

Atestato Nr. 0428	OBJEKTO NR.	RENGIMO ETAPAS	TOMAS	METAI
	U-1212	Sprendiniai	IV	2015



KLAIPĖDOS RAJONO SAVIVALDYBĖ

KLAIPĖDOS RAJONO DVIRAČIŲ TRASŲ SPECIALUSIS PLANAS

RENGIMO ETAPAS

SPRENDINIAI

PLANAVIMO ORGANIZATORIUS:

KLAIPĖDOS RAJONO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS

PLANO RENGĖJAS:

UAB „URBANISTIKA“

PAREIGOS	PAVARDĖS	PARAŠAI
L.E.P. DIREKTORĖ	A. KAŽIENĖ	
VYR. ARCHITEKTĖ	A. KAŽIENĖ	
PROJEKTO VADOVAS (Atest. Nr. 26560)	M. NOREIKA	

Turinys

1. PAGRINDINĖS NUOSTATOS	3
1.1. Tikslai ir uždaviniai.....	3
1.2. Pagrindinės sąvokos	4
1.3. Bendrosios sprendinių nuostatos.....	5
2. SUSISIEKIMO DVIRAČIAIS SISTEMA	7
2.1. Dviračių naudojimo tendencijos ir perspektyvos	7
2.1.1. Dviratis kaip turizmo priemonė.....	7
2.1.2. Dviratis kaip susisiekimo ir rekreacijos priemonė	8
2.2. Dviratininko poreikių identifikavimas	9
2.3. Dviračių trasų klasifikacija	9
2.4. Dviračių trasų tinklo ir infrastruktūros formavimo principai.....	10
3. DVIRAČIŲ TRASOS IR INFRASTRUKTŪRA	12
3.1. Savivaldybės dviračių trasų tinklas	12
3.2. Gargždų miesto ir priemiesčio dviračių trasų tinklas	16
3.3. Dviračių trasų infrastruktūra	17
3.3.1. T1 – Atskiri dviračių takai	17
3.3.2. T2 – Bendri pėsčiųjų - dviračių takai.....	18
3.3.3. T3- Dviračių eismo juostos	19
3.4. Aptarnavimo infrastruktūra	19
3.5. Dviračių trasų sankirtos su geležinkeliais	20
3.6. Dviračių trasų sankirtos su dujų perdavimo linijomis	20
3.7. Dviračių trasų sankirtos su vandentiekio ir buitinių nuotekų tinklais	21
3.8. Dviračių trasų plėtos prioritetai	21
4. DVIRAČIŲ TURIZMO PLĖTOJIMAS IR SKATINIMAS	23
5. INFORMACIJOS ŠALTINIAI.....	26
6. PRIEDAI	26
6.1. Atskirų dviračių takų (T1) skersiniai profiliai:	26
6.2. Bendrų pėsčiųjų ir dviračių takų (T2) skersiniai profiliai:	26
6.3. Dviračių eismo juostų (T3) skersiniai profiliai:	26
GRAFINĖ DALIS	27
▪ Pagrindinis brėžinys M 1: 50 000.....	27
▪ Trasų vystymo prioritetų ir įrengimo tipų schema M 1: 50 000.....	27

1. PAGRINDINĖS NUOSTATOS

1.1. Tikslai ir uždaviniai

Planavimo pagrindas - Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos direktoriaus 2013-09-27 įsakymas Nr. AV-1663 „Dėl Klaipėdos rajono dviračių trasų specialiojo plano parengimo“.

Specialusis planas rengiamas vadovaujantis planavimo sąlygomis ir LR įstatymais, Vyriausybės nutarimais, taisyklėmis ir kitais norminiais dokumentais, reglamentuojančiais planavimą, o taip pat 2014 m. rugpjūčio mėn. 19 d. specialiojo plano rengimo sutartimi Nr. AS-588.

Specialiojo planavimo organizatorius – Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos direktorius.

Planuojama teritorija – Klaipėdos rajono savivaldybės teritorija, 1336 km².

Planavimo rūšis – Specialusis teritorijų planavimas.

Planavimo lygmuo – Savivaldybės.

Planavimo uždaviniai:

- Parengti Klaipėdos rajono dviračių trasų specialųjį planą;
- Užtikrinti sistemingą Klaipėdos rajono teritorijos darnų vystymąsi bei racionalų rajono teritorijos, lėšų ir kitų išteklių panaudojimą, įrengiant naujas dviračių trasas, išvystant turistinių – pažintinių bei kasdienio susisiekimo dviračių trasų tinklą rajono teritorijoje;
- Išanalizuoti dviračių takų – trasų infrastruktūros plėtros poreikį Klaipėdos rajono teritorijoje;
- Identifikuoti potencialius dviračių takų – trasų maršrutus atsižvelgiant į paklausą, vietovės patrauklumą turizmui, esamą infrastruktūrą, dviračių takų – trasų tinklo techninius parametrus, esamus žemės naudojimo apribojimus ir kitus kriterijus nurodant kokiai dviračių turizmo rūšiai maršrutas galėtų būti geriausiai pritaikytas;
- Atlikti lankytinų vietų, kasdieninio susisiekimo bei traukos centrų analizę įtraukiant jas į sistemingą dviračių maršrutų sistemą;
- Suplanuoti bendrą Klaipėdos rajono dviračių takų – trasų tinklą apjungiant esamus ir planuojamus dviračių takus – trasas;
- Parinkti lankytinų objektų ir kitų reikalingų dviračių maršruto ženkle vietų;
- Numatyti reikalingą infrastruktūrą dviračių transporto sistemos plėtojimui ir skatinimui;
- Pateikti inovatyvius siūlymus dviračių transporto plėtojimui ir skatinimui;
- Įvertinti ir suplanuoti dviračių takų jungtis su gretimomis savivaldybėmis;
- Nustatyti prioritetus specialiojo plano sprendinių įgyvendinimui.

1.2. Pagrindinės sąvokos

Dokumente naudojamos sąvokos atitinka LR Kelių eismo taisyklėse, R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos“ ir Dviračių transporto infrastruktūros specialiuju planų rengimo taisyklėse (dokumentas nepatvirtintas) naudojamas sąvokas.

Dviratis – ne mažiau kaip du ratus turinti transporto priemonė, varoma tik ja važiuojančio asmens raumenų jėga, naudojant pedalus ar rankenas. Neįgaliųjų vežimėliai prie dviračių nepriskiriami.

Dviračių transporto infrastruktūra – dviračių trasų, techninių dviračių eismo organizavimo priemonių, dviračių stovėjimo ir saugojimo aikštelių, reikiamų statinių ir įrenginių visuma.

Dviračių trasa – judėjimo kryptį rodanti dviračių eismui skirta žemės arba statinio paviršiaus juosta, kuri apima dviračių takus, pėsčiųjų ir dviračių takus, dviračių juostas ir kelio dalis, kuriomis vyksta mišrusis eismas.

Dviračių takas – dviračių eismui skirta infrastruktūra fiziškai arba dangos ženkliniu atskirta nuo motorinio transporto eismo (atskiras dviračių takas, bendras pėsčiųjų ir dviračių takas, dviračių eismo juosta, dviračių gatvė);

Atskiras dviračių takas – dviračių eismui skirtas takas, pažymėtas kelio ženklu Nr. 411 „Dviračių takas“ ir nuo važiuojamosios kelio dalies ir pėsčiųjų eismo fiziškai atskirtas šonine skiriamąja juosta, apsauginių atitvarų sistemomis arba bordiūru.

Pėsčiųjų ir dviračių takas – mišriam pėsčiųjų ir dviračių eismui naudojamas takas arba šaligatvis, pažymėtas kelio ženklu Nr. 413 „Pėsčiųjų ir dviračių takas“.

Dviračių eismo juosta – gatvės važiuojamosios dalies kraštinė fiksuoto pločio juosta, skirta dviračių eismui ir atskirta nuo transporto eismo nužymėjimo linija ar kitomis priemonėmis.

Dviračių gatvė – atskiras dviračių takas, kuriam pagal 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ suteikta E arba F kategorija.

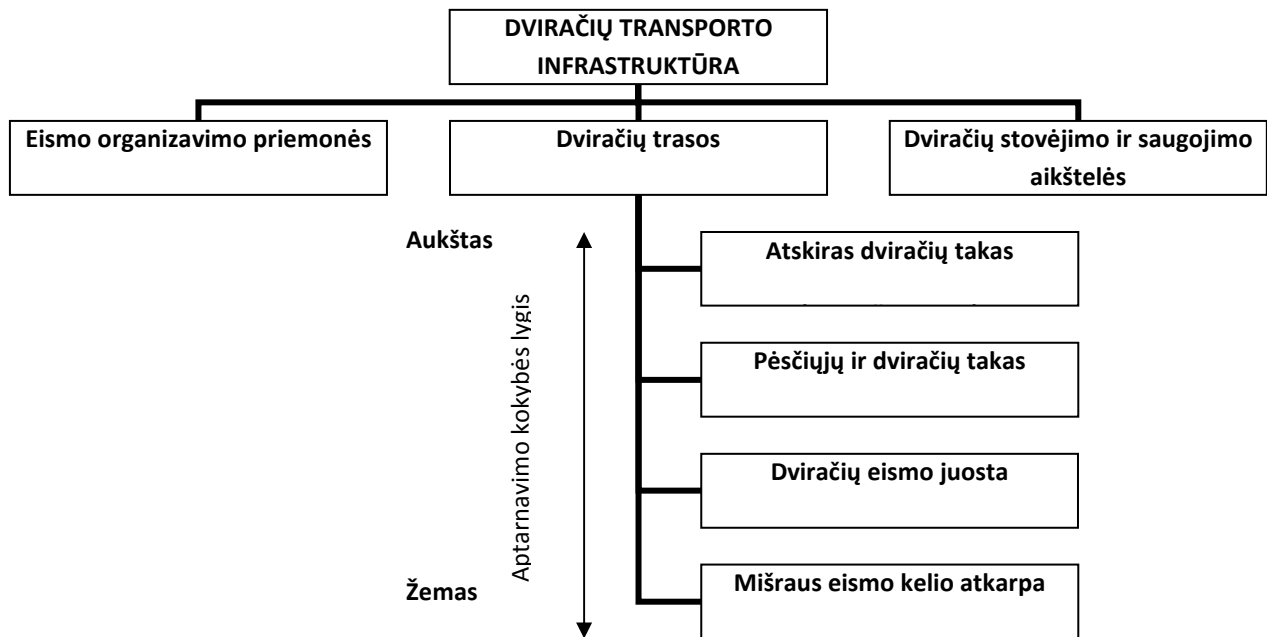
Dviračių transporto infrastruktūros plėtros schema – nacionalinio, regiono ar rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentas, kuriame nustatomi teritorijos dviračių transporto infrastruktūros plėtros bendrieji sprendiniai, dviračių trasos, jų reikšmė, techninė kategorija.

Dviračių transporto infrastruktūros plėtros planas – rajono lygmens (savivaldybių teritorijų dalių, miestų ir miestelių) ar vietovės lygmens (žemės sklypų ar jų grupių) specialiojo teritorijų planavimo dokumentas, kuriame nustatomos dviračių trasos, jų charakteristikos ir dviračių transporto infrastruktūros išdėstymas teritorijoje.

Viešųjų dviračių sistema – savivaldybių viešojo transporto sistemos dalis, kuri apima viešai naudoti skirtus dviračius, specialias jų stovėjimo ir saugojimo vietas.

Šoninė skiriamoji juosta – konstrukcinis kelio elementas, atskiriantis transporto priemonių eismą nuo pėsčiųjų ir dviratinkų eismo. Šoninėje skiriamąjoje juostoje gali būti įrengti kelio inžineriniai, vandens nuleidimo įrenginiai, ji gali būti apželdinta veja, želdiniais ar apstatyta mažosios architektūros elementais.

Šoninė apsaugos zona – tai laisva erdvė, kurioje negali būti tvirtų (standžių) kliūčių (pastatai, aptvarai, sienos, medžiai, kelio ženklai, šviestuvų atramos ir pan.).



1 pav. Dviračių transporto infrastruktūros komponentai

1.3. Bendrosios sprendinių nuostatos

1. Specialiojo plano sprendiniai parengti remiantis Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendruoju planu, gretimų besiribojančių savivaldybių teritorijų bendraisiais planais, Gargždų miesto teritorijos bendruoju planu, Priekulės miesto bendruoju planu, saugomų teritorijų tvarkymo specialiaisiais planais (Pajūrio regioninio parko, Minijos senslėnio kraštovaizdžio draustinio, Veiviržio kraštovaizdžio draustinio) ir kitais susijusiais teritorijų planavimo dokumentais, integruojant šiuose planuose numatytas dviračių trasas į bendrą sistemą;
2. Specialus planas parengtas vadovaujantis 2013-06-13 LR energetikos ministro įsakymu Nr.1-130 patvirtintu „Suskystintų gamtinių dujų terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialiuoju planu“.
3. Specialiojo plano sprendinių pagrindinis brėžinys parengtas masteliu M 1:50 000, taip pat teikiama ir trasų vystymo prioritetų ir įrengimo tipų schema.
4. Specialiuoju planu numatomos preliminarios dviračių trasos ir dviračių transporto infrastruktūros plėtrai reikalingų komunikacinių koridorių ribos nenustatomos, teritorijos nerezervuojamos. Todėl parengus šį specialųjį planą vėliau bus privaloma rengti atskirų trasų specialiuosius planus stambesniu masteliu (M 1:500 – M 1:2000), jas patikslinant, parenkant techninius parametrus ir nustatant komunikacinių koridorių ribas.
5. Dviračių takai, kurių trasos sutampa su valstybinės reikšmės keliais, turės būti planuojami už šių kelių juostų ribų. Išimtiniais atvejais, kai tako įrengimo galimybes už valstybinės reikšmės kelių juostų ribų riboja ypač sudėtingos reljefinės sąlygos, vandens telkiniai, esami statiniai, kultūros

paveldo objektai ir kitais kritiniais atvejais, dviračių takas gali būti rengiamas kelio juostos ribose, nuo važiuojamosios dalies atskiriant bordiūru ar apsauginių atitvarų sistemomis.

6. Saugomų teritorijų ribos keičiamos, tvarkymo ir naudojimo priemonės numatomos specialiuosiuose saugomų teritorijų planuose. Specialiojo plano sprendiniai, susiję su saugomų teritorijų naudojimu ir tvarkymu, neprieštarauja saugomų teritorijų specialiesiems planams. Esant kolizijai vadovaujasi saugomų teritorijų specialiaisiais planais.
7. Kultūros paveldo objektų bei vietovių teritorijose ir apsaugos zonose planuojama veikla reglamentuojama nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialiaisiais planais bei kultūros paveldo apsaugą reglamentuojančiais teisės aktais. Specialiuoju planu neplanuojamos dviračių trasos per archeologinio paveldo objektus ir kapinynus, išskyrus tuos atvejus, kai trasos numatytos greta per šiuos objektus nutiestų esamų vietinės ar valstybinės reikšmės kelių. Siekiant išvengti neigiamų pasekmių kultūros paveldo objektams, prieš vykdant žemės kasimo darbus vietose, kuriose susisiekimo komunikacijos ir inžinerinės infrastruktūros tinklai planuojami per registruotų kultūros vertybių teritorijas ar apsaugos zonas, turi būti atlikti archeologiniai tyrimai, vadovaujantis paveldo tvarkybos reglamentu PTR 2.13.01:2011 „Archeologinio paveldo tvarkyba“.
8. Rengiamame Specialiajame plane dėl itin smulkaus mastelio (M 1: 50 000) miško žemėje planuojamiems dviračių takams miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis neplanuojamas. Esant poreikiui miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis turės būti numatytas rengiant atskirų trasų specialiuosius planus masteliu (M 1:500 – M 1:2000). Rengiant šiuos planus būtina vadovautis Miškų įstatymo 11 straipsnio, apibrėžiančio miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis, nuostatomis.

2. SUSISIEKIMO DVIRAČIAIS SISTEMA

2.1. Dviračių naudojimo tendencijos ir perspektyvos

Pastaruoju laikotarpiu pastebime didėjančią dviračio reikšmę visuomenės gyvenime. Užmiestyje dviratis vis dažniau naudojamas rekreacijai ir turizmui, o mieste tenkinant susisiekimo poreikius. Pirmuoju atveju dviratininkų daugėja dėl augančio aktyvaus vietinio ir atvykstamojo turizmo. Antruoju atveju dviratininkų srautas auga, kadangi visuomenė ieško alternatyvių, nebrangių, aplinkai draugiškų, efektyvių susisiekimo būdų.

Dviratį kaip priemonę turizmui pirmiausia naudoja į Klaipėdos rajoną atvykę kitų rajonų gyventojai, siekdami susipažinti su rajono gamtiniais išteklių, kultūros paveldu ar tiesiog norėdami atsikvėpti, pasportuoti. Turizmo kelionės gali būti pradedamos rajono miestuose, saugomose teritorijose, taip pat ir gretimose savivaldybėse. Ypatingą vaidmenį turi gretimos savivaldybės, turinčios priėjimą prie Baltijos jūros, kadangi čia vasaros laikotarpiu akumuliuojama nemaži turistų srautai.

Tuo tarpu dviratį kaip susisiekimo ir rekreacijos priemonę dažniausiai naudoja miestų (Gargždų ir Priekulės gyventojai) gyventojai bei gyventojai išsidėstę Klaipėdos miesto įtakos zonoje ir turintys kasdienius susisiekimo ryšius su šiuo miestu.

2.1.1. Dviratis kaip turizmo priemonė

Dviračių turizmas – sparčiai populiarėjanti turizmo šaka Europoje, pritraukianti vis daugiau įvairaus amžiaus ir profesijų žmonių. Dviračių turizmas taip pat yra viena iš ekologinio turizmo formų, turinti didelę socialinę ir ekonominę naudą vietos bendruomenėms, nes sukuriama naujos darbo vietos dviračių turizmo infrastruktūros plėtros ir turistų aptarnavimo sektoriuje, ypač kaimo turizmo regionuose. Ekonominė nauda akivaizdi, keliaudami dviratininkai išleidžia nemažai lėšų pramogoms, maitinimuisi, nakvynei. Lietuvoje dviračių turizmas taip pat sparčiai populiarėja, o dviratininkų srautai kasmet auga. Atitinkamai įrenginama vis daugiau trasų patraukliose vietovėse.

Tipinis Lietuvos dviračių turistai yra didžiųjų miestų gyventojas, atsivežantis savo dviratį automobiliu arba (rečiau) traukiniu. Regionuose kur yra išvystyta dviračių nuoma (pajūris), turistinėms kelionėms lietuviai mielai išsinuomoja dviratį. Svarbiausios turizmo rinkos tiek Lietuvoje, tiek užsienyje yra didieji miestai ir priemiesčiai, nes dviračių turizmas yra miestiečių laisvalaikio forma. Dviračių turizmas – tai miestiečių, dirbančių protinį darbą, aktyvaus poilsio forma, kurią skatina poreikis pakeisti miesto aplinką į „gamtą“, fizinis aktyvumas kaip sveikatingumo priemonė, kiti faktoriai. Kaimiškų regionų gyventojai, daugiau fizinį darbą dirbantys žmonės, dažniausiai renkasi kitus poilsio būdus.

Užsienio turistai dažniausiai sudaro nedidelę turistų dalį (tiek Lietuvoje, tiek ir kitose Europos šalyse), tačiau jie turi didesnius kokybinius reikalavimus ir keliaudami išleidžia didesnes pinigų sumas. Tokie turistai į svetimą šalį atvažiuoja atostogų metu ir dviračiais dažniausiai keliauja 3-7 dienas. Lietuvos turistai mėgsta vienos dienos arba (rečiau) savaitgalio su nakvyne žygius.

Nors dviratininkai - turistai atvyksta siekdami aktyviai pailsėti, pasimėgauti gražia gamta, atrasti įdomių lankytinų objektų ir panašiai, tačiau pagrindinis dviračių turisto tikslas yra važiuoti dviračiu. Todėl važiavimas turi būti saugus, patogus ir patrauklus. Turistai keliaudami per dieną paprastai aplanko 1-2

pačius vertingiausias traukos objektus. Todėl ne visi istoriškai ir kultūriškai vertingi lankytini objektai patrauklūs ir įdomūs dviračių turistams. Turistams patraukliausi yra gamtos, architektūros paveldo objektai, ežerai, upės ir pan.

Kitos priežastys kodėl žmonės renkasi turistines keliones dviračiais:

- galimybė grožėtis gamta ir kraštovaizdžiu;
- dviratis kaip sveikatingumo, kūno kultūros priemonė;
- galimybė pakeisti aplinką, pabėgti nuo automobilių eismo, pabūti gryname ore;
- galimybė pažinti kultūros ir gamtos paveldą.

Lietuvoje dviračių turizmo sezonas prasideda balandžio mėnesį ir baigiasi spalį. Turistai būna įvairaus amžiaus ir fizinio paruošimo, mėgsta keliauti grupėmis. Vidutiniškai per dieną nuvažiuoja nuo 10 iki 80 km.

Turistinio pobūdžio dviračių takų tinklas Klaipėdos rajone būtų ilgiausias ir reikalaujant didžiausių investicijų, nors takų infrastruktūros kokybė galėtų būti šiek tiek mažesnė nei urbanizuotose gyvenvietėse.

2.1.2. Dviratis kaip susisiekimo ir rekreacijos priemonė

Atsižvelgiant į tai, kad pastaruosiu metu itin auga ekologiško - nemotorizuoto transporto naudojimo intensyvumas, reikia tikėtis, kad ateityje šis transportas (tuo pačiu ir dviratis) užims vis svarbesnę vietą žmonių gyvenime.

2011 m. išleistoje Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ buvo nubrėžta konkurencingos ir darnios miestų transporto sistemos vizija, kurioje sakoma, jog siekiant užtikrinti judumą mieste ir kuriant infrastruktūrą svarbu sudaryti palankesnes sąlygas vaikščiojimui ir važiavimui dviračiu.

Dviračiai turėtų būti aktyviai valstybės palaikoma ir skatinama transporto rūšis. Dviratis dėl ekonomiško (nenaudoja degalų), ekologiškumo (neteršia aplinkos), saugumo (dėl nedidelio greičio mažai pavojingos kitiems eismo dalyviams) yra universali susisiekimo ir aktyvaus poilsio priemonė. Dviračio reikšmė aplinkos apsaugai gali būti nustatoma pagal energetinių resursų vartojimą. Tam pačiam atstumui įveikti dviratis sunaudoja tik 3 % to energijos kiekio, kurį suvartoja automobilis. Dviratis taip pat visiškai neteršia aplinkos ir užima 5 kartus mažesnę plotą nei individualus automobilis [6].

Remiantis Lietuvos statistikos departamento namų ūkių tyrimais galima įvertinti Lietuvoje esančių dviračių skaičių. Turimi 2008 m. duomenys rodo, kad šalyje tuo metu buvo 804 tūkst. dviračių (išskyrus vaikiškus). Tuo tarpu automobilių skaičius 2012 metais šalyje vos du kartus viršija dviračių skaičių, jų buvo 1607 tūkst.

Akivaizdu, kad susisiekimo ir aktyvaus poilsio dviračiais potencialas yra neišnaudotas, o jam pasiekti būtina sukurti tinkamą infrastruktūrą. Šalies gyventojai yra susidomėję dviračiais ir tikriausiai intensyviau jais naudotųsi, jeigu tam būtų tinkamesnės sąlygos. Labai svarbu tai, kad Klaipėdos rajonas turi geras pradines sąlygas (gamta, kraštovaizdis, kelių tinklas, lankytini objektai), tačiau atsilieka infrastruktūros vystymo srityje.

2.2. Dviratininko poreikių identifikavimas

Žemiau esančioje lentelėje pateikiamos dviratininko turisto ir kasdienio dviratininko charakteristikos ir poreikiai.

1 Lentelė. Skirtumai tarp dviratininko turisto ir dviratininko važinėjančio kasdieniniais poreikiais

Dviratininkas - turistas	Kasdieninis dviratininkas
Trasos tiesumas nėra toks svarbus kaip trasos vizualinis patrauklumas	Trasos tiesumas yra žymiai svarbesnis nei vizualinis patrauklumas
Naudojasi važiuojamąja kelio dalimi	
Labiau mėgsta žiedinius maršrutus	Dažniausiai važinėja nuo gyvenamosios vietos iki darbo arba parduotuvės pirmyn ir atgal
Vidutinis kelionės atstumas 10 - 80 km	Vidutinis kelionės atstumas 1 – 8 km
Trumpalaikio dviračių parkavimo vietos turi būti įrengtos prie parkų ir lankytinų objektų	Ilgalaikio ir trumpalaikio dviračių parkavimo vietos turi būti įrengtos prie darboviečių, mokyklų, parduotuvių, stočių ir pan.
Kintantis reljefas nėra didelė problema	Pageidautinas lygus reljefas
Dviratininkai važiuoja grupėmis	Dviratininkai važiuoja pavieniui
Į maršruto pradžią dažniausiai atvažiuoja automobiliu	Kelionė dažniausiai pradedama ir baigiama dviračiu, kartais naudojasi viešojo transporto paslaugomis
Keliauja dažniausiai savaitgaliais arba darbo dienomis, bet ne piko metu	Kelionės dažniausiai sutampa su transporto piku

2.3. Dviračių trasų klasifikacija

Sprendinių stadijoje formuojant dviračių trasų tinklą jos klasifikuojamos pagal reikšmę:

- **Valstybinės reikšmės dviračių trasos:**
 - **tarptautinės** – susisiekimas tarp pagrindinių nacionalinių ir tarptautinių dviračių turizmo traukos objektų (tarp miestų ir saugomų teritorijų, stambių rekreacinių zonų) tarptautiniais dviračių turizmo maršrutais, kertančiais Lietuvos Respublikos teritoriją;
 - **regioninės** – susisiekimas valstybiniuose parkuose, rekreaciniuose regionuose ir nuo jų iki miestų, miestelių nacionaliniais ir regioniniais dviračių turizmo maršrutais;
- **Savivaldybių reikšmės dviračių trasos:**
 - **rajoninės** – susisiekimas su miestų, miestelių centrais, stambiais traukos objektais (mokymosi, darbo, rekreacijos), tarp miesto rajonų, rekreacinių, pažintinių ar kitų funkcinių zonų;
 - **vietinės** – susisiekimas miestų rajonuose, miesteliuose, tarp miestų ir priemiesčių, rekreacinių, saugomų teritorijų, tarp miestelių ir kaimų, ryšiai su pagrindiniu dviračių tinklu;

Ši klasifikacija pabrėžia trasų hierarchiją.

Trasos ar šių trasų atkarpos grafinėje dalyje papildomai klasifikuojamos pagal dviračių infrastruktūros poreikį:

- **Trasos esamos dviračių infrastruktūros pagrindu.** Tai trasos ar jų atkarpos, kurios jau turi sukurtą ir eksploatuojamą dviračių infrastruktūrą (Pėsčiųjų ar dviračių takas, atskiras dviračių takas, dviračių eismo juosta, dviračių gatvė ar trasos nužymėjimas mišraus eismo gatvėje/kelyje). Šiose trasose ar jų atkarpose nėra esminio infrastruktūros poreikio.
- **Trasos planuojamos dviračių infrastruktūros pagrindu.** Tai trasos ar jų atkarpos, kurioms įgyvendinant planą turės būti numatoma bent minimali infrastruktūra (trasos paženklinimas vietovėje) ar kita infrastruktūra pagal poreikį.

2.4. Dviračių trasų tinklo ir infrastruktūros formavimo principai

Atsižvelgiant į pastaruoju laikotarpiu vis didėjančią dviračio reikšmę visuomenės gyvenime, turi būti planuojamas optimalus trasų tinklas ir parenkama racionali dviračių infrastruktūra tenkinanti vartotojų (dviratininkų) poreikius.

Dviračių trasos ir jų tinklas parenkamas ir formuojamas vadovaujantis šiais pagrindiniais kriterijais:

- **eismo saugos** – turi būti užtikrinta visų eismo dalyvių eismo sauga;
- **patogumo** – dviračių trasos danga turi būti kieta ir lygi, nustatyto pločio ir nuolydžių; dviratininkams turi būti užtikrintas tinkamas susisiekimo greitis;
- **integruotumo** – dviračių trasos turi būti vientisos, nepertraukiamos ir integruotos į bendrą dviračių trasų tinklą;
- **tiesumo** – trasos turi būti įrengtos be didelių lankstų, tiesiausia trajektorija;
- **patrauklumo** – turi būti sudaroma galimybė pamatyti gražius gamtovaizdžius ir lankytinus objektus.

Detalizuojant aukščiau išvardintus kriterijus nustatyti pagrindiniai principai, kuriais vadovaujantis suformuotas Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos dviračių trasų tinklas:

- Važiuodami dviračių takais visi eismo dalyviai privalo jaustis saugūs;
- Pagrindinės dviračių trasos turi būti pritaikytos visų tipų dviračiams;
- Visame dviračių maršrute turi būti išlaikyti panašūs eismo kokybės, saugumo ir takų dangų standartai;
- Dviračių turizmo infrastruktūra turi būti pritaikyta vietos žmonių susisiekimo dviračiais poreikiams;
- Visos dviračių trasos turi būti integruotos į bendrą, nepertraukiamą dviračių tinklą;
- Turi būti užtikrintas patogus atvykimas privačiu ir visuomeniniu transportu į kelionės pradžios ir pabaigos vietas;
- Pagrindiniai lankytini objektai turi būti nutolę ne toliau kaip 1 km nuo pagrindinės trasos;
- Pagrindinės paslaugos turi būti suteikiamos šalia trasos (maitinimas ir nakvynė);
- Dviratininkų poreikiams pritaikytos nakvynės ir maitinimo paslaugos, turi būti teikiamos kas 20–30 km;
- Dviračių maršrutai turi apimti svarbiausius ir vaizdingiausius lankytinus rajono gamtos, kultūros, istorijos, turistinius objektus, miestus ir gyvenvietes (nuo pagrindinės trasos nutolę ne toliau kaip 1–3 km), kuriuos jungia kelias, patogus važiuoti dviračiu;
- Informacija apie maršrutą keliautojams turi būti viešai prieinama ir pateikta patogia forma;

- Visa dviračių trasa turi būti paženklinta kelio ir informaciniais ženklais, nuorodomis į lankytinus objektus, kad dviratininkai galėtų lengvai orientuotis;
- Pagal galimybes dviračių trasos planuojamos toliau nuo taršos ir triukšmo šaltinių;
- Planuojant dviračių trasas vengiama sąlyčio su intensyvaus eismo automobilių keliais ir gatvėmis;
- Siekiant užtikrinti trasos populiarumą bei pritraukti didesniu dviratininkų srautus turi būti vykdoma aktyvi trasos rinkodara vietos ir tarptautinėse rinkose;

Suformavus dviračių trasų tinklą turi būti parenkama tinkama infrastruktūra. Kokia turi būti infrastruktūra nulemia aplinka, kurioje numatoma dviračių trasa. Infrastruktūra parenkama taip, kad būtų užtikrinamas infrastruktūros saugumas, patogumas ir funkcionalumas. Remiantis šiais principais reikia parinkti infrastruktūrą kuri patenkintų vartotojų (dviratininkų) poreikius ir būtų ekonomiškai efektyvi.

Dviračių infrastruktūros parinkimą reglamentuoja kelių techninis reglamentas KTR 1.01 „Automobilių keliai“ ir rekomendacijos R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos“. Pastarosios rekomendacijos detalizuoja dviračių takų tipo įrengimo galimybes pagal kelio – gatvės kategoriją ir projekcinį greitį (žr. 2, 3 lentelės).

2 Lentelė. Dviračių tako tipo parinkimas pagal kelių kategorijas

Kelio paskirtis, reikšmė, kategorija	Projektinis greitis, km/h	Dviračių tako tipas		
		Atskiras dviračių takas	Dviračių eismo juosta	Pėsčiųjų ir dviračių takas
TRANZITINĖS PASKIRTIES KELIAI				
Magistraliniai keliai:				
AM	130/110			
I	110/100			
Ila	100			
Krašto keliai:				
Ia	90	+		+
Ila	90	+		+
SKIRSTOMOSIOS PASKIRTIES KELIAI				
Magistraliniai keliai:				
II	90	+		+
III	90	+		+
Krašto keliai:				
III	90	+		+
IV	90	+ (+*)		+
PRIVAŽIUOJAMOSIOS PASKIRTIES KELIAI				
Rajoniniai keliai:				
IV	90	+ (+*)		+
V	70	+ (+*)	+	+
Va	70/50	+ (+*)	+	+
Vietiniai keliai:				
Iv	50/40	+ (+*)	+	+
IIv	40/30	+ (+*)	+	+
IIIv	30/20	+ (+*)	+	+
* gali būti ant važiujamosios kelio dalies, nuo transporto priemonių eismo atskirtas apsauginėmis atitvarų sistemomis				

3 Lentelė. Dviračių tako tipo parinkimas pagal gatvių kategorijas

Gatvės kategorija	Projektinis greitis, km/h	Dviračių tako tipas			
		Atskiras dviračių takas	Dviračių eismo juosta	Dviračių gatvė	Pėsčiųjų ir dviračių takas
A	≥70				
B	70	+			+
	50	+			+
C	50	+	+		+
D	50	+	+		+
	40	+	+		+
	30	+	+		+
E	≤30			+	+
F	≤30			+	+

3. DVIRAČIŲ TRASOS IR INFRASTRUKTŪRA

Dviračių trasų tinklas suformuotas remiantis esama dviračių infrastruktūra ir anksčiau parengtų teritorijų planavimo dokumentų sprendinių pagrindu ir papildytas tik svarbiausiomis jungtimis. Formuojamas rišlus dviračių trasų tinklas, kuriuo remiantis turi būti kuriama dviračių infrastruktūra.

Saugomose teritorijose dviračių trasų tinklas suformuotas vadovaujantis specialiaisiais planais:

- Pajūrio regioniniame parke vadovaujantis Pajūrio regioninio parko tvarkymo planu, patvirtintu LR aplinkos ministro 2005-06-02 įsakymu Nr. D1-282;
- Veiviržio valstybiniame kraštovaizdžio draustinyje vadovaujantis Veiviržo valstybinio kraštovaizdžio draustinio tvarkymo planu, reg. Nr. 003552000220; 2000-10-19 sprendimas Nr. 123;
- Minijos Senslėnio draustinyje vadovaujantis Minijos Senslėnio kraštovaizdžio draustinio tvarkymo planu, patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2008 -11- 11 įsakymu Nr. D1-602;
- Kliošių kraštovaizdžio draustinyje vadovaujantis Klaipėdos r. sav. teritorijos bendruoju planu, reg. Nr. 003551003200; 2011-02-24 sprendimas Nr. T11-111;

Visos dviračių trasos suskirstytos pagal reikšmę: valstybinės (tarptautinė, regioninė) ir savivaldybės (rajoninė, vietinė).

3.1. Savivaldybės dviračių trasų tinklas

- **Tarptautinė dviračių trasa (iš viso 1).** Eurovelo 10, tai „Baltijos jūros žiedas“, kurio bendras ilgis siekia ilgis 7 930 km. „Eurovelo“ 13 tai „Geležinės uždangos kelias“, kurio bendras ilgis 10 400 km. Šios dvi trasos Klaipėdos r. sav. sutampa ir veda per Kukuliškių, Karklės ir Šaipių kaimus. Specialiajame plane trasa žymima EV 10/13, o jos bendrasis ilgis savivaldybės teritorijoje siekia 10,1 km.

- **Regioninės dviračių trasos (iš viso 3).** Savivaldybės teritorijoje taip pat numatomos trys regioninės trasos, kurios į vientisą tinklą apjungia savivaldybės miestus bei miestelius, užtikrina tolimus ryšius tarp saugomų teritorijų bei su gretimų savivaldybių trasomis.
 - Trasa R1 veda iš Klaipėdos r. sav. per Veiviržėnų miestelį Klaipėdos r. sav. į Šilutės r. sav. Bendras trasos ilgis Klaipėdos r. sav. teritorijoje siekia 32,3 km.
 - Trasa R2 atsišakoja nuo trasos R1 ir veda šalia Dovilių miestelio ir Gargždų miesto, toliau per Vėžaičių miestelį ir Minijos senslėnio kraštovaizdžio draustinį į Kretingos r. sav. Bendras trasos ilgis siekia 31,3 km.
 - Trasa R3 išsidėsčiusi pietvakarinėje savivaldybės dalyje. Vesdama palei Karaliaus Vilhelmo kanalą ji sujungia Klaipėdos miestą su Šilutės r. sav. Bendras trasos ilgis savivaldybės teritorijoje 22,1 km.
- **Rajoninės dviračių trasos (iš viso 36).** Suplanuota 36 - ios savivaldybės reikšmės rajoninės trasos. Šios trasos pažymėtos numeriais SR 101, SR 102, ... SR 136. Bendras rajoninių trasų ilgis 340,05 km.
- **Vietinės dviračių trasos (iš viso 90).** Suplanuota 90 savivaldybės reikšmės vietinės trasų. Šios trasos pažymėtos numeriais SV 201, SV 202, ... SV 290. Bendras vietinių trasų ilgis 205,05 km.

Informacija apie šias trasas pateikiama grafinėje dalyje ir toliau esančioje lentelėje. Lentelėje teikiamas trasų sąrašas ir jų ilgiai.

4 Lentelė. Dviračių trasos

Trasos reikšmė	Numeris	Ilgis, km
Valstybinės tarptautinės	EV10/13	10,06
	Tarptautinės trasos iš viso:	10,06
Valstybinės regioninės	R1	32,26
	R2	31,28
	R3	22,09
	Regioninės trasos iš viso:	85,62
Savivaldybės rajoninės	SR101	7,85
	SR102	14,98
	SR103	16,63
	SR104	5,69
	SR105	17,04
	SR106	21,30
	SR107	16,87
	SR108	9,54
	SR109	6,39
	SR110	7,30
	SR111	11,03
	SR112	8,35
	SR113	14,57
	SR114	16,43
	SR115	11,89
	SR116	12,60

Trasos reikšmė	Numeris	Ilgis, km
	SR117	7,47
	SR118	13,20
	SR119	4,61
	SR120	15,00
	SR121	3,90
	SR122	2,38
	SR123	14,87
	SR124	8,34
	SR125	10,06
	SR126	1,31
	SR127	1,58
	SR128	9,44
	SR129	7,46
	SR130	3,64
	SR131	14,16
	SR132	3,88
	SR133	4,14
	SR134	2,72
	SR135	9,68
	SR136	3,77
	Rajoninės trasos iš viso:	340,05
Savivaldybės vietinės	SV201	1,75
	SV202	2,12
	SV203	1,69
	SV204	2,51
	SV205	0,51
	SV206	5,04
	SV207	1,20
	SV208	0,86
	SV209	0,51
	SV210	4,39
	SV211	1,08
	SV213	3,17
	SV214	3,32
	SV215	1,56
	SV216	0,65
	SV217	3,42
	SV218	1,38
	SV219	3,41
	SV220	1,60
	SV221	1,76
	SV222	1,44
	SV223	0,99
	SV224	0,69
SV225	4,20	
SV226	4,20	
SV227	8,36	
SV228	8,91	
SV229	1,94	
SV230	2,55	
SV231	4,53	
SV232	3,83	
SV233	1,99	

Trasos reikšmė	Numeris	Ilgis, km
	SV234	1,32
	SV235	1,39
	SV236	0,71
	SV237	3,97
	SV238	0,47
	SV239	1,72
	SV240	1,06
	SV241	0,65
	SV242	0,46
	SV243	2,64
	SV244	0,64
	SV245	0,33
	SV246	14,99
	SV247	2,29
	SV248	2,57
	SV249	0,58
	SV250	0,26
	SV251	1,59
	SV252	1,88
	SV253	1,14
	SV254	2,51
	SV255	0,94
	SV256	0,33
	SV257	0,49
	SV258	0,83
	SV259	0,40
	SV260	0,34
	SV261	0,38
	SV262	0,98
	SV263	1,14
	SV264	1,18
	SV265	1,26
	SV266	0,89
	SV267	3,98
	SV268	3,41
	SV269	0,40
	SV270	0,52
	SV271	0,27
	SV273	0,45
	SV274	0,19
	SV275	0,58
	SV276	0,67
	SV277	1,97
	SV278	1,27
	SV279	1,99
	SV280	2,35
	SV281	2,63
	SV282	4,49
	SV283	1,05
	SV284	2,41
	SV285	5,90

Trasos reikšmė	Numeris	Ilgis, km
	SV286	6,42
	SV287	1,50
	SV288	0,59
	SV289	2,18
	SV290	1,25
	Vietinės trasos iš viso:	205,05
	Bendroji suma:	634,40

3.2. Gargždų miesto ir priemiesčio dviračių trasų tinklas

Susisiekimo, rekreacijos ir turizmo ryšių užtikrinimas Gargždų mieste turi būti laikomas prioritetine užduotimi, kadangi čia koncentruojasi didžioji dalis savivaldybės gyventojų. Specialiuoju planu dviračių trasų tinklas suformuotas taip, kad paminėti ryšiai būtų užtikrinti tiek miesto viduje tiek išorėje.

Svarbiausi miesto išoriniai susisiekimo ryšiai yra šie:

- Susisiekimas su Klaipėdos miesto savivaldybe. Šie susisiekimo poreikiai galės būti realizuoti rajoninės reikšmės trasomis SR116 ir SR120;
- Susisiekimas su Priekulės miestu. Šie susisiekimo poreikiai bus realizuojami maršrutu susidedančiu iš regioninės reikšmės trasos R2 ir rajoninės reikšmės trasos SR103;
- Susisiekimas su Vėžaičių miesteliu. Šia kryptimi susisiekimo galimybes užtikrins regioninės trasos R2 atkarpa;
- Susisiekimas su Plikių miesteliu. Šia kryptimi susisiekimo poreikiai bus realizuojami maršrutu susidedančiu iš kelių trasų: SR116, SR104, SR112 ir SR102;
- Susisiekimas su Dovilų miesteliu. Šia kryptimi susisiekimas realizuojamas SR121 ir SR120 trasomis.

Svarbiausi miesto išoriniai rekreacijos ir turizmo poreikiai vystysis keturiomis kryptimis:

- Su Minijos senslėnio kraštovaizdžio draustiniu. Šie poreikiai galės būti užtikrinami dviem alternatyviais maršrutais, vienas vietinės reikšmės trasa SV286, kitas regioninės reikšmės trasa R2.
- Su Veiviržio kraštovaizdžio draustiniu. Šie poreikiai bus užtikrinami maršrutu susidedančiu iš šių atkarpų: regioninėmis trasomis R2 ir R1, bei rajonine trasa SR124.
- Su Pajūrio regioniniu parku ir Neringos savivaldybe. Šie poreikiai bus realizuojami trasomis vedančiomis į Klaipėdos m. sav., tai būtent SR116 ir SR120.
- Su Kuršių mariomis. Šie poreikiai bus užtikrinami maršrutu susidedančiu iš šių atkarpų: regioninės reikšmės trasa R2, rajoninės reikšmės trasomis SR103 ir SR125.

Svarbiausi miesto vidiniai susisiekimo ryšiai yra šie:

- Į darbo vietas išsidėsčiusias miesto centre ir pramoniniuose rajonuose pietvakarinėje miesto dalyje;
- Į švietimo įstaigas miesto centrinėje dalyje;

Svarbiausi miesto vidiniai rekreacijos ir turizmo ryšiai yra šie:

- Minijos slėnio (rytine) kryptimi;
- Dovilų ir Gargždų karjerų (pietvakarine) kryptimi;

Vidiniams ryšiams užtikrinti Gargždų mieste suformuotas rišlus ir patogus dviračių trasų tinklas, o ryšiai bus realizuojami alternatyviais maršrutais, kurių yra be galo daug. Konkretaus maršruto pasirinkimas priklausys nuo tokių faktorių kaip infrastruktūros kokybė, gretimos gatvės eismo intensyvumas, poreikis aplankyti kitus objektus ir panašiai.

3.3. Dviračių trasų infrastruktūra

Specialiajame plane nurodoma kokia galėtų būti kuriama trasų infrastruktūra (žr. *Grafinę dalį: Trasų vystymo prioritetų ir įrengimo tipų schema*):

- Atskiras dviračių takas (*žymima - T1*);
- Bendras pėsčiųjų ir dviračių takas (*žymima – T2*);
- Dviračių eismo juosta (*žymima – T3*);
- Taip pat dviratininkų eismas esant palankioms sąlygoms gali būti organizuojamas bendrame sraute su motorizuotu transportu (*žymima – T4*).

Kuriant trasų infrastruktūrą ir tiesiant dviračių takus, siekiant užtikrinti kokybiškas ir patogias važiavimo sąlygas, turi būti naudojamos asfaltbetonio dangos. Išimtiniais atvejais dviračių tako dangai gali būti naudojamos trinkelės.

Dviračių takai, kurių trasos sutampa su valstybinės reikšmės keliais, turės būti planuojami už šių kelių juostų ribų. Išimtiniais atvejais, kai tako įrengimo galimybes už valstybinės reikšmės kelių juostų ribų riboja ypač sudėtingos reljefinės sąlygos, vandens telkiniai, esami statiniai, kultūros paveldo objektai ir kitais kritiniais atvejais, dviračių takas gali būti rengiamas kelio juostos ribose, nuo važiuojamosios dalies atskiriant bordiūru ar apsauginių atitvarų sistemomis.

3.3.1. T1 – Atskiri dviračių takai

Atskiri dviračių takai (T1) yra aukščiausios kokybės dviračių eismo infrastruktūra, kurioje dviratininkų eismas fiziškai atskirtas nuo kitų eismo dalyvių. Atskiras dviračių takas nuo važiuojamosios gatvės dalies gali būti atskirtas šonine skiriamąja juosta (B, C ir D kategorijų gatvėse) arba bordiūru (D kategorijos gatvėse). Nuo pėsčiųjų eismo atskirus dviračių takus rekomenduojama atskirti veja (minimalus plotis 0,35 m).

Rekomenduojama įrenginėti **dviejų krypčių atskirusius dviračių takus vienoje gatvės/kelio pusėje**.

Dviejų krypčių eismo dviračių takų minimalus plotis yra 2,5 m. **Atsižvelgiant į perspektyvinį dviratininkų eismo intensyvumą, siūloma įrengti minimalaus 2,5 m pločio dviejų krypčių eismo dviračių takus.**

Atskiras dviračių takas turi būti pažymėtas kelio ženklu Nr. 411 „Dviračių takas“, o kelio danga paženklinta baltu dviračio simboliu. Kelio ženklas Nr. 411 „Dviračių takas“ statomas dviračių tako pradžioje dešinėje pusėje arba virš jo ir pakartojamas už kiekvieno dviračių tako susikirtimo su gatve. Baltu dviračio simboliu danga paženklinama tako pradžioje ir už sankryžų, taip pat gali būti ženklinama kitose vietose pagal poreikį.

Priede Nr. 1 teikiami principiniai atskirųjų dviračių takų (T1) skersiniai profiliai:

- Pjūvis 1-1 taikomas tais atvejais, kai takai įrenginėjami šalia naujai statomų ar rekonstruojamų gatvių.
- Pjūvis 2-2 taikomas tais atvejais, kai atskirasis takas įrengiamas už valstybinės reikšmės kelių juostos ribų.
- Pjūvis 3-3 taikomas tais atvejais, kai atskirasis takas tiesiamas valstybinės reikšmės kelių juostos ribose.

3.3.2. T2 – Bendri pėsčiųjų - dviračių takai

Bendri pėsčiųjų – dviračių (T2) takai siūlomi įrengti šalia daugumos miesto gatvių, taip užtikrinant ekonomišką ir efektyvų infrastruktūros panaudojimą.

Rekomenduojama bendruosius pėsčiųjų - dviračių takus įrengti vienoje gatvės pusėje. Pagal R PDTP 12 [4] miesto teritorijoje ir užmiesčio keliuose, bendri pėsčiųjų - dviračių takai gali būti įrengiami 2,5 - 3,5 m pločio. **Projektuojant ir statant bendrus pėsčiųjų – dviračių takus vienoje gatvės pusėje siūloma užtikrinti 3,5 m plotį.**

Bendrame pėsčiųjų ir dviračių take, pėsčiųjų ir dviratininkų eismas tarpusavyje gali būti atskirtas gerai juntamos tekstūros juosta arba bordiūru. Taip pat dviratininkams skirta dangos dalis gali būti įrengiama raudonų plytų spalvos. **Dviračių eismui siūloma skirti 2,0 m, pėsčiųjų eismui 1,5 m plotį.**

Bendri pėsčiųjų – dviračių takai turi būti pažymėti ženklu Nr. 413 „Pėsčiųjų ir dviračių takas“. Tais atvejais, kai bendrame pėsčiųjų – dviračių take, dviračių eismo pusė yra išskirta gerai juntamos tekstūros juosta arba dangos spalvinimu, siūloma ženklo Nr. 413 „Pėsčiųjų ir dviračių takas“ simbolius išdėstyti vienas šalia kito (atitinkamoje ženklo pusėje), atskiriant juos vertikaliu baltu brūkšniu.

Priede Nr. 2 teikiami principiniai bendrųjų pėsčiųjų - dviračių takų (T2) skersiniai profiliai:

- Pjūvis 4-4 taikomas tais atvejais, kai takai įrenginėjami šalia esamų gatvių.
- Pjūvis 5-5 taikomas tais atvejais, kai bendras pėsčiųjų - dviračių takas tiesiamas už valstybinės reikšmės kelių juostos ribų.
- Pjūvis 6-6 taikomas tais atvejais, kai bendras pėsčiųjų - dviračių takas tiesiamas valstybinės reikšmės kelių juostos ribose.

Pastaba. Rekonstruojant gatves galima įrenginėti aukštesnės kokybės infrastruktūrą, negu nurodyta trasų įrengimo tipų brėžiniuose. T.y. vietoje T2 gali būti įrengiama T1.

3.3.3. T3- Dviračių eismo juostos

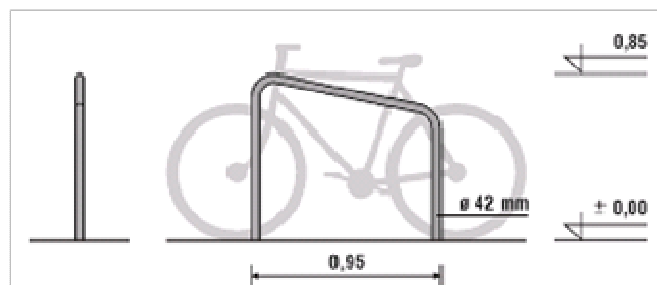
Dviračių eismo juostas galima įrenginėti C ir D kategorijos gatvėse, kai leistinas greitis neviršija 50km/h. Taip pat V kategorijos keliuose, kai leistinas greitis neviršija 70km/h. Dviračių eismo juostas rekomenduojama išskirti gerai juntamos tekstūros juosta arba dangos spalvinimu (raudonų plytų spalva - raudona spalva sumaišyta su ruda). Minimalus dviračių eismo juostos plotis 1,5 m.

Priede Nr. 3 teikiamas principinis dviračių eismo juostų skersinis profilis:

- Pjūvis 7-7 taikomas tais atvejais, kai takai įrenginėjami šalia esamų mažo intensyvumo gatvių, kuriose yra pakankamas važiuojamosios dalies plotis arba šalia rekonstruojamų ar naujai statomų gatvių.

3.4. Aptarnavimo infrastruktūra

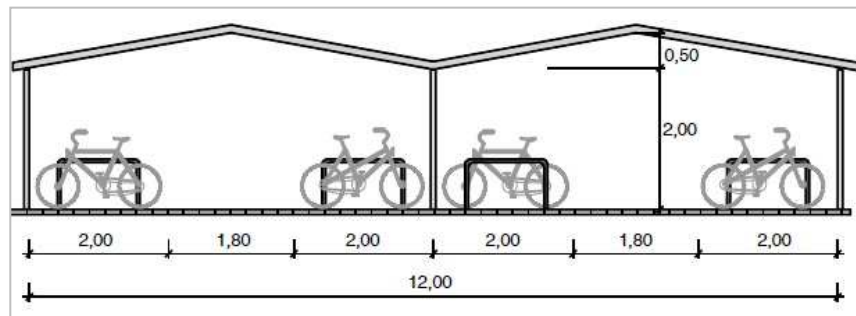
Poilsio aikštelės. Šios aikštelės išdėstytos šalia upių ir upelių, vandens telkinių ir pagrindinių traukos objektų. Jose numatoma įrengti dviračių stovėjimo vietas, suoliukus, šiukšlių dėžes, pagal galimybes ir esant poreikiui, apžvalgos aikšteles. Svarbus poilsio aikštelių elementas yra dviračių statymo vietos. Lietuvoje labai paplitę dviračių stovai, prie kurių fiksuojamas tik vienas (priekinis) dviračio ratas. Tokie stovai yra netinkami dviračių laikymui. Prie jų sudėtinga saugiai ir patikimai prirakinti dviračio rėmą, todėl dviratis vagims tampa lengvu grobiu. Taip pat prie tokio rėmo pritvirtintas dviratis nėra stabilus (ypač su bagažu), todėl lengvai virsta. Patogiausi yra apverstos „U“ formos dviračių stovai, tvirtai įbetonuoti į žemę. Atokvėpio aikštelės planuojamos vadovaujantis R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis“ [4] bei KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“. Poilsio aikštelių išdėstymas pateiktas grafinėje dalyje.



2 pav. Dviračių stovo įrengimo pavyzdys

Dviračių saugyklos. Ilgalaikiam dviračių turi būti įrengiamos dviračių saugyklos. Dviračių saugykla – tai apsaugota erdvė dviračių laikymui siekiant išvengti vagystės. Siūloma įrengti vieną dviračių saugyklą šalia autobusų stoties (Klaipėdos g. 35, Gargždai), taip pat teritorijose, kur koncentruojasi didžioji dalis darbo vietų.

Konkretus dviračių saugyklų tipas gali būti parenkamas vadovaujantis R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis“. Šių saugyklų įrengimas padės užtikrinti skirtingų transporto rūšių (dviračio ir viešojo transporto) sąveiką ir bus itin naudingas gyventojams, kurie pasiekę autobusų stotį dviračiu toliau kelionę galės tęsti viešuoju transportu.



3 pav. Asmeninės dviračių saugyklos įrengimo pavyzdys

Siekiant užtikrinti viešojo ir dviračių transporto integraciją, viešojo transporto parkas turi būti aprūpintas įranga dviračiams gabenti. Tai leis vystyti intermodalines keliones ir sudarys prielaidas didesniems turistų srautams.

Dviračių stovėjimo vietos.

Siekiant užtikrinti patogias keliones dviračiais, statymo infrastruktūra turi būti nuosekliai vystoma šalia visų esamų ir naujai statomų administracinių, visuomeninių objektų, stadionų ir sporto arenų, teatrų, koncertų salių, prekybos centrų, gamybos ir pramonės paskirties pastatų, ligoninių.

Parkavimo vietų skaičius turi būti nustatomas vadovaujantis STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ [2] 43 lentelė, o dviračių stovėjimo vietų matmenys to paties reglamento 44 lentelė.

3.5. Dviračių trasų sankirtos su geležinkeliais

Tose vietose kur dviračių trasos kerta geležinkelio linijas (žr. Pagrindinį brėžinį) numatoma įrengti dviejų lygių dviračių tako ir geležinkelio linijos sankirtą. Rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus ar techninius projektus masteliu M1:500-M1:2000 privaloma laikytis šių reikalavimų:

- Geležinkelio kelių ir jų įrenginių apsaugos zonoje neformuoti teritorijų ir neprojektuoti pastatų, nesusijusių su geležinkelių reikmėmis;
- Formuojant dviračių infrastruktūrą numatyti technines priemones apribojančias asmenų patekimo ant geležinkelio bėgių galimybes;
- Numatyti technines priemones neleidžiančias ant geležinkelio bėgių palikti transporto priemonių, mechanizmų, daiktų ir kitų įrenginių;
- Neformuoti mažosios architektūros elementų (suoliukų, dviračių stovų ir t.t.) arčiau kaip 2,5 m nuo kraštinio bėgio galvutės išorinės briaunos.

3.6. Dviračių trasų sankirtos su dujų perdavimo linijomis

Specialiojo plano pagrindiniame brėžinyje vaizduojama:

- magistralinio dujotiekio linijos;
- magistralinio dujotiekio apsaugos zona (išilgai vamzdyno trasos, žemės juosta, kurios plotis po 25 m abipus vamzdyno ašies);
- magistralinio dujotiekio vietovės klasės teritorijos riba (200 m atstumu į abi puses nuo magistralinio dujotiekio vamzdyno ašies).

Specialiuoju planu magistralinio dujotiekio dviračių trasos išilgai vamzdyno ašies apsaugos zonoje neplanuojamos, o sankirtos turi būti detalizuotos rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus ar techninius projektus masteliu M1:500-M1:2000.

Rengiant paminėtus planavimo dokumentus ir techninius projektus būtina vadovautis:

- LR Vyriausybės 1992-05-12 nutarimu Nr. 343 „Dėl specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų patvirtinimo“;
- Magistralinių dujotiekių apsaugos zonų taisyklėmis, patvirtintomis LR energetikos ministro 2010-07-16 įsakymu Nr. 1-213 „Dėl magistralinių dujotiekių apsaugos taisyklių patvirtinimo“;
- LR energetikos ministro 2014-01-28 įsakymu Nr. 1-12 „Dėl magistralinio dujotiekio įrengimo taisyklių patvirtinimo“.

3.7. Dviračių trasų sankirtos su vandentiekio ir buitinių nuotekų tinklais

Specialusis planas parengtas įvertinant Klaipėdos rajono vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialiuoju planu, patvirtintu Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011-12-22 sprendimu Nr. T11-781.

Toliau rengiant žemesnio lygmens teritorijų planavimo dokumentus ar techninius projektus masteliu M1:500-M1:2000 ir detalizuojant Specialiojo plano sprendinius, turi būti:

- įvertintos esamos ir planuojamos statyti vandentiekio ir nuotekų tinklų trasos.
- Išlaikyti pastatytų ir numatomų statyti inžinerinių tinklų apsaugos zonų reikalavimai, bei galiojančiais teisės aktais nustatyti normatyviniai įgilinimai.
- užtikrinta, kad nebus pablogintos esamų ir planuojamų statyti inžinerinių tinklų aptarnavimo galimybės, bei nebus pažeisti trečiųjų asmenų interesai.

3.8. Dviračių trasų plėtros prioritetai

Specialiuoju planu suformuotas dviračių takų tinklas, apimantis visą savivaldybės teritoriją. Infrastruktūros kūrimas šiam tinklui pareikalaus tiek didelių finansinių investicijų, tiek laiko. Siekiant, kad pradinės investicijos duotų kuo didesnę naudą, tikslinga nustatyti trasų įrengimo prioritetus. Trasų vystymo prioritetai pateikti grafinėje dalyje – „Trasų vystymo prioritetų ir įrengimo tipų schemoje“.

Pirmajam prioritetui priskiriamos trasos, kurių realizavimas palies daugiausiai vartotojų ir tokiu būdu bus gaunamas geriausias pradinis efektas: padidės dviratininkų srautai, sumažės eismo nelaimių skaičius, pagerės aplinkos būklė, sumažės privataus transporto naudojimas.

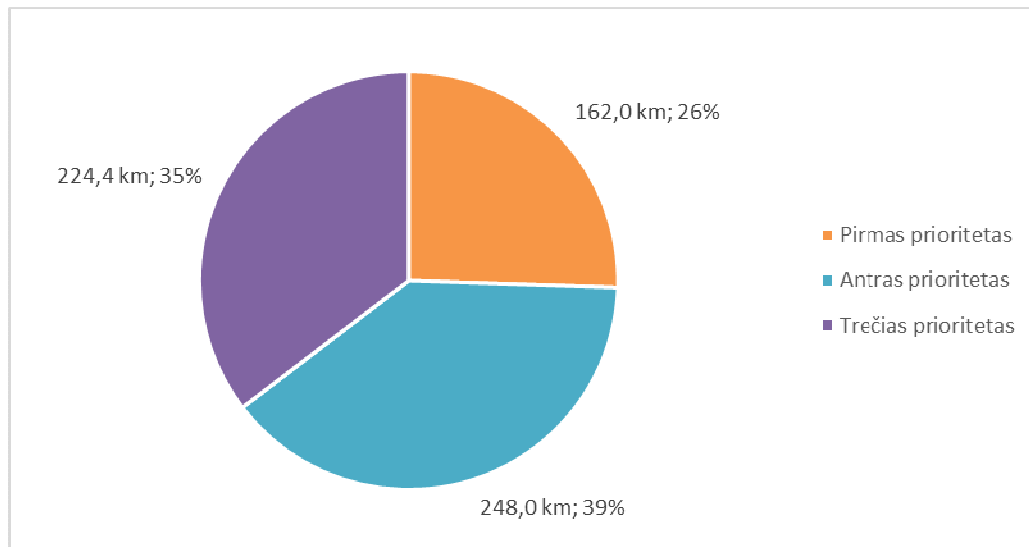
Pirmajam prioritetui priskiriamos šios trasos:

- Eurovelo 10/13 trasa;
- Jungtis tarp Kretingalės ir Pajūrio regioninio parko (SR110);
- Trasos jungiančios Gargždus su Klaipėdos miestu (SR 120, bei SR 116 su SV 278);
- Trasa R2 vedanti per Minijos senslėnio kraštovaizdžio draustinį;
- Trasa R3 vedanti palei Kuršių marias sujungianti Klaipėdos miestą su Šilutės r. sav.;
- Pagrindinės Gargždų miesto dviračių trasos;
- Jungtis tarp Priekulės miesto ir Kuršių marių (trasa SR125);
- Jungtis tarp Priekulės m. ir Klaipėdos m. , bei tarp Priekulės m. ir Gargždų m. (trasa SR103, bei trasų R1 ir R2 atkarpos);
- Jungtis tarp Gargždų miesto ir Kvietinių gyvenvietės (dalis SV286 trasos);
- Jungtis nuo Dauparų iki Jakų žiedo (SV221).

Bendras pirmojo prioriteto dviračių trasų ilgis yra 162,0 km. Įgyvendinus pirmojo prioriteto dviračių trasų tinklą bus užtikrintas pagrindinių turistinių traukos taškų pasiekiamumas, taip pat sudaromos galimybės Gargždų miesto gyventojams realizuoti pagrindinius susisiekimo poreikius.

Antrajam prioritetui priskiriama ta tinklo dalis, kuri tenkina mažiau svarbius turistinius ir susisiekimo poreikius. Šio tinklo vystymas turi būti numatomas įgyvendinus pirmojo prioriteto trasas. Bendras antrojo prioriteto trasų tinklas sudaro 248,0 km Įgyvendinus pirmojo ir antrojo prioriteto trasas bus užtikrintas pilnai funkcionuojantis rišlus dviračių trasų tinklas.

Trečiajam prioritetui priskiriamos likusios, aukštesniems prioritetams nepriskirtos, trasos. Bendras trečiajam prioritetui priskirtų trasų ilgis yra 224,4 km. Toliau esančiame paveiksle teikiamas trasų ilgių pasiskirstymas pagal prioritetus.



4 pav. Dviračių trasų įrengimo prioritetų ilgiai, km

4. DVIRAČIŲ TURIZMO PLĖTOJIMAS IR SKATINIMAS

Siekiant pritraukti turistus į suplanuotus maršrutus, būtina gera rinkodara. Lietuvoje vis dar trūksta kokybiškos informacijos apie esamus dviračių maršrutus. Mūsų šalyje net nėra vienos sistemingai informaciją kaupiančios ir pateikiančios interneto svetainės apie esamus dviračių maršrutus. Norint planuoti kelionę dviračiais tenka ilgai naršyti internete, rinkti informacijos nuotrupas. Šiai dienai ypač trūksta kokybiškų dviračių maršrutų žemėlapių kuriuos būtų galima atsispausdinti internete neaplankant turizmo informacijos centro. Bene geriausiai pateikta informacija apie Pajūrio dviračių trasą, kuri, galbūt, dėl to ir sutraukia bene didžiausius dviratininkų srautus.

Sėkmingam dviračių maršrutui sukurti reikalinga parengti specialų rinkodaros planą. Šiame specialiajame plane išdėstomi tik pagrindiniai principai kuriais vadovaujantis turėtų būti vykdoma maršrutų rinkodara.

Principinį rinkodaros veiksmų planą sudaro:

1. Maršrutų sudarymas;
2. Rinkodaros pavadinimo (identiteto) sukūrimas;
3. Informacinių leidinių paruošimas;
4. Informacijos sklaida skirta tikslinėms vartotojų grupėms:
 - Žiniasklaidos priemonės;
 - Internetinė erdvė;
 - Turizmo informacijos centrai;
 - Specializuotos parodos Lietuvoje ir užsienyje;
 - Kelionių turizmo agentūros;
 - Tiesioginis informacijos siuntimas tiksliniams adresatams (pvz.: dviratininkų organizacijoms, kelionių organizatoriams);

Maršrutų sudarymas

Specialiojo plano grafinėje dalyje sužymėtos dviračių trasos ir priskirta jų numeracija atsižvelgiant į numatomą dviračių trasos reikšmę. Ši sistema tinkama dviračių takų infrastruktūrai kurti, ją inventorizuoti ir prižiūrėti. Maršrutų sudarymas gali būti labai įvairus. Konkretus maršrutas gali eiti skirtingų reikšmių dviračių trasomis, o konkreti dviračių trasos atkarpa gali priklausyti keliems skirtingiems dviračių maršrutams. *Maršrutų sudarymas turėtų būti turizmo departamentų uždavinys.*

Maršrutų sudarymas turi suteikti galimybę turistui rinktis *vienadienius trumpus* ir *ilgus* maršrutus bei *daugiadienius* maršrutus. Sudaryti maršrutai turėtų būti aprašyti informaciniuose leidiniuose bei atlikta informacijos sklaida tikslinėms vartotojų grupėms.

Rinkodaros pavadinimo (identiteto) sukūrimas

Rinkodaros priemonių tikslas yra pristatyti Klaipėdos rajono savivaldybę kaip dviračių turizmui įdomų ir palankią teritoriją. Kuriant identitetą reikia suformuoti bendrąjį informacinės ir reklaminės medžiagos stilių, įdomiausių trasų logotipus, maršrutų rinkodaros pavadinimą. Šitaip siekiama, kad trasa įgautų savo „veidą“ ir išskirtinius bruožus. Patrauklūs logotipai yra suformuoti Pajūrio dviračių trasai, Nemuno dviračių žiedui, Suvalkijos dviračių žiedui.

Informaciniai leidiniai

Pirmiausiai reikia parengti specializuotus informacinius leidinius dviratininkams apie maršrutą ir paslaugas su detaliais ir tiksliais žemėlapiais. Ši informacija turi pasiekti tikslines vartotojų grupes ir geriausiai būtų jog tai įvyktų prieš turistinio sezono pradžią (ypač daugiadieniems maršrutams), kad turistai iš anksto galėtų suplanuoti kelionės detales. Kokybiška ir aiški informacija laiku pasiekianti tikslines klientų grupes yra dviračių maršruto sėkmės pagrindas.

Įgyvendinant rinkodaros priemones siūloma formuoti keturių tipų leidinius:

Lankstinukai. Jie skirti plačiai visuomenei. Lankstinukuose turi būti bendro pobūdžio informacija apie maršrutus. Pagrindinis tikslas – sudominti potencialius lankytojus dviračių turizmo galimybėmis. Lankstinukai turėtų būti platinami turizmo informacijos centruose, greta trasų įsikūrusiuose nakvynės vietose, specializuotose paroduose Lietuvoje ir užsienyje.

Bukletai. Šie leidiniai skirti užsienio kelionių operatoriams, siekiant pritraukti užsienio turistus. Leidiniuose pateikiamos bendrosios keliavimo dviračiais sąlygos (maršrutų ilgiai, kelių būklė, reljefas, gamtinės sąlygos), specifinės paslaugos dviratininkams, galimybės organizuoti keliones dviračiais Klaipėdos rajone, aptarti susisiekimą su kitų rajonų dviračių takais. Šie bukletai siunčiami keliones organizuojančioms dviračių turizmo agentūroms.

Vadovai (gidai). Šie leidiniai skirti savarankiškai keliaujantiems dviratininkams. Tai praktinis kelionės vadovas. Jame turi būti detalūs maršrutų žemėlapiai su pažymėtais lankytiniais objektais ir paslaugomis, adresais, Klaipėdos rajono ir jo lankytinų kultūros ir istorijos objektų aprašymu, naudingais bendrojo pobūdžio patarimais. Svarbus yra kelio aprašymas (dangų būklė, lankytinų vietų radimas, orientyrai, padedantys nepaklysti trasoje). Kelionių aprašuose dviratininkams svarbiausi yra šalia trasos esantys objektai ir paslaugos (iki 3 km atstumu) su glaustais jų apibūdinimais, detalus žemėlapis (M 1:50 000 arba detalesnis) su tiksliais nuorodomis, bei galimais maršrutais. Leidžiant gidą užsienio kalba, siekiant pritraukti užsienio turistus, informacija turi būti pateikta kitaip nei Lietuvos turistams. Jiems nereikia itin

detalios informacijos apie daugelį objektų, ypač susijusių su Lietuvos kultūrai ir istorijai svarbiais žmonėmis, mažai žinomais už šalies ribų. Tačiau užsienio turistams yra svarbios kai kurios detalės kurios Lietuvos gyventojams atrodo savaime suprantamos. Tai turizmo sąlygos ir ypatybės Lietuvoje (paslaugų kokybė, aptarnavimo specifika, maistas, medicina, sveikatos ir gyvybės draudimo sąlygos, asmens ir turto saugumas), galimybės keliauti dviračiais Lietuvoje, eismo saugumas, trasų būklės apibūdinimas, informacija kaip pasiekti kitas Lietuvos vietas, kitas dviračių trasas, užsienio šalis, informacija kaip atvykti į Lietuvą ir kaip atsigabenti dviratį. Šie leidiniai turėtų būti platinami turizmo informacijos centruose, knygynuose bei specializuotose paraduose.

Trasos žemėlapis. Tai pats svarbiausias informacinis leidinys dviračių turistui. Ne visiems turistams reikalingi kelionių vadovai, tačiau žemėlapiai būtini kiekvienam. Žemėlapyje turi būti pavaizduotas automobilių kelių tinklas, bendra geografinė informacija, dviračių maršrutai, lankytini objektai, nakvynės ir maitinimo vietos.

Informacijos sklaida tikslinėms vartotojų grupėms

Tikslines vartotojų grupes sudaro potencialūs turistai dviratininkai, kelionių organizatoriai, aptarnavimo paslaugų teikėjai. Informacija ir rinkodaros priemonės gali būti skirtos Lietuvos ir užsienio rinkoms. Kiekviena tikslinė vartotojų grupė turi skirtingą informacijos poreikį, todėl pateikti reikia atsižvelgiant į jų lūkesčius.

Lietuvos tikslinės vartotojų grupės:

- Didžiųjų Lietuvos miestų gyventojai;
- Lietuvos kelionių agentūros;
- Ekonominiai ir socialiniai partneriai;
- Turizmo agentūros;
- Turizmo informacijos centrai;
- Saugomų teritorijų administracijos;
- Dviratininkų organizacijos;
- Smulkiosios ir vidutinės įmonės;

Užsienio tikslinės vartotojų grupės:

- Dviračių turizmo asociacijos;
- Kelionių operatoriai;
- Užsienio šalių turistai keliaujantys per turizmo agentūras, nuosavais automobiliais ar kitais būdais.

5. INFORMACIJOS ŠALTINIAI

1. Kelių techninis reglamentas KTR 1.01:2008, „Automobilių keliai“ (Žin., 2008, Nr. 9-322), patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9d. įsakymu Nr. D1-11/3-3;
2. Statybos techninis reglamentas 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ (TAR, 2014, Nr. 7690), patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2014 m. birželio 17 d. įsakymu Nr. D1-533;
3. Dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialiųjų planų rengimo taisyklės (rengiamos);
4. R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos“ (Žin., 2012, Nr. 120-6057) patvirtintos Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2012 m. spalio 10 d. įsakymu Nr. V-294;
5. Mokymų programos leidinys „Dviračių turizmas Lietuvoje“;
6. R20-00 „Dviračių transporto infrastruktūra“ (Žin., 2000, Nr. 56-1670), patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2000 m. liepos 4 d. įsakymu Nr. 272;
7. Lietuvos statistikos departamentas;

6. PRIEDAI

6.1. Atskirų dviračių takų (T1) skersiniai profiliai:

Pjūvis 1-1

Pjūvis 2-2

Pjūvis 3-3

6.2. Bendrų pėsčiųjų ir dviračių takų (T2) skersiniai profiliai:

Pjūvis 4-4

Pjūvis 5-5

Pjūvis 6-6

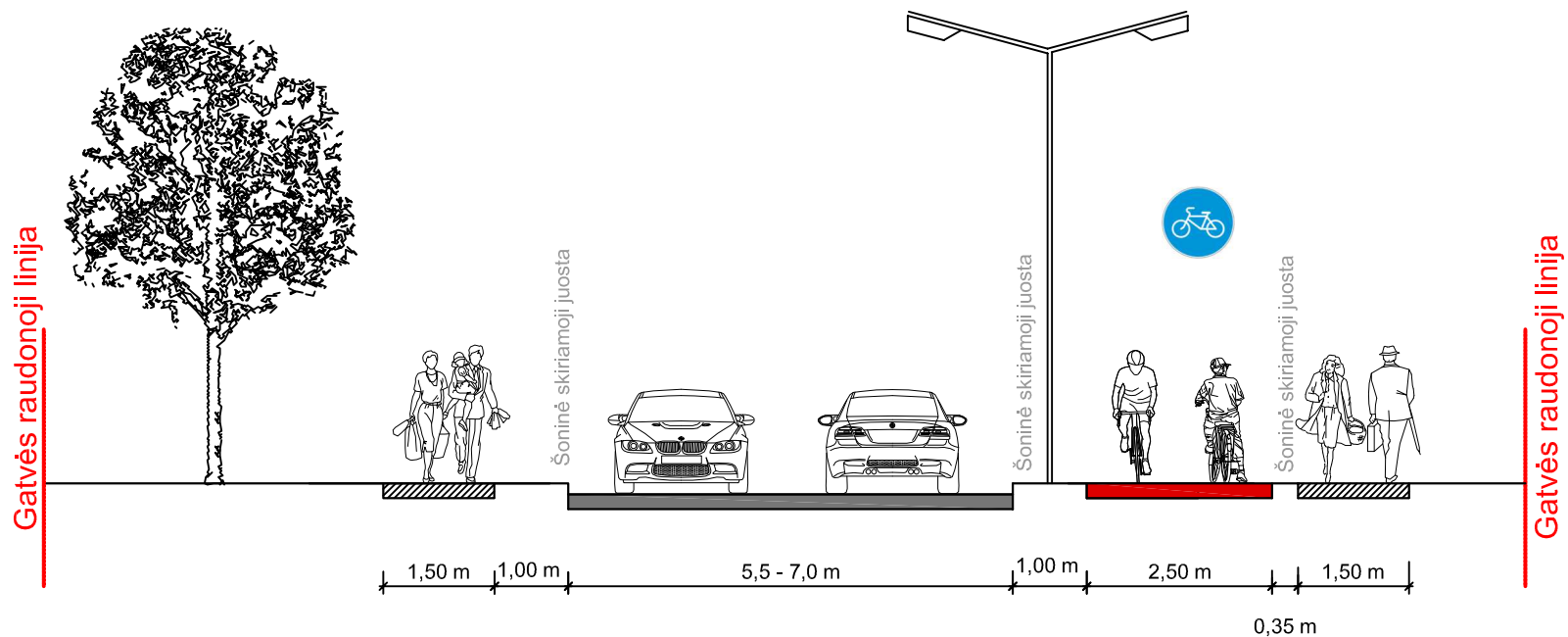
6.3. Dviračių eismo juostų (T3) skersiniai profiliai:

Pjūvis 7-7

ATSKIRŲJŲ DVIRAČIŲ TAKŲ (T1) SKERSINIAI PROFILIAI

PJŪVIS 1 - 1

Dviejų krypčių atskiras dviračių takas
vienoje gatvės pusėje

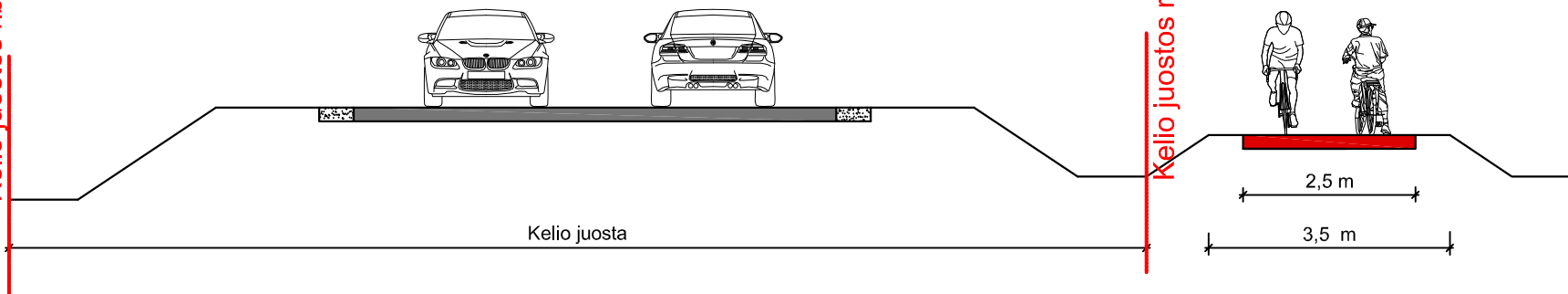


ATSKIRŪJŲ DVIRAČIŲ TAKŲ (T1) SKERSINIAI PROFILIAI

PJŪVIS 2 - 2

Dviejų krypčių atskiras dviračių takas
vienoje kelio pusėje
Takas įrengiamas už kelio juostos ribų

Kelio juostos riba



Kelio juostos riba



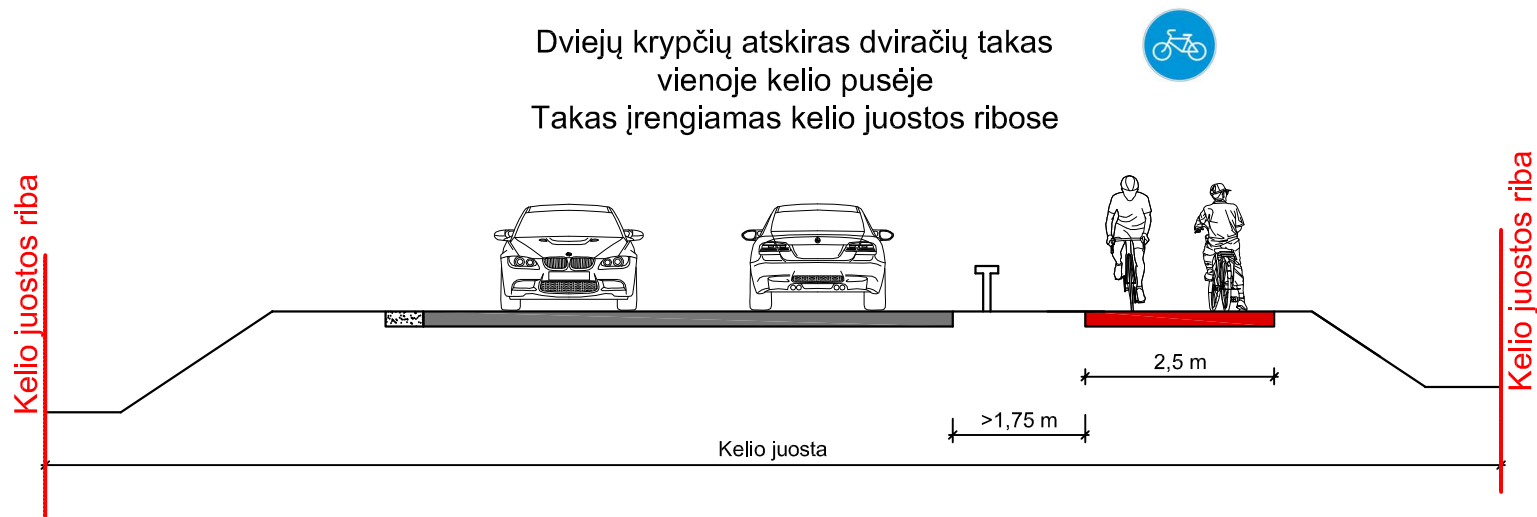
2,5 m

3,5 m

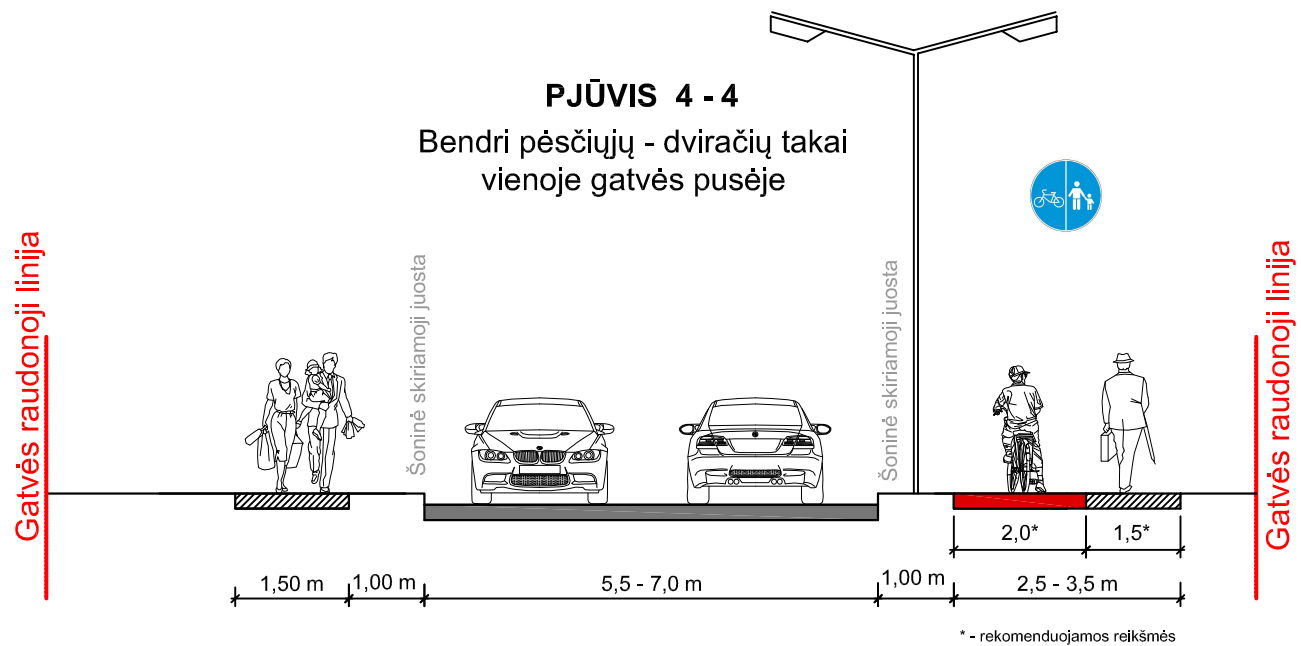
ATSKIRŪJŲ DVIRAČIŲ TAKŲ (T1) SKERSINIAI PROFILIAI

PJŪVIS 3 - 3

Dviejų krypčių atskiras dviračių takas
vienoje kelio pusėje
Takas įrengiamas kelio juostos ribose



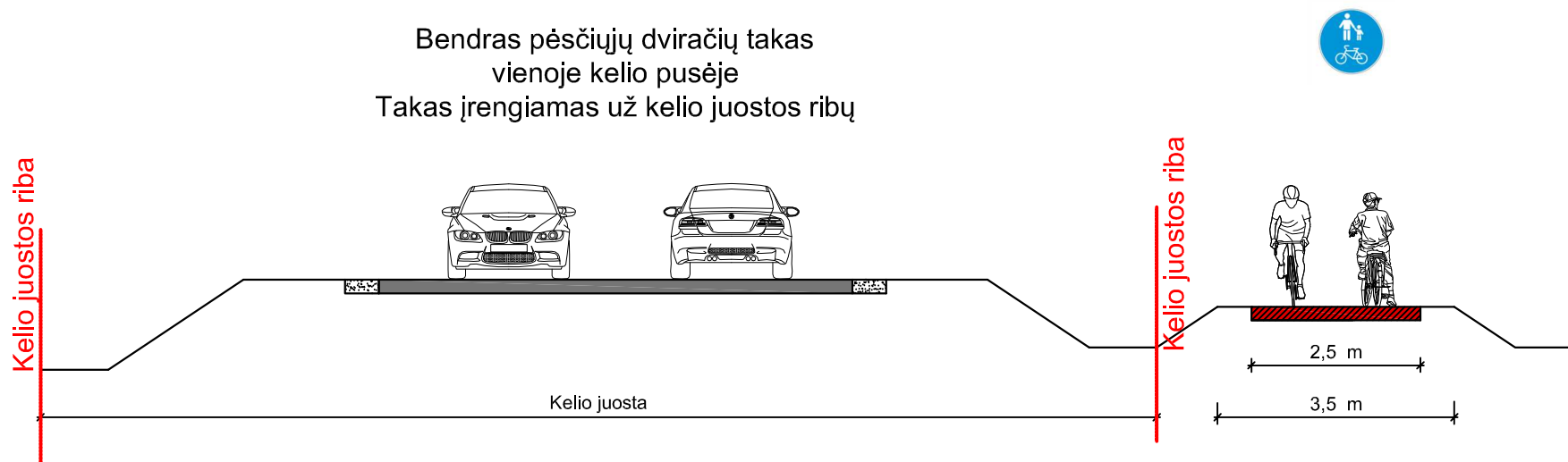
BENDRŲ PĖSČIŲJŲ IR DVIRAČIŲ TAKŲ (T2) SKERSINIAI PROFILIAI



BENDRŲ PĖSČIJJŲ IR DVIRAČIŲ TAKŲ (T2) SKERSINIAI PROFILIAI

PJŪVIS 5 - 5

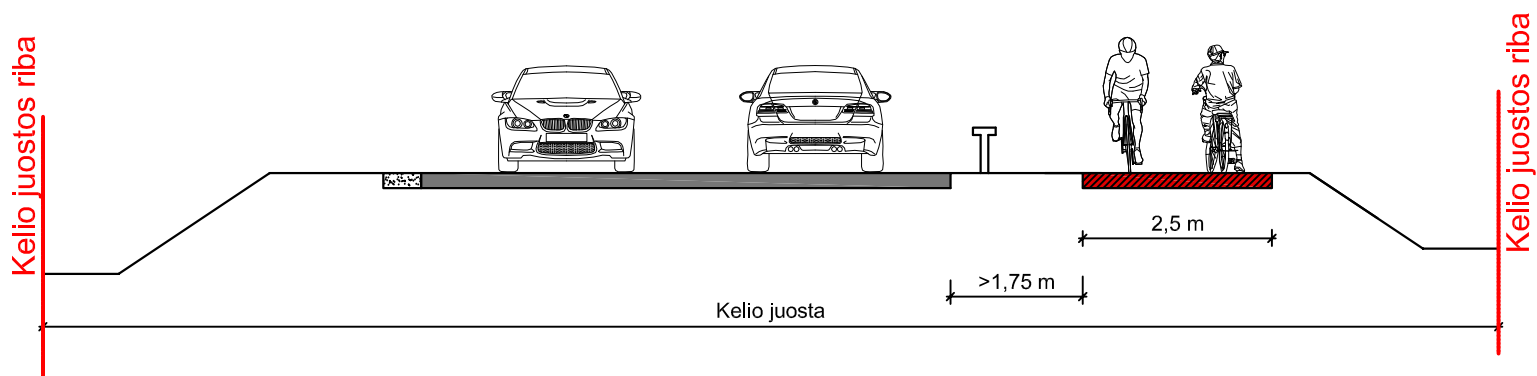
Bendras pėsčiųjų dviračių takas
vienoje kelio pusėje
Takas įrengiamas už kelio juostos ribų



BENDRŲ PĖSČIŲJŲ IR DVIRAČIŲ TAKŲ (T2) SKERSINIAI PROFILIAI

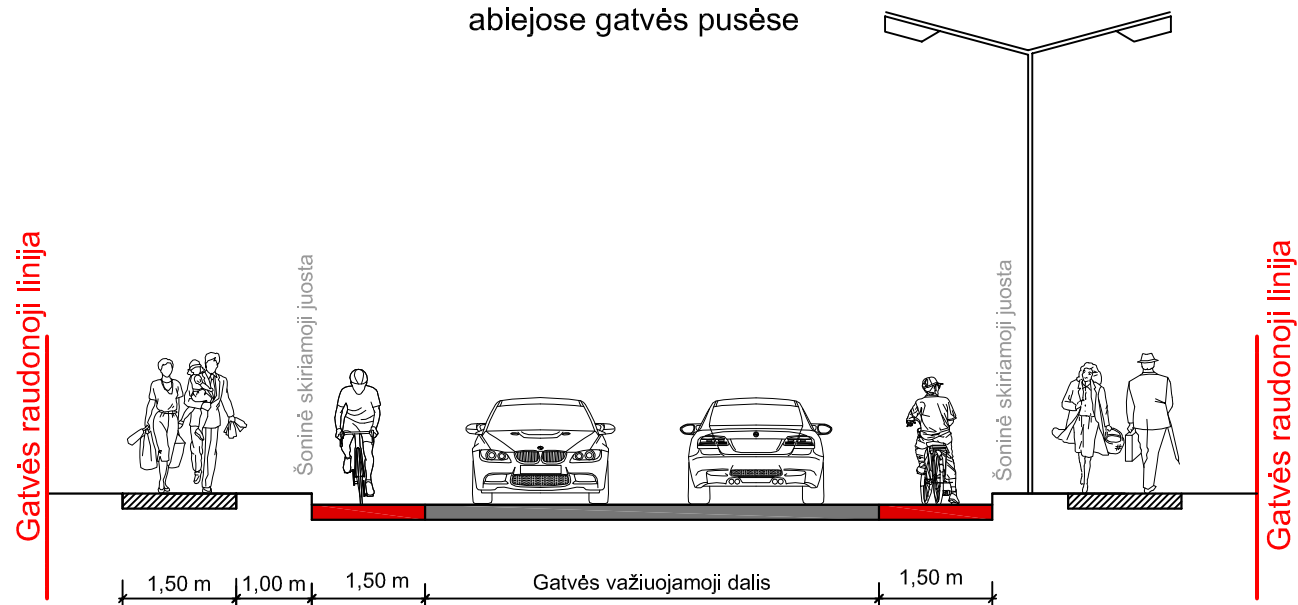
PJŪVIS 6 - 6

Dviejų krypčių atskiras dviračių takas
vienoje kelio pusėje
Takas įrengiamas kelio juostos ribose



DVIRAČIŲ EISMO JUOSTŲ (T3) SKERSINIAI PROFILIAI

PJŪVIS 7-7 Dviračių eismo juostos abiejose gatvės pusėse



GRAFINĖ DALIS

- **Pagrindinis brėžinys M 1: 50 000**
- **Trasų vystymo prioritetų ir įrengimo tipų schema M 1: 50 000**