauinant ar rekonstruojant. Paribių juostos plotį, išskyrus paslėnių šlaitus (PS) ir tarpterasinius šlaitus (TS), pažymėtus BP brėžinyje Geomorfologiniai gamtinio karkaso elementai, galima siaurinti, išlaikant ne mažesnę nei 15 m plotį, jeigu tai pagrindžiama esama urbanistine situacija, inžinerinių-geologinių tyrimų išvadomis ir planuojamo užstatymo vizualinio poveikio miestovaizdžiui vertinimu.

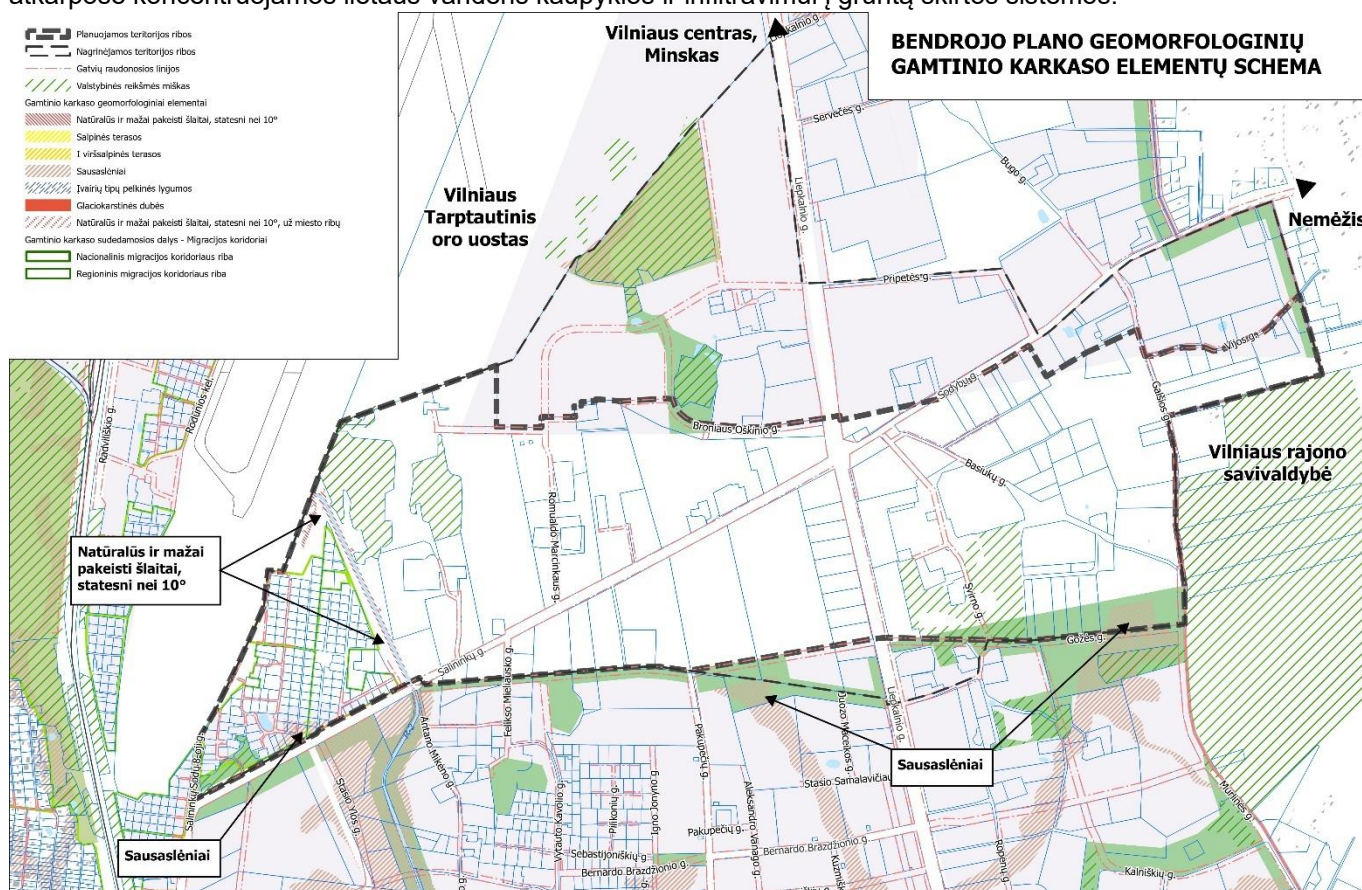
71.5.3. Užstatymo rodikliai (AI, UT, pastatų aukščio ir kiti) šlaituose ir jų 50 m pločio paribių zonose nustatomi, pagrindžiant inžinerinių-geologinių tyrimų išvadomis, vizualinio poveikio miestovaizdžiui vertinimu. Šie rodikliai gali viršyti susiklosčiusio urbanistinio konteksto parametrus tik gavus teigiama kolektyvinio ekspertinio vertinimo išvadą.

Išskirti Bendruoju planu nustatyti reikalavimai sausaslėniam:

74.1. Sausaslēniams, kaip vietinės svarbos migraciniam koridoriui – GK sudedamosios dalis – taikomi Gamtinio karkaso nuostatų reikalavimai:

74.2. Neužstatytose sausaslenių dalyse urbanizuotose ir urbanizuojamose teritorijose koncentruojami atskirieji ir priklausomieji želdynai;

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



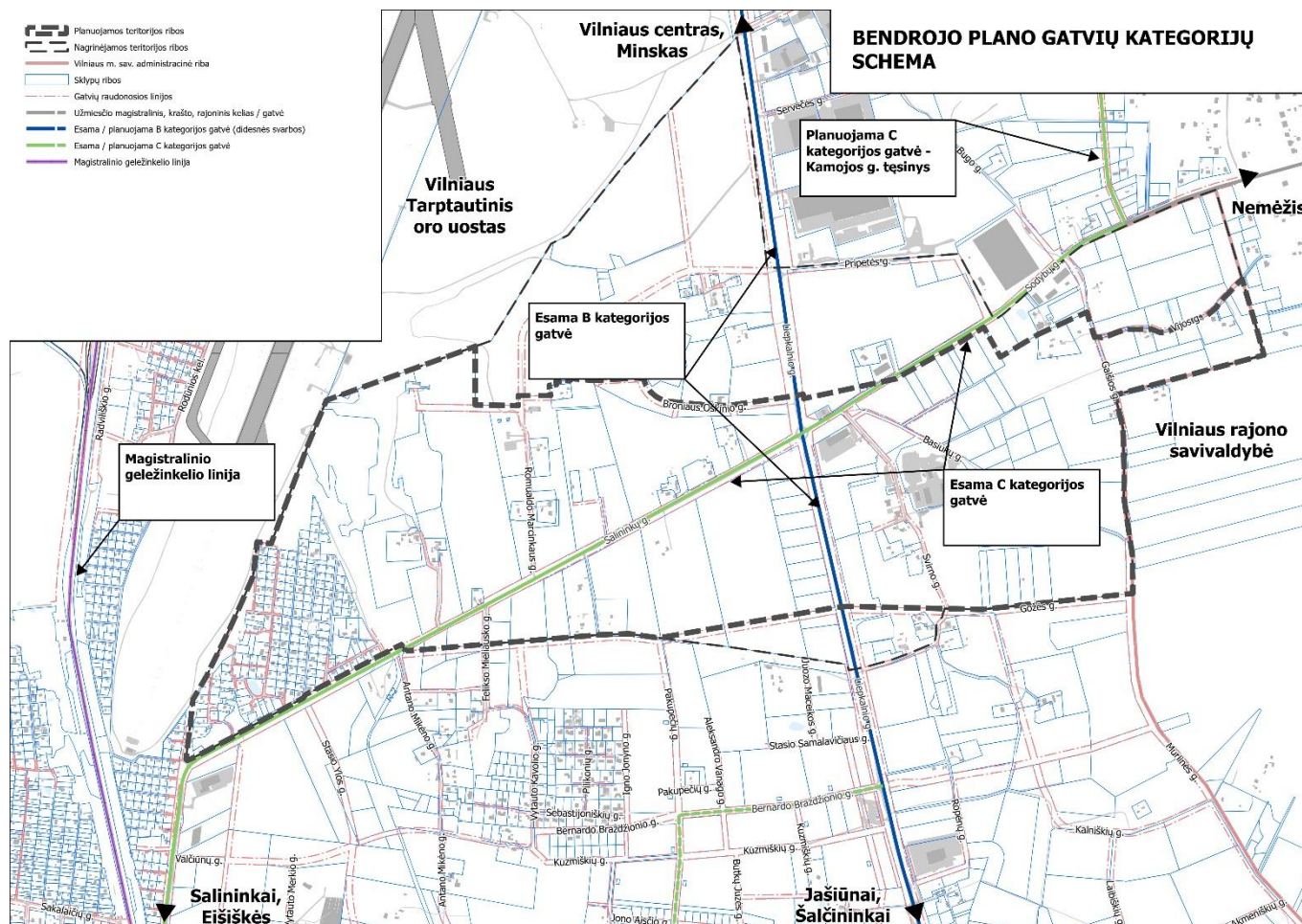
Pav. 7. Geomorfologiniai gamtinio karkaso elementai

2.2.1.3. Susisiekimo dalis

Planuojamą teritoriją šiaurės – pietų kryptimi kerta svarbi B kategorijos Liepkalnio g., pietvakarių – šiaurės rytų kryptimi – C kategorijos Salininkų ir Sodybų gatvės. Taip pat numatoma šiaurės – pietų kryptimis Liepkalnio gatvei alternatyvi jungtis – Kamojos g. tęsinys iki Sodybų g, taip pat priskirtinas C kategorijai (žiūr. pav. Nr. 8 *Gatvių kategorijos*). Įrengus Kamojos g. tęsinį būtų dalinai nukrauti Liepkalnio g. transporto srautai, kurie ateityje plečiant miesto pietinės dalies urbanizaciją, tik didės.

Liepkalnio, Salininkų ir Sodybų gatvėmis kursuoja esamas visuomeninis transportas, šiose gatvėse yra esamos sustojimo vietos. Greta Sodybų ir Pipetės gatvių sankryža yra rekomenduojama nauja viešojo transporto stotelė. Šiaurinė Liepkalnio g. dalis, esanti tarp Žirnių g. ir Salininkų g., numatyta rekonstruoti iki 2030 m.

Šiaurinė Liepkalnio g. dalimi (iki Salininkų g.), Sodybų g. bei būsimu Kamojos g. tęsinių link Minsko pl. yra suplanuota pagrindinė – tarprajoninė (E) dviračių trasa.

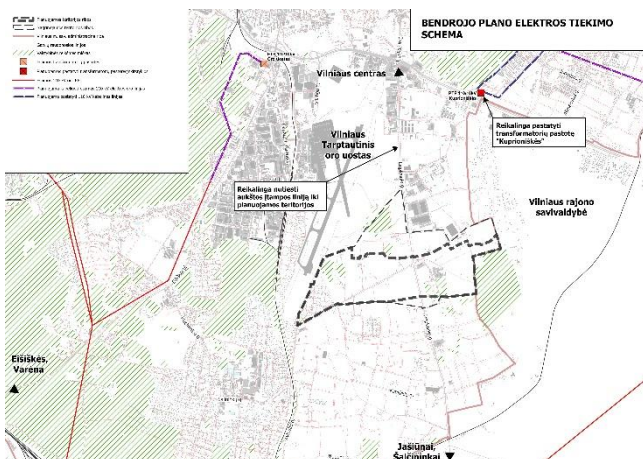


Pav. 8. Gatvių kategorijos

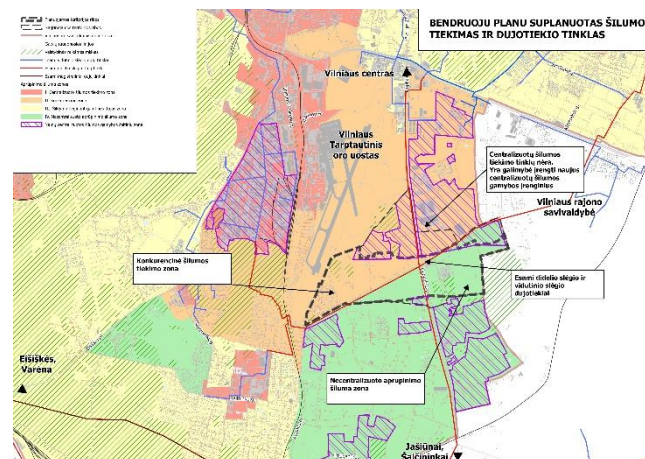
2.2.1.4. Inžinerinės infrastruktūros dalis

Elektros tiekimas pietinės miesto dalies, tame tarpe ir Planuojamos teritorijos, urbanizacijai yra nepakankamas, tam tikslui Bendrojo planu yra suplanuota transformatorių pastotė „Kuprioniškės“, kurios vieta numatyta ties Minsko pl. ir Gurių g. sankryža. Prie šios pastotės buvo numatytas 110 kV kabelinės linijos atvedimas (žiūr. pav. Nr. 9 *Elektros tiekimas*). Nuo transformatorių pastotės „Kuprioniškės“ būtų reikalinga suprojektuoti ir nutiesti elektros kabelius iki Planuojamoje teritorijoje tam tikslui įrengtos infrastruktūros.

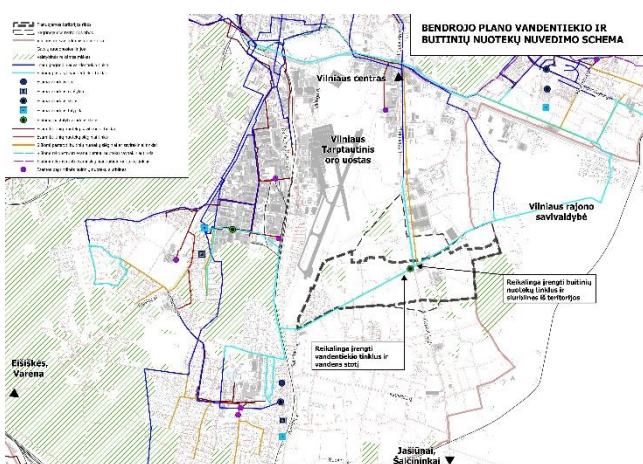
Planuojamą teritoriją kertančios Salininkų ir Sodybų gatvės taip pat teritoriją dalina į skirtingas aprūpinimo šiluma zonas: šiaurinė dalis patenka į konkurencinę šilumos tiekimo zoną (II), pietinė – į necentralizuoto aprūpinimo šiluma tiekimo zoną (IV). Planuojamą teritoriją kerta esami didelio slėgio dujų tiekimo tinklai. Artimiausi esami centralizuoti šilumos tiekimo tinklai yra arčiau Žirnių g., Salininkų rajone įrengtas centralizuotas šilumos tiekimas yra lokalus, pajėgumai orientuoti rajono poreikių tenkinimui. Planuojamoje teritorijoje ar greta jos yra galimybė įrengti lokalius centralizuotos šilumos gamybos ir tiekimo įrenginius, tam tikslui Bendrajame plane yra numatytos naujų centralizuotų šilumos gamybos šaltinių zonos (žiūr. pav. Nr. 10 *Dujų ir šilumos tiekimas*).



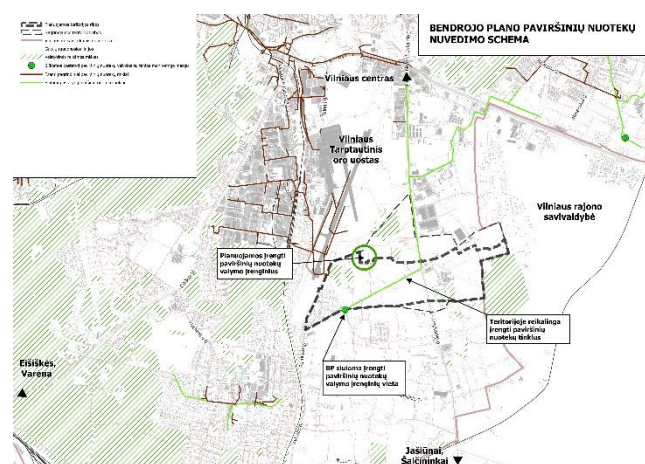
Pav. 9. Elektros tiekimas



Pav. 10. Dujų ir šilumos tiekimas



Pav. 11. Vandens tiekimas ir būtinės nuotekos



Pav. 12. Paviršinės nuotekos

Planuojamoje teritorijoje ir greta jos vandens tiekimo ir buitinių nuotekų nuvedimo tinklų nėra. Artimiausi esami vandentiekio tinklai yra šiaurinėje Liepkalnio g. dalyje, bei Vilniaus rajono savivaldybėje esančiame Kuprioniškių k. Planuojamoje teritorijoje yra Bendrojo planu siūlomi pastatyti vandentiekio tinklai, sujungiantys Liepkalnio g., Kuprioniškių k., bei kitapus geležinkelio Salininkuose bei Meistrų g. esančius vandentiekio tinklus. Vandens tiekimo užtikrinimui taip pat numatyta įrengti vandens stotį ties Liepkalnio ir Salininkų gatvių sankryža. Buitinių nuotekų nuvedimui siūlomi pastatyti buitinių nuotekų slėginiai ar savitakiniai tinklai Liepkalnio gatvė iki Žirnių gatvės (žiūr. pav. Nr. 11 *Vandens tiekimas ir būtinės nuotekos*).

Planuojamoje teritorijoje ir greta jos esamų paviršinių nuotekų tinklų nėra, yra tik Planuojamos teritorijos vakarinę dalį kertantis kanalizutas upelis R-2 (kadastro identifikavimo kodas 12010528), nuvedantis iš esamos Vilniaus oro uosto teritorijos susikaupusias paviršines nuotekas pietų kryptimi esančios Rudaminos upės link. Bendrojo planu siūloma Liepkalnio ir Salininkų gatvėmis pastatyti paviršinių nuotekų tinklus iki upelio R-2, bei greta jo pastatyti paviršinių nuotekų valyklą su taršos monitoringo mazgu. Šiuo metu yra rengiamas Liepkalnio g. rekonstrukcijos projektas, kuriuo taip pat atliekamas paviršinių nuotekų tinklų projektavimas. Šio projekto rengimo metu išanalizavus aplinkines teritorijas stambesniu, nei Bendrojo plano sprendiniams parengti, masteliu, parinkta kita paviršinių nuotekų valymo įrenginių vieta, numatyta šiauriau Planuojamos teritorijos (žiūr. pav. Nr. 12 *Paviršinės nuotekos*).

Kitais bendrojo plano sprendiniais Planuojamoje teritorijoje naujų sprendinių ar esminių apribojimų nenumatyta.

2.2.2. Kiti teritorijų planavimo dokumentai, specialieji planai ir schemos

Teritorijos prie Pupinės ir Kuzmiškių vietovių detaliojo plano conceptualioji dalis, TPD registracijos Nr. T00060001, patvirtintas Vilniaus m. sav. tarybos 2008-12-03 sprendimu Nr. 1-770. Šios koncepcijos sprendiniais buvo suplanuota pietinė miesto dalis, tame tarpe ir Planuojama teritorija. Planuojamai teritorijai, kaip ir tuo metu galiojančio bendrojo plano sprendiniais, buvo suplanuota inžinerinės infrastruktūros teritorija, skirta oro uosto plėtrai su naujo orlaivių pakilimo-tūpimo tako įrengimu. Taip pat buvo numatyta, kad rengiant DP sprendinius kvartalo pietvakarių kampe būtina numatyti 2 ha žemės sklypą lietaus nuotekų valymo įrenginiams. Įgyvendinant koncepcijos sprendinius bei įrengiant alternatyvų oro uosto kilimo-tūpimo taką, buvo numatyta esamo gatvių tinklo pertvarka naikinant dalį Salininkų ir Sodybų gatvių, bei nukreipiant jas lygiagrečiai alternatyvaus kilimo-tūpimo tako kryptimis. Liepkalnio g. buvo numatyta sujungti tuneliu šiaurės-pietų kryptimis.



Vilniaus miesto vandens telkinių slėnių apsaugos ir pritaikymo rekreacijai specialusis planas, TPD Nr. T00075982, patvirtintas Vilniaus m. sav. tarybos 2015-03-18 sprendimu Nr. 1-2285. Šio specialiojo plano sprendiniai taikytini upeliui R-2 - nustatyta paviršinių vandens telkinių pakrantės apsaugos juosta/zona, nustatytas urbanizuojamos rekreacinės aplinkos verslo, gamybos, pramonės teritorijos (U5) vidutinis rekreacinis potencialas (R2). Ši teritorija viešai rekreacijai nepritaikoma (-).

Sklypo (kad. Nr. 0101/0159:440) Ažuolijų vs., Rasų seniūnijoje, detalusis planas, TPD Nr. 00054793, patvirtintas Vilniaus m. sav. tarybos 2011-01-19 sprendimu Nr. 1-1934. Šio detaliojo plano sprendiniais sklype buvo suplanuota pramonės ir sandėliavimo objektų statyba, tam tikslui nustatyti reglamentai. Įvažiavimas į sklypą suplanuotas iš besiribojančios Svirno g.

Sklypo (kad. Nr. 0101/0159:555) Pupinės kaime, Naujininkų seniūnijoje, detalusis planas, TPD Nr. T00060917, patvirtintas Vilniaus m. sav. tarybos 2011-12-14 sprendimu Nr. 1-344. Šio detaliojo plano sprendiniai sklype buvo suplanuota komercinės paskirties objekto statyba, tam tikslui buvo nustatyti reglamentai. Įvažiavimas į sklypą buvo suplanuotas iš besiribojančios Dano Pozniako g.

Apie 24 ha teritorijos prie Sodybų gatvės detaliojo plano rengimas inicijavimo sutarties pagrindu, TPD Nr. 00094619, patvirtintas Vilniaus m. sav. adm. direktoriaus 2024-07-17 įsakymu Nr. REG21270283. Šio detaliojo plano sprendiniai nedidele dalimi patenka į Planuojamos teritorijos šiaurinę dalį, šioje dalyje suplanuota komercinės paskirties objektų bei pramonės ir sandėliavimo objektų statyba, tam tikslui nustatyti reglamentai. Įvažiavimai į sklypus (Planuojamos teritorijos ribose) suplanuoti iš Sodybų g., įvažiavimai suplanuoti tik dešininiais posūkiais.

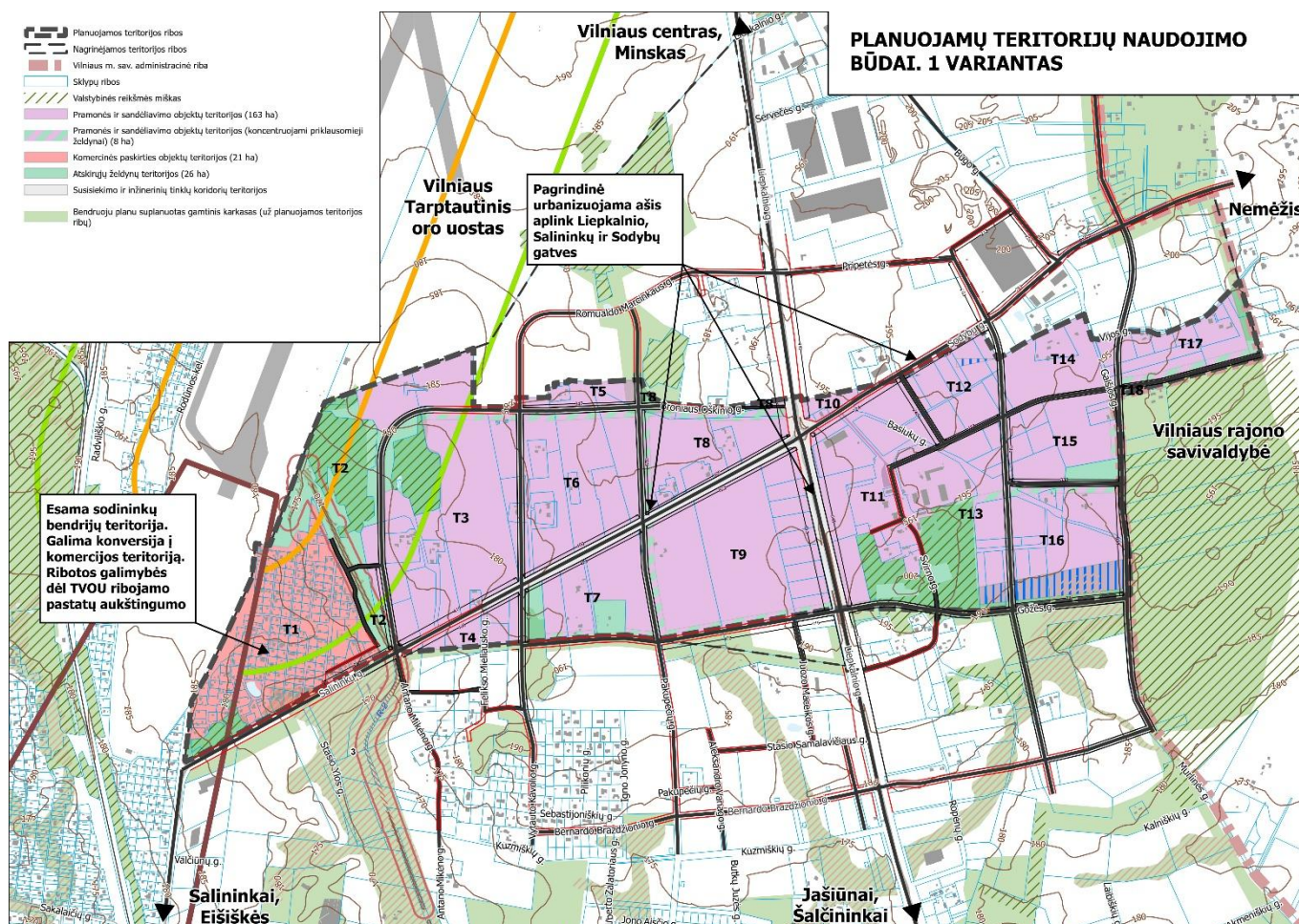
3. BENDRIEJI SPRENDINIAI

3.1. Planuojamo teritorijos vystymo kryptis

Įvertinus esamos būklės analizės metu surinktą informaciją, patvirtintų teritorijų planavimo dokumentų sprendinius, bei atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano, patvirtinto 2021 m. rugsėjo 29 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 789, sprendinius, kuriais atsisakyta Vilniaus oro uosto alternatyvaus kilimo-tūpimo tako įrengimo ir tam tikslui numatyto žemių rezervavimo, Planuojamoje teritorijoje numatoma urbanistinė plėtra optimizuojant susisiekimo tinklą, bei numatant urbanizuojamas ir neurbanizuojamas teritorijas. Atsižvelgiant į Planuojamos teritorijos vietą mieste, Bendroju planu suplanuotas gretimas žemėnaudas, Vilniaus Tarptautinio oro uosto artumą, Planuojamoje teritorijoje numatoma pramonės ir sandėliavimo objektų, komercinės paskirties objektų plėtra, numatomas želdynų teritorijų, kaip žaliųjų jungčių, tinklas. Rengiant Planuojamos teritorijos bendruosius sprendinius, buvo parengti 2 teritorijos plėtos variantai. Abejuose variantuose buvo suplanuotas Planuojamos teritorijos vidinių gatvių tinklas, nustatyti kvartalai su tikslu palengvinti tolesnį teritorijos vystymą, teritorijų planavimo ar kitų dokumentų rengimą.

3.2. Teritorijos plėtos variantas Nr. 1

Planuojamos teritorijos urbanistinės plėtos variante Nr. 1 išlaikomos pagrindinės esamos susisiekimo kryptys – Liepkalnio, Salininkų, Sodybų gatvės, numatant jas kaip pagrindines transportines ašis. Visa Planuojama teritorija suskirstoma į 18 kvartalų su skirtingomis juose esančios žemės įveiklinimo galimybėmis. Didžiojoje teritorijos dalyje numatoma pramonės ir sandėliavimo teritorijų plėtra, galima komercinės paskirties objektų statyba arčiau pagrindinių Liepkalnio, Salininkų ir Sodybų gatvių. Planuojamos teritorijos vakarinėje dalyje esamų sodų bendrųjų teritorijose numatoma konversija į komercinės paskirties objektų teritoriją, taip greta oro uosto ribojant gyvenamųjų pastatų plėtrą šiuose sklypuose, kuriuose nėra numatyta gyvenamųjų pastatų statyba. Siekiant neužkirsti kelio multifunkciniam kvartalų naudojimui, visuose pramonės ir sandėliavimo teritorijose nustatomas papildomas komercinės paskirties objektų teritorijų žemės naudojimo būdas. Kadangi visoje Planuojamoje teritorijoje numatomi pakankamai didelio ploto kvartalai, visuose urbanizuojamose teritorijose papildomai nustatomas bendro naudojimo (miestų, miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo) teritorijų žemės naudojimo būdas, taip numatant galimybę didesnių kvartalų planuotojams suplanuoti vidines viešąsias erdves aplinkos kokybei gerinti. Įvertinus Planuojamoje teritorijoje esančius valstybinės reikšmės miškus, medžiais apaugusius plotus, numatomos atskirųjų želdynų teritorijos.

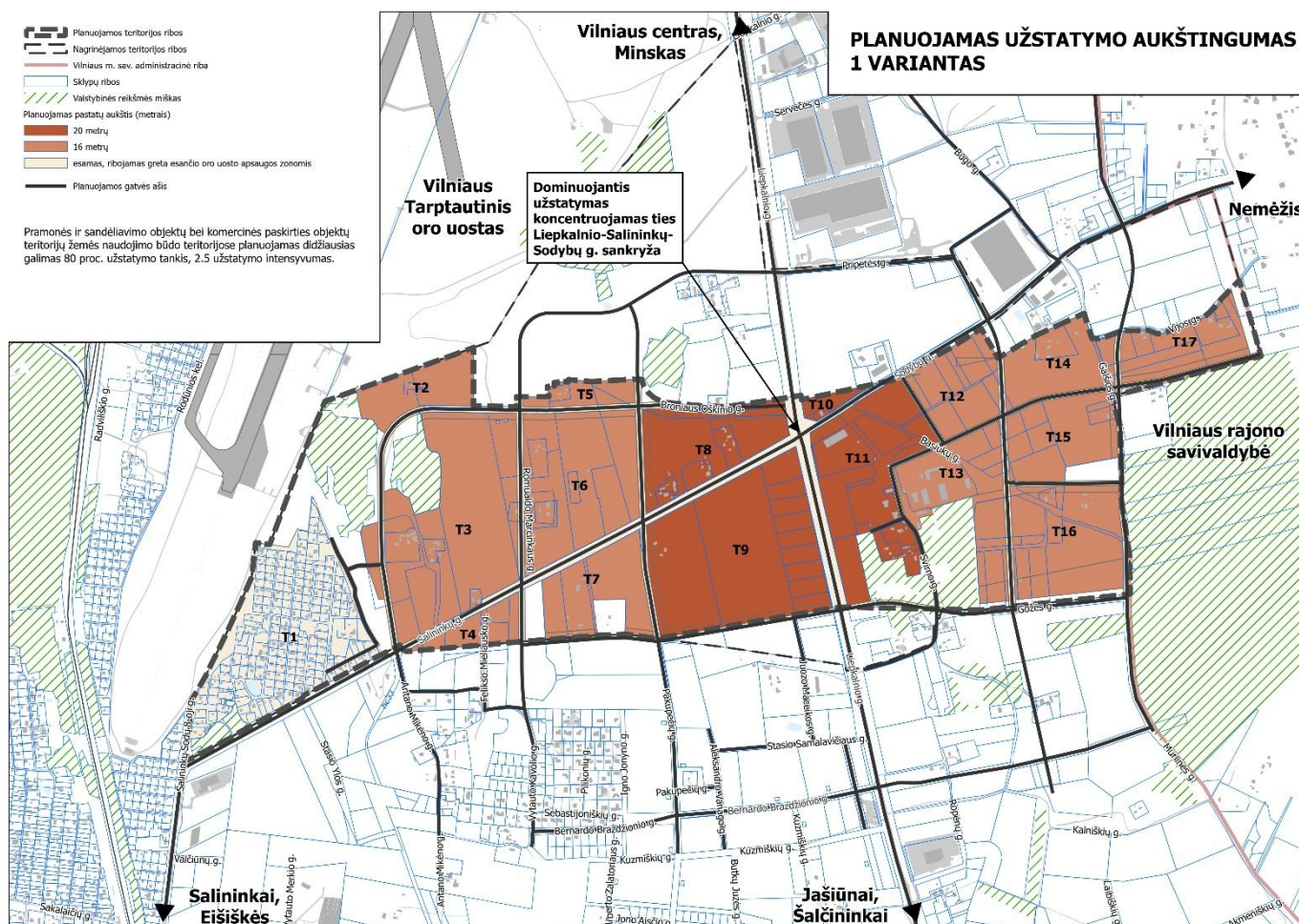


Pav. 13. Planuojamų teritorijų naudojimo būdai. 1 variantas

Urbanizuojamose teritorijose numatomos atskiros teritorijos, kuriose turi būti koncentruojami priklausomieji želdynai. Šiais ruožais gamtiniai fragmentai būtų sujungiami atskirieji želdynai su aplink Planuojamą teritoriją esančiais gamtinio karkaso elementais. Planuojamos teritorijos pietinėje dalyje dalis teritorijų, pažymėtų, kaip su koncentruojamais priklausomaisiais želdynais, taptų kaip buferinė zoną tarp planuojamų pramonės ir sandėliavimo objektų bei piečiau esamų ir suplanuotų gyvenamųjų teritorijų (žiūr. pav. Nr. 13 *Planuojamų teritorijų naudojimo būdai. 1 variantas*).

Siūlomas Planuojamos teritorijos urbanizacijos principas – komercinių ir administracinių pastatų statyba arčiau pagrindinių transportinių ašių, sandėliavimo pastatų statyba atokiau nuo pagrindinių transportinių ašių. Gamybinių pastatų statybos lokacija neribojama, arčiau pagrindinių transportinių ašių nustatoma architektūrinės kokybės siekiamybė. Įvertinant formuojamų kvartalų plotą, siūloma vakarinėje Planuojamos teritorijos dalyje veiklą plėsti didesnio užstatymo ploto poreikį turinčioms įmonėms, o rytinėje dalyje – smulkesnėms įmonėms, kurioms didesnių pastatų statyba būtų nerentabili. Automobilių stovėjimo aikštelių įrengimo vieta turėtų būti numatoma kvartalo vidinėje dalyje, nesant galimybei – pirmenybė teikiama aikštelių įrengimui, orientuotam statmenai pagrindinėms transportinėms ašims.

Įvertinus nuo esamo kilimo ir tūpimo tako nustatytais aerodromo apsaugos zonų aukščių ribojimais, didesnioje Planuojamos teritorijos dalyje, išskyrus kvartalą Nr. T1, nustatomas 16 metrų didžiausias leistinas pastatų aukštingumas. Centrinėje Planuojamos teritorijos dalyje greta Liepkalnio g. planuojamas dominuojantis užstatymas, kur didžiausias leistinas pastatų aukštingumas didinamas iki 20 metrų su tikslu, kad šioje teritorijoje gali būti statomi ne tik gamybiniai pastatai, tačiau ir komercinės paskirties objektai. Taip būtų formuojama išreikšta centrinės dalies struktūra su rytų ir vakarų kryptimis žemėjančiu gamybinio ir/ar sandėlių paskirties užstatymu. Kvartale Nr. 1 užstatymas ribojamas iki esamo užstatymo aukščio. Bet kuriame kvartale planuojamo užstatymo didžiausias galimas aukštis turi būti tikslinamas pagal esamą reljefą, pagal aerodromo apsaugos zonų aukščių ribojimus, bei gavus Transporto kompetencijų agentūros sąlygas ir jų derinimą (žiūr. pav. Nr. 14 *Planuojamas užstatymo aukštingumas. 1 variantas*)



Pav. 14. Planuojamas užstatymo aukštingumas. 1 variantas

Susisiekimo struktūroje esamos ir Bendrajame plane pažymėtos B ir C kategorijų gatvės (atitinkamai Liepkalnio ir Salininkų, Sodybų gatvės) išlaikomos kaip pagrindinės transporto ašys. Planuojamas vidinis D kategorijų gatvių tinklas, apjungiantis planuojamus kvartalus. Siekiant optimizuoti urbanizuojamų kvartalų struktūrą, bei įvertinus STR

2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ VIII skyriaus 29 punkte išdėstytais mažiausiais leistinais atstumais tarp sankryžų ir įvažiavimų atitinkamos kategorijos gatvėse, atlikti sekantys esamų gatvių pakeitimai:

Broniaus Oškinio g. link Liepkanio g. siūloma baigti akligatviu, kadangi neišlaikomas norimasis atstumas pietų kryptimi link Liepkanio – Salininkų g. sankryžos;

Broniaus Oškinio g. siūloma pratęsti apimant šiaurės vakarinę Planuojamos teritorijos dalį, bei pietų kryptimi sujungti ją su Antano Mikėno g.;

Svirno g. link Sodybų g. siūloma baigti akligatviu, kadangi neišlaikomas norminis atstumas vakarų kryptimi link Liepkanio – Salininkų g. sankryžos. Ši Svirno g. atkarpa sprendiniuose neišikiama, perklasifikuojant ją kaip vidinę kvartalo gatvę, bei jos tolesnį būvimą ar naikinimą paliekant kvartalo pertvarkos projektui;

Basiukų g. siūloma naikinti įrengiant racionalesnės struktūros gatvių tinklą šiaurės-pietų ir rytų-vakarų kryptimis;

Galšios g. dalį siūloma naikinti įrengiant naują gatvę link Kamojos g.;

Siūloma įrengti naują gatvę nuo Sodybų g. link Kamojos g., kaip Liepkanio gatvei alternatyvią transportinę jungtį su Minsko pl.;

Romualdo Marcinkaus g. siūloma ištiesinti, bei pietinėje dalyje sujungti su Vytauto Kavolio g.;

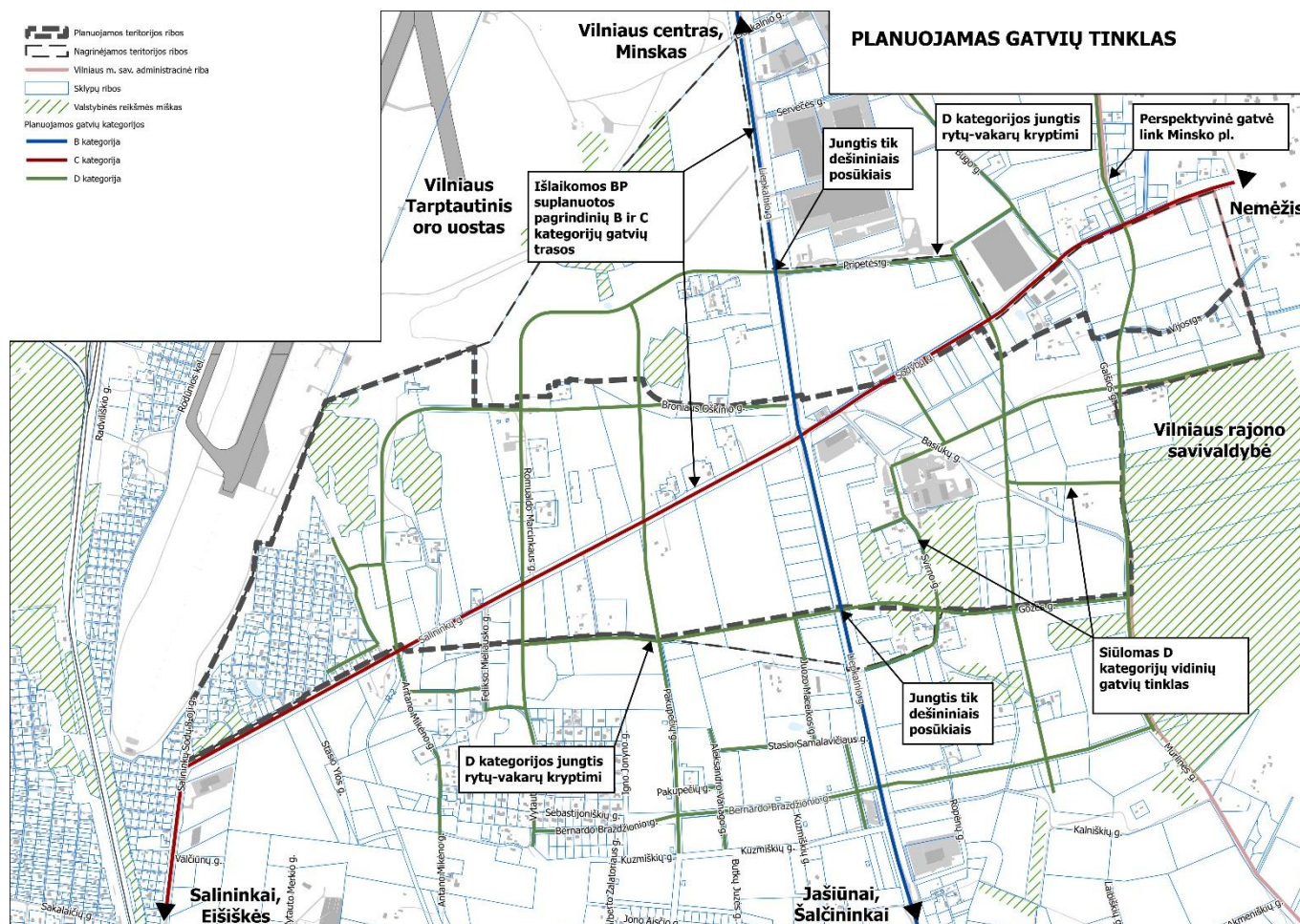
Romualdo Marcinkaus g. siūloma pratęsti šiaurės kryptimi sujungiant ją su Pripetės g. Tiek Romualdo Marcinkaus, tiek Pripetės gatvės, dėl neišlaikomų norminių atstumų, su Liepkanio g. jungtųsi tik dešininiais posūkiais;

Gožės g. siūloma pratęsti palei pietinę Planuojamos teritorijos ribą vakarų kryptimi sujungiant ją su Romualdo Marcinkaus g. Gožės g. jungtis su Liepkanio g., dėl neišlaikomų norminių atstumų, būtų organizuojama tik dešininiais posūkiais;

Pripetės g. siūloma pratęsti pietų kryptimi iki Kalniškių g.;

Pakupečių g. siūloma pratęsti šiaurės kryptimi iki Romualdo Marcinkaus g.;

Siūloma pratęsti Vijos g. iki Svirno g. praplečiant vidinių gatvių tinklą.

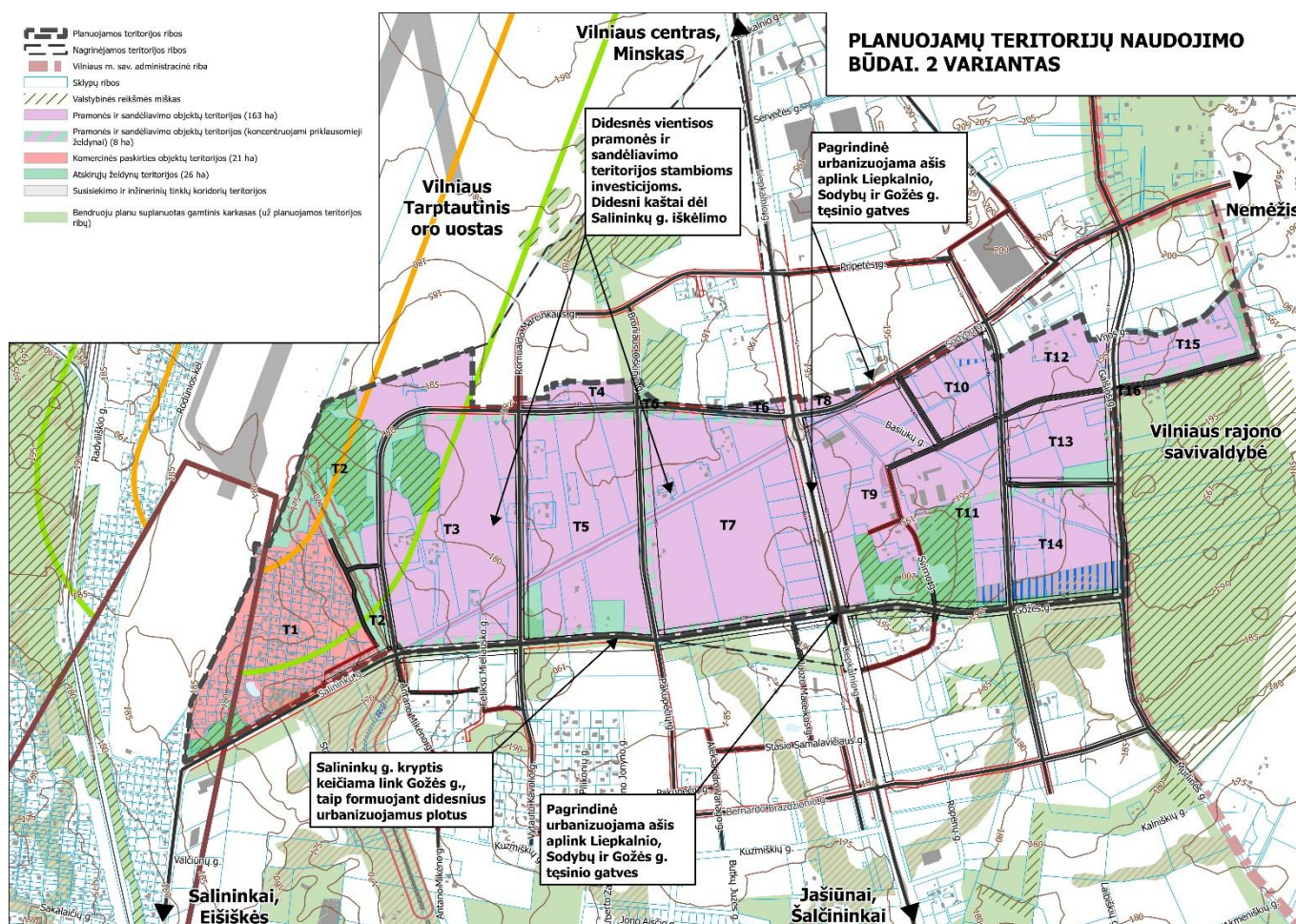


Pav. 15. Planuojamas gatvių tinklas. 1 variantas

Šiais pakeitimas būtų sukurtas Planuojamos ir su ja besiribojančių teritorijų aptarnavimo tinklas, tik numatytose sankryžose besijungiantis su susisiekimui svarbiomis Liepkalnio, Salininkų ir Sodybų gatvėmis (žiūr. pav. Nr. 15 *Planuojamas gatvių tinklas. 1 variantas*).

3.3. Teritorijos plėtros variantas Nr. 2

Planuojamos teritorijos urbanistinės plėtros variante Nr. 2 numatoma struktūrinė Planuojamos teritorijos pertvarka keičiant pagrindinių susisiekimo ašių kryptis – paliekant šiaurė-rietūs susisiekimo kryptį Liepkalnio gatve, tačiau pertvarkant Salininkų ir Sodybų gatves atsisakant bendros šių gatvių sankryžos. Tokios urbanistinės pertvarkos tikslas – atsisakyti įstrižos gatvės taip optimizuojant urbanizuojamas teritorijas, o lyginant su variantu Nr. 1, urbanizuojamų teritorijų plotas didėtų apie 1.6 ha. Didžiausias šios pertvarkos poveikis būtų Planuojamos teritorijos vakarinėje dalyje, Liepkalnio g atžvilgiu. Tokiai pertvarkai būtų reikalinga atlikti Bendrojo plano sprendinių keitimą ar koregavimą, turėtų būti įvertinti galiojantys specialieji planai, esant poreikiui, numatomas jų keitimas/koregavimas. Visa Planuojama teritorija suskirstoma į 16 kvartalų su skirtingomis juose esančios žemės įveiklinimo galimybėmis. Didžiojoje teritorijos dalyje numatoma pramonės ir sandėliavimo teritorijų plėtra, galima komercinės paskirties objektų statyba arčiau pagrindinių Liepkalnio, Sodybų gatvių bei Salininkų g. naujos krypties. Planuojamos teritorijos vakarinėje dalyje esamų sodų bendrųjų teritorijose numatoma konversija į komercinės paskirties objektų teritoriją, taip greta oro uosto ribojant gyvenamųjų pastatų plėtrą šiuose sklypuose, kuriuose nėra numatyta gyvenamųjų pastatų statyba. Kadangi visoje Planuojamoje teritorijoje numatomi pakankamai didelio ploto kvartalai, visuose urbanizuojamose teritorijose papildomai nustatomas bendro naudojimo (miestų, miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo) teritorijų žemės naudojimo būdas, taip numatant galimybę didesnių kvartalų planuotojams suplanuoti vidines viešąsias erdves aplinkos kokybei gerinti. Įvertinus Planuojamoje teritorijoje esančios valstybinės reikšmės miškus, medžiais apaugusius plotus, numatomos atskirųjų želdynų teritorijos. Urbanizuojamose teritorijose numatomos atskiros teritorijos, kuriose turi būti koncentruojami priklausomieji želdynai. Šiais ruožais gamtiniai fragmentais būtų sujungiami atskirieji želdynai su aplink Planuojamą teritoriją esančiais gamtinio karkaso elementais. Planuojamos teritorijos pietinėje dalyje dalis teritorijų, pažymėtų, kaip su koncentruojamais priklausomaisiais želdynais, taptų kaip buferinė zona tarp planuojamų pramonės ir sandėliavimo objektų bei piečiau esamų ir suplanuotų gyvenamųjų teritorijų. Pietinėje dalyje taip pat siūloma komercinės paskirties objektų plėtra, kaip papildomas buferis tarp gamybinių ir sandėliavimo statinių bei piečiau esamų ir suplanuotų gyvenamųjų pastatų.

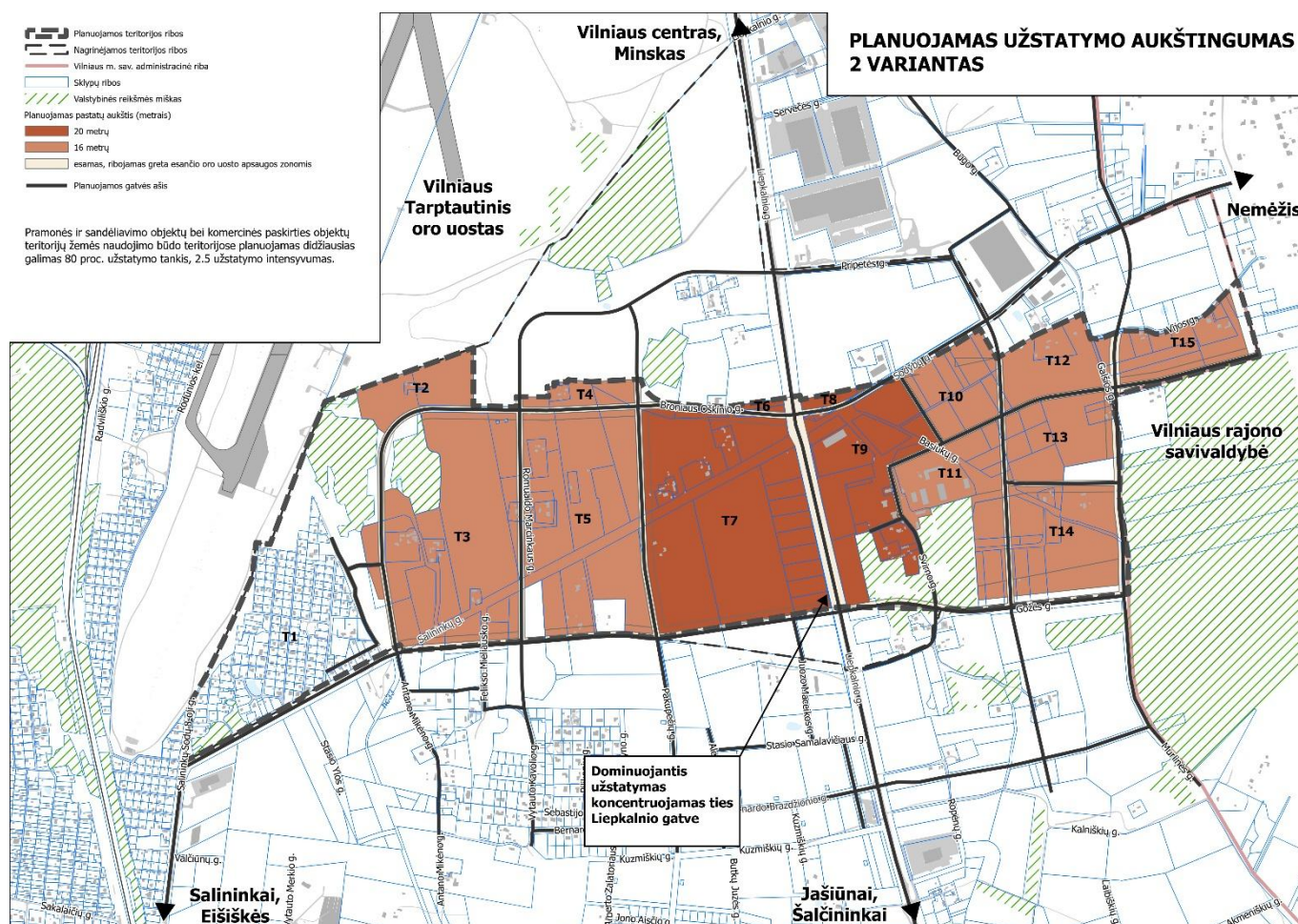


Pav. 16. Planuojamų teritorijų naudojimo būdai. 2 variantas

Kiekvienas kvartalas gali individualiai planuoti sklypo išdėstymą: ar arčiau pietinės gatvės planuoti priklausomųjų želdynų formavimą, ar komercinės paskirties objektų statybą. Pastaruoju atveju už komercinių pastatų turi būtų formuojami priklausomieji želdynai, kaip nenutrūkstama grandis rytų-vakarų kryptimis. Planuojant kvartalo paskirčių išdėstymą būtina vertinti gretimus kvartalus, siekiant tolygios urbanistinės sklaidos (žiūr. pav. Nr. 16 *Planuojamų teritorijų naudojimo būdai. 2 variantas*).

Siūlomas Planuojamos teritorijos urbanizacijos principas – komercinių ir administracinių pastatų statyba arčiau pagrindinių transportinių ašių, sandėliavimo pastatų statyba atokiau nuo pagrindinių transportinių ašių. Gamybinių pastatų statybos lokacija neribojama, arčiau pagrindinių transportinių ašių nustatoma architektūrinės kokybės siekiamybė. Įvertinant formuojamų kvartalų plotą, siūloma vakarinėje Planuojamos teritorijos dalyje veiklą plėsti didesnio užstatymo ploto poreikį turinčioms įmonėms, o rytinėje dalyje – smulkesnėms įmonėms, kurioms didesnių pastatų statyba būtų nerentabili. Automobilių stovėjimo aikštelių įrengimo vieta turėtų būti numatoma kvartalo vidinėje dalyje, nesant galimybei – pirmenybė teikiama aikštelių įrengimui, orientuotam statmenai pagrindinėms transportinėms ašims.

Įvertinus nuo esamo kilimo ir tūpimo tako nustatytais aerodromo apsaugos zonų aukščių ribojimais, didesnioje Planuojamos teritorijos dalyje, išskyrus kvartalą Nr. T1, nustatomas 16 metrų didžiausias leistinas pastatų aukštingumas. Centrinėje Planuojamos teritorijos dalyje greta Liepkalnio g. planuojamas dominuojantis užstatymas, kur didžiausias leistinas pastatų aukštingumas didinamas iki 20 metrų su tikslu, kad šioje teritorijoje gali būti statomi ne tik gamybiniai pastatai, tačiau ir komercinės paskirties objektai. Taip būtų formuojama išreikšta centrinės dalies struktūra su rytų ir vakarų kryptimis žemėjančiu gamybinio ir/ar sandėlių paskirties užstatymu. Kvartale Nr. 1 užstatymas ribojamas iki esamo užstatymo aukščio. Bet kuriame kvartale planuojamo užstatymo didžiausias galimas aukštis turi būti tikslinamas pagal esamą reljefą, pagal aerodromo apsaugos zonų aukščių ribojimus, bei gavus Transporto kompetencijų agentūros sąlygas (žiūr. pav. Nr. 17 *Planuojamas užstatymo aukštingumas. 2 variantas*).



Pav. 17. Planuojamas užstatymo aukštingumas. 2 variantas

Susisiekimo sistemoje esama ir Bendrajame plane pažymėta B kategorijos Liepkalnio g. išlaikoma kaip pagrindinė transportinė ašis. Esamo C kategorijos Salininkų ir Sodybų gatvės pertvarkomos keičiant jų kryptį bei taip optimizuojant urbanizuojamas teritorijas. Planuojamas vidinis D kategorijų gatvių tinklas, apjungiantis planuojamus kvartalus. Siekiant optimizuoti urbanizuojamų kvartalų struktūrą, bei įvertinus STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės

reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ VIII skyriaus 29 punkte išdėstytais mažiausiais leistinais atstumais tarp sankryžų ir įvažiavimų atitinkamos kategorijos gatvėse, atlikti sekantys esamų gatvių pakeitimai:

Naikinama Liepkalnio, Salininkų ir Sodybų gatvių sankryža;

Salininkų g. rytinė dalis tarp Antano Mikėno ir Liepkalnio gatvių siūloma keisti kryptį, Salininkų g. sujungiant su Gožės g. palei pietinę Planuojamos teritorijos ribą. Šiai naujai gatvei turėtų būti nustatoma C kategorija;

Sodybų g. vakarinę dalį siūloma pakreipti sujungiant ją su Broniaus Oškinio g.;

Liepkalnio-Salininkų-Gožės g. ir Liepkalnio-Sodybų-Broniaus Oškinio g. taptų pagrindinėmis pilnavertėmis Planuojamos ir aplinkinių teritorijų sankryžomis;

Felikso Mieliausko g. siūloma trumpinti įrengiant sankryžą su nauja Salininkų g.;

Romualdo Marcinkaus g. siūloma pietinėje dalyje sujungti su Vytauto Kavolio g.;

Romualdo Marcinkaus g. siūloma pratęsti šiaurės kryptimi sujungiant ją su Pripetės g. Dėl neišlaikomų norminių atstumų, tiek Romualdo Marcinkaus g., tiek Pripetės g. jungtys su Liepkalnio g. galimos tik dešininiais posūkiais;

Siūloma įrengti naują D kategorijos gatvę nuo Broniaus Oškinio g. link vakarų kryptimi esančių sodų teritorijų;

Siūloma pratęsti Pakupečių g. šiaurės kryptimi taip skaidant urbanizuojamą teritoriją į racionalaus dydžio kvartalus;

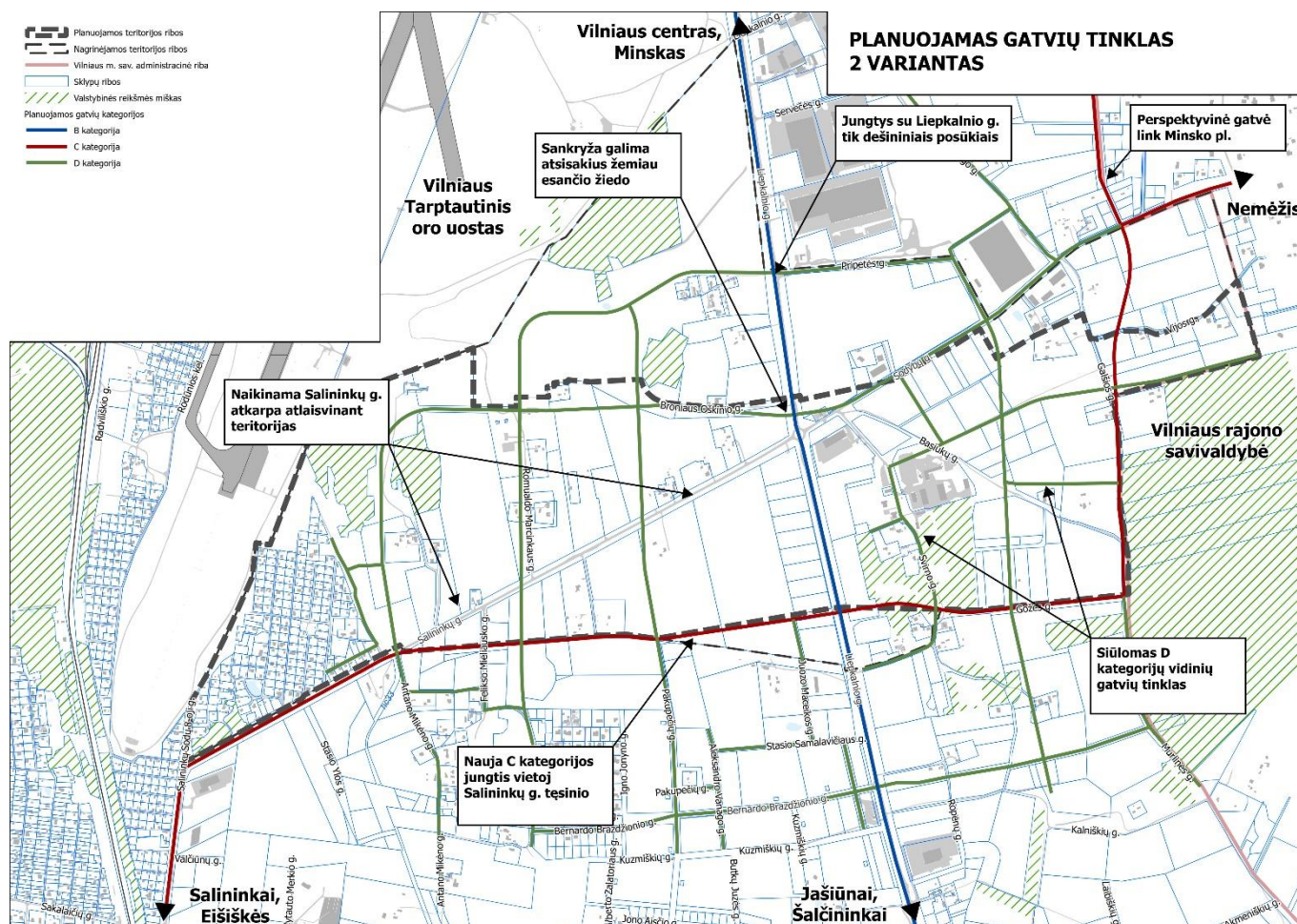
Svirno g. šiaurinė dalis link Sodybų g. sprendiniuose neišskiriama, paliekant ją kaip vidinę kvartalo gatvę, bei jos tolesnį būvimą ar naikinimą paliekant kvartalo pertvarkos projektui;

Siūloma Basiukų g. trasą tiesinti įrengiant sankryžą su Sodybų g.;

Siūloma tikslinti Galšios g. šiaurinę atkarpą nukreipiant ją link Kamojos g.;

Siūloma įrengti naują gatvę nuo Sodybų g. link Kamojos g., kaip Liepkalnio gatvei alternatyvią transportinę jungtį su Minsko pl. Tiek šiai gatvei, tiek Galšios g., turėtų būti nustatyta C kategorija;

Siūloma pratęsti Vijos g. iki Svirno g. praplečiant vidinių gatvių tinklą.



Pav. 18. Planuojamas gatvių tinklas. 2 variantas

Numatytiems pakeitimams įgyvendinti reikėtų atlikti Bendrojo plano keitimą/koregavimą tikslinant suplanuotas gatvių kategorijas. Šiais pakeitimais būtų sukurtas Planuojamos ir su ja besiribojančių teritorijų aptarnavimo tinklas, tik numatytoje sankryžoje besijungiantis su susisiekimui svarbiomis Liepkalnio, Salininkų ir Sodybų gatvėmis (žiūr. pav. Nr. 18 *Planuojamas gatvių tinklas. 2 variantas*).

3.4. Urbanistinė struktūra ir naudojimo reikalavimai

Pasitarimo su planavimo organizatoriumi metu buvo priimtas sprendimas toliau plėtoti koncepcijos sprendinių variantą Nr. 1.

Planuojamoje teritorijoje išlaikomos pagrindinės esamos susisiekimo kryptys – Liepkalnio, Salininkų, Sodybų gatvės, numatant jas kaip pagrindines transportines ašis. Visa Planuojama teritorija suskirstoma į 18 kvartalų su skirtingomis juose esančios žemės įveiklinimo galimybėmis. Didžiojoje teritorijos dalyje numatoma pramonės ir sandėliavimo teritorijų plėtra, galima komercinės paskirties objektų statyba arčiau pagrindinių Liepkalnio, Salininkų ir Sodybų gatvių. Planuojamos teritorijos vakarinėje dalyje esamų sodų bendrųjų teritorijose numatoma konversija į komercinės paskirties objektų teritoriją, taip greta oro uosto ribojant gyvenamųjų pastatų plėtrą šiuose sklypuose, kuriuose nėra numatyta gyvenamųjų pastatų statyba. Siekiant neužkirsti kelio multifunkciniam kvartalų naudojimui, visuose pramonės ir sandėliavimo teritorijose nustatomas papildomas komercinės paskirties objektų teritorijų žemės naudojimo būdas. Kadangi visoje Planuojamoje teritorijoje numatomi pakankamai didelio ploto kvartalai, visuose urbanizuojamose teritorijose papildomai nustatomas bendro naudojimo (miestų, miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo) teritorijų žemės naudojimo būdas, taip numatant galimybę didesnių kvartalų planuotojams suplanuoti vidines viešąsias erdves aplinkos kokybei gerinti. Įvertinus Planuojamoje teritorijoje esančius valstybinės reikšmės miškus, medžiais apaugusius plotus, numatomos atskirųjų želdynų teritorijos. Urbanizuojamose teritorijose numatomos atskiros teritorijos bei ruožai, kuriuose turi būti koncentruojami priklausomieji želdynai. Šiais ruožais gamtiniais fragmentais būtų sujungiami atskirieji želdynai su aplink Planuojamą teritoriją esančiais gamtinio karkaso elementais. Planuojamos teritorijos pietinėje dalyje dalis teritorijų, pažymėtų, kaip su koncentruojamais priklausomaisiais želdynais, taptų kaip buferinė zoną tarp planuojamų pramonės ir sandėliavimo objektų bei piečiau esamų ir suplanuotų gyvenamųjų teritorijų.

Kvartalui Nr. T1, kuriame šiuo metu yra sodininkų bendrųjų teritorijos, numatoma konversija į komercinės paskirties objektų teritorijas. Tam tikslui šiam kvartalui nustatoma kita (KT) pagrindinė žemės naudojimo paskirtis, paslaugų (PA) teritorijos naudojimo tipas, komercinės paskirties objektų (K) bei atskirųjų želdynų (E) teritorijų naudojimo būdai. Šiame kvartale, dėl nuo Vilniaus Tarptautinio oro uosto aerodromo apsaugos zonomis taikomų pastatų ir statinių aukščių apribojimų, didžiausias leistinas pastatų aukštis bendru reglamentu ribojamas iki 8.5 m virš žemės paviršiaus. Rengiant vietovės lygmens TPD ar priešprojektinius pasiūlymus, šiame kvartale didžiausias leistinas pastatų aukštis gali būti didinamas 50 proc., įvertinus planuojamos teritorijos reljefą, aplinkinį urbanistinį kontekstą. Bet kuris projektas turi būti suderintas su VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra. Kvartale nustatomas 60 proc. didžiausias leistinas užstatymo tankis, 1.2 užstatymo intensyvumas, kvartale galimas laisvo planavimo užstatymo tipas, galimi prekybos, paslaugų, maitinimo, administravimo, gydymo, garažų paskirties negyvenamieji pastatai, inžinerinių tinklų maitinimo šaltinių statiniai ir įrenginiai.

Kvartalams Nr. T2 – T14 nustatoma kita (KT) pagrindinė žemės naudojimo paskirtis, pramonės ir sandėliavimo (PER) teritorijos naudojimo tipas, pramonės ir sandėliavimo (P), komercinės paskirties objektų (K) bei atskirųjų želdynų (E) teritorijų naudojimo būdai. Kvartaluose nustatomas 16 metrų didžiausias leistinas pastatų aukštis. Centrinėje Planuojamos teritorijos dalyje esančiuose kvartaluose Nr. T8, T9, T10, T11 nustatomas didesnis 20 metrų didžiausias leistinas pastatų aukštis. Esant technologiniam poreikiui galima planuoti aukštesnius statinius, nei nustatytas didžiausias leistinas užstatymo aukštis, tačiau tam tikslui toks poreikis turi būti pagrįstas ir suderintas su Vilniaus miesto savivaldybės administracija bei VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra. Planuojant statybas bei rengiant kvartalo, kvartalo dalies detalų planą, ar priešprojektinius pasiūlymus, didžiausias leistinas pastatų aukštis privalo būti tikslinamas įvertinus esamą reljefą bei gavus VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros sąlygas. Kvartaluose nustatomas 80 proc. didžiausias leistinas užstatymo tankis, 2.5 užstatymo intensyvumas ar užstatymo tūrio tankis. Kvartaluose pramonės ir sandėliavimo pastatų ar inžinerinių tinklų maitinimo šaltinių statinių ir įrenginių statybos atveju galimas pramonės ir inžinerinės infrastruktūros teritorijų užstatymo tipas, o prekybos, paslaugų, maitinimo, administravimo, gydymo, garažų paskirties negyvenamųjų pastatų statybos atveju – laisvo planavimo užstatymo tipas.

Visuose urbanizuojamuose kvartaluose papildomai nustatomas bendro naudojimo (miestų, miestelių ir kaimų ar savivaldybių bendro naudojimo) teritorijos (B), susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų aptarnavimo objektų teritorijos (I1) ir susisiekimo ir inžinerinių tinklų koridorių teritorijos (I2) žemės naudojimo būdai.

Kiekvieno kvartalo reglamentai pateikiami pagrindinio brėžinio reglamentų aprašomojoje lentelėje.

Kvartaluose Nr. T1, T2, T3, T4 planuojant pastatų ar statinių statybą privalo įvertinti nuo natūralių ir mažai pakeistų šlaitų, statiesnių nei 10°, taikomus ribojimus, aprašytus šio aiškinamojo rašto 2.2.1.2. dalyje. Kvartaluose Nr. T1, T4, T9, T13, planuojant pastatų ar statinių statybą, turi būti įvertinti sausaslėnių taikomi ribojimai, aprašyti šio

aiškinamojo rašto 2.2.1.2. dalyje. Visai Planuojamai teritorijai ar jos daliai taikomi Bendroju planu nustatyti tekstiniai reglamentai Nr. 30, 31, 32, 33, 36. Šių tekstinių reglamentų aprašas pateikiamas aiškinamojo rašto 2.2.1.1. dalyje, tekstinių reglamentų taikymas kvartalams ar jų dalims pateikiamas pagrindinio brėžinio reglamentų aprašomosios lentelės „kiti reglamentai“ stulpelyje.

Planuojamoje teritorijoje ir greta jos prie esamų pagrindinių Liepkalnio, Salininkų ir Sodybų gatvių, formuojamas pagrindinių ir struktūrinių gatvių tinklas, bei šį gatvių tinklą jungiančių sankryžų vietos (žiūr. Pagrindinis brėžinys). Formuojamuose kvartaluose planuojant įvažiavimus-išvažiavimus iš jų ar kvartalų vidines gatves, jungtys galimos su visomis esamomis ir planuojamomis gatvėmis, išskyrus Liepkalnio, Salininkų ir Sodybų gatves. Sekančiuose planavimo ar projektavimo etapuose, planuojant kvartalus ar jų dalis privalu užtikrinti privažiavimą prie visų kvartale esančių sklypų. Privažiavimai gali būti formuojami atskiru sklypų arba servitutu, išlaikant teisės aktuose numatytus privažiavimų plotčius bei atstumus tarp įvažiavimų. Galimi planuojamų kvartalų įvažiavimai-išvažiavimai į pagrindines gatves:

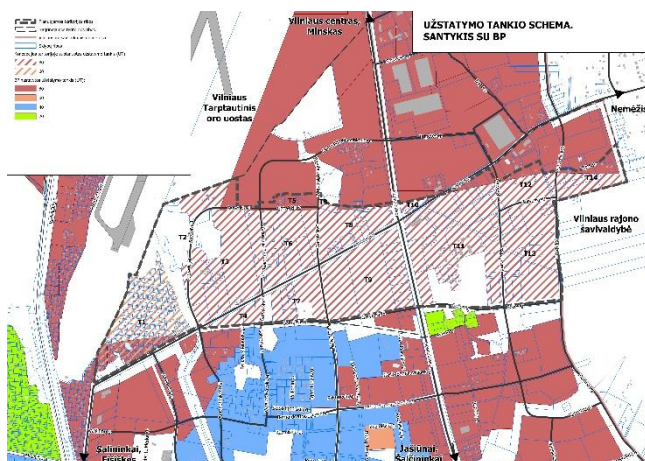
- Kvartalo Nr. T1 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į bendrą Salininkų ir Stasio Ylos gatvių sankryžą, ir/arba rytų kryptimi į planuojamą gatvę Nr. 1.
- Kvartalo Nr. T2 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į planuojamą gatvę Nr. 1.
- Kvartalo Nr. T3 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į planuojamą gatvę Nr. 1 ir/arba pertvarkomą Romualdo Marcinkaus g.
- Kvartalo Nr. T4 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į planuojamą gatvę Nr. 4 ir/arba Felikso Mieliausko g. pietų kryptimi.
- Kvartalo Nr. T5 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į Broniaus Oškinio g. ir/arba piečiau planuojamą gatvę Nr. 2.
- Kvartalo Nr. T6 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į pertvarkomą Romualdo Marcinkaus g. ir/arba planuojamas gatves Nr. 2 ir Nr. 3.
- Kvartalo Nr. T7 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į Pakupečių g. ir/arba greta planuojamas gatves Nr. 4 ir Nr. 5.
- Kvartalo Nr. T8 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į greta planuojamą gatvę Nr. 3.
- Kvartalo Nr. T9 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į Pakupečių g. ir/arba planuojamą gatvę Nr.6.
- Kvartalo Nr. T10 įvažiavimas-išvažiavimas organizuojamas vadovaujantis Apie 24 ha teritorijos prie Sodybų gatvės detaliojo plano inicijavimo sutarties pagrindu, patvirtinto Vilniaus m. sav. administracijos direktoriaus 2024 m. liepos 17 d. įsakymu Nr. 30-1864/24 (TPD Nr. T00094619), sprendiniais.
- Kvartalo Nr. T11 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į pertvarkomą Gožės g. ir/arba planuojamas gatves Nr. 7 ir Nr. 8.
- Kvartalo Nr. T12 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į greta jo planuojamas gatves Nr. 7, Nr. 9, Nr. 10.
- Kvartalo Nr. T13 įvažiavimas-išvažiavimas gali būti organizuojamas į Galšios, Gožės gatves ir/arba greta planuojamas gatves Nr. 8 ir Nr. 9.
- Kvartalo Nr. 14 įvažiavimas-išvažiavimas organizuojamas į planuojamą gatvę Nr. 10. Rekomenduotina įvažiavimą-išvažiavimą planuoti į bendrą Galšios g. ir planuojamų gatvių Nr. 9 ir Nr. 10 sankryžą.

Kvartalų įvažiavimai-išvažiavimai į nurodytas gatves gali būti daugiau nei vienas, įvažiavimų vietos į gatves turi būti parenkamos vadovaujantis STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ VIII skyriaus 29 punkte išdėstytais reikalavimais. Įvažiavimai-išvažiavimai į kvartalus gali būtų įrengiami vadovaujantis jau išduotais statybą leidžiančiais dokumentais.

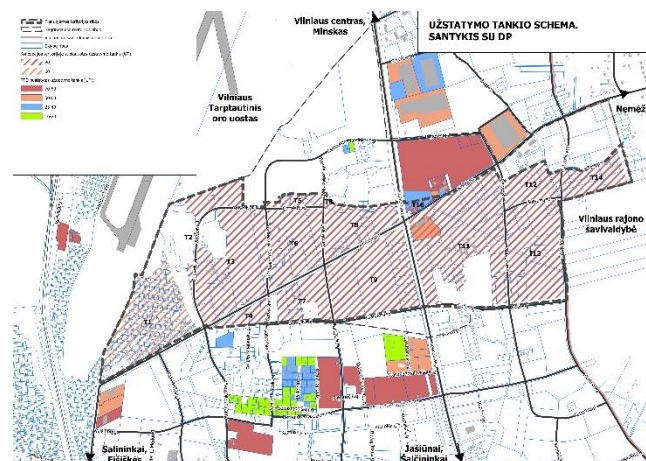
3.5. Nustatomų pagrindinių reglamentų santykis su patvirtintais TPD

Užstatymo tankis Planuojamos teritorijos didesniojoje dalyje kvartalų nustatomas 80 proc., išskyrus vakarinėje pusėje kvartale Nr. T1, kuriame nustatomas mažesnis, 60 proc. užstatymo tankis dėl greta esančio Vilniaus tarptautinio oro uosto. Vertinant gretimais Bendrojo plano sprendinius, urbanizuojamose funkcinėse zonose nustatytas panašus 80 proc. užstatymo tankis išskyrus pietinėje pusėje esančią teritoriją, kurioje suplanuota gyvenamoji mažo užstatymo intensyvumo funkcinė zona su nustatytu 40 proc. užstatymo tankiu. Planuojamoje teritorijoje gyvenamosios teritorijos neplanuojama, o nuo BP suplanuotos mažo užstatymo intensyvumo funkcinės zonos Planuojamos teritorijos urbanizuojama dalis atskiriama siūloma priklausomųjų želdynų juosta. Vertinant

patvirtintus detaliuosius planus jų sprendiniai pasiskirstę gana dispersiškai: su Planuojamos teritorijos šiaurine dalimi besiribojančiais detaliaisiais planais nustatytas 75-80 bei 50 proc. užstatymo tankis, kas atitinka tiek Bendroju planu nustatytą, tiek Planuojamoje teritorijoje planuojamą užstatymo tankį. Tikslinga išskirti ties Liepkalnio ir Sodybų g. sankryža detaliuoju planu suplanuotą teritoriją, kurioje užstatymo tankis nustatytas mažesnis, bei siekia 40 proc., tačiau šioje dalyje užstatymo galimybės riboja Bendroju planu nustatyti mažesni užstatymo reglamentai dėl perspektyvinio oro uosto kilimo-tūpimo tako ribojimų. Kadangi perspektyvinio kilimo-tūpimo tako atsisakyta, pastarojo detaliojo plano rodikliai gali būti tikslinami. Kitais, greta Planuojamos teritorijos pietinės dalies patvirtintais detaliaisiais planais nustatytas užstatymo tankis kinta nuo 50 – 80 proc. greta pagrindinių gatvių, iki 16 – 40 teritorijos vidinėje dalyje suplanuotose gyvenamuosiuose sklypuose (žiūr. pav. 19, pav. 20 *Užstatymo tankio santykis*).

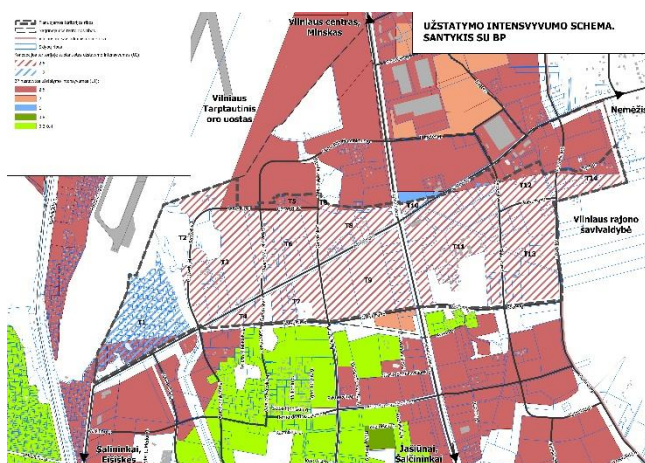


Pav. 19. Užstatymo tankio santykis su BP

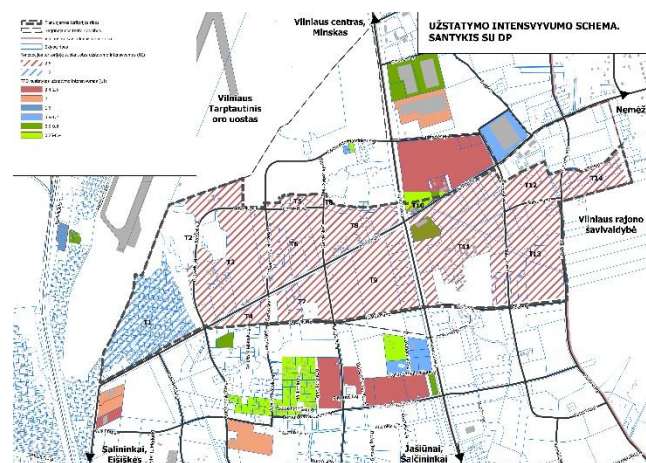


Pav. 20. Užstatymo tankio santykis su DP

Užstatymo intensyvumas Planuojamos teritorijos didesniojoje dalyje nustatomas 2.5, kas atitinka gretimoje aplinkoje Bendroju planu nustatytą analogišką užstatymo intensyvumą, išskyrus su Planuojama teritorija pietine dalimi besiribojančiose gyvenamosiose zonos, kur užstatymo intensyvumas sumažintas iki 0.4 ir 0.2. Planuojama teritorija nuo gyvenamųjų zonų atskiriama želdynų juosta. Greta Planuojamos teritorijos pietinės dalies Bendroju planu suplanuota ir pramonės ir sandėliavimo funkcinė zona, kurioje dėl perspektyvinio kilimo-tūpimo tako nustatyti mažesni užstatymo reglamentai. Koreguojant Bendrojo plano sprendinius šie reglamentai turėtų būti įvertinti pakartotinai dėl pasikeitusių aplinkybių. Planuojamos teritorijos vakarinėje dalyje esančiame kvartale Nr. T1 nustatytas mažesnis 1.2 užstatymo intensyvumas įvertinus gretymybę – Vilniaus tarptautinį oro uostą. Vertinant patvirtintų detaliųjų planų sprendinius, užstatymo intensyvumo kitimas panašus į nustatyto užstatymo tankio kitimą – tiek greta Planuojamos teritorijos šiaurinės dalies, tiek pietinėje pusėje prie pagrindinių gatvių nustatytas 1.2, 2-2.5 užstatymo intensyvumas, o greta Planuojamos teritorijos pietinės pusės suplanuotų gyvenamųjų sklypų užstatymo intensyvumas sumažintas iki 0.25 (žiūr. pav. 21, pav. 22 *Užstatymo intensyvumo santykis*)



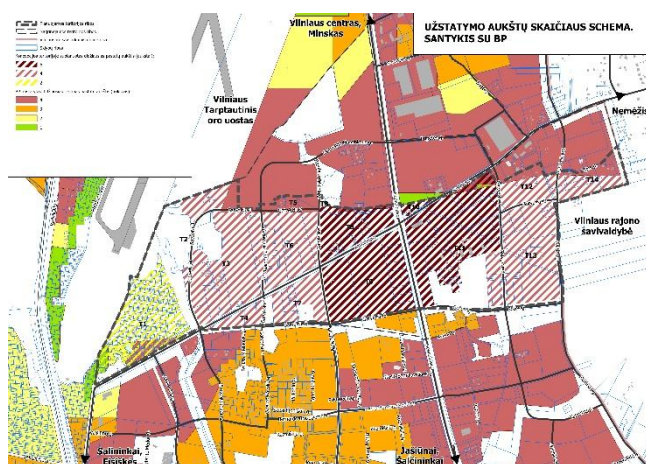
Pav. 21. Užstatymo intensyvumo santykis su BP



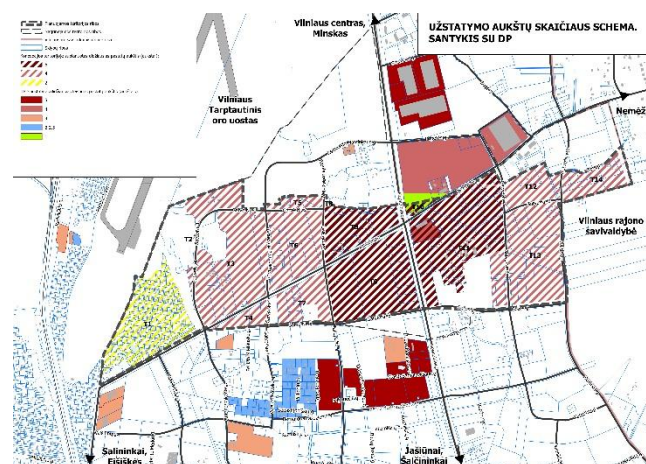
Pav. 22. Užstatymo intensyvumo santykis su DP

Planuojamoje teritorijoje planuojamas didžiausias leistinas pastatų aukštis 4 – 5 aukštai, didžiąja dalimi panašus į greta Bendroju planu suplanuotų funkcinių zonų didžiausią leistiną aukštingumą. Išskirtina Planuojamos teritorijos centrinė dalis, greta Liepkalnio ir Salininkų g. sankryžos, kuri gali būti užstatyta ir iki 5 aukštų administraciniais ar kitokiais pastatais. Planuojamos teritorijos vakarinėje dalyje suplanuotame kvartale Nr. T1 didžiausias leistinas

pastatų aukštis nustatomas mažesnis (iki 2 aukštų), kaip ir greta esančiose Bendruoju planu suplanuotose funkcinėse zonose, kuriose dėl nuo oro uosto taikomų ribojimų, didžiausias leistinas pastatų aukštis ribojamas iki 1 – 2 aukštų. Analogiškai kaip ir Bendruoju planu suplanuotais kitais rodikliais, prie Planuojamos teritorijos pietinės dalies suplanuotose gyvenamosiose funkcinėse zonose pastatų aukštingumas ribojamas iki 3 aukštų. Greta Planuojamos teritorijos šiaurinės dalies yra Bendruoju planu suplanuotos funkcinės zonos, kuriose pastatų aukštingumas ribojamas iki 1 aukšto – šis ribojimas nustatytas dėl tuo metu vertinto oro uosto perspektyvinio kilimo – tūpimo tako. Koreguojant Bendrojo plano sprendinius šie reglamentai turėtų būti įvertinti pakartotinai dėl pasikeitusių aplinkybių. Vertinant detaliaisiais planais patvirtintus sklypų didžiausius leistinus aukščius, tendencija į Planuojamoje teritorijoje nustatytuosius – greta Planuojamos teritorijos šiaurinės dalies suplanuotas 4 aukštų didžiausias leistinas pastatų aukštingumas, pietinėje nuo Planuojamos teritorijos pusėje suplanuotuose gyvenamuosiuose sklypuose nustatytas 2.5 didžiausias leistinas pastatų aukštingumas. Greta Planuojamos teritorijos pietvakarinės dalies, dėl oro uosto kilimo – tūpimo tako gretimybės, didžiausias pastatų leistinas aukštis ribojamas iki 3 aukštų. Išskirtinos dvejios detaliaisiais planais suplanuotos teritorijos – šiaurinė kryptimi greta Liepkalnio ir Pripetės gatvių, pietų kryptimi prie Liepkalnio ir Bernardo Brazdžionio gatvių, kuriose didžiausias leistinas pastatų aukštis ribojamas iki 5 aukštų. Atsižvelgiant į tai, Planuojamos teritorijos centrinėje dalyje, aplink Liepkalnio g., planuojamas 5 aukštų didžiausias leistinas užstatymo aukštingumas išlaikys ir pratęs tendenciją Liepkalnio g. formuoti kaip urbanistinę akcentinę ašį (žiūr. pav. 23, pav. 24 *Užstatymo aukštingumo santykis*).



Pav. 23. Užstatymo aukštingumo santykis su BP

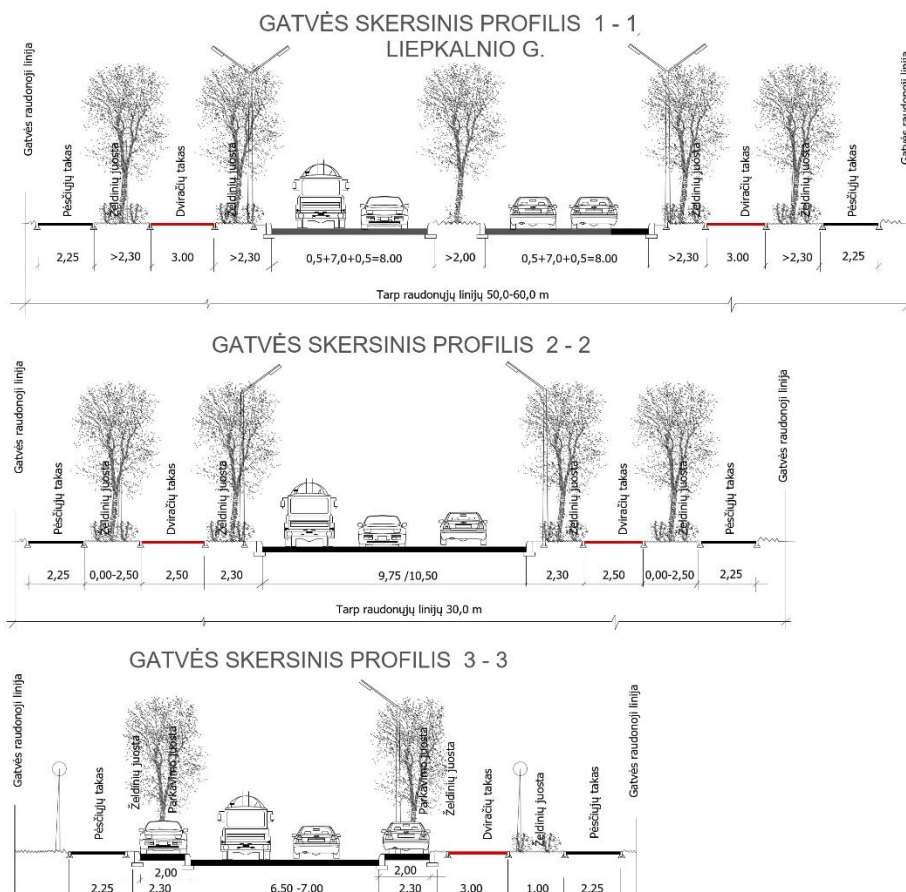


Pav. 24. Užstatymo aukštingumo santykis su DP

3.6. Susisiekimas

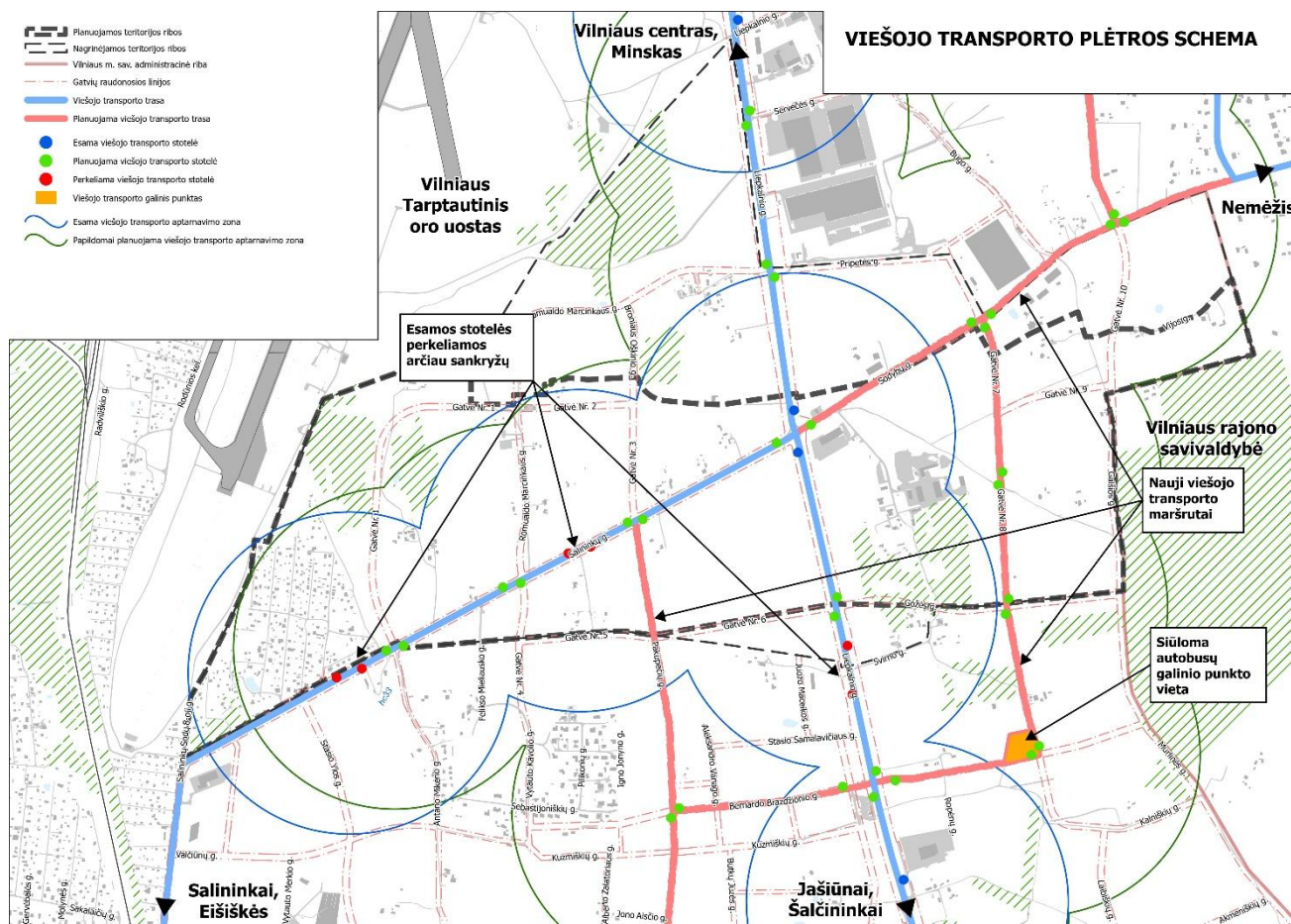
Susisiekimo struktūroje esamos ir Bendrajame plane pažymėtos B kategorijos Liepkalnio gatvė ir C kategorijų Salininkų ir Sodybų gatvės išlaikomos kaip pagrindinės transporto ašys. Pagrindinė planuojamos teritorijos transportinė ir susisiekimo ašis – Liepkalnio g., jungianti teritoriją su užmiesčio keliais. Jai kryžminė struktūrinė ašis – Salininkų ir Sodybų gatvės, teritoriją jungiančios su gretimomis urbanizuotomis tiek miesto, tiek Vilniaus rajono teritorijomis. Konceptijos sprendiniais numatomos papildomos magistralinės gatvės: Bendrajame plane fiksuotos Kamojos g., Bernardo Brazdžionio, Pakupečių gatvės, bei siūlomos naujos – šių gatvių ir Kalniškių g. tęsiniai (gatvės Nr. 7, Nr. 8), bei Murlinės-Galšios g. jungtis link Kamojos g. (gatvė Nr. 10). Pastaroji jungtis būtų kaip alternatyva Liepkalnio g., nukraunant dalį transporto srauto, bei sujungiant Kalnėnus, Minsko pl. su Rudamina bei perspektyvinu Vilniaus pietiniu aplinkkelio. Iš šių naujai planuojamų gatvių Bendruoju planu tik Bernardo Brazdžionio gatvei yra nustatyta C kategorija, kitoms planuojamoms svarbioms gatvėms turėtų būti nustatyta C kategorija rengiant Bendrojo plano keitimą/koregavimą. Planuojamos teritorijos esamos ir naujos jungtys sudaro palankų vidinį žiedą visai teritorijai aptarnauti bei patogiai organizuoti vidiniams privažiavimams bei užtikrinant saugų vidinį dviratininkų eismą (žiūr. pav. 25 *Gatvių skersiniai profiliai*). Įvažiavimai į Liepkalnio, Salininkų ir Sodybų gatves turi būti organizuojami kvartalų vidiniu gatvių tinklu. Į Liepkalnio, Salininkų ir Sodybų g. įvažiavimai galimi tik iš brėžinyje pažymėtų sankryžų, arba tose įvažiavimų vietose, kuriems iki šios koncepcijos patvirtinimo yra išduoti statybą leidžiantys dokumentai.

Didesnioji dalis Planuojamoje teritorijoje planuojamų gatvių yra D kategorijos, tačiau gatvių skersiniai profiliai parinkti 15-20 m pločio, siekiant užtikrinti viešojo ir krovininio transporto eismą su 3.25-3.5 eismo juostomis ir galimybe įrengti automobilių stovėjimo vietas atvykusiems. Įvertinus padidintą krovininio transporto eismą, nerekomenduojama planuoti žiedines sankryžas. Sankryžų spinduliai, įvertinant krovininio ir viešojo transporto eismą, turi būti 12-15 metrų.



Pav. 25. Gatvių skersiniai profiliai

Šiuo metu viešojo transporto trasos driekiasi Liepkalnio, Salininkų ir Vilniaus rajone esančiose Kaštonų ir Ilgojoje gatvėse. Konceptijos sprendiniais siūloma numatyti papildomas viešojo transporto trasas Sodybų, Bernardo Brazdžionio, Pakupečių ir naujai planuojamame Kalniškių g. tęsinyje iki Sodybų g. (planuojamos gatvės Nr. 7 ir Nr.8). Taip būtų suformuotas koncepcijos bei gretimas teritorijas aptarnaujantis viešojo transporto tinklas. Tam tikslui taip pat turėtų būti perkeltos esamos, bei įrengtos naujos viešojo transporto stotelės. Prie Bernardo Brazdžionio ir Kalniškių gatvių sankryžos siūloma įrengti viešojo transporto galinio punkto vietą su tam tikslui įrengiama infrastruktūra (žiūr. pav. 26 *Viešojo transporto plėtros schema*).



Pav. 26. Viešojo transporto plėtros schema

Siekiant optimizuoti urbanizuojamų kvartalų struktūrą, bei įvertinus STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ VIII skyriaus 29 punkte išdėstytais mažiausiais leistinais atstumais tarp sankryžų ir įvažiavimų atitinkamos kategorijos gatvėse, atliekami sekantys esamų gatvių pakeitimai:

- Broniaus Oškinio g. jungtis su Liepkalnio g. nutraukiama, įrengiant akligatvį ar kitą sprendinį, kadangi neišlaikomas norminis atstumas pietų kryptimi link Liepkalnio – Salcininkų g. sankryžos. Ši atkarpa kvartale Nr. T8 paliekama spręsti kaip kvartalo vidinės kompozicijos dalis, tačiau turi būti išsaugota jungtis pėsčiųjų ir nemotorizuoto transporto judėjimui iki Liepkalnio g.
- Broniaus Oškinio g. pertvarkoma ją ištiesinant šiaurės-pietų kryptimis nuo Romualdo Marcinkaus g. iki Salcininkų g. – nauja atkarpa įvardijama kaip planuojama gatvė Nr. 3.
- Nuo Broniaus Oškinio g. įrengiama nauja gatvė apimant šiaurės vakarinę Planuojamos teritorijos dalį, bei pietų kryptimi sujungiant ją su Antano Mikėno g. – planuojamos gatvės Nr. 1 ir Nr. 2. Greta esančios Salcininkų Sodų 1-osios g. jungtis su Salcininkų g., dėl neišlaikomų norminių atstumų, naikinama. Kaip alternatyva Salcininkų Sodų 1-osios g. jungčiai naudojama Salcininkų Sodų 2-oji g., arba planuojama gatvė Nr. 1. Pastarajai jungčiai turėtų būti įrengtas privažiavimas per upelį R-2. Kvartale Nr. T5 esamos gatvių raudonosios linijos, skirtos privažiuoti prie pavienių sodybų, naikinamos kaip neaktualios.
- Felikso Mieliausko g. sankryža su Salcininkų g. naikinama, Felikso Mieliausko g. kvartale Nr. T4 gali būti pabaigiama akligatviu, arba pritaikytas kitas sprendinys kvartalo ribose.
- Siekiant optimaliausio transporto judėjimo, Romualdo Marcinkaus g. keičiama trajektorija, bei pietinėje dalyje sujungiama su Vytauto Kavolio g. tęsiniu (planuojama gatvė Nr. 4), bei įrengiant bendrą sankryžą su Salcininkų g. Kvartale Nr. T6 esamos Romualdo Marcinkaus g. raudonosios linijos naikinamos.
- Romualdo Marcinkaus g. pratęsiama šiaurės kryptimi sujungiant ją su Pripetės g. bei įrengiant bendrą sankryžą. Pastarosios sankryžos organizuojamos dešininiais posūkiais dėl neišlaikomų norminių atstumų su Liepkalnio – Salcininkų – Sodybų gatvių sankryža.
- Pakupečių g. pratęsiama šiaurės kryptimi iki pertvarkomos Broniaus Oškinio g. tęsinio – planuojamos gatvės Nr. 3, bei įrengiant šių gatvių bendrą sankryžą su Salcininkų g.



- Gožės g. pratęsiama palei pietinę Planuojamos teritorijos ribą vakarų kryptimi, įrengiant trūkstamas planuojamas gatves Nr. 5 ir Nr. 6, sujungiant ją su planuojama gatve Nr. 4 ir Vytauto Kavolio g. tęsiniu. Šios gatvės įrengimas būtų svarbus tiek Planuojamos teritorijos pietinės dalies, tiek su ja besiribojančių teritorijų susisiekimui. Pertvarkytos Gožės g. ir vakarinėje pusėje planuojamos gatvės Nr. 6 jungtis su Liepkalnio g. būtų organizuojama tik dešininiais posūkiais dėl neišlaikomo norminio atstumo su Liepkalnio – Salininkų – Sodybų gatvių sankryža.
- Svirno g. jungtis su Sodybų g. naikinama. Svirno ir Basiukų gatvės kvartale Nr. T11 paliekamos arba pertvarkomos kvartalo vidiniu planavimu.
- Basiukų g. kvartale Nr. T13 paliekama, pertvarkoma arba naikinama kvartalo vidiniu planavimu.
- Siekiant suformuoti racionalaus dydžio urbanizuojamas teritorijas, tarp kvartalų Nr. T12 ir T13 įrengiama nauja gatvė Nr. 9, su galimybe ją pratęsti iki Vilniaus rajone esančios Jono Pauliaus II g. Tokia galimybė turi būti sprendžiama planuojant kvartalą Nr. T14, bei įvertinus tokios gatvės būtinybę, bei poveikį greta esančios gyvenamosios teritorijoms.
- Galšios g. dalis naikinama įrengiant naują gatvę Nr. 10 link Kamojos g. Naujos gatvės Nr. 10 įrengimas, kartu su pertvarkytomis Galšios ir Murlinės gatvėmis, būtų alternatyva Liepkalnio g. nukraunant dalį transporto srauto, su optimesniu jo pasiskirstymu prie Žirnių g. – Liepkalnio g. – Minsko pl. ir Minsko pl. – Kamojos g. – Gurių g. sankryžomis. Kvartaluose Nr. T12 ir T13 Galšos g. raudonosios linijos naikinamos.
- Pripetės g. pratęsiama pietų kryptimi iki Kalniškių g. įrengiant planuojamas gatves Nr. 7 ir Nr. 8. Siekiant optimizuoti susisiekimą bei urbanizuojamų ir neurbanizuojamų teritorijų panaudojimą, Kalniškių g. trasą, greta Planuojamos teritorijos pietinės dalies, reikalinga pakoreguoti (žiūr. Pagrindinis brėžinys). Ištiesinus Kalniškių g. trasą būtų mažinamas valstybinės reikšmės miškų išmiškinimas ir medžių kirtimas, atsisakoma gatvės kreivinio, taip mažinant kietųjų dangų įrengimo poreikį.

3.7. Inžinerinė infrastruktūra

Inžinerinės infrastruktūros išvystymas Planuojamoje teritorijoje ir jos gretimoje aplinkoje yra nepakankamas arba atskirais atvejais visai neišvystytas. Esama informacija ir bendri sprendimai pateikti aiškinamojo rašto 2.2.1.4. dalyje.

Elektros tiekimas numatomas nuo suplanuotos transformatorių pastotės „Kuprioniškės“, prie kurios turi būti atvesta 110 kV kabelinė linija. Elektros tiekimas ir modulinių transformatorių ar kitų elektros tiekimo įrenginių kiekis ir vieta sprendžiama kvartalo ar kvartalų grupių teritorijose nustačius konkrečius energijos tiekimo poreikius.

Planuojamą teritoriją kerta vidutinio ir didelio slėgio dujotiekio tinklai. Šilumos gamybai rekomenduojama atlikti lokalių kvartalo ar kvartalų grupės centralizuotų šilumos gamybos šaltinių įrengimą.

Vandens tiekimui ir buitinių nuotekų nuvedimui būtina įrengti tinklus, prijungtus prie miesto centralizuotų tinklų infrastruktūros.

Kvartaluose ar kvartalų grupėse susidariusios paviršinės sugerdinamos teritorijos ribose. Esant paviršiui, ar nesant galimybei nuotekų sugerdinti, paviršinės nuotekos kaupiamos, valomos ir nukreipiamos artimiausius atvirus vandens telkinius ar paviršinių nuotekų tinklus reguliuojant jų debitą.

Gatvių apšvietimas įrengiamas prie visų pagrindinių ir struktūrinių gatvių.

Rengiant kvartalo, kvartalų grupės teritorijų planavimo dokumentą ar techninį projektą privalu gauti sąlygas iš centralizuotus tinklus eksploatuojančios institucijos.