

Karaliaus Mindaugo krantinių studija

II

Vystymo scenarijai

2024

Dešinėsios Nemuno krantinės Kaune nuo M. K. Čiurlionio tilto iki Vytauto Didžiojo tilto ir besiribojančių teritorijų – Karaliaus Mindaugo prospekto bei Nemuno salos, urbanistinės plėtros studija

II dalis. Vystymo scenarijai

Turinys

Įvadas 5

Analizių išvados 7

Scenarijų metodika 8

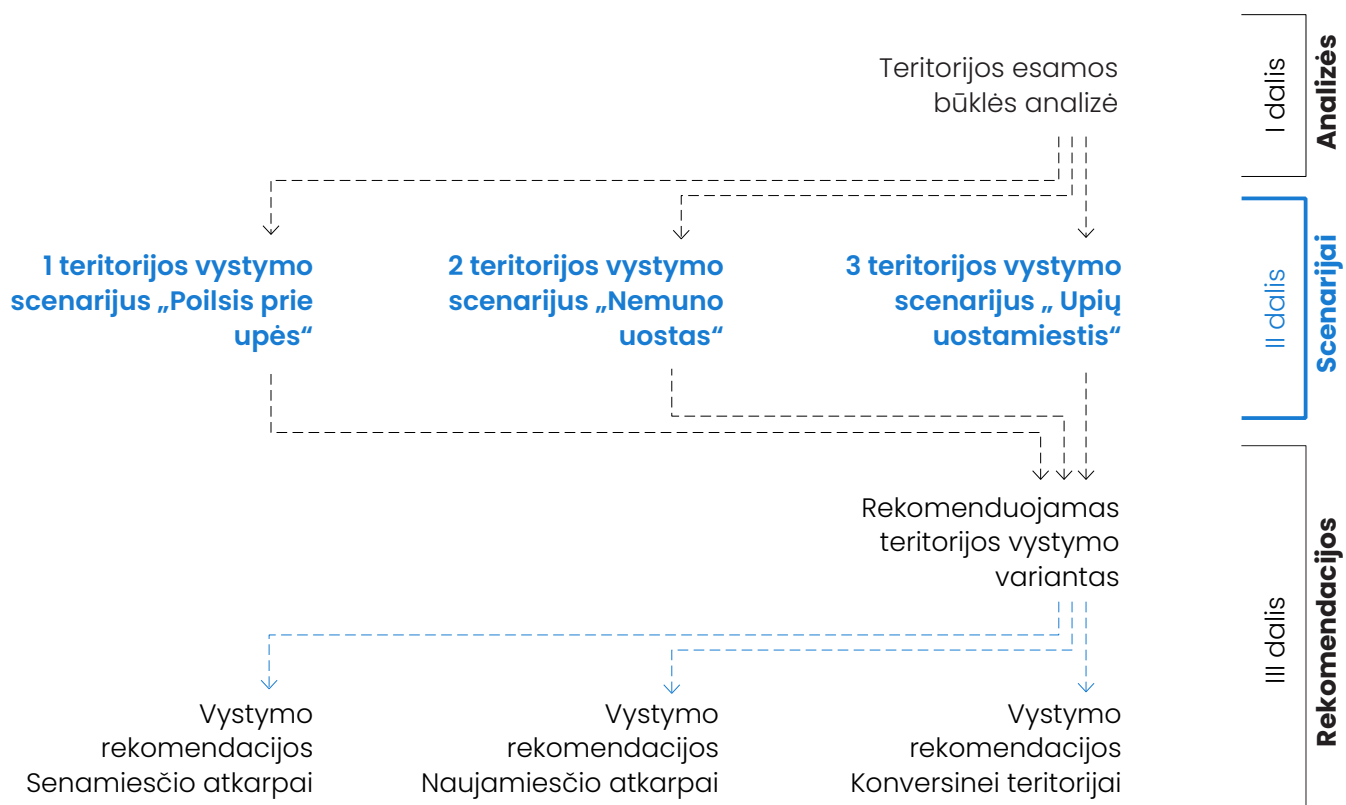
1 scenarijus. Poilsis prie upės 10

2 scenarijus. Nemuno uostas 20

3 scenarijus. Upių uostamiestis 36

Scenarijų palyginimas 48

Studijos sudėtis ir rengimo metodika



Ivadas

Šioje ataskaitoje pristatomas projekto „Karaliaus Mindaugo krantinių studija“ antrasis etapas – teritorijos vystymo scenarijai.

Nagrinėjama teritorija

Karaliaus Mindaugo krantinių Kaune išvystymo studija apima 3 km ilgio ir 26 hektarų plotą centrinėje Kauno dalyje prie Nemuno krantų. Tai itin svarbi miesto vieta su dideliais traukos objektais – prekybos centru „Akropolis“, Žalgirio arena ir baseinu, Mokslo muziejumi. Čia eina arterinė miesto gatvė – Karaliaus Mindaugo prospektas, greta yra istorinės miesto dalys Senamiestis ir Naujamiestis, svarbūs miesto gamtiniai elementai – Nemuno upė ir sala.

Projekto uždavinys

Projekto uždavinys yra parengti dešinėsios Nemuno krantinės tarp M.K. Čiurlionio ir Vytauto Didžiojo tiltų ir besiribojančių teritorijų (Karaliaus Mindaugo pr., Birštono g., Nemuno sala) ilgalaikės plėtros strategiją – vystymo koncepciją ir kompleksines rekomendacijas.

Studijos tikslas

Detalizuojama teritorija yra miesto strateginės reikšmės objektas, todėl studijos tikslas yra pasiūlyti, kaip esmingai pagerinti Karaliaus Mindaugo krantinių urbanistinę aplinką ir bendrą miesto įvaizdį.

Studijos uždaviniai:

- Pasiūlyti ilgalaikės plėtros koncepciją, kurioje detalizuojama teritorija taptų urbanistiškai ir architektūriškai integralia Kauno miesto centro dalimi.
- Saugoti, pritaikyti ir naudoti esančias gamtines ir kultūrinės vertybės.
- Įveiklinti upę ir pakrantę.
- Pasiūlyti sprendinius, kad detalizuojama teritorija būtų gyvybinga, aktyviai naudojama miesto centro dalis, pritaikyta kultūros, pramogų ir laisvalaikio funkcijoms.
- Kurti kokybiškas ir funkcionalias viešąsias erdves, užstatymą, susisiekimo infrastruktūrą.

Bukleto turinys

Projektą sudaro trys dalys: teritorijos esamos būklės analizė, scenarijai ir rekomendacijos. Šiame buklete yra pateikiama II dalis „Vystymo scenarijai“. Buklete pristatomi trys konceptualiai skirtingi nagrinėjamos teritorijos vystymo scenarijai, jie vertinami ir palyginami.

Projekto rengėjai

Ši projektą ir ataskaitą parengė urbanistų studija PUPA (MB „Pupa – strateginė urbanistika“) ir transporto specialistai MB „Citystreet“.

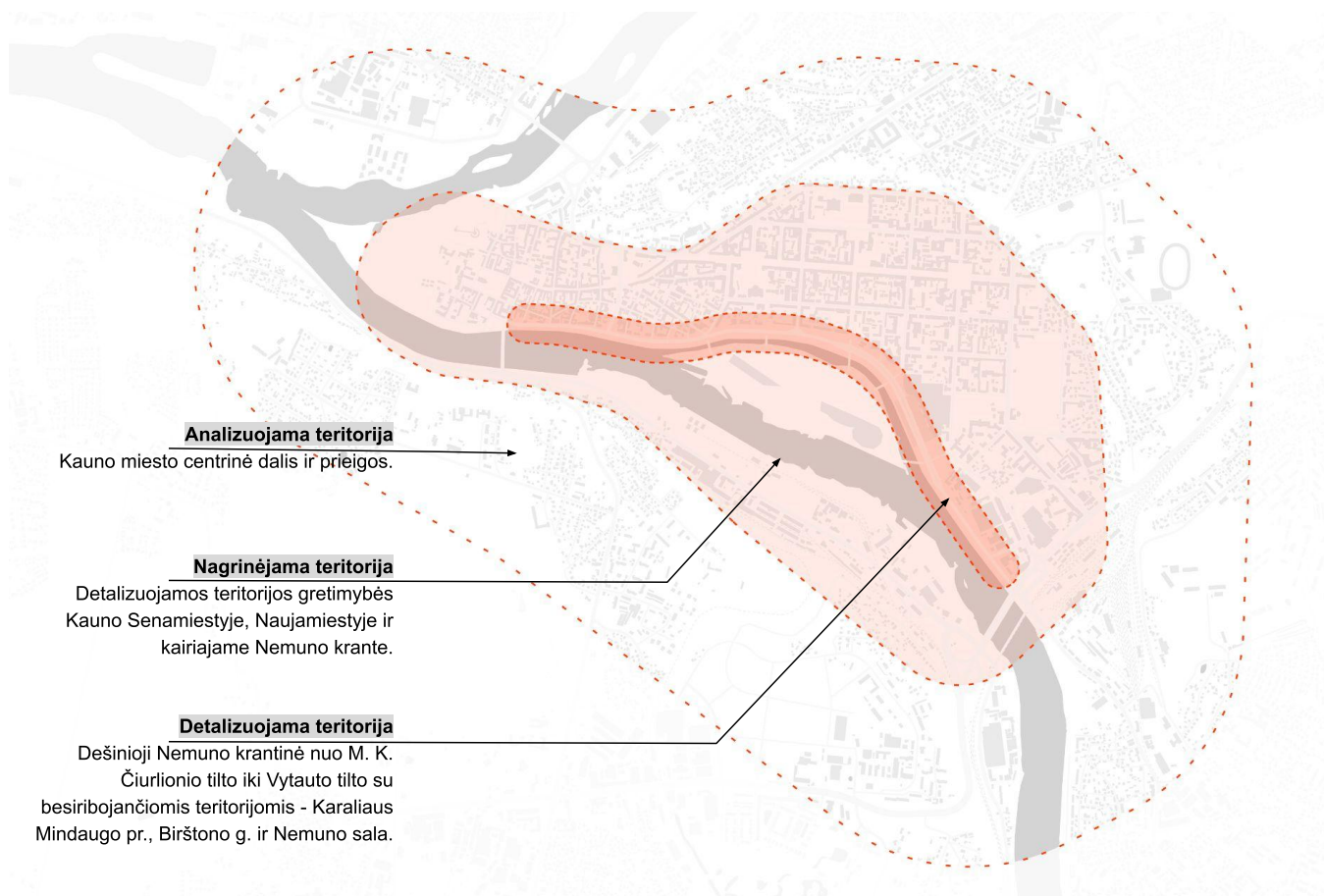
Teritorija mieste

Projekto teritorija

Detalizuojama teritorija – tai dešinėsios Nemuno krantinės nuo M. K. Čiurlionio tilto iki Vytauto Didžiojo tilto ir besiribojančios teritorijos – Karaliaus Mindaugo prospektas, Birštono gatvė bei Nemuno sala. Nagrinėjama teritorija apima gretimybės – Kauno Senamiestį, Naujamiestį, naują plėtrą kairiajame Nemuno krante. Kontekstui suvokti analizuojamas platesnis mastelis – Kauno miesto centrinės dalies prieigos.

Krantinės ilgis: ~3.03 km.

Detalizuojamos teritorijos plotas: ~ 26 ha.



Analizių išvados

Iššūkiai

Dabar Karaliaus Mindaugo prospektas veikia kaip barjeras tarp miesto centro ir Nemuno, čia dominuoja erdvės automobiliams, nėra patogių pėsčiųjų jungčių link upės, Nemunas neturi istorinio uosto charakterio, prie upės nėra kokybiškų viešųjų erdvių.

Pagrindinis iššūkis vystant šią teritoriją yra, kaip sujungti Kauno centrą su Nemunu? Kaip kurti miesto prie upės įvaizdį, gerinti viešųjų erdvių prie vandens kokybę, padidinti jų pasiekiamumą, bet ir tuo pačiu atitikti miesto susisiekimo poreikius Karaliaus Mindaugo prospekte?

Analizuotos temos

Pirmoje, analitinėje projekto dalyje buvo atliktos išsamios analizės. Tyrinėta istorinė raida, susisiekimas, erdvių charakteris, funkcijos, užstatymas, želdiniai, krantinių būklė, planavimo dokumentai, įtrauka visuomenė ir suinteresuotos šalys.

Analizių išvados pateikiamos apibendrinant teritorijos estetiką, urbanistinį integralumą, funkcijas, aplinkos kokybę ir paveldo išsaugojimą.

Estetika

Krantinės erdvės dizainas neatitinka miesto centro strateginės reikšmės objektui keliamų kokybės reikalavimų. Krantinės erdvės dizainas nėra reprezentatyvus, daro neigiamą įtaką miesto centrinės dalies įvaizdžiui. Krantinės erdvė monotoniška, neatliepia skirtingų miesto dalių charakterių, jų neišryškina.

Urbanistinis integralumas

Krantinės erdvė (tarp pastatų ir upės) Senamiesčio ir Naujamiesčio dalyje yra suformuota, tačiau naujųjų biurų zonoje ir industrinėje dalyje – nesuformuota. Visa krantinė yra atribota nuo miesto centro viešųjų

erdvių sistemos. Krantinė nesujungta su miesto centro dviračių takų ir pėsčiųjų maršrutų tinklu. Plati gatvė ir didelis automobilių srautas Karaliaus Mindaugo prospekte daro neigiamą įtaką greta esančiam Senamiesčio ir Naujamiesčio gatvių tinklui, nukerta susiformavusį istorinį urbanistinį audinį ir gatvių, kaip pagrindinių centro viešųjų erdvių tinklą.

Funkcionalumas

Teritorijos gretimybėse gausu traukos centrų, komercinį ir socialinį aktyvumą skatinančių funkcijų. Nemuno sala – besikurianti miesto traukos objektų teritorija (Žalgirio arena, baseinas, Mokslo muziejus). Krantinė turi didžiulį potencialą būti aktyviai naudojama ir sujungti Nemuno salą ir miesto centrą.

Aplinkos kokybė

Teritorijos dizainas neišnaudoja upės, miesto centro potencialo. Krantinių erdvė moraliai pasenusi, neatliepia šiuolaikinio miesto poreikių. Krantinės dizainas neatliepia darnaus vystymosi principų. Teritorijoje – didelė triukšmo ir vizualinė tarša, mažai želdinių.

Paveldo išsaugojimas

Greta krantinės – daug miestovaizdį kuriančių kultūros paveldo objektų. Nors formaliai jie neužstojami, tačiau nėra sudaryta sąlygų juos apžvelgti, lankyti, išnaudoti turizmui. Gatvės ir krantinės dizainas neatskleidžia kultūros paveldo teritorijos ir joje esančių objektų, neparodo krantinės istorinių sluoksnių, formavusių miesto ekonominį ir socialinį gyvenimą. Nemunas nėra išnaudojamas kaip gamtinė vertybė.

Išsamios analizės pristatomos pirmoje projekto dalyje „Teritorijos esamos būklės analizė“.

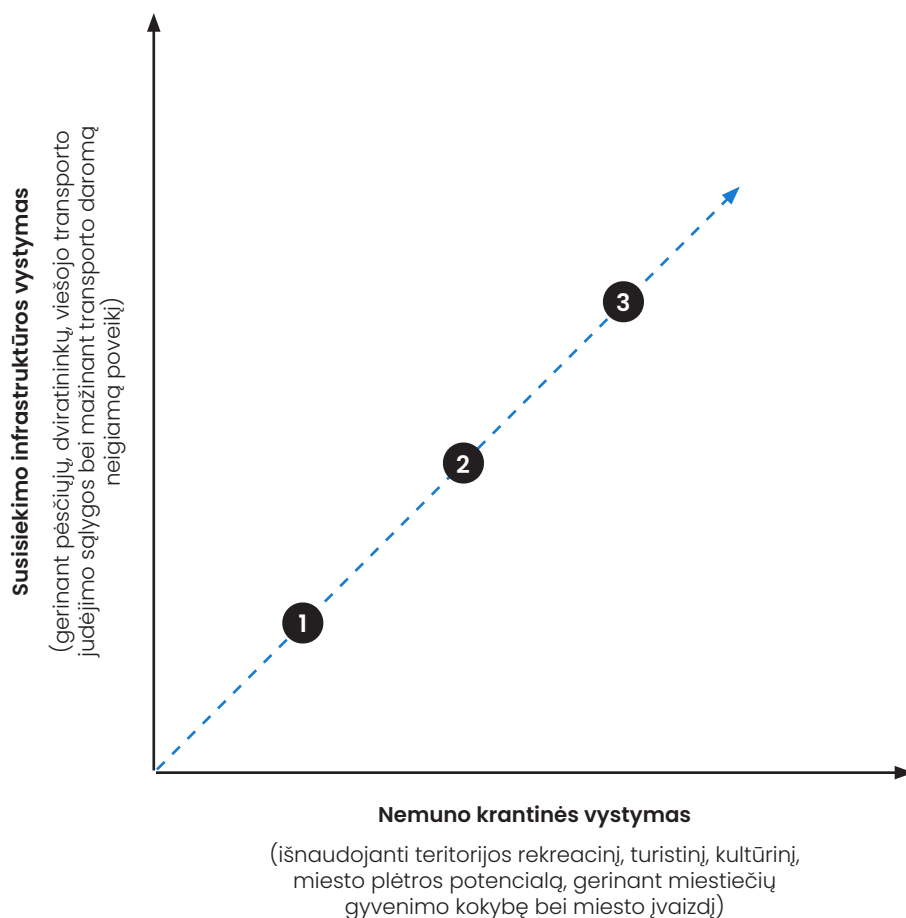
Metodika

Siekiant išsiaiškinti, kokia yra tinkamiausia Karaliaus Mindaugo krantinių vystymo urbanistinė koncepcija, yra taikoma metodika – dizaino tyrimai arba angliškai „Research by design“, kuomet modeliuojami skirtingi scenarijai.

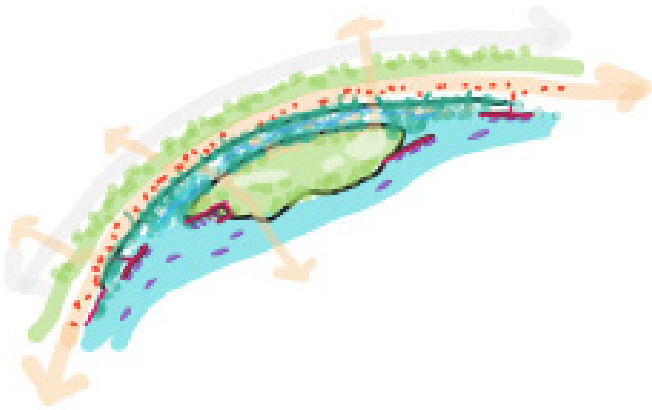
Vadovaujantis esamos būklės analizės išvadomis, buvo parengti trys konceptualiai skirtingi teritorijos ilgalaikio vystymo scenarijai. Jie suskirstyti pagal principą – minimalus, optimalus ir maksimalus.

Modeliuojamuose vystymo scenarijuose kombinuojami galimi susisiekimo infrastruktūros ir teritorijų vystymo variantai, kai susisiekimo

infrastruktūros vystymo, gerinant judėjimo pėsčiomis, dviračiu ir/ar viešuoju transportu ambicingumas tiesiogiai koreliuoja su krantinės erdvių vystymo galimybėmis. Kitaip tariant, kuo labiau gerinsime krantinės pasiekiamumą bei mažinsime gatvės neigiamą poveikį, tuo geriau ir ambicingiau bus galima išnaudoti Nemuno krantinę, laisvalaikiui, poilsiui, turizmui, bei kitoms pageidaujamos funkcijos. Ir atvirkščiai – kuo labiau norėsime išnaudoti erdvės potencialą, tuo didesni pokyčiai gatvės eismo organizavime turi būti numatomi.



Scenarijai



1 scenarijus „Poilsis prie upės“

Krantinės sutvarkymas su minimalia intervencija



2 scenarijus „Nemuno uostas“

Krantinės rekonstrukcija esminiai keičiant nagrinėjamos teritorijos kokybę



3 scenarijus „Upių uostamiestis“

Ilgalaikės vizijos formavimas, įtraukiant gretimųjų konversiją ir esminiai gerinant miesto centro urbanistinę kokybę

1 scenarijus

Poilsis prie upės

Teritorijos vystymo idėja

Šiame scenarijuje svarstomas krantinės sutvarkymas su minimalia intervencija. Kraštovaizdžio priemonėmis formuojama atskira linijinė rekreacinė zona – Nemuno krantinė, su keliomis išskirtinėmis zonomis. Krantinės pasiekiamumą ir viešosios erdvės patrauklumą geriname tiek, kiek tai nepablogina Karaliaus Mindaugo prospekto automobilių eismo pralaidumo.

Šiame scenarijuje siekiama išlaikyti esamą Karaliaus Mindaugo prospekto funkciją, pagal susiformavusius gyventojų judėjimo įpročius. Pagrindinis dėmesys skiriamas automobilių eismui. Gatvė modernizuojamas gerinant eismo saugumo lygį, bet tuo pačiu išlaikant pralaidumo reikalavimus.

Naujamiesčio aplinkoje formuojamas šešių eismo juostų važiuojamosios dalies skersinis profilis su

centrine skiriamąja juosta. Papildomai numatomos dvi eismo juostos lygiagrečiam parkavimui.

Viešojo transporto eismas numatomas bendrame sraute įrengiant stoteles įvažose. Dviračių takai įrengiami iš abiejų pusių atkarpoje nuo A.Juozapavičiaus prospekto iki I.Kanto gatvės. Toliau dviračių takas lieka tik upės pusėje. Pėsčiųjų šaligatviai numatomi iš abiejų pusių ne siauresni nei 3.0 metrų pločio.

Senamiesčio aplinkoje paliekamos trys eismo juostos, taip kaip patenkama į Vytauto Didžiojo tiltą. Iš abiejų gatvės pusių įrengiami šaligatviai ne siauresni kaip 3.0 metrų pločio. Dviračių takas lieka iš vienos pusės (palei upę). Viešasis transportas numatomas bendrame sraute su stotelėmis įvažose. Požeminės perėjos išlaikomos, naujų vieno lygio pėsčiųjų perėjų nenumatoma.



Krantinės atkarpos prie salos vizualizacija-koliažas



Sprendinių sąrašas

1. Platinami pėsčiųjų šaligatviai prie istorinio užstatymo fasadų, perteklinės eismo juostos sąskaita
2. Dviračių takas krantinės viršutinėje terasoje
3. Atnaujinta požeminė perėja
4. Antžeminė pėsčiųjų ir dviračių pervaža ties naujuoju pėsčiųjų ir dviračių tiltu
5. Naujoji prieplauka su mažųjų laivų uosteliu.

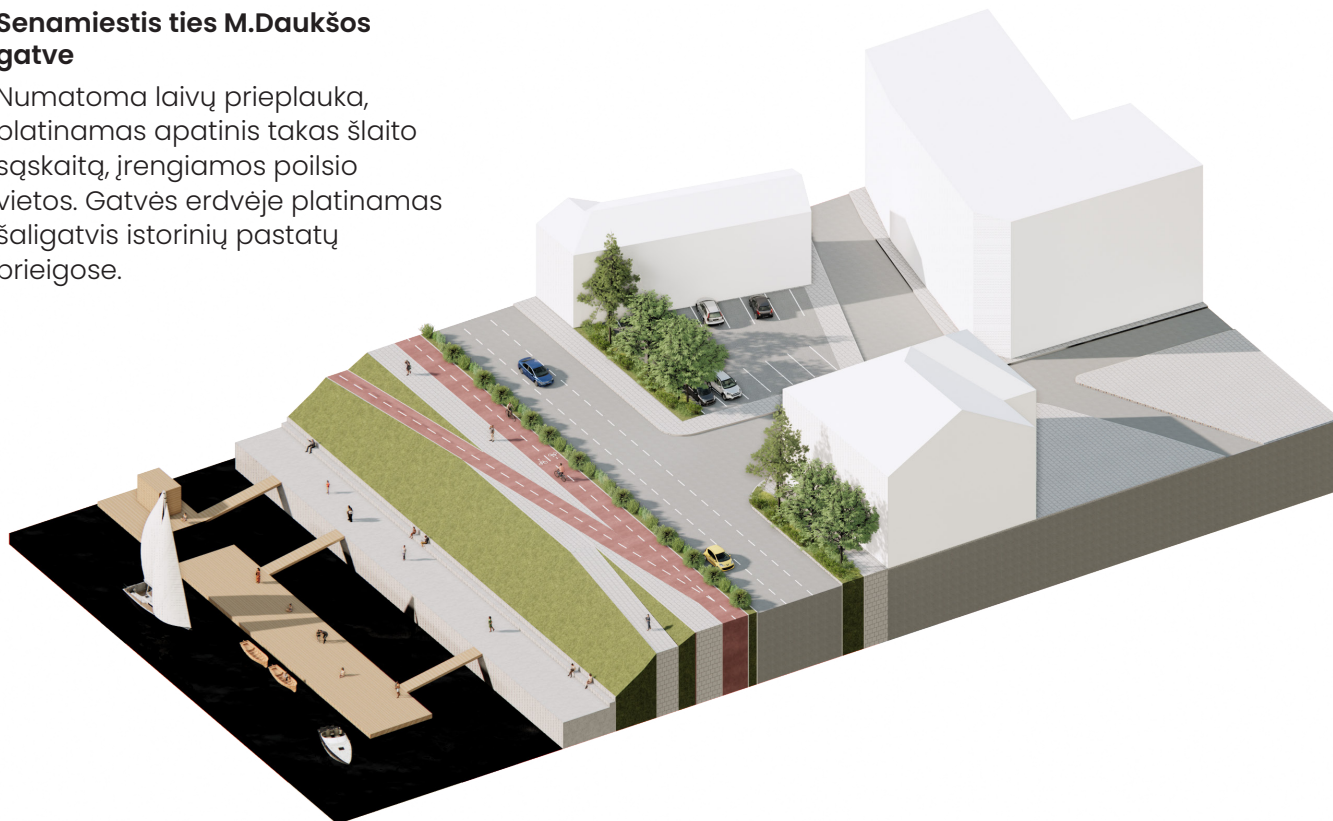


- 6. Krantinės atnaujinimas kraštovaizdžio priemonėmis, integruojant į Nemuno salos parką
- 7. Nemuno didesnių laivų prieplauka
- 8. Girstupio upelio pažymėjimas

- 9. Prieplauka prie M.K.Čiurlionio tilto

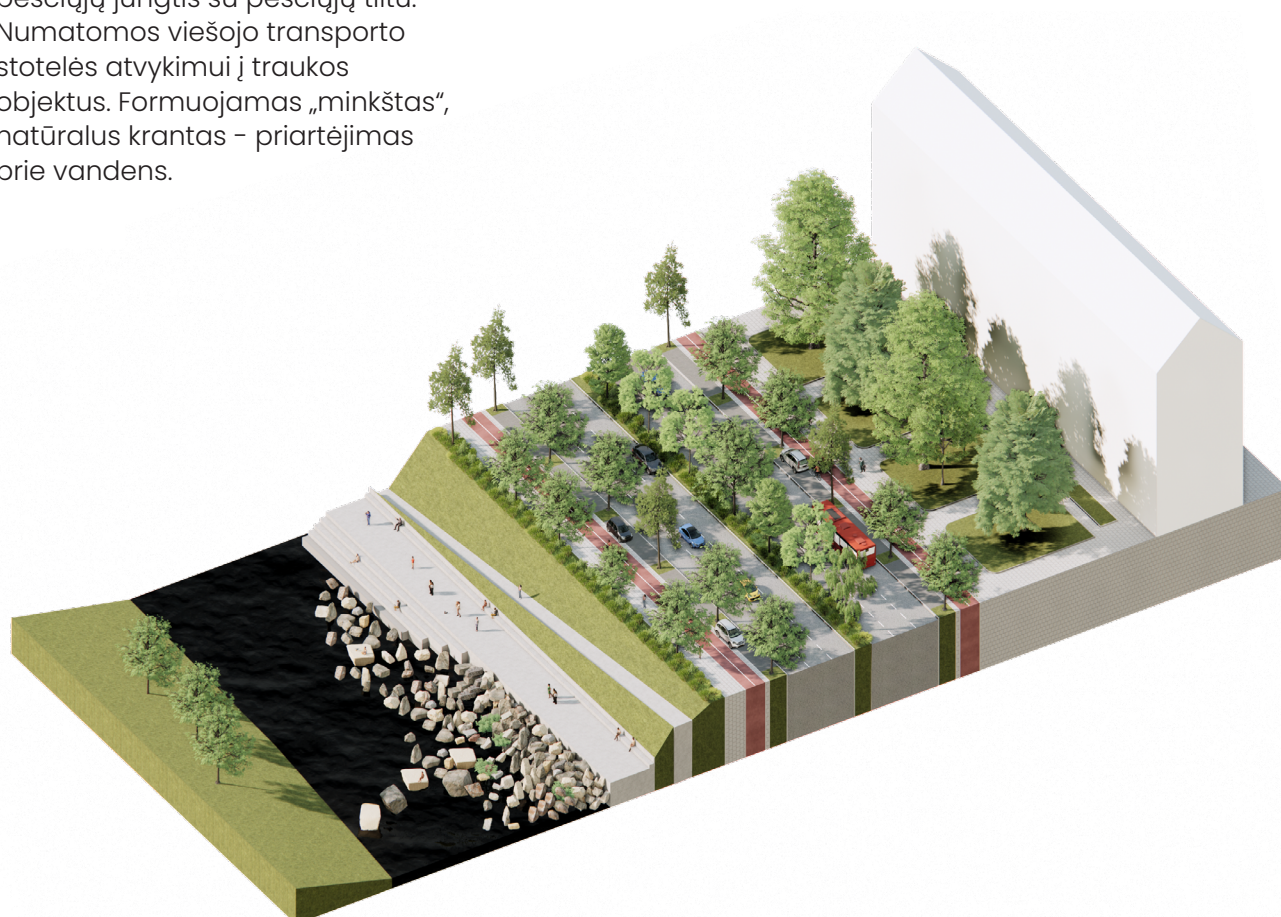
Senamiestis ties M.Daukšos gatve

Numatoma laivų prieplauka, platinamas apatinis takas šlaito sąskaitą, įrengiamos poilsio vietos. Gatvės erdvėje platinamas šaligatvis istorinių pastatų prieigose.



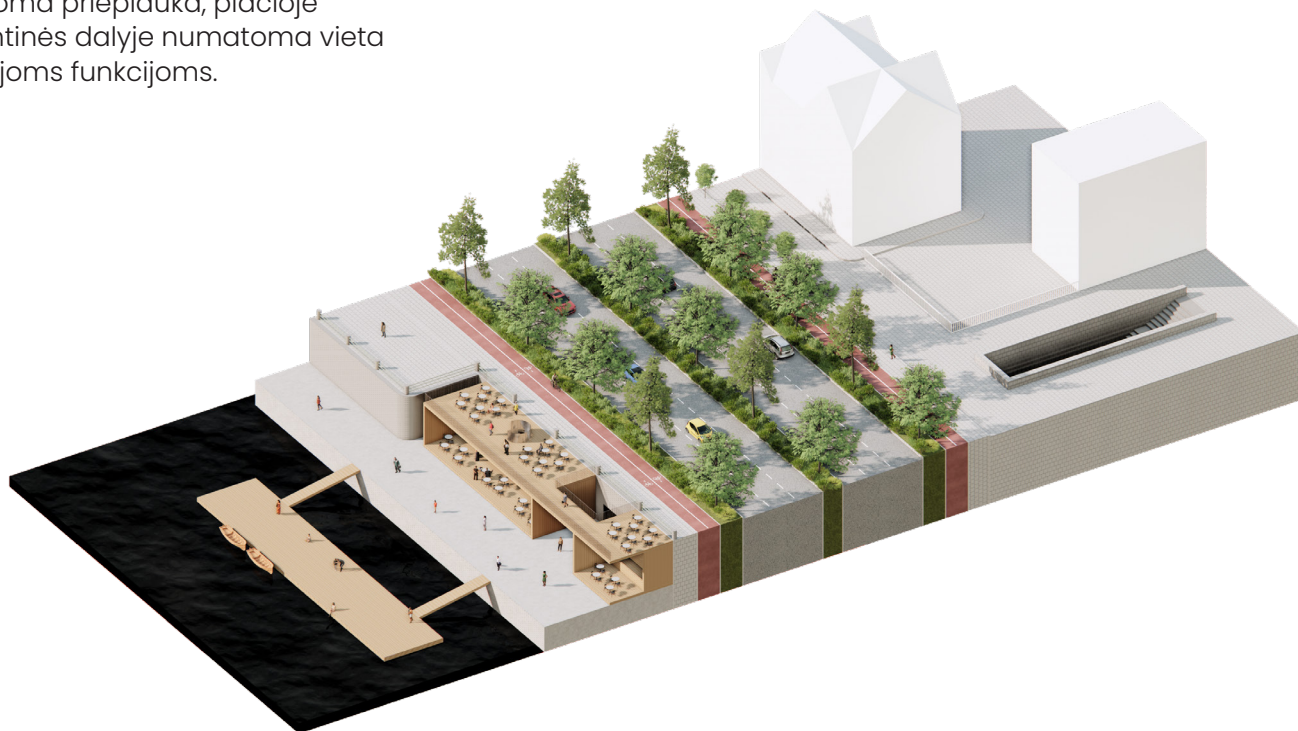
Naujamiesčio atkarpa

Siūloma antžeminė dviračių ir pėsčiųjų jungtis su pėsčiųjų tiltu. Numatomos viešojo transporto stotelės atvykimui į traukos objektus. Formuojamas „minkštas“, natūralus krantas – priartėjimas prie vandens.

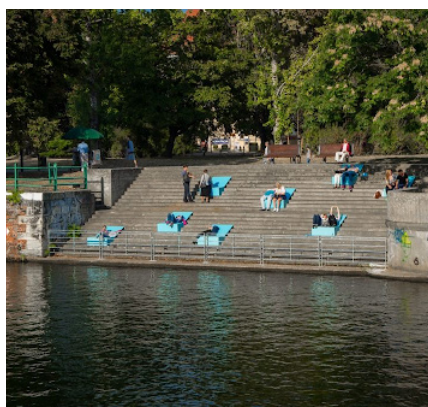


Erdvė prie M.K.Čiurlionio tilto

Siūloma prieplauka, plačioje krantinės dalyje numatoma vieta naujoms funkcijoms.



Analogai



Vandens prieigos Wrocław, Lenkijoje



Gamtiškos vandens prieigos Naujojoje Zelandijoje



Upės prieplaukos Lione, Prancūzijoje



Apželdintos krantinės pavyzdys



Krantinė su paviljonais Vilniuje

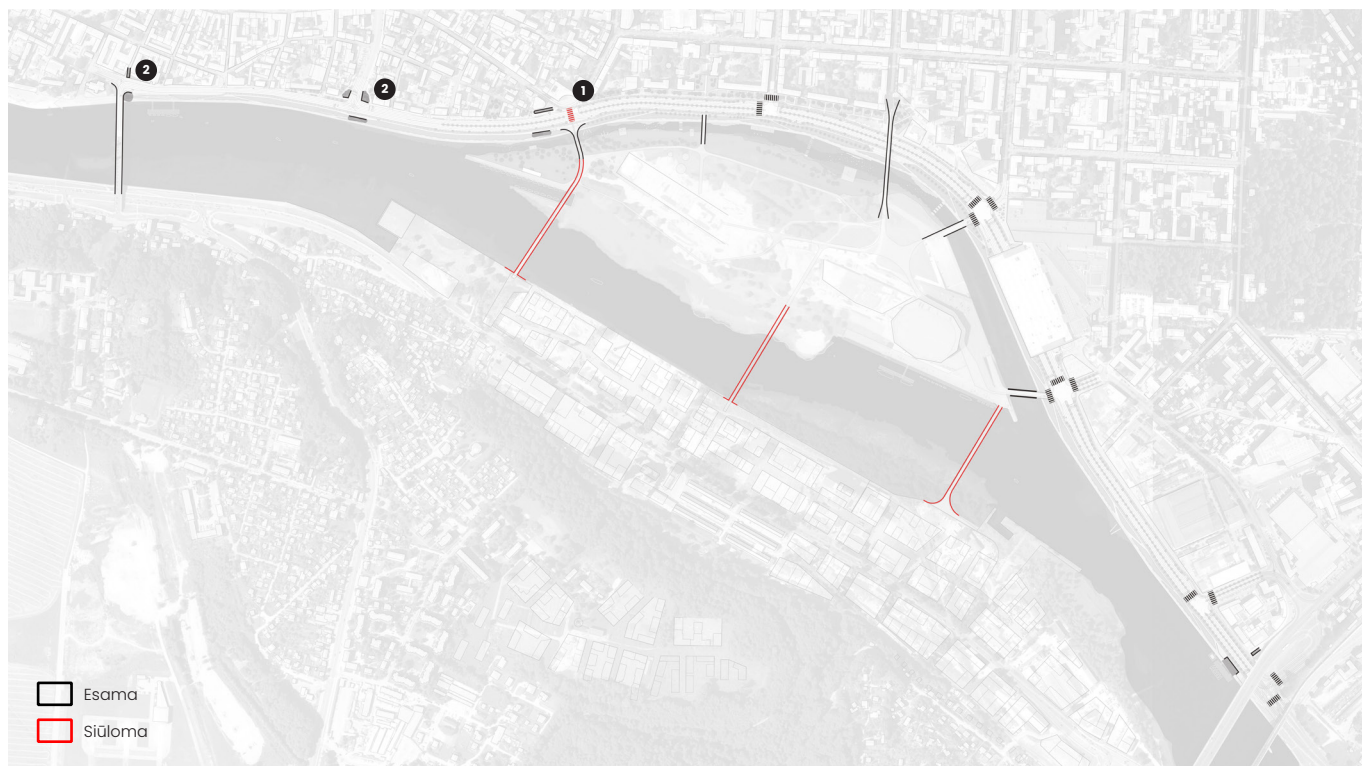


Krantinė su paviljonais Vilniuje

Pėsčiųjų jungtys

Siūloma antžeminė dviračių ir pėsčiųjų perėja sklandžiam judėjimui perspektyviniu tiltu ir patekimui į traukos objektus (1). Siekiant nemažinti

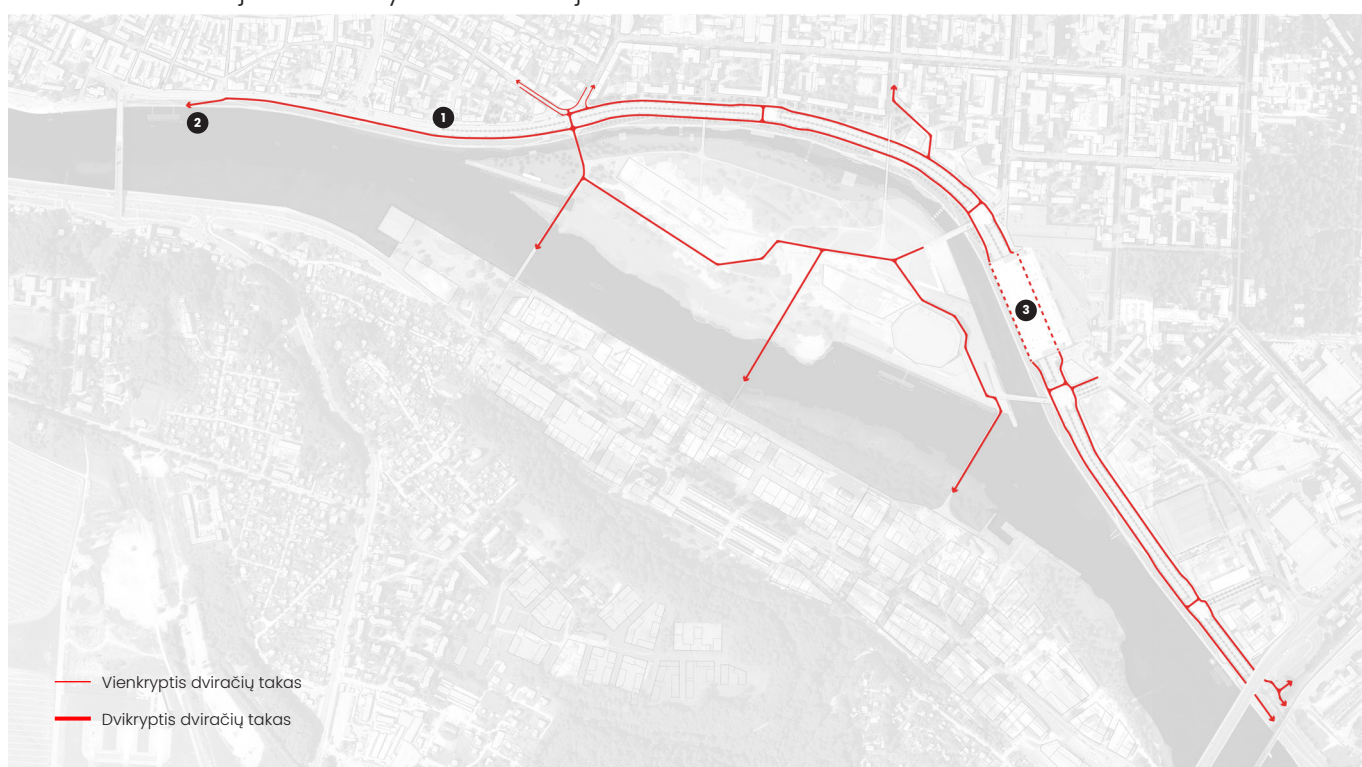
tranzitinio automobilių srauto, Senamiesčio atkarpoje bei ties Birštono gatve, paliekamos esamos požeminės perėjos, jas atnaujinant (2).



Dviratininkų judėjimas

Abipus Karaliaus Mindaugo prospekto numatomi dvipusiai dviračių takai. Atkarpoje tarp Vytauto Didžiojo tilto ir I.Kanto gatvės dviračių takas telpa tik vienoje gatvės pusėje (1), viršutinėje Nemuno krantinės terasoje. Ties Vytauto didžiojo tiltu

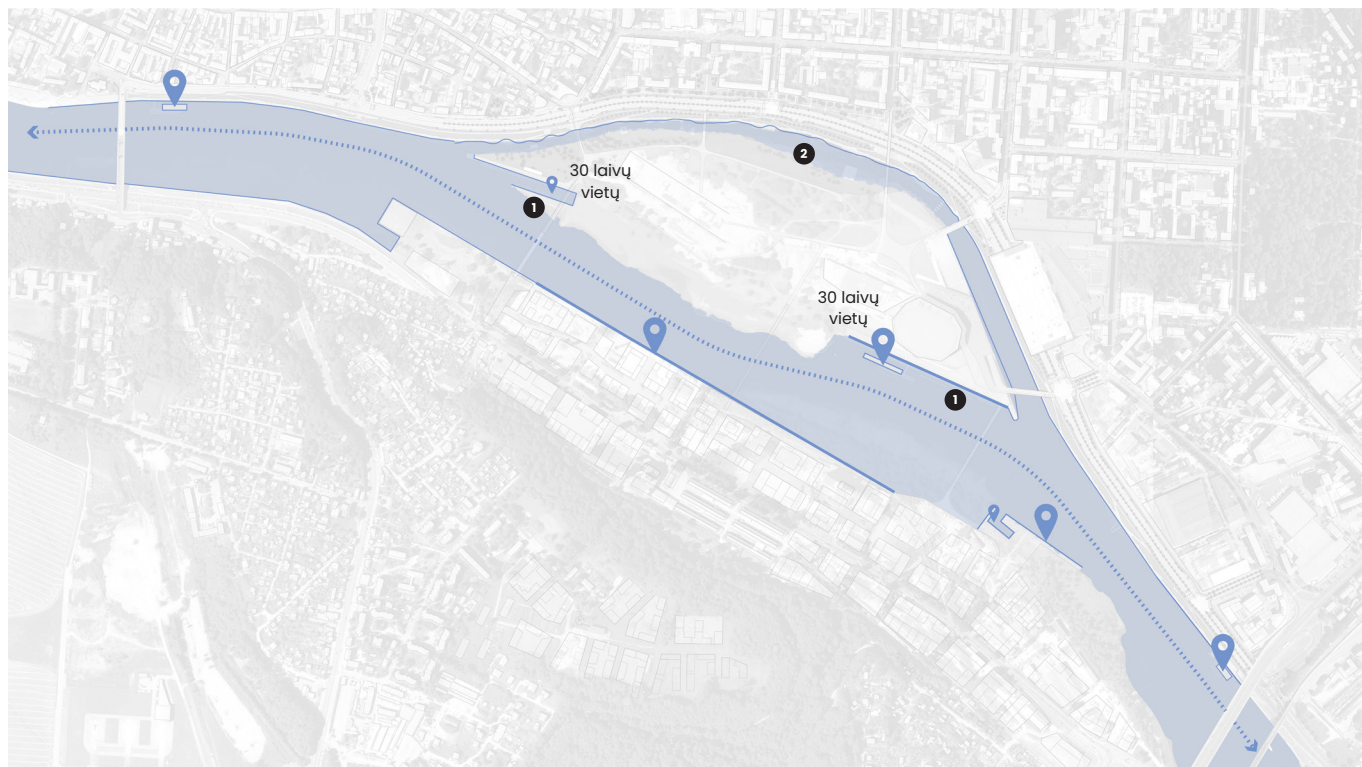
dviračių takas nusileidžia į apatinio krantinės tako lygį (2). Dviračių taklai kuriami ir po daugiaaukšte aikšte (3) optimizuojant parkavimo aikštelės vietų išdėstymą.



Laivyba

Siūloma vystyti laivų priplauką prie Žalgirio arenos, bei mažųjų laivų uostelį Nemuno saloje prie Mokslo muziejaus (1). Siauroji Nemuno atšaka tarp Nemuno

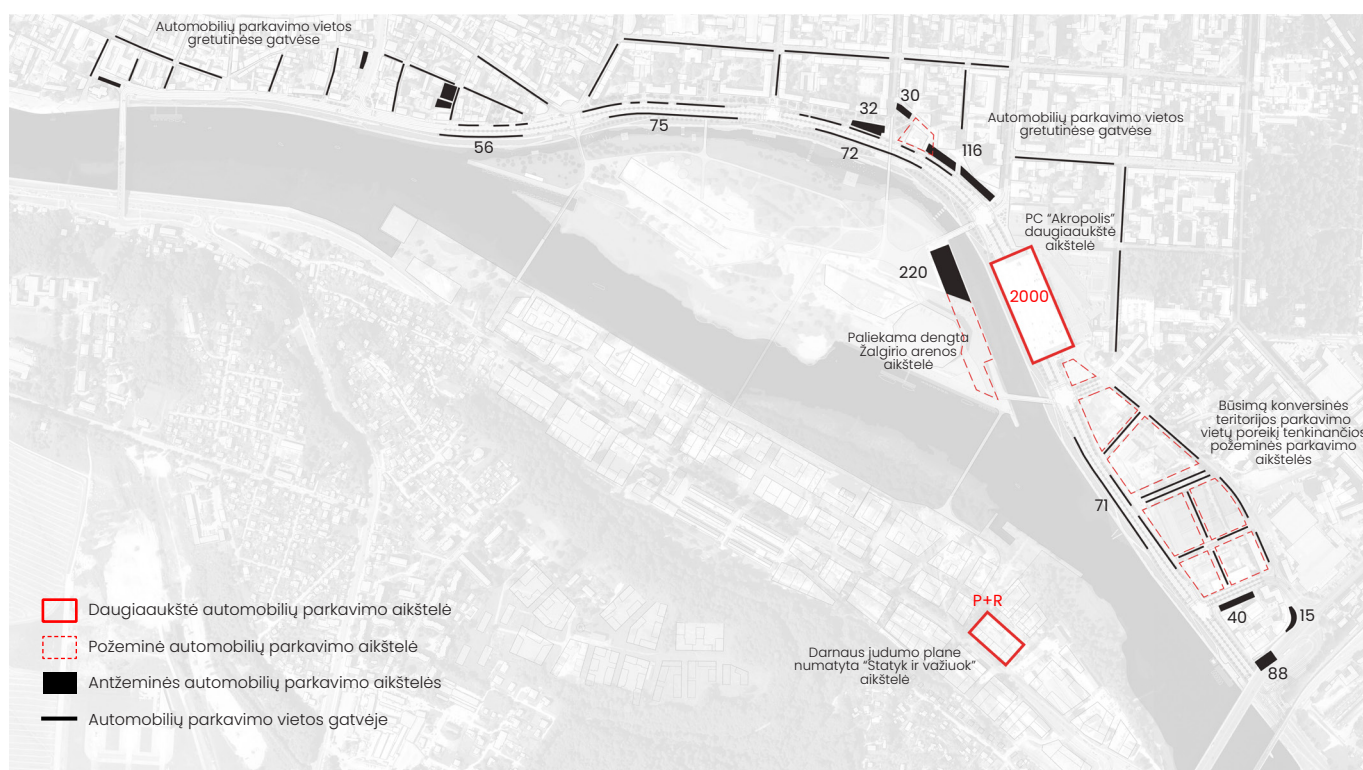
salos ir Karaliaus Mindaugo prospekto paliekama kaip sekli atšaka, su galimybe praplaukti baidare (2)



Automobilių parkavimas

Automobilių parkavimas Karaliaus Mindaugo prospekte iš esmės nekeičiamas, gatvėje lieka lygiagretus parkavimas. Siekiant apželdinti gatvę, tarp parkavimo vietų numatomi medžiai (kas tris vietas).

Papildomo parkavimo vietos galėtų atsirasti išvysčius gretimas teritorijas (1) bei pastačius Darnaus judumo plane numatytą pėsčiomis pasiekiamą „Statyk ir važiuok“ aikštelę (2).

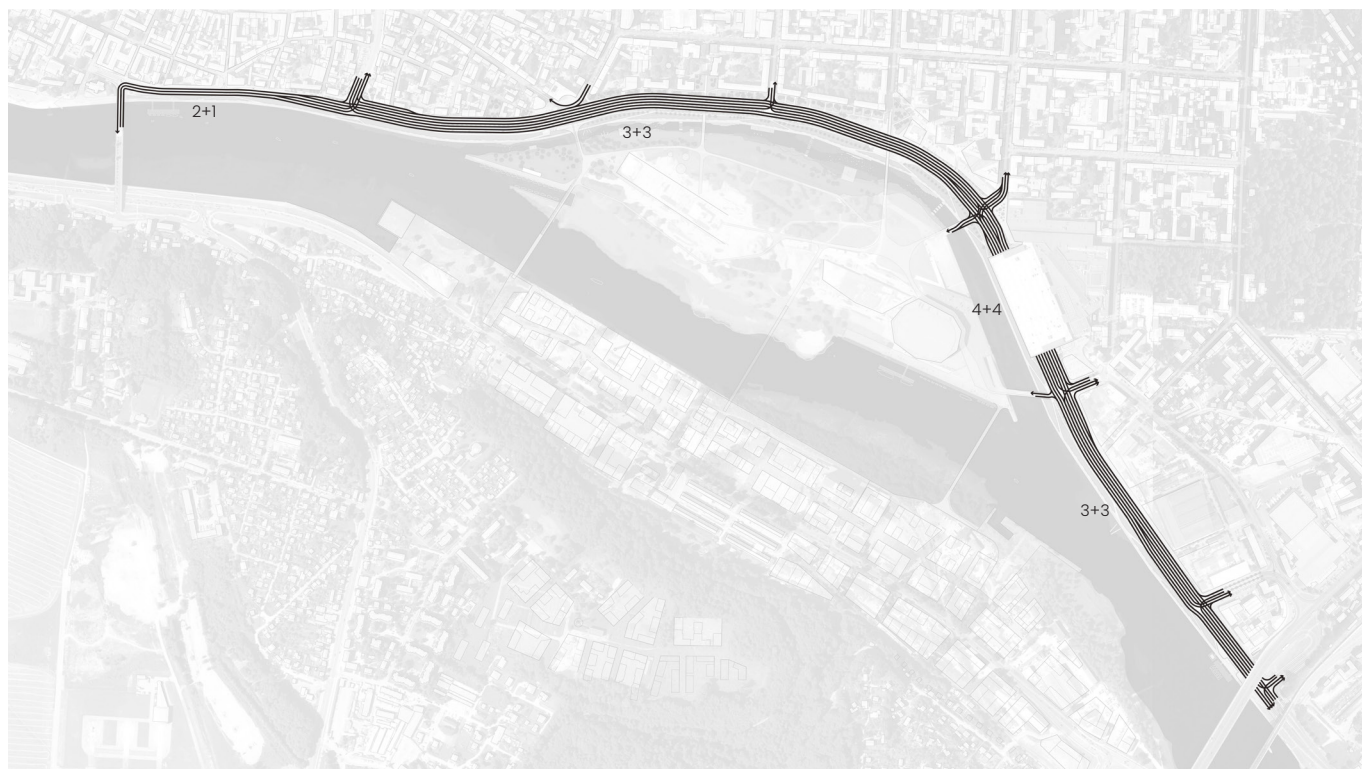


Transporto judėjimas

Gatvės prioritetas – automobilių eismui.
Pralaidumas išlieka identiškas esamam. Eismo intensyvumo lygis – 3000–3600 aut./h.

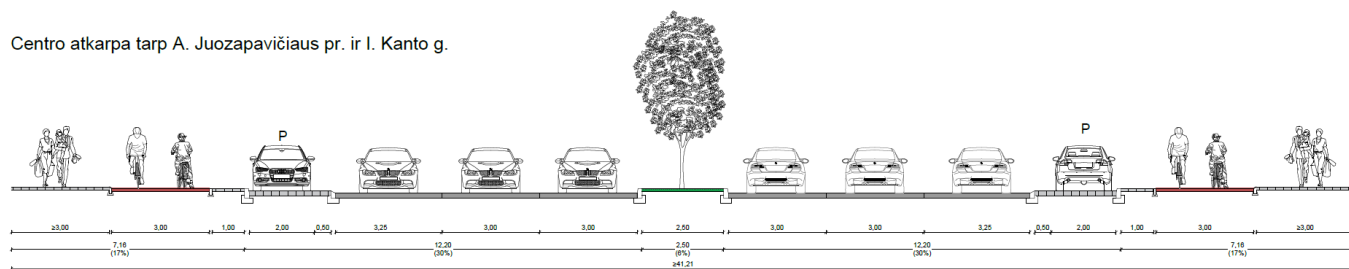
Modalinis kelionių pasiskirstymas mieste:

Automobiliu – 57%, viešuoju transportu – 29%,
pėsčiomis – 10%, dviračiu – 4%

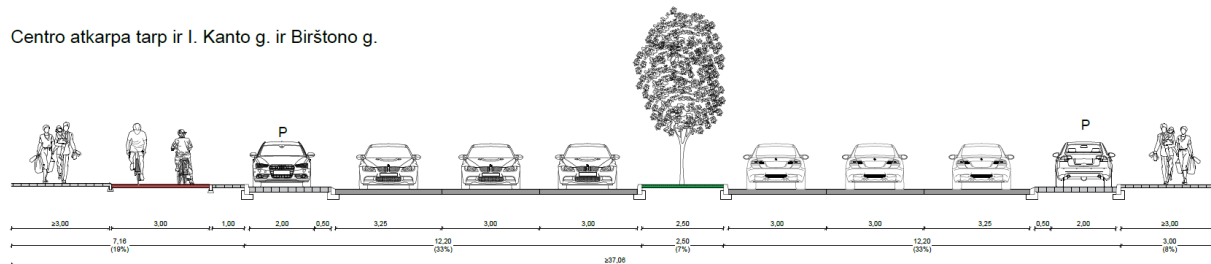


Gatvės skersiniai profilai

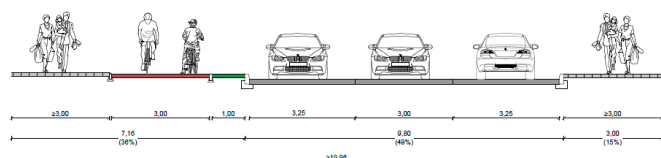
Centro atkarpa tarp A. Juozapavičiaus pr. ir I. Kanto g.



Centro atkarpa tarp I. Kanto g. ir Birštono g.



Senamiesčio atkarpa



1 scenarijaus vertinimas

	Kriterijus	Vertinimas	Balas*
1	Viešųjų erdvių patrauklumas	Šis vystymo scenarijus nepakankamai integruotų Nemuno krantinę į miesto centro viešųjų erdvių tinklą, o tranzitinio eismo intensyvumo keliamas triukšmas bei kita tarša darytų neigiamą poveikį sukurtoms viešosioms erdvėms krantinėje. Nemunas šiame scenarijuje nebūtų pakankamai išnaudojamas laivybai, miesto identiteto formavimui, nebūtų atskleista Nemuno istorinė semantinė ir funkcinė reikšmė Kauno miestui.	2
2	Pėsčiųjų judėjimas	Vystymo scenarijus nesukuria pakankamai gerų sąlygų krantinės pasiekiamumui pėsčiomis, nuo kitų pagrindinių miesto centro viešųjų erdvių. Nesukuriamos sąlygos upės laivybos vystymui, naujų funkcijų greta upės aktyviam naudojimui.	2
3	Viešojo transporto judėjimas	Šis vystymo scenarijus pagerina traukos objektų saloje ir kairiajame krante pasiekiamumo viešuoju transportu ir kitomis alternatyviomis priemonėmis, nes numatoma viešojo transporto linija prospekte su stotelėmis.	2
4	Dviračių judėjimas	Šis scenarijus reikšmingai pagerina dviračių judėjimo sąlygas teritorijoje, išskyrus Senamiesčio zonoje, kur dviračių takas nuo Senamiesčio gatvių atribotas judraus Karaliaus Mindaugo prospekto, be galimybės jį kirsti.	2
5	Vystymo poveikis aplinkai	Šis vystymo scenarijus nepakankamai sprendžia triukšmo, oro bei vizualinės taršos bei jos keliamo neigiamo poveikio aplinkai problemų.	2
6	Automobilių eismo sklandumas	Automobilių eismo sklandumas šiame scenarijuje būtų geras, tačiau iš dalies užtikrinamas kitų teritorijos kokybės kriterijų sąskaita. Toks vystymas neatliepia kitų mieste planuojamų vystyti ir jau vystomų infrastruktūros projektų bei užsibrėžtų kelionių modalinio pasiskirstymo pokyčio tikslų. Šis gatvės pertvarkymo scenarijus neužtikrintų aukšto eismo saugumo lygio dėl šių faktorių: - Automobilių parkavimas labai aukšto eismo intensyvumo gatvėje - Važiuojamosios dalies plotis ties pėsčiųjų perėjimo vietomis	2

* Vertinimas balais, kai 1-žemas, 2- vidutinis 3- aukštas.

Išvada

1 scenarijuje „Poilsis prie upės“ viešosios erdvės kokybė gerinama minimaliai, tiek kiek tai nepablogina esamo automobilių srauto pralaidumo.

Scenarijus vertinamas labiau neigiamai, nes teritorija išliktų išskirtinai orientuota į didelio automobilių srauto tranzitą, kas neturėtų būti

prioritetu miesto centro krantinės su C kategorijos gatve vystyme. Toks scenarijus taip pat neatliepia anksčiau užsibrėžtų miesto vystymo tikslų.

Šiame vystymo scenarijuje nagrinėtas teritorijos pokyčių priemonės rekomenduojama įgyvendinti tik kaip tarpinį teritorijos vystymo etapą.

2 scenarijus

Nemuno uostas

Teritorijos vystymo idėja

Šiame vystymo scenarijuje Nemuno krantinė formuojama kaip stiprus traukos objektas. Krantinei grąžinama laivybos funkcija, o kartu su svarbiais miesto traukos objektais (arena, muziejus, baseinas, M.K.Čiurlionio koncertų salė) kuriamas upių uosto charakteris. Geriname krantinės pasiekiamumą skirtingais keliavimo būdais. Didelis dėmesys svarbių miesto objektų pasiekiamumui viešuoju transportu. Šios priemonės atveria kelią naujų traukos objektų krantinėje planavimui: prieplauka, uosto krantinė, kavinės, jachtklubas, lauko vandens pramogų zona Nemuno saloje, viešosios erdvės Žalgirio arenos prieigose.

Magistralinė viešojo transporto linija kuriama atsižvelgiant į didžiulius traukos objektus esančius šioje gatvėje: Akropolį, Žalgirio areną ir baseiną, Mokslo muziejų, biurų kompleksus ir t.t. Ji planuojama nuo A. Juozapavičiaus prospekto iki Birštono gatvės. Šiame vystymo variante svarstomi du skirtingi viešojo transporto linijos organizavimo

būdai: autobusų juostos gatvės kraštuose ir viešojo transporto linija gatvės centre.

Naujamiesčio aplinkoje gatvė siaurinama iki šešių eismo juostų, iš kurių dvi skiriamos viešojo transporto eismui. Dviračių takai numatomi abiejuose Karaliaus Mindaugo prospekto pusėse iki I. Kanto gatvės. Vėliau paliekamas dviračių takas tik palei upę. Šaligatviai įrengiami iš abiejų pusių ne siauresni kaip 3.0 metrų pločio. Formuojamos centrinė ir šoninės skiriamosios juostos jas apželdinant medžiais.

Senamiesčio aplinkoje gatvė numatoma trijų eismo juostų. Viešojo transporto eismas planuojamas mišraus eismo juostose. Dviračių takas įrengiamas iš vienos pusės (palei upę). Šaligatviai numatomi iš abiejų pusių ne siauresni kaip 3.0 metrų. Numatomos vieno lygio pėsčiųjų perėjos Birštono g. – Karaliaus Mindaugo pr. sankryžoje, bei prie Vytauto Didžiojo tilto.



Krantinės ir uostelio prie S.Daukanto tilto vizualizacija-koliažas



Sprendinių sąrašas

1. Naujas dviračių tiltas greta Vytauto Didžiojo tilto
2. Platinami pėsčiųjų šaligatviai prie istorinio užstatymo fasadų, Senamiesčio gatvės sklandžiai sujungiamos su krantinės erdve antžeminėmis perėjomis
3. Prieplauka Senamiestyje su aktyvia kavinių zona
4. Birštono gatvės sankryža pritaikoma saugiam ir patogiam pėsčiųjų, dviračių judėjimui
5. Lauko baseinų ir vandens pramogų zona
6. Antžeminė pėsčiųjų ir dviračių perėja ties naujuoju pėsčiųjų ir dviračių tiltu

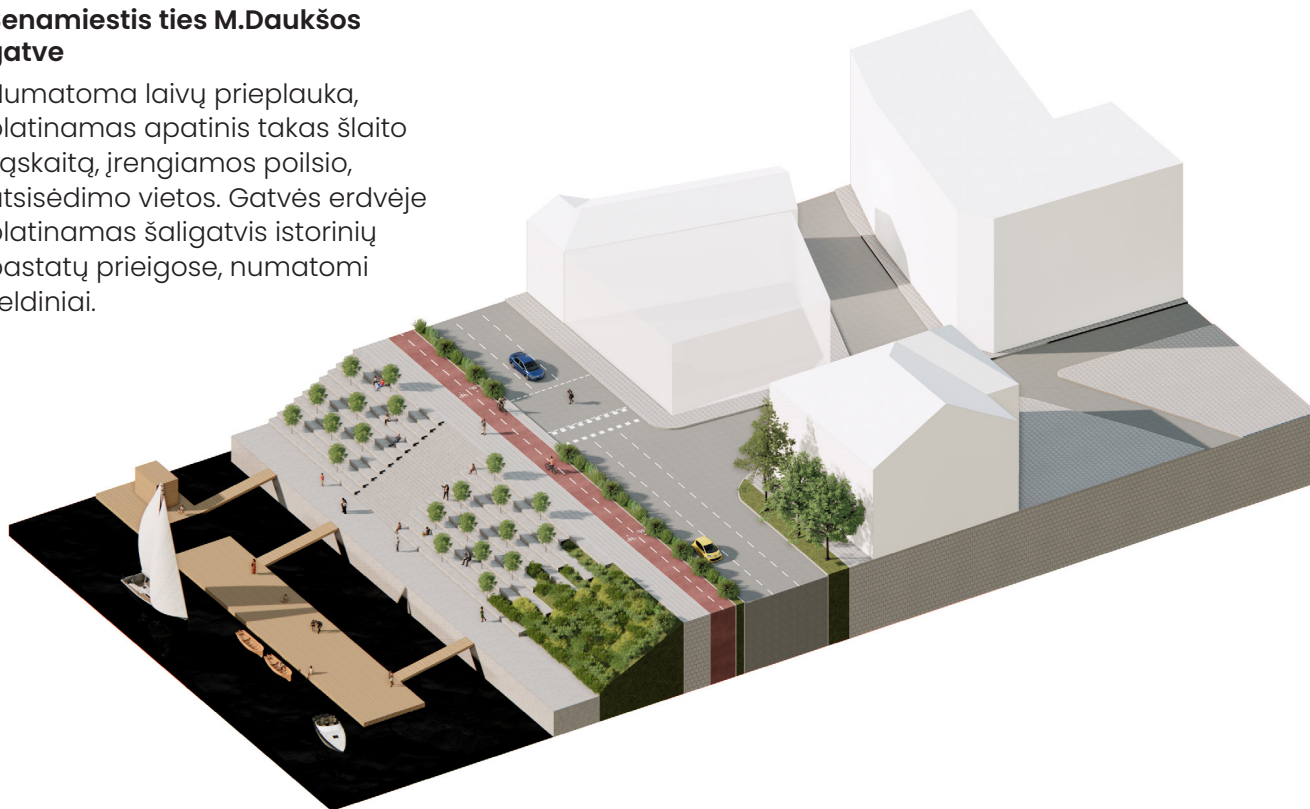


7. Atskiros viešojo transporto eismo juostos su kokybiškais, patraukliais laukimo paviljonais – stotelėmis ties pagrindiniais traukos centrais
8. Nemuno laivybinis kanalas su prieplaukomis
9. Marina-prieplauka. Mažųjų laivelių uosto su jachtklubo pastatu zona.

10. Nemuno didesnių laivų prieplauka
11. Humanizuotos ir laisvalaikiui pritaikytos Žalgirio arenas prieigos
12. Girstupio upelio pažymėjimas
13. Prieplauka prie M.K.Čiurlionio tilto

Senamiestis ties M.Daukšos gatve

Numatoma laivų prieplauka, platinamas apatinis takas šlaito sąskaitą, įrengiamos poilsio, atsisėdimo vietos. Gatvės erdvėje platinamas šaligatvis istorinių pastatų prieigose, numatomi želdiniai.



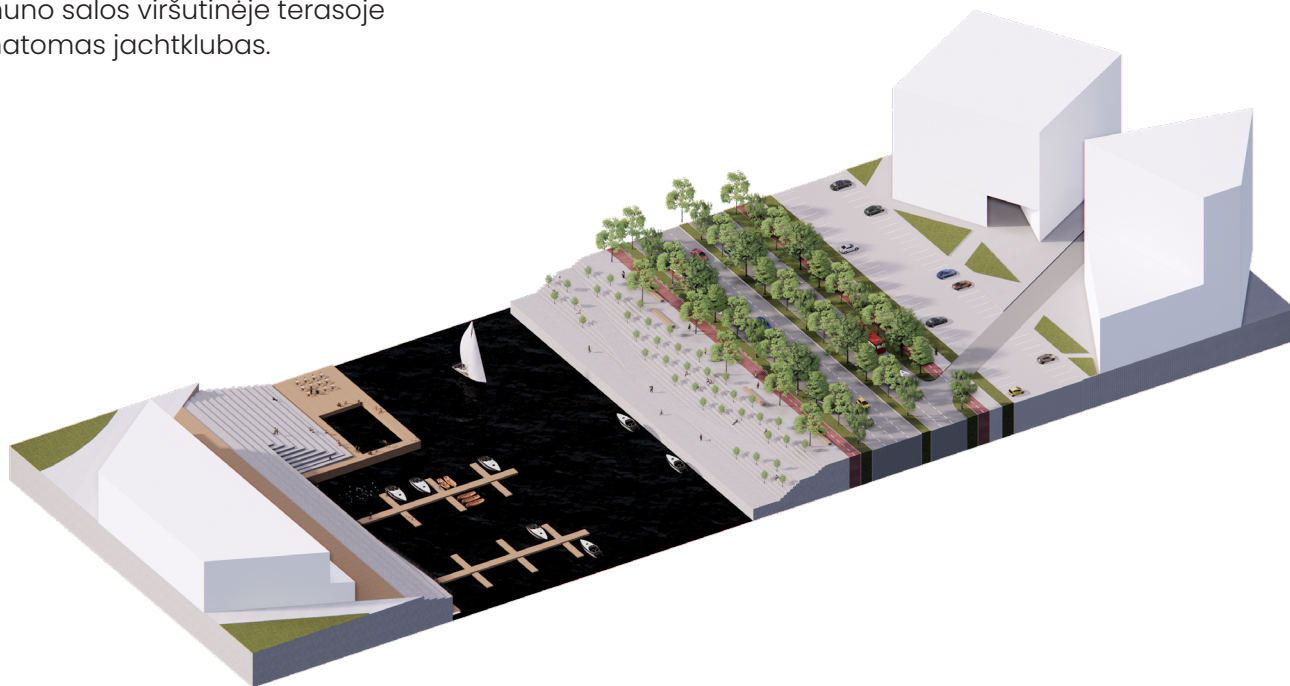
Naujamiesčio atkarpa

Siūloma antžeminė dviračių ir pėsčiųjų perėja sklandžiam judėjimui per sankryžą bei jungtis su vystoma kairiąja Nemuno puse. Numatomos viešojo transporto stotelės patekimui, turistinio autobuso vieta patekimui į Mokslo muziejų. Krantinės erdvėje numatomos turistų susibūrimo erdvės, papildomos funkcijos.



Biurų zona

Atkuriamas mažų laivelių uostas, Nemuno salos viršutinėje terasoje numatomas jachtklubas.



Analogai



Vandens prieigos Karlstade, Švedijoje



Vandens prieigos Niujorke



Vandens prieigos Lubecke, Vokietijoje



Ugniagesių pastato privažiavimas Amsterdame



Vandens pramogų zona Orhuse, Danijoje



Mažųjų laivų uostelis Londone



Sprendinių sąrašas

1. Naujas dviračių tiltas greta Vytauto Didžiojo tilto
2. Platinami pėsčiųjų šaligatviai prie istorinio užstatymo fasadų, Senamiesčio gatvės sklandžiai sujungiamos su krantinės erdve antžeminėmis perėjomis
3. Prieplauka Senamiestyje su aktyvia kavinių zona
4. Birštono gatvės sankryža pritaikoma saugiam ir patogiam pėsčiųjų, dviračių judėjimui
5. Lauko baseinų ir vandens pramogų zona
6. Antžeminė pėsčiųjų ir dviračių perėja ties naujuoju pėsčiųjų ir dviračių tiltu



7. Greito viešojo transporto linija su kokybiškais, patraukliais laukimo paviljonais-stotelėmis ties pagrindiniais traukos centrais

8. Nemuno laivybinis kanalas su prieplaukomis

9. Marina-prieplauka. Mažųjų laivelių uosto su jachtklubo pastatu zona.

10. Nemuno didesnių laivų prieplauka

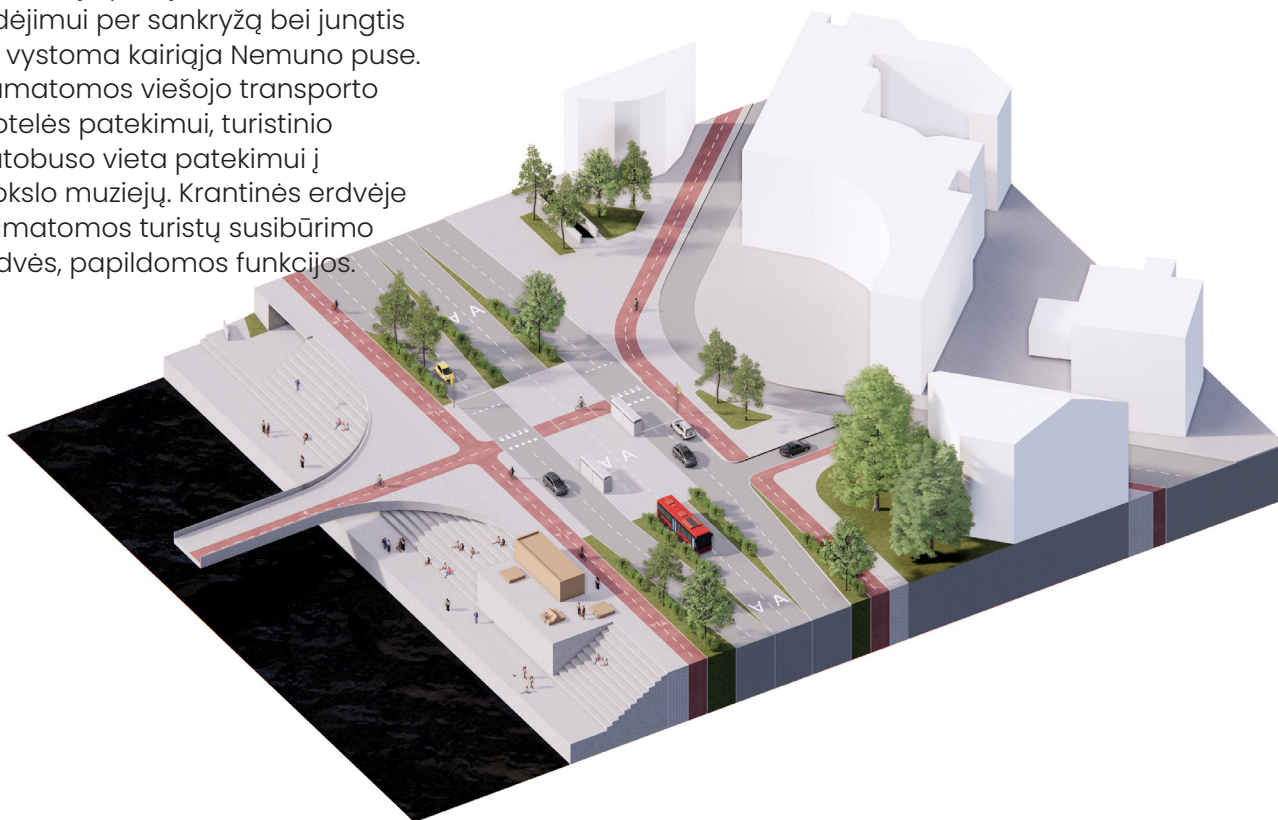
11. Humanizuotos ir laisvalaikiui pritaikytos Žalgirio arenas prieigos

12. Girstupio upelio pažymėjimas

13. Prieplauka prie M.K.Čiurlionio tilto

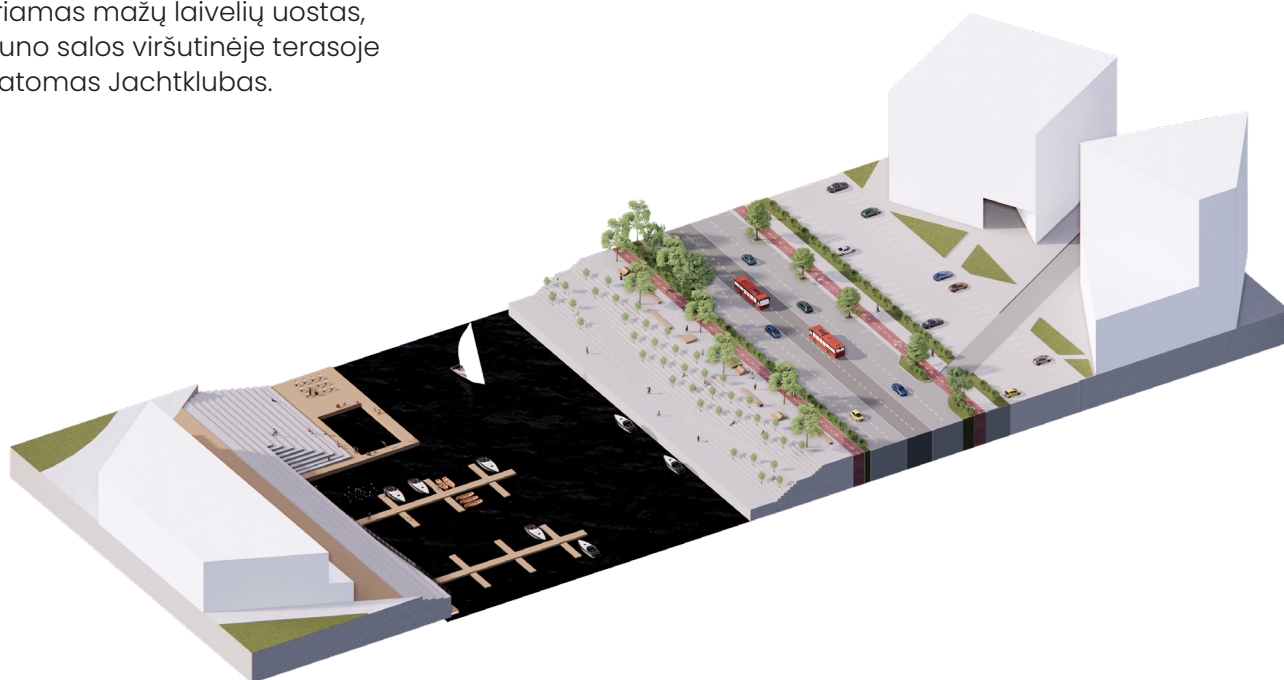
Naujamiesčio atkarpa

Siūloma antžeminė dviračių ir pėsčiųjų perėja sklandžiam judėjimui per sankryžą bei jungtis su vystoma kairiąja Nemuno puse. Numatomos viešojo transporto stotelės patekimui, turistinio autobuso vieta patekimui į Mokslo muziejų. Krantinės erdvėje numatomos turistų susibūrimo erdvės, papildomos funkcijos.



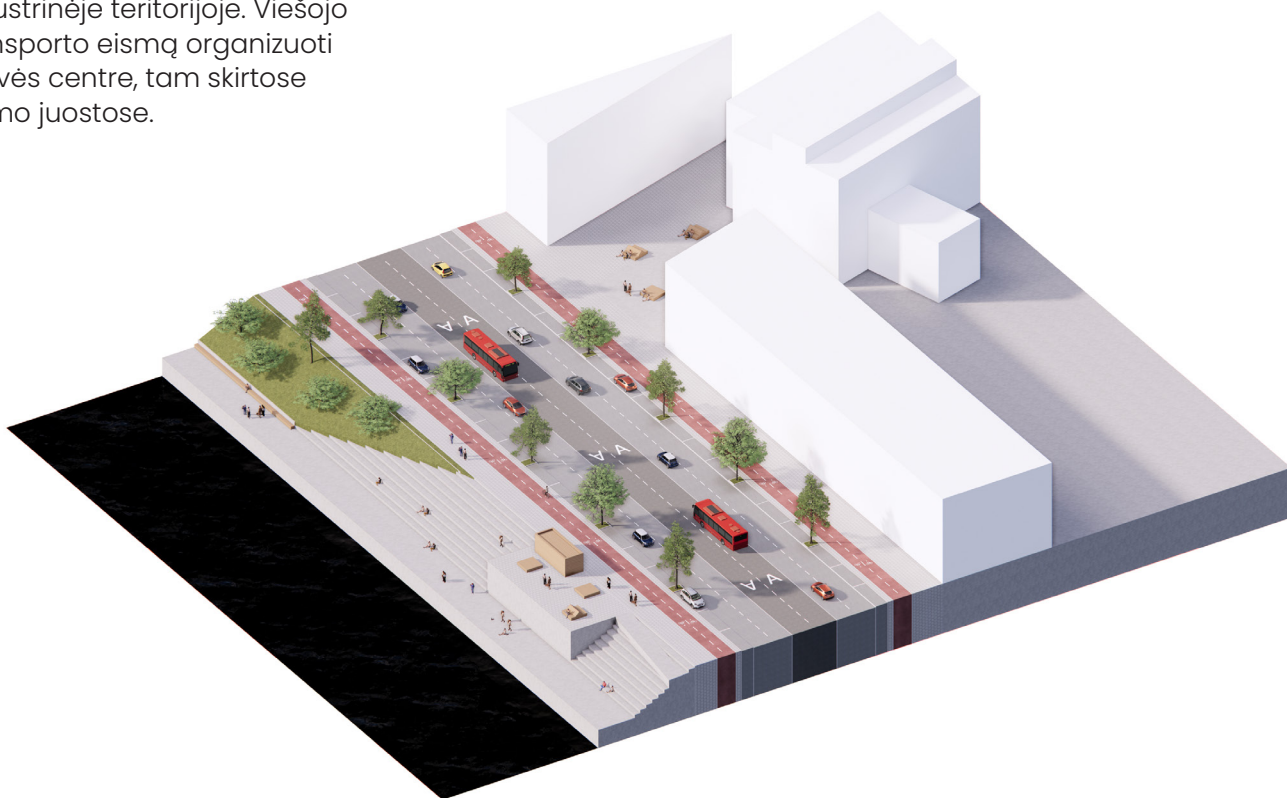
Biurų zona

Atkuriamas mažų laivelių uostas, Nemuno salos viršutinėje terasoje numatomas Jachtklubas.

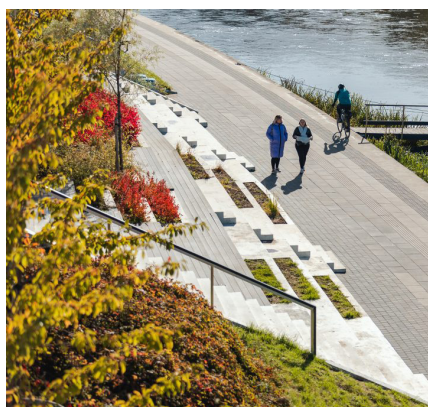


Konversinė teritorija

Siūloma svarstyti naujo užstatymo formavimą industrinėje teritorijoje. Viešojo transporto eismą organizuoti gatvės centre, tam skirtose eismo juostose.



Analogai



Upės prieigos Vilniuje



Viešojo transporto linija Eindhovene



Krantinė su paviljonais Varšuvoje



Laivybai pritaikytas kanalas Berlyne



Vandens pramogų zona Osle

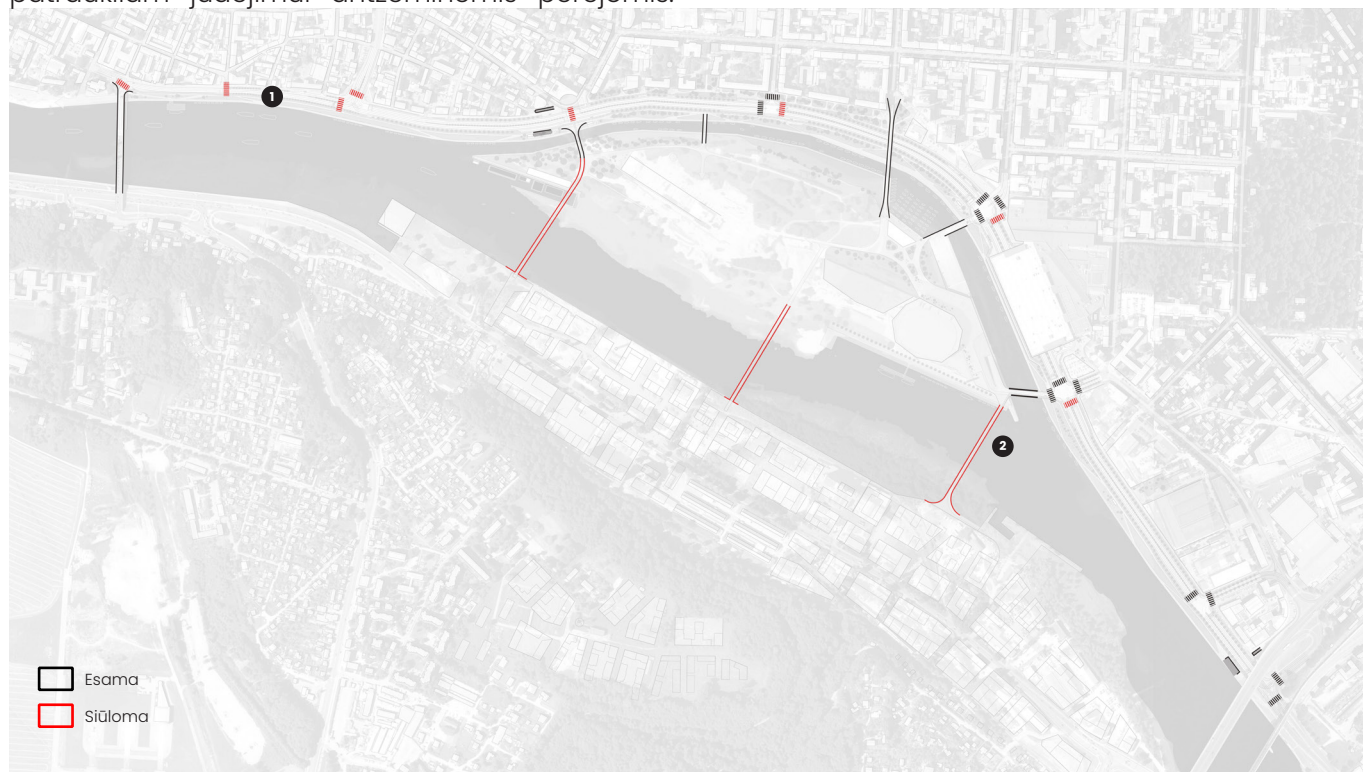


Mažųjų laivų uostelis Kopenhagoje

Pėsčiųjų jungtys

Krantinė su Senamiesčiu sujungiama papildomomis antžeminėmis pėsčiųjų perėjomis (1) Birštono g. Maironio g., Vytauto Didžiojo tilto sankryžos pritaikomos sklandžiam, saugiam ir patraukliam judėjimui antžeminėmis perėjomis.

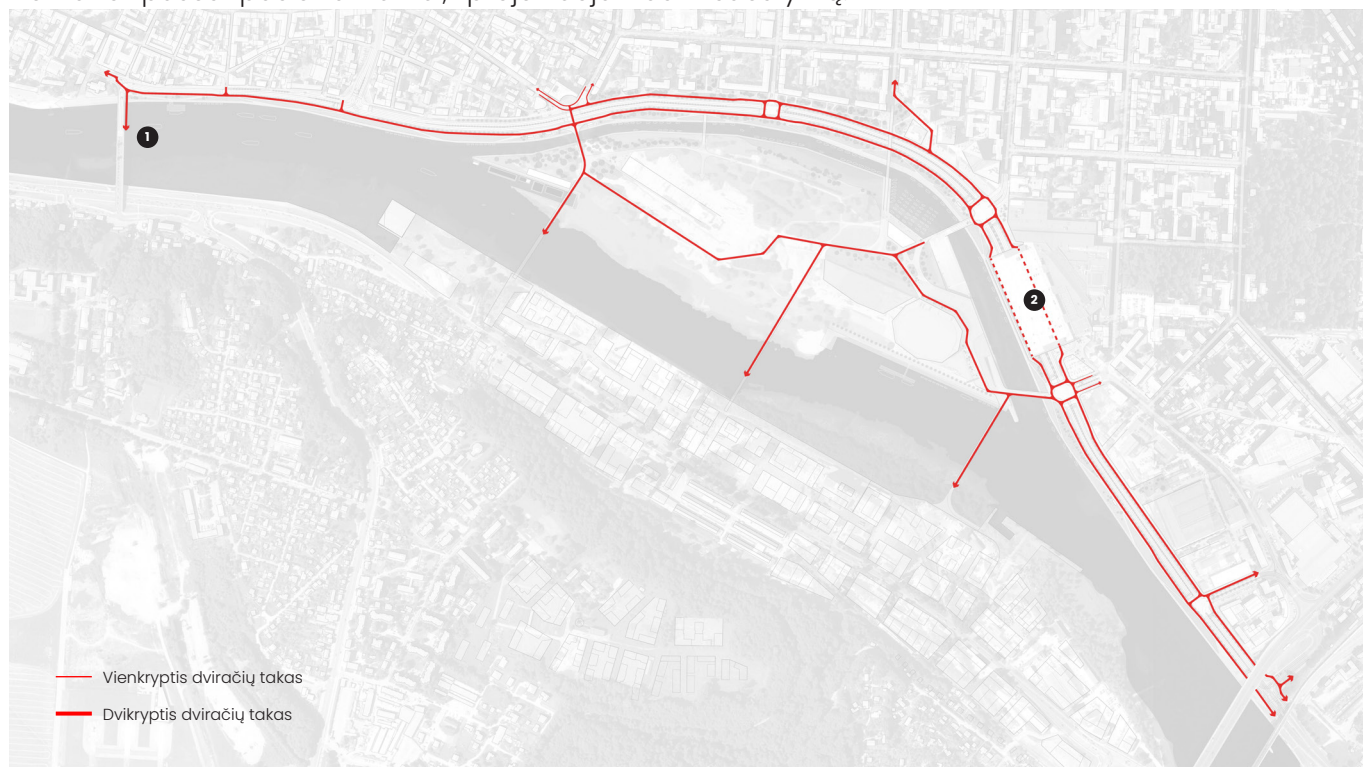
Sankryžos pritaikomos patogiam viešojo transporto stotelių pasiekimui. Siūlomas Bendrajame plane numatomo tilto vietos keitimas, tiltą nukreipiant pro Nemuno salą (2)



Dviratininkų judėjimas

Atkarpoje tarp I.Kanto gatvės ir M.K.Čiurlionio tilto, numatomi dvikrypčiai dviračių takai abejose gatvės pusėse. Senamiesčio atkarpoje dviračių takas telpa tik vienoje gatvės pusėje. Geresniam kitos Nemuno pusės pasiekiamumui, projektuojamas

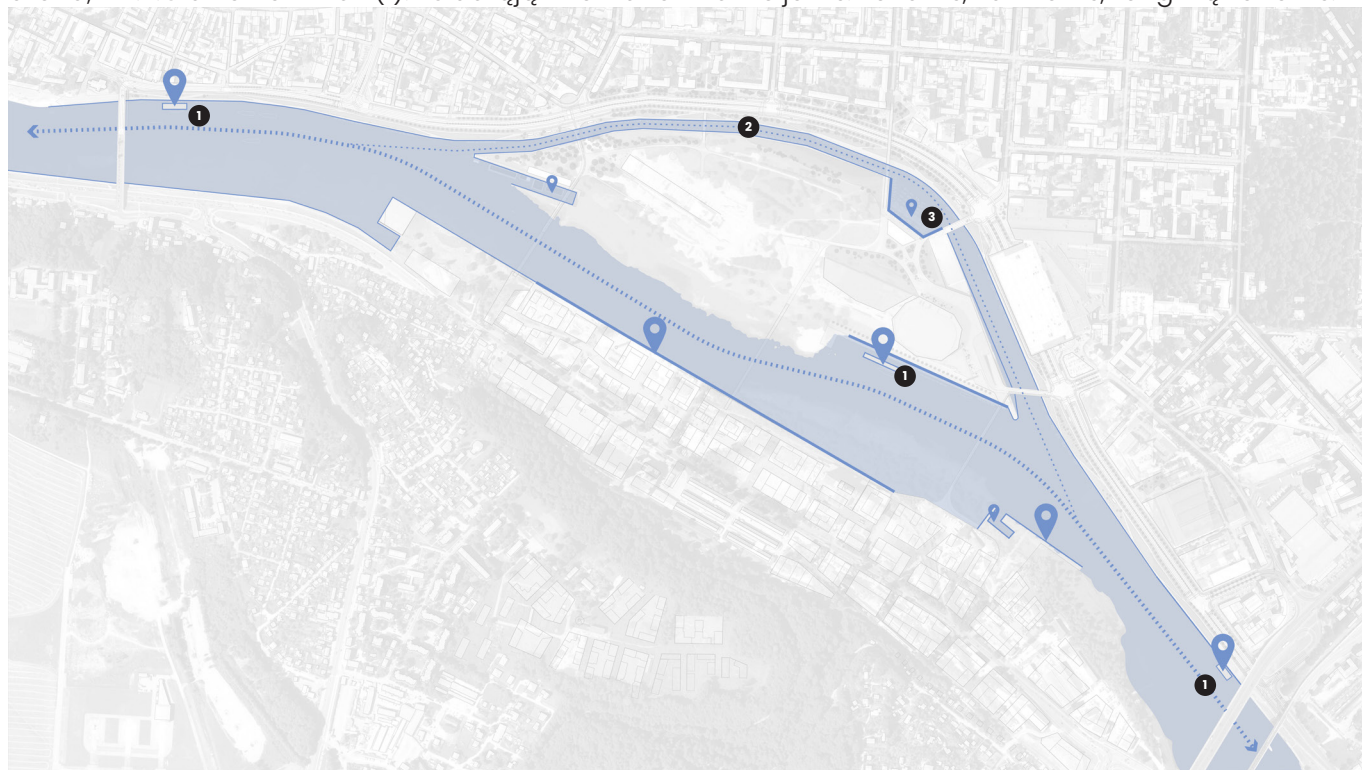
Vytauto Didžiojo tilto dviračių tako „priestatas“ (1). Dviračių takas sujungiamas su Senamiesčio gatvių tinklu. Dviračių takai kuriami ir po daugiaaukšte aikšte (2) optimizuojant parkavimo aikštelės vietų išdėstymą.



Laivyba

Ženkliai pagerintas upės pasiekiamumas iš miesto centro viešųjų erdvių atveria kelią uostiško charakterio grąžinimui. Šiame scenarijuje siūlomos didesnių laivų prieplaukos ties Senamiesčiu, Žalgirio arena, M.K.Čiurlionio tiltu (1). Siaurąją Nemuno

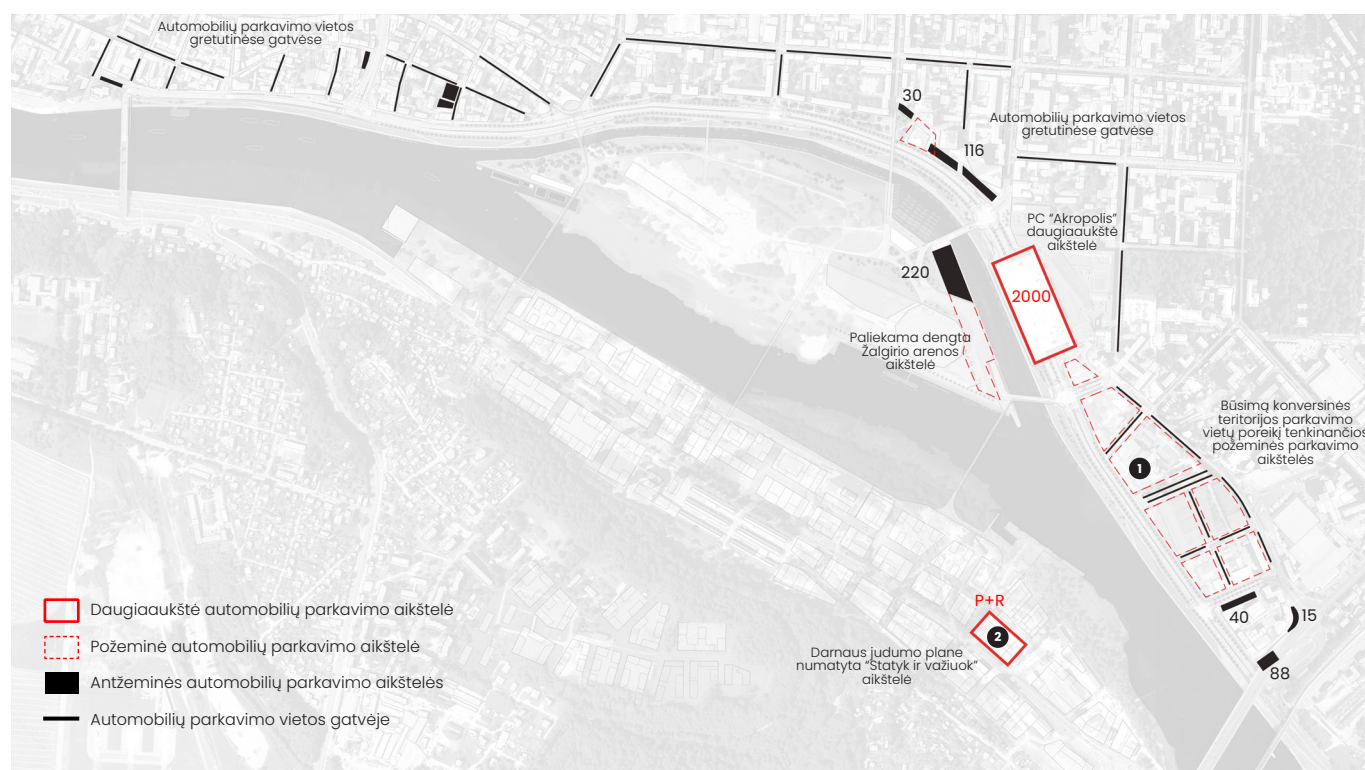
atšaką siūloma pritaikyti laivybai (2), o tarpukariu buvusio žiemos uosto vietoje įrengti mažųjų laivelių uostą ir jachtklubą (3). Šios laivybos funkcijos atvertų kelią ir kitoms krantinę aktyvuojančioms funkcijoms: keltams, kavinėms, renginių zonoms.



Automobilių parkavimas (kai viešasis transportas organizuojamas A juostose)

Gatvės kraštinės eismo juostas perorganizuojant į viešo transporto eismo juostas, būtų reikalinga panaikinti esamas parkavimo vietas gatvėje. Papildomo parkavimo vietas galėtų atsirasti

išvysčius gretimas teritorijas (1) bei pastačius Darnaus judumo plane numatytą pėsčiomis pasiekiamą „Statyk ir važiuok“ aikštelę (2).

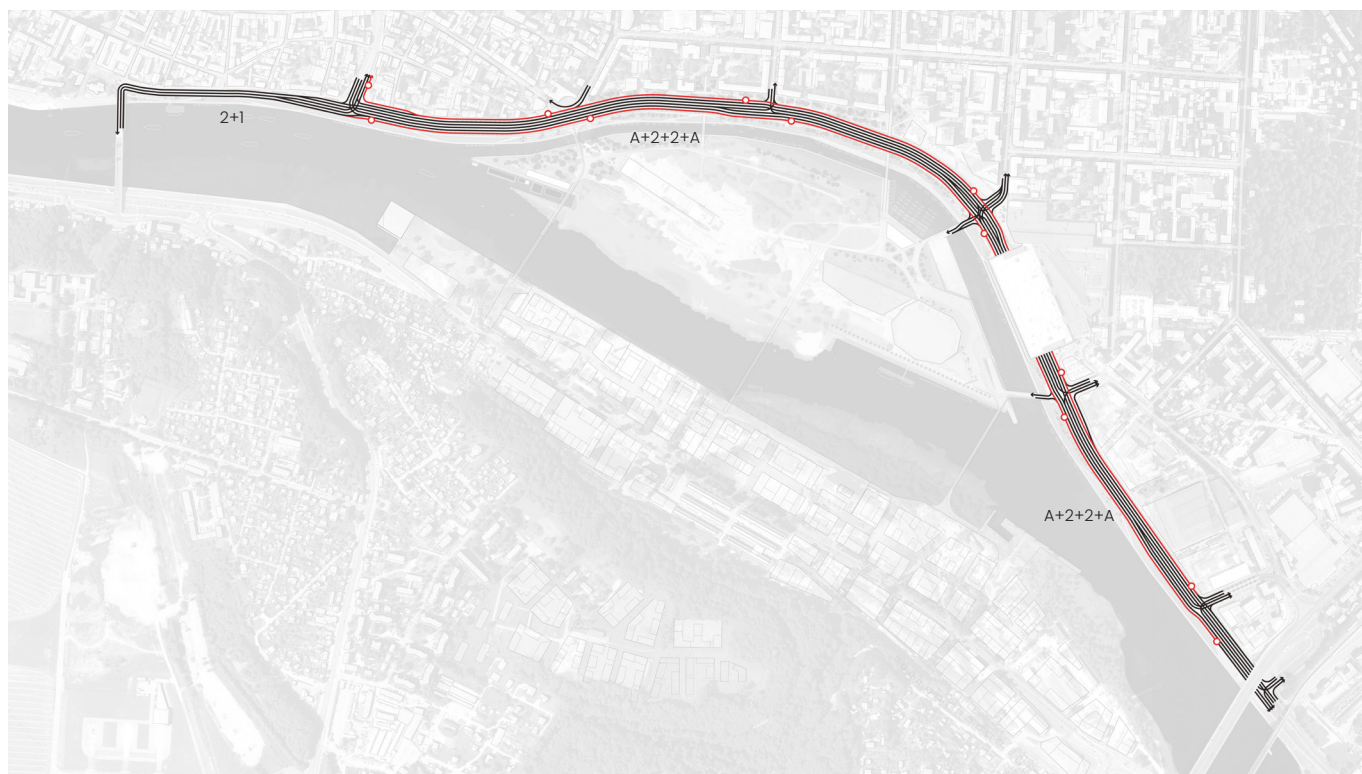


Transporto judėjimas (kai viešasis transportas organizuojamas A juostose)

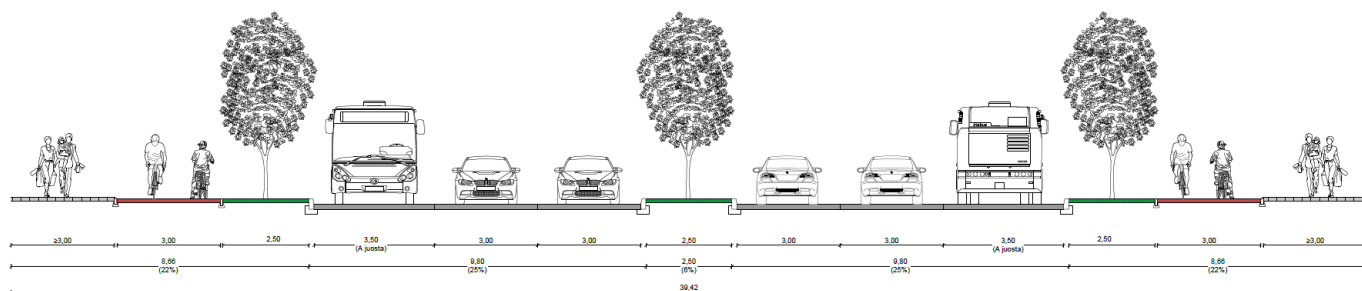
Gatvės prioritetas – viešajam transportui.
Pralaidumas sumažėja apie 20%. Eismo intensyvumo lygis – 2400–2900 aut./h.

Modalinis kelionių pasiskirstymas mieste:

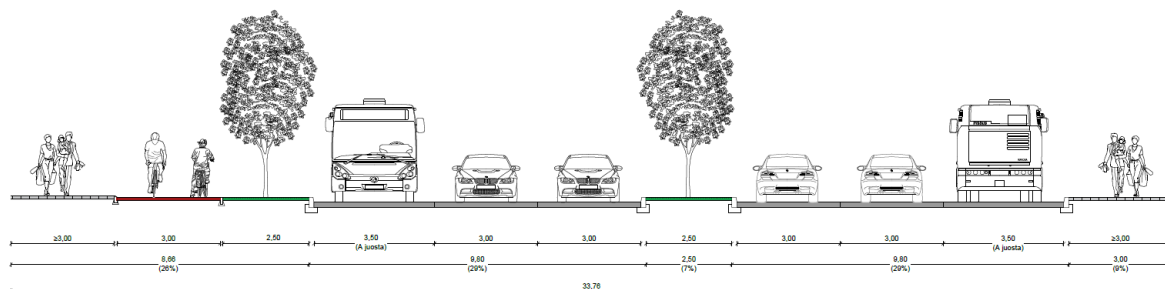
Automobiliu – 46%, viešojo transportu – 35%,
pėsčiomis – 13%, dviračiu – 6%



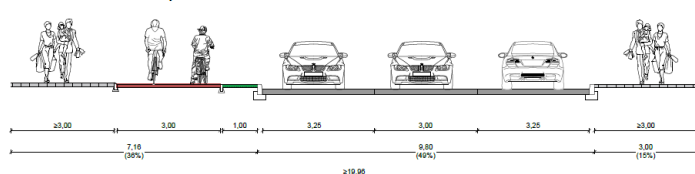
Centro atkarpa tarp A. Juozapavičiaus pr. ir I. Kanto g.



Centro atkarpa tarp I. Kanto g. ir Birštono g.



Senamiesčio atkarpa

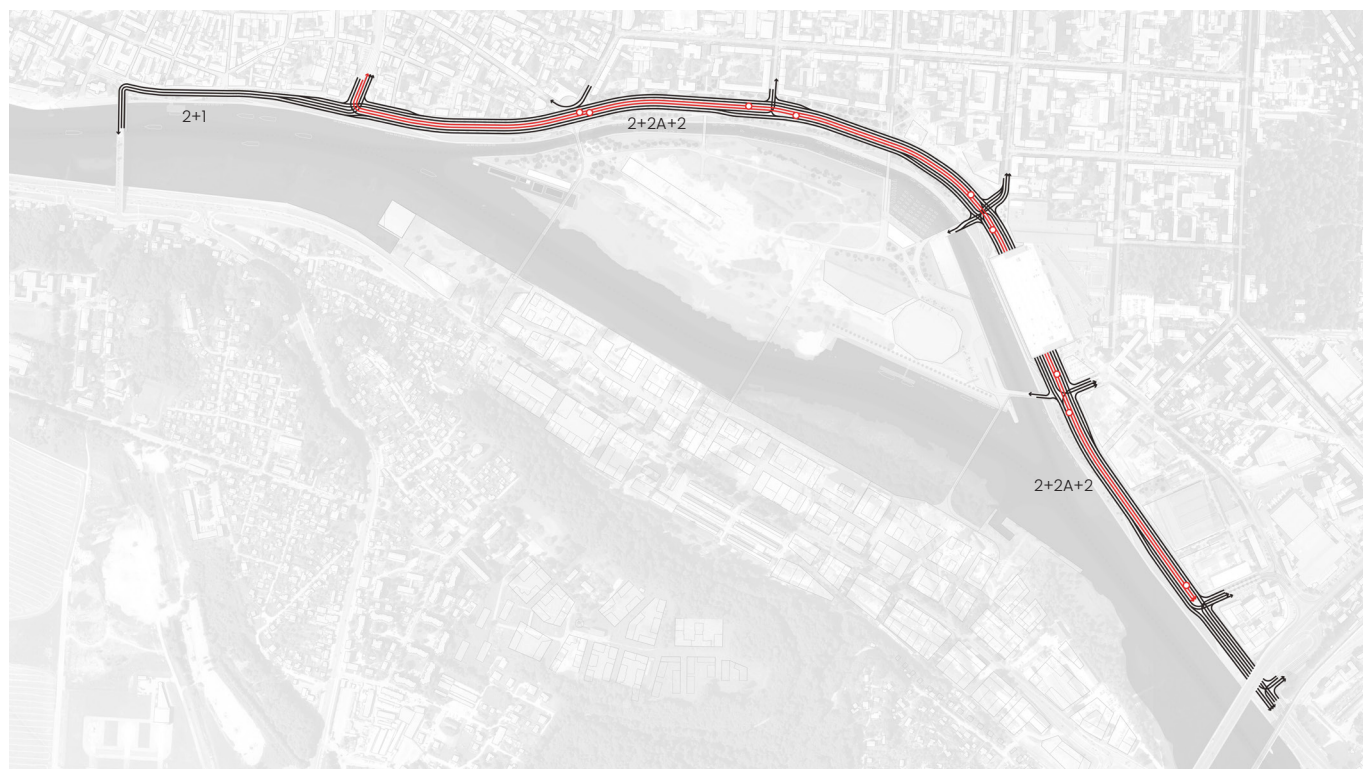


Transporto judėjimas (kai viešasis transportas organizuojamas gatvės viduryje)

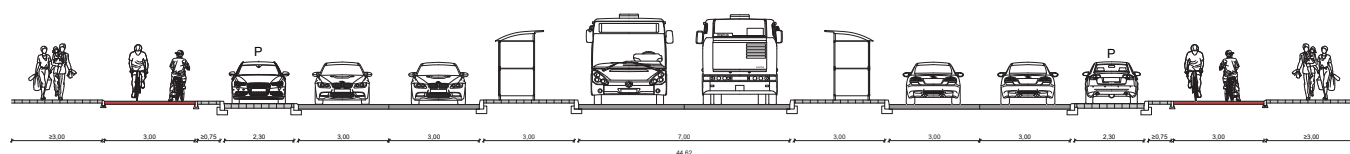
Gatvės prioritetas – viešajam transportui.
Pralaidumas sumažėja apie 20%. Eismo
intensyvumo lygis – 2400-2900 aut./h.

Modalinis kelionių pasiskirstymas mieste:

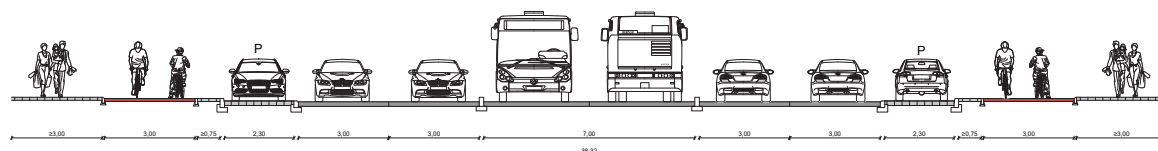
Automobiliu - 46%, viešuoju transportu - 35%,
pėsčiomis - 13%, dviračiu - 6%



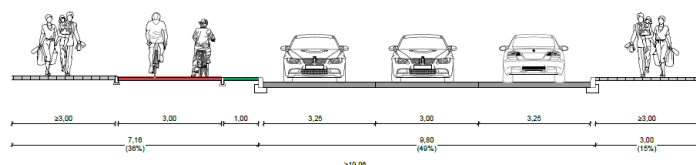
Gatvės su BRT ir lygiagrečiu parkavimu skersinis profils ties stotele



Gatvės su BRT ir lygiagrečiu parkavimu skersinis profilis



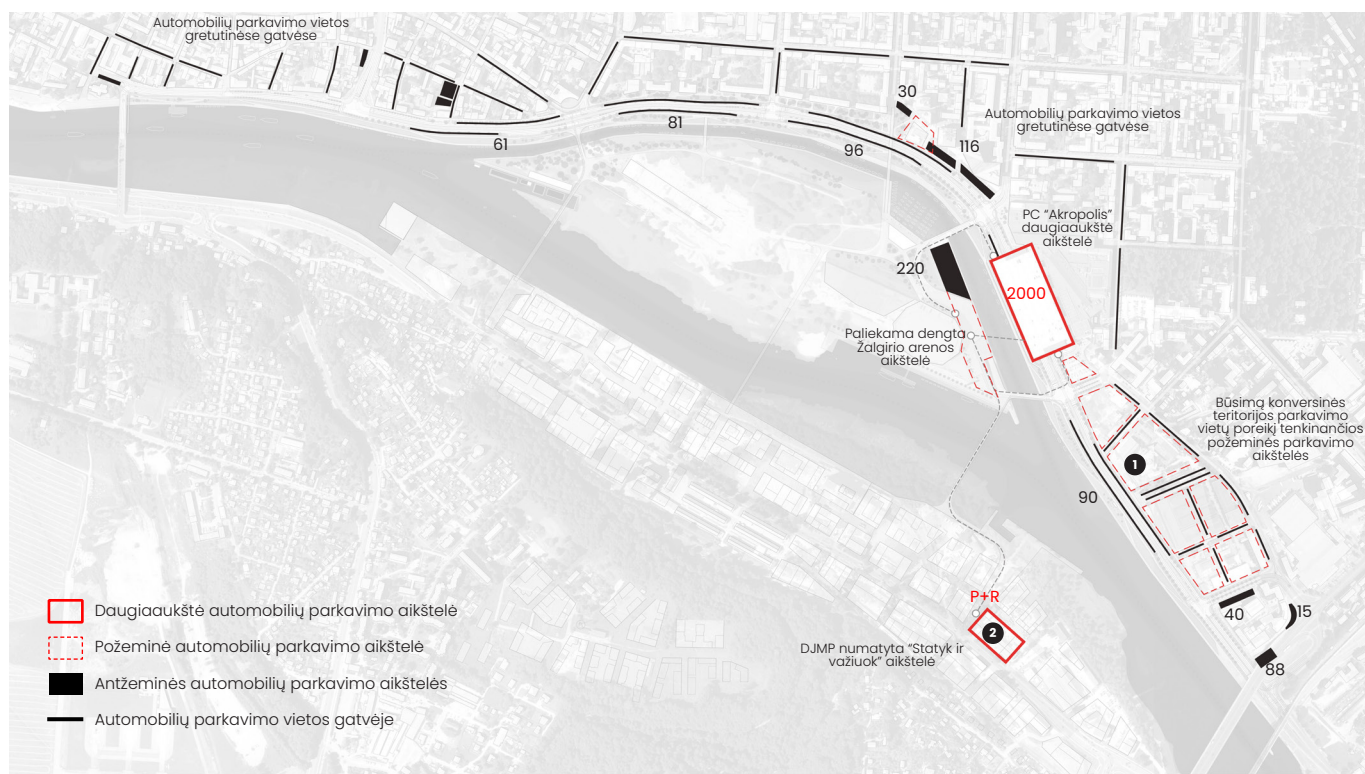
Senamiesčio atkarpa



Automobilių parkavimas (kai viešasis transportas organizuojamas gatvės viduryje)

Viešojo transporto linijų organizuojant centrinėje gatvės dalyje, parkavimo vietas gatvėje būtų galima palikti, tačiau vertinant transporto srautų intensyvumą – nerekomenduojama.

Papildomo parkavimo vietos galėtų atsirasti išvysčius gretimas teritorijas (1) bei pastačius Darnaus judumo plane numatytą pėsčiomis pasiekiamą „Statyk ir važiuok“ aikštelę (2).



Daugiaaukštės automobilių parkavimo aikštelės pavyzdžiai

Kauno darnaus judumo plane numatyta „Statyk ir važiuok“ aikštelė kairiajame Nemuno krante galėtų būti išvystyta kaip į miesto kvartalų struktūrą integruota daugiaaukštė automobilių parkavimo

aikštelė. Toks sprendinys sukurtų papildomas parkavimo vietas atvykstantiems į traukos centrus, vietoje dabar esamų parkavimo vietų Karaliaus Mindaugo prospekte.



2 scenarijaus vertinimas

	Kriterijus	Vertinimas	Balas*
1	Viešųjų erdvių patrauklumas	Krantinė Senamiesčio atkarpoje tikėtina, taptų patrauklia viešąja erdve su prieplauka ir kavinėmis. Platesni šaligatviai sukurtų galimybę geriau išnaudoti esamą užstatymą viešosios erdvės aktyvavimui. Papildomos perėjos integruotų krantinę į Senamiesčio viešųjų erdvių ir istorinių gatvių sistemą. Naujamiesčio atkarpoje krantinės erdvės kokybė pagerėtų, viešojo transporto atsiradimas ir automobilių srautų mažėjimas sukurtų patrauklesnes sąlygas žmonėms būti krantinėje. Viešojo transporto linija papildomai aktyvuotų krantinę, ypač ties sustojimo paviljonais prie traukos centrų. Tačiau šis vystymo scenarijus atkarpoje tarp M.K.Čiurlionio tilto ir S.Daukanto tilto nesukurtų kokybiškos ir patrauklios urbanistinės aplinkos, tikėtina ši atkarpa liktų tranzitine.	2
2	Pėsčiųjų judėjimas	Scenarijus sukuria pakankamai gerų sąlygų pėsčiųjų judėjimui, pritaiko sankryžas oriam ir patraukliam gatvės kirtimui. Sukuriamos papildomos perėjos Senamiesčio atkarpoje, integruoja krantinės erdves į miesto centro viešųjų erdvių sistemą, ypatingai su Senamiesčio gatvių tinklu. Didesnius pėsčiųjų srautus sąlygotų ne tik sutvarkytos viešosios erdvės, bet ir viešojo transporto linija.	2
3	Viešojo transporto judėjimas	Viešojo transporto linija pagerintų traukos centrų pasiekiamumą, padidintų teritorijos vaikštomumą ir patrauklumą pėstiesiems. Viešojo transporto linija sudarytų sąlygas teigiamam kelionių įpročių pokyčiui, taip mažindama automobilių transporto intensyvumą ir teritorijai daromą neigiamą poveikį.	3
4	Dviračių judėjimas	Šis scenarijus reikšmingai pagerina dviračių judėjimo sąlygas teritorijoje. Papildomos pervažos Senamiesčio atkarpoje sujungia krantinę su Senamiesčio gatvių tinklu.	3
5	Vystymo poveikis aplinkai	Senamiesčio atkarpoje siūlomi pokyčiai padarytų teigiamą poveikį istorinio užstatymo greta gatvės panaudojimui, apžvelgiamumui. Aktyvuota krantinė ir papildomos perėjos aktyvuotų Senamiesčio gatvelių tinklą, sukurtų žiedinę miesto centro viešųjų erdvių sistemą. Nemuno saloje bei kitapus upės esantys ir planuojami traukos centrai taptų integruota miesto centro dalimi. Tačiau šis vystymo scenarijus neišnaudotų konversinės zonos tarp Akropolio ir M.K.Čiurlionio tilto potencialo. Išlaikomas gan didelis tranzitinio eismo srautas darytų neigiamą poveikį planuojamoms Žemosios Fredos viešosioms erdvėms kitapus Nemuno, bei būsimoms funkcijoms teritorijose, greta gatvės.	2
6	Automobilių eismo sklandumas	Šis gatvės pertvarkymo scenarijus susijęs su svarbiais kelionių modalinio pasiskirstymo pokyčiais ir ženkliu automobilių intensyvumo lygio sumažėjimu. Šiems pokyčiams realizuoti reikalingas ne tik Karaliaus Mindaugo prospekto rekonstravimas, bet ir kitų susisiekimo infrastruktūros projektų įgyvendinimas: • Kėdainių tilto statyba. • P+R aikštelės Nemuno kairiajame krante ir Senamiesčio prieigose. • Papildomi pėsčiųjų dviračių tiltai į Nemuno salą. • Mažų emisijų zonos įgyvendinimas.	2

* Vertinimas balais, kai 1-žemas, 2- vidutinis 3- aukštas.

Išvada

2 scenarijuje „Nemuno uostas“ krantinė formuojama kaip stiprus traukos objektas. Gražinama laivybos funkcija, krantinės potencialas išnaudojamas turizmo, poilsio, vandens pramogų reikmėms. Tuo pačiu sprendiniai apjungtų Nemuno krantinę, saloje bei kairiajame krante planuojamus traukos objektus, Senamiesčio ir Naujamiesčio viešąsias erdves, gatvių tinklą. Viešojo transporto organizavimas gatvėje kurtų patogią alternatyvą traukos objektų pasiekiamumui, o transporto srautų

daromas neigiamas poveikis būtų reikšmingai sumažintas.

Tačiau šis vystymo scenarijus atkarpoje tarp M.K.Čiurlionio ir S.Daukanto tiltų vertinamas kaip nepakankamai ambicingas. Šiame vystymo scenarijuje nėra sprendžiama miesto centrui nebūdingos, nereprezentatyvios ir pėstiesiems itin nepatrauklios aplinkos problema.

3 scenarijus

Upių uostamiestis

Teritorijos vystymo idėja

Šiame vystymo scenarijuje kuriama kompleksinė teritorijos ir gretimybių konversijos vizija: Kaunas – upių uostamiestis. Susiformavusio užstatymo teritorijose – Senamiesčio ir Naujamiesčio atkarpose numatomas krantinių pritaikymas laivybai, rekreacijai, turizmui. Konversinėje zonoje, atkarpoje tarp S.Daukanto ir M.K.Čiurlonio tiltų, vystant naujus pastatus, kvartalus, viešųjų erdvių tinklą ir vandens infrastruktūrą, kuriama integrali ir uostamiestiška Kauno centro dalis su gyvenamosios, biurų, viešbučių, visuomeninės paskirties užstatymu.

Šiame scenarijuje siekiama maksimaliai humanizuoti gatvę, prioritetą skiriant dviračių ir pėsčiųjų eismui, gatvės estetiniam vaizdui, gyvybingumui, jaukumui.

Naujamiesčio aplinkoje iš abiejų pusių formuojami dviračių takai palei visą Karaliaus Mindaugo prospektą. Pėsčiųjų šaligatviai numatomi ne siauresni kaip 3.0 metrų pločio iš abiejų gatvės pusių. Viešasis transportas numatomas mišraus eismo juostose su stotelėmis įvažose. Formuojamos centrinės ir šoninės skiriamosios juostos, jos apželdinamos medžiais.

Senamiesčio aplinkoje gatvė siaurinama iki dviejų eismo juostų, kartu siaurinamas ir Vytauto didžiojo tiltas iki dviejų eismo juostų, vietoj vienos juostos įrengiant atskirą dviračių taką. Palei Karaliaus Mindaugo prospektą dviračių takai įrengiami iš abiejų pusių. Šaligatviai numatomi abiejose gatvės pusėse, ne siauresni kaip 3.0 metrų pločio.



Galimo naujai vystymo kvartalo prie Akropolio vizualizacija-koliažas



9. Marina-prieplauka. Mažųjų laivelių uosto su jachtklubo pastatu zona.
10. Nemuno didesnių laivų prieplauka
11. Humanizuotos ir laisvalaikui pritaikytos Žalgirio arenos prieigos
12. Miestietiškas Nemuno kanalas su gyvenamosios, biurų, viešbučių ir kitos paskirties užstatymu
13. Miestietiška gatvė su abipusiu užstatymu ir gyvybingais pirmaisiais aukštais

14. Aikštė ir Karmelitų bažnyčios prieigos.
15. Miestietiška gatvė su abipusiu užstatymu ir gyvybingais pirmaisiais aukštais
16. Urbanizuota Nemuno krantinė su užstatymu abipus Nemuno.
17. Prieplauka naujai išvystytoje teritorijoje su aktyvia kavinių zona
18. Prieplauka prie M.K.Čiurlionio tilto

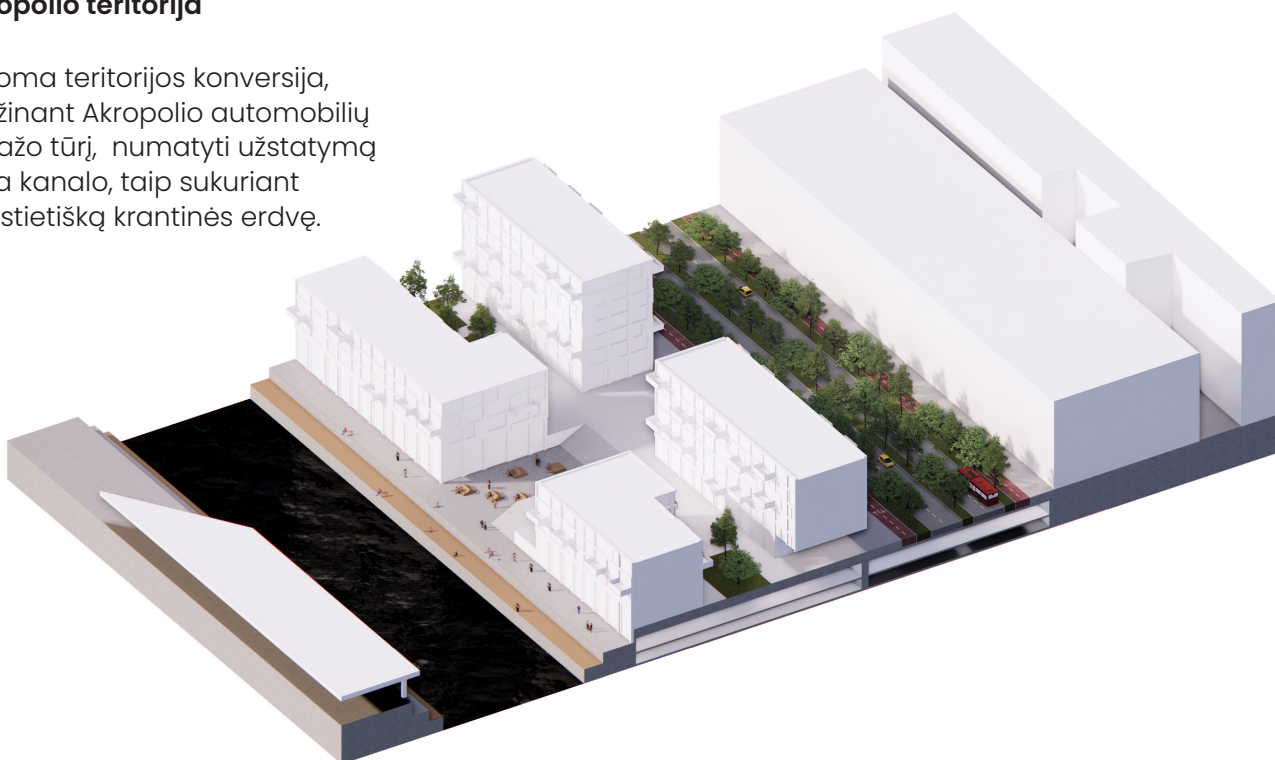
Senamiestis ties M.Daukšos gatve

Numatoma laivų prieplauka, platinamas apatinis takas šlaito sąskaitą, įrengiamos poilsio, atsisėdimo vietos. Gatvės erdvėje platinamas šaligatvis istorinių pastatų prieigose, numatomi želdiniai, dviračių takas Nemuno abiejuose pusėse..



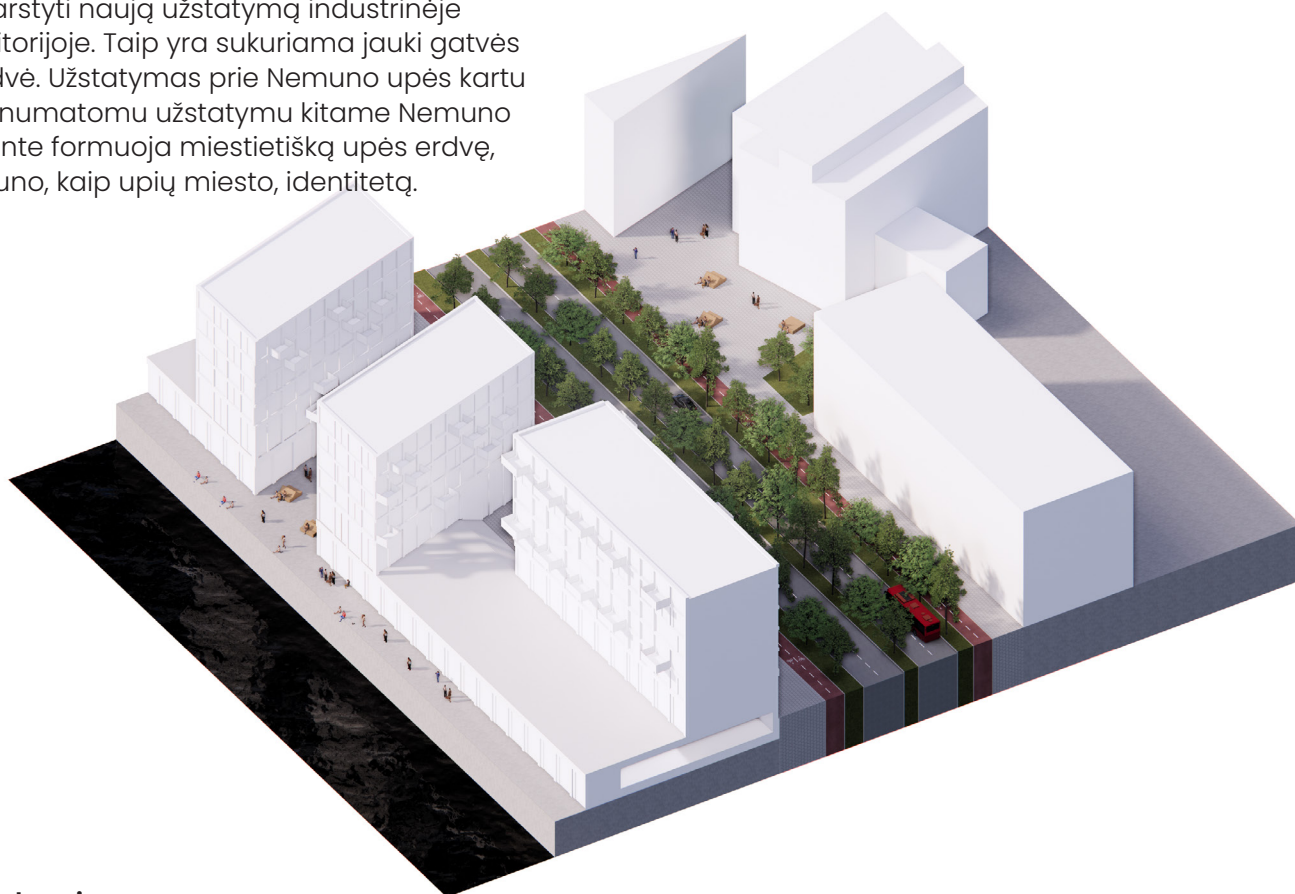
Akropolio teritorija

Siūloma teritorijos konversija, mažinant Akropolio automobilių garažo tūrį, numatyti užstatymą šalia kanalo, taip sukuriant miestietiską krantinės erdvę.



Konversinė teritorija

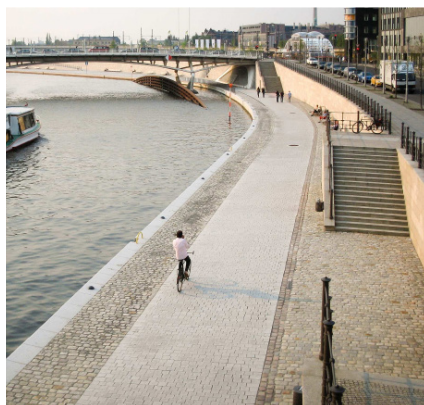
Svarstyti naują užstatymą industrinėje teritorijoje. Taip yra sukuriama jauki gatvės erdvė. Užstatymas prie Nemuno upės kartu su numatomu užstatymu kitame Nemuno krante formuoja miestietišką upės erdvę, Kauno, kaip upių miesto, identitetą.



Analogai



Urbanizuota krantinė Varšuvoje



Urbanizuota krantinė Berlyne



Urbanizuota krantinė Londone



Kanalas Utrechte



Kanalas UHamburge



Gatvė Roterdame

Pėsčiųjų jungtys

Krantinė su Senamiesčiu sujungiama papildomomis antžeminėmis pėsčiųjų perėjimais. Birštono gatvės sankryža pritaikoma sklandžiam judėjimui antžeminėmis perėjimais (1). Sankryžos pritaikomas patogiam viešojo transporto

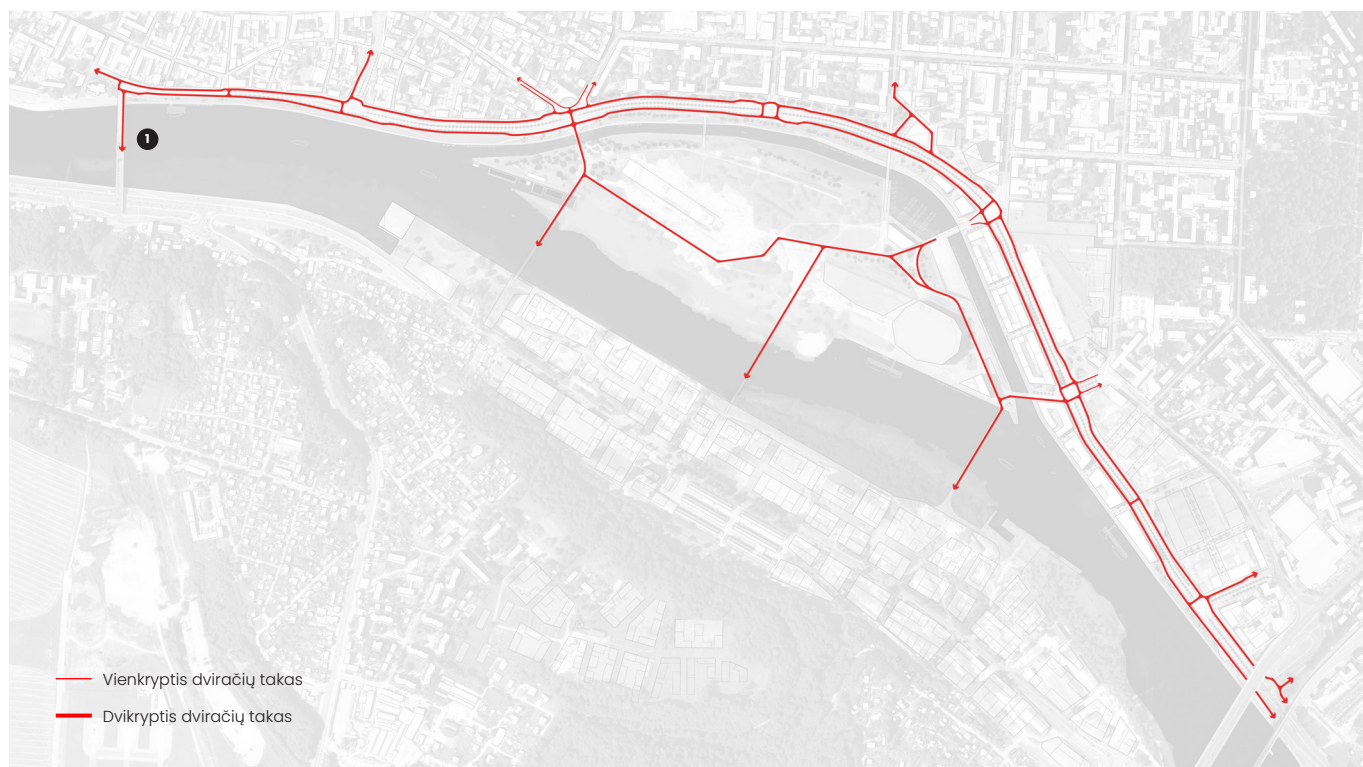
stotelių pasiekimui. Siūlomas Bendrajame plane numatomo tilto vietos keitimas, tiltą nukreipiant pro Nemuno salą (2). Siūloma papildoma pėsčiųjų perėja, sujungianti krantinės ir konversinės zonos viešąsias erdves (3)



Dviratininkų judėjimas

Vytauto Didžiojo tiltas pritaikomas saugiam dviračių judėjimui, vienoje eismo juostoje įrengiant dviračių taką (1). Dviračių takai numatomi abiejose

Karaliaus Mindaugo prospekto pusėse visoje atkarpoje. Dviračių takai jungiami su Senamiesčio, Naujamiesčio ir konversinės teritorijos gatvių tinklu.



Šiame scenarijuje siūloma kurti upių uostamiesčio charakterį. Numatomos didesnių laivų prieplaukos ties Senamiesčiu, Žalgirio arena, M.K.Čiurlionio tiltu (1). Siaurąją Nemuno atšaką siūloma pritaikyti laivybai (2), o tarpukariu buvusio žiemos uosto

An aerial photograph of a section of the River Thames in London. A solid blue line highlights a specific stretch of the river, starting from a bridge on the left and extending southeast. Along this highlighted section, there are five numbered black circular markers: 1, 2, 3, 4, and 5. Additionally, there are several blue location pin icons placed at various points along the riverbank, some of which are also numbered. The background shows a dense urban landscape with buildings, streets, and green spaces.

Lygiagrečiau automobilių parkavimo Karaliaus Mindaugo prospekte nebelieka. Dalis Akropolio daugiaaukštės automobilių stovėjimo aikštelės naikinama ir vietoj jos numatoma požeminė

Transporto judėjimas

Gatvės prioritetas – viešajam transportui.

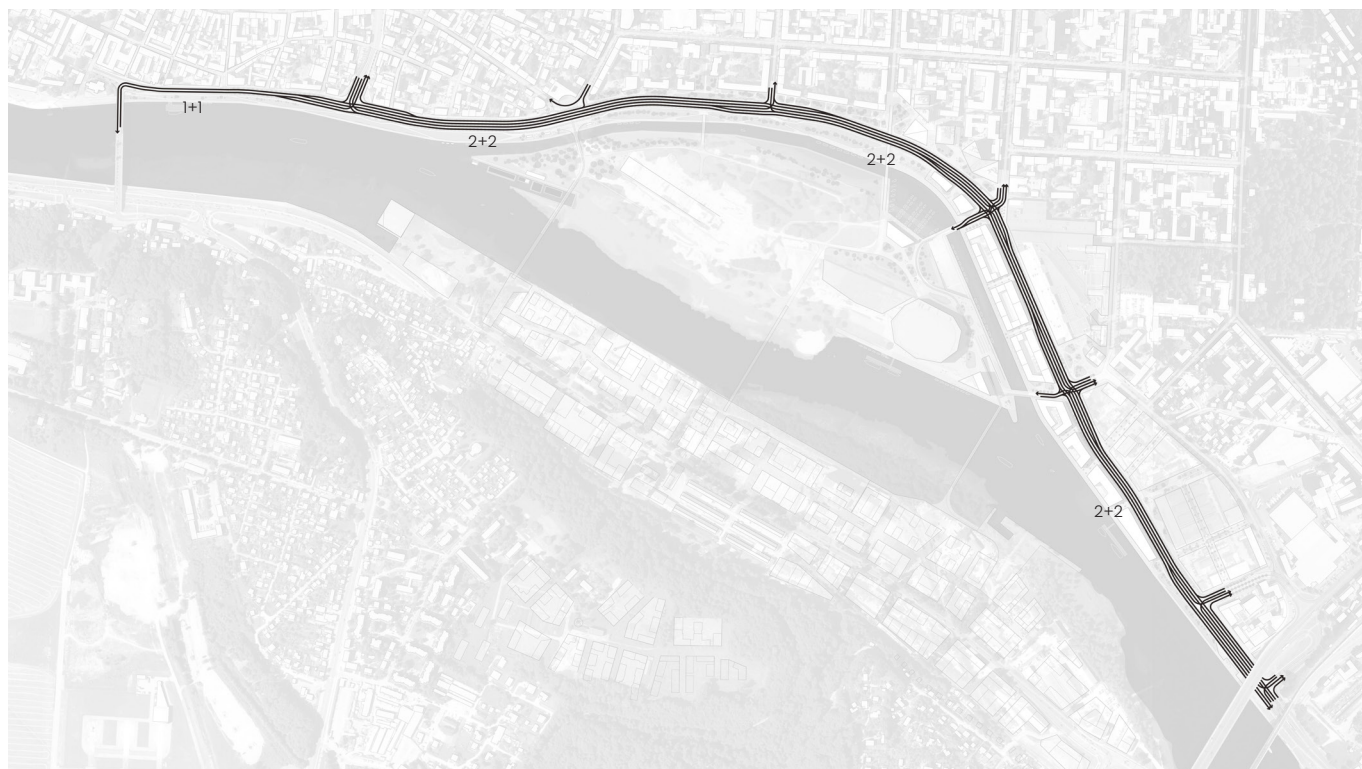
Gatvės pralaidumo lygis – apie 30 % mažesnis;

Eismo intensyvumo lygis – 2100 – 2500 aut./h;

Modalinis kelionių pasiskirstymas mieste:

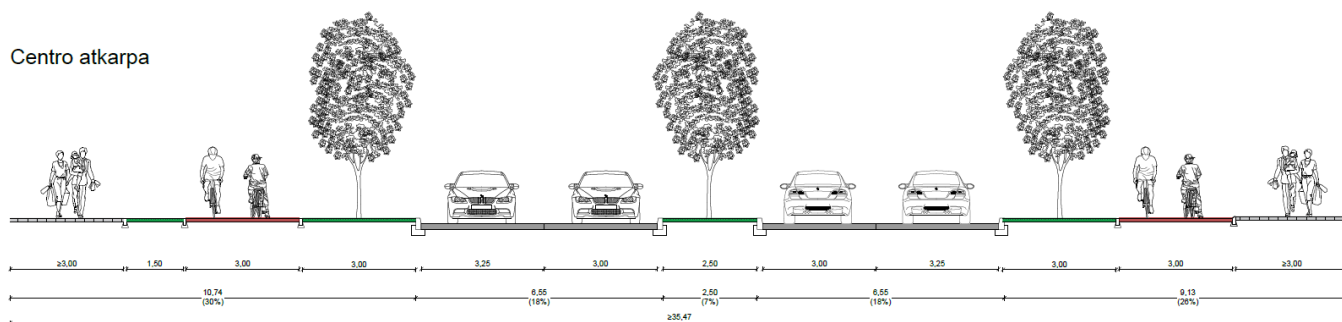
Automobiliu – 40 %; Viešuoju transportu – 35 %;

Pėsčiomis – 15 %; Dviračiu – 10 %.

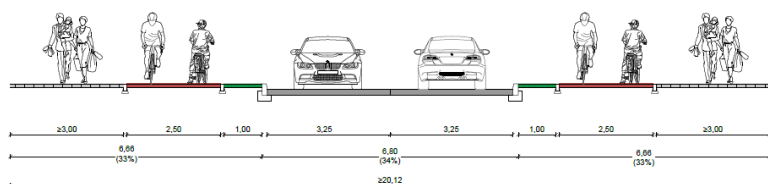


Gatvės skersiniai profiliai

Centro atkarpa



Senamiesčio atkarpa



Naujo užstatymo galimybė

Teritorijoje tarp S.Daukanto ir M.K.Čiurlionio tiltų nėra susiformavęs miesto centrui būdingas užstatymas, todėl šios krantinės atkarpos ilgalaikio vystymo viziją reikėtų rengti kartu su gretimų teritorijų vystymo ir konversijos vizijomis bei planavimo dokumentais. Kokybiškos urbanistinės aplinkos išvystymas šioje zonoje, kartu su Žemojoje Fredoje planuojamais vystyti kvartalais, viešomis erdvėmis

bei ateityje besikeičiančia geležinkelio stoties teritorija, galėtų esmingai prisidėti prie Kauno, kaip šiuolaikinio upių uostamiesčio įvaizdžio formavimo, patrauklių miesto panoramų formavimo, kokybiškos gyvenamosios, darbo ir laisvalaikio urbanistinės aplinkos kūrimo miesto centre prie Nemuno krantinių.



Užstatymo charakterio analogai

Šiuo metu teritorijoje tarp S.Daukanto ir M.K.Čiurlionio tiltų vyrauja užmiesčio teritorijai būdinga, itin į automobilius orientuota urbanistinė aplinka. Siektina, kad ši aplinka palaipsniui keistųsi į gyvybingą, miestų centrams būdingą

urbanizuotą aplinką su gyvybingomis krantinėmis, miestietiškomis gatvėmis, kokybiškos architektūros užstatymu ir viešosiomis erdvėmis. Siektina didelius traukos objektus šioje teritorijoje integruoti į kokybišką ir ilgaamžę miesto urbanistinę aplinką.



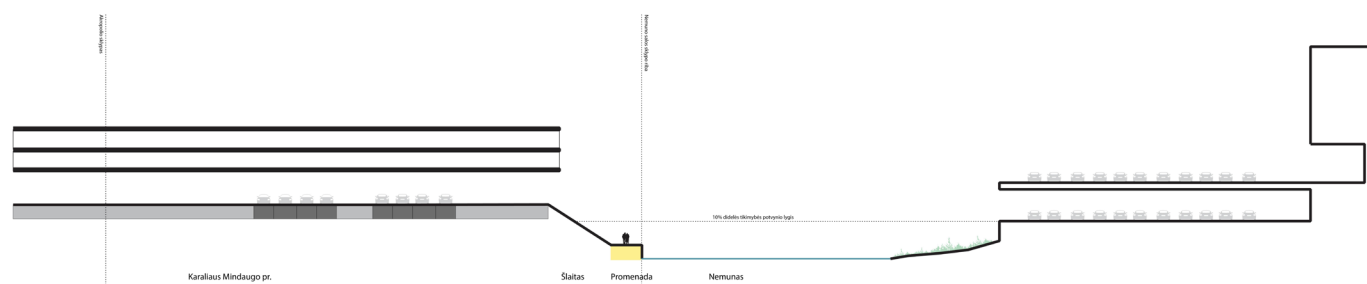
Krantinė Hamburge, Vokietijoje



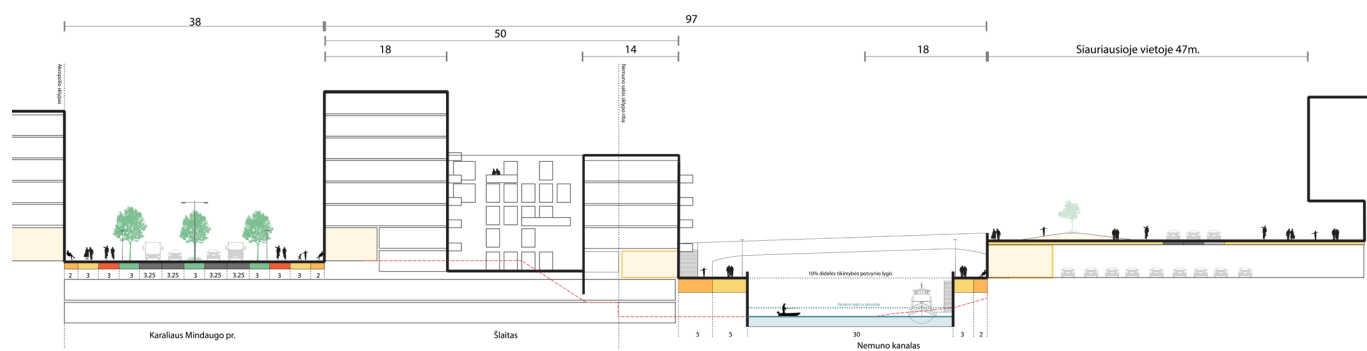
Gyvenamieji kvartalai prie arenos Kopenagoje, Danijoje



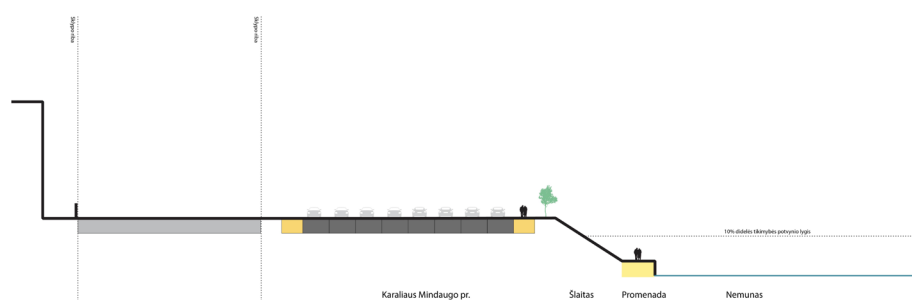
Užstatymo galimybės



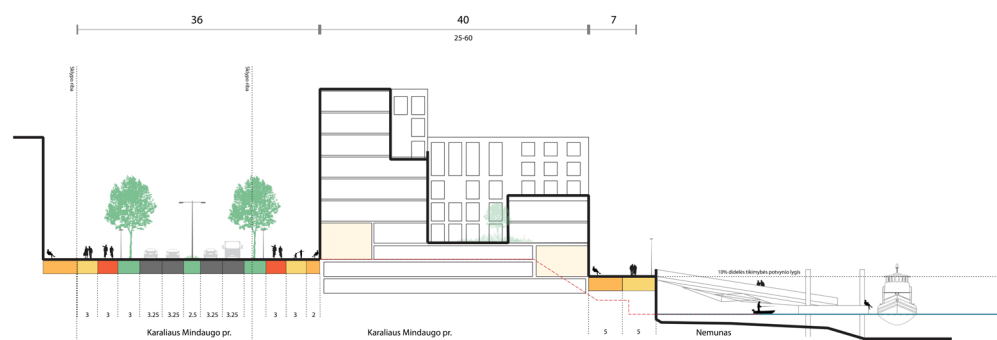
Žalgirio arenos ir Akropolio garažo esama situacija



Žalgirio arenos ir Akropolio teritorijos vystymo galimybės



Industrinės teritorijos esama situacija



Industrinės teritorijos vystymo galimybės

3 scenarijaus vertinimas

	Kriterijus	Vertinimas	Balas*
1	Viešųjų erdvių patrauklumas	Šis scenarijus esmingai pakeistų viešųjų erdvių kokybę atkarpoje tarp M.K.Čiurlionio ir S.Daukanto tiltų. Kompleksiškai vystant krantinės ir gatvės erdvę su gretimų teritorijų vystymu/ konversija, teritorija taptų unikalia vietoje, būtų sukurtos skirtingo charakterio patrauklios miesto erdvės poilsiui, gyvenimui, darbui: urbanizuota kanalo krantinė, Karmelitų bažnyčios skveras, urbanizuota Nemuno krantinė, miestietiška Karaliaus Mindaugo gatvė. Toks vystymo scenarijus išnaudotų teritorijos potencialą, sukurtų galimybes gyvenamųjų būstų, biurų, viešbučių, viešosios paskirties pastatų miesto centre vystymui, kas, savo ruožtu, gerintų viso miesto centro bei Nemuno prieigų patrauklumą. Krantinė Senamiesčio ir Naujamiesčio atkarpose taptų patrauklia, patogia ir integralia Kauno miesto centro viešųjų erdvių dalimi. Šis vystymo scenarijus, lyginant su antruoju, dar labiau pagerintų krantinės mikroklimatą (mažesnė triukšmo ir vizualinė tarša). Nors automobilių srautų mažėjimas Senamiesčio ir Naujamiesčio atkarpose sukurtų dar patrauklesnes sąlygas žmonėms būti krantinėje, tačiau viešos erdvės kokybė, jos funkcionalumas ir reprezentatyvumas esmingai nesiskirtų nuo antrojo vystymo scenarijumi pasiektų rezultatų.	3
2	Pėsčiųjų judėjimas	Vystymo scenarijus sukuria geras sąlygas pėsčiųjų judėjimui, pritaiko sankryžas oriam ir patraukliam gatvės kirtimui. Sukuriamos papildomos perėjos Senamiesčio atkarpoje ir konversinėje zonoje, integruoja krantinės erdves į miesto centro viešųjų erdvių sistemą, ypatingai su Senamiesčio gatvių tinklu. Atkarpoje tarp M.K.Čiurlionio tilto ir S.Daukanto tilto, teritorijos vaikštomumas esmingai pagerėtų, nes būtų sukurta miestietiška gatvė su užstatymu, komerciniais pirmaisiais aukštais, krantinės erdve. Itin pėstiesiems nepatraukli ir nepritaikyta gatvės erdvė po daugiaaukšte automobilių parkavimo aikštele būtų konvertuota į miesto centrui būdingą gatvės erdvę.	3
3	Viešojo transporto judėjimas	Šiame scenarijuje viešojo transporto judėjimas vyktų bendrame sraute, o jo sklandumas priklausytų nuo transporto intensyvumo. Todėl šiame vystymo scenarijuje viešasis transportas būtų funkcionalus tik prie pakankamai sumažėjusių automobilių srautų ir pasikeitusių keliavimo įpročių. Šiame scenarijuje traukos objektų Nemuno saloje pasiekiamumas viešuoju transportu, lyginant su antruoju vystymo variantu, būtų iš dalies prastesnis.	2
4	Dviračių judėjimas	Šiame scenarijuje gatvė pritaikoma patogiam ir saugiam judėjimui dviračiu. Dviračių takai sujungiami su gretimų teritorijų dviračių takais, dviračių eismo juostomis, gatvelėmis, tiltais.	3
5	Vystymo poveikis aplinkai	Senamiesčio atkarpoje siūlomi pokyčiai padarytų teigiamą poveikį istorinio užstatymo greta gatvės panaudojimui, apžvelgiamumui. Aktyvuota krantinė ir papildomos perėjos aktyvuotų Senamiesčio gatvelių tinklą, sukurtų žiedinę miesto centro viešųjų erdvių sistemą. Nemuno saloje bei kitapus upės esantys ir planuojami traukos centrai taptų integruota miesto centro dalimi. Šis vystymo scenarijus išnaudotų teritorijos potencialą, ypač atkarpoje tarp M.K.Čiurlionio ir S.Daukanto tiltų. Sukurtų galimybes gyvenamųjų būstų, biurų, viešbučių, viešosios paskirties pastatų miesto centre vystymui, kas, savo ruožtu, gerintų viso miesto centro bei Nemuno prieigų patrauklumą. Toks vystymo scenarijus teigiamai paveiktų ir planuojamų kairiosios Nemuno krantinės erdvių kokybę, sumažintų triukšmo taršą sklindančią per Nemuną, bei pagerintų miesto panoramą. Būtų sukurta patraukli miestietiška aplinka abipus upės.	3
6	Automobilių eismo sklandumas	Šis gatvės pertvarkymo scenarijus susijęs su svarbiais kelionių modalinio pasiskirstymo pokyčiais ir ženkliai automobilių intensyvumo lygio sumažėjimu. Šiems pokyčiams realizuoti reikalingas ne tik Karaliaus Mindaugo prospekto rekonstravimas, bet ir kitų susisiekimo infrastruktūros projektų įgyvendinimas: • Kėdainių tilto statyba. • P+R aikštelės Nemuno kairiajame krante ir Senamiesčio prieigose. • Papildomi pėsčiųjų dviračių tiltai į Nemuno salą. • Mažų emisijų zonos įgyvendinimas.	2

* Vertinimas balais, kai 1-žemas, 2- vidutinis 3- aukštas.

Išvada

3 scenarijus „Upių uostamiestis“ esmingai pakeistų viešųjų erdvių kokybę atkarpoje tarp M.K.Čiurlionio tilto ir S.Daukanto tilto. Kompleksiškai vystant krantinės ir gatvės erdvę su gretimų teritorijų vystymu ir konversija, teritorija taptų unikalia vietoje. Toks vystymo scenarijus išnaudotų teritorijos potencialą, sukurtų galimybes gyvenamųjų būstų, biurų, viešbučių, viešosios paskirties pastatų miesto centre vystymui, kas, savo ruožtu, gerintų viso miesto centro bei Nemuno prieigų patrauklumą.

Tačiau šis scenarijus įtraukia itin laikui imlias priemones,

todėl nemaža dalis vystymo sprendinių nėra tinkami kaip netolimos ateities vizija. Šis scenarijus taip pat reikalauja didelio kasdienių kelionių modalinio pasiskirstymo pokyčio, todėl yra priklausomas nuo bendro miesto infrastruktūros vystymo, gretimų infrastruktūros ir teritorijų vystymo projektų.

Senamiesčio ir Naujamiesčio atkarpose viešos erdvės kokybė, jos funkcionalumas ir reprezentatyvumas esmingai nesiskirtų nuo antrojo vystymo scenarijumi pasiektų rezultatų.

Scenarijų palyginimas

Teritorijos vystymo scenarijų palyginimas

	Kriterijus	Vertinimas		
		1 scenarijus	2 scenarijus	3 scenarijus
1	Viešųjų erdvių patrauklumas	Vidutinis	Vidutinis	Aukštas
2	Pėsčiųjų judėjimas	Vidutinis	Vidutinis	Aukštas
3	Viešojo transporto judėjimas	Vidutinis	Aukštas	Vidutinis
4	Dviračių judėjimas	Vidutinis	Aukštas	Aukštas
5	Vystymo poveikis aplinkai	Vidutinis	Vidutinis	Aukštas
6	Automobilių eismo sklandumas	Vidutinis	Vidutinis	Vidutinis
7	Eismo saugumas	Žemas	Vidutinis	Vidutinis

Pagrindiniai eismo saugumo lygį mažinantys faktoriai:

- Automobilių parkavimas labai aukšto eismo intensyvumo gatvėje
- Važiuojamosios dalies plotis ties pėsčiųjų perėjimo vietomis

2 ir 3 vystymo scenarijai susiję su svarbiais kelionių modalinio pasiskirstymo pokyčiais ir ženkliai automobilių intensyvumo lygio sumažėjimu. Šiems pokyčiams realizuoti reikalingas ne tik Karaliaus Mindaugo prospekto rekonstravimas, bet ir kitų susisiekimo infrastruktūros projektų įgyvendinimas:

- Kėdainių tilto statyba.** Šis tiltas galėtų veikti kaip Senamiesčio aplinkkelis, nukreipiantis dalį transporto srautų per H. ir M. Minkovskių gatvę, taip išvengiant judėjimo Gertrūdos, Birštono ir Karaliaus Mindaugo gatvėmis

- P+R aikštelės Nemuno kairiajame krante ir Senamiesčio prieigose.** Parkavimo infrastruktūros plėtra leistų svarbiausius traukos objektus pasiekti viešuoju transportu, pėsčiomis arba mikromobilumo priemonėmis
- Papildomi pėsčiųjų dviračių tiltai į Nemuno salą.** Ši priemonė leistų intensyviai urbanizuojamai H. ir M. Minkovskių gatvei pasiekti salą ir kitą upės krantą nesinaudojant automobiliais
- Mažų emisijų zonos įgyvendinimas.** Kauno miesto darnaus judumo plane numatyta mažų emisijų zona Senamiesčio ir Naujamiesčio aplinkoje galėtų veikti kaip papildomas elementas mažinantis transporto srautų dydį.

Gatvės pertvarkymo scenarijų palyginimas

Nr.	Aspektas	Variantas		
		Nr. 1. Automobilių eismo prioritetas	Nr. 2 Viešojo transporto eismo prioritetas	Nr. 3 Pėsčiųjų ir dviračių eismo prioritetas
1.	Eismo intensyvumo lygis, aut./h	3000 - 3600	2400 - 2900	2100 - 2500
2.	Kelionių modalinis pasiskirstymas - Automobiliu - Viešuoju transportu - Pėsčiomis - Dviračiais	57 % 29 % 10 % 4 %	46 % 35 % 13 % 6 %	40 % 35 % 15 % 10 %
3.	Gatvės skersinio profilio dalis skirta automobilių eismui:	49 – 66 %	49 – 58 %	34 – 36 %
4.	Eismo juostų skaičius centro atkarpoje - Mišraus eismo juostos - A juostos	6 6 -	6 4 2	4 4 -
5.	Eismo juostų skaičius senamiesčio atkarpoje - Mišraus eismo juostos - A juostos	3 3 -	3 3 -	2 2 -
6.	Automobilių parkavimas - Centro atkarpoje - Senamiesčio atkarpoje	Lygiagretus -	Lygiagretus Nėra	- -
7.	Viešojo transporto eismas - Centro atkarpoje - Senamiesčio atkarpoje	Bendrame sraute Bendrame sraute	A juostos Bendrame sraute	Bendrame sraute Bendrame sraute
8.	Dviračių takai - Centro atkarpoje - Senamiesčio atkarpoje	Iš abiejų pusių Iš vienos pusės	Iš abiejų pusių Iš vienos pusės	Iš abiejų pusių Iš abiejų pusių
9.	Pėsčiųjų šaligatviai - Centro atkarpoje - Senamiesčio atkarpoje	Iš abiejų pusių Iš abiejų pusių	Iš abiejų pusių Iš abiejų pusių	Iš abiejų pusių Iš abiejų pusių
10.	Centrinė skiriamoji juosta (apželdinta) - Centro atkarpoje - Senamiesčio atkarpoje	Yra -	Yra -	Yra -
11.	Šoninė skiriamoji juosta (apželdinta) - Centro atkarpoje - Senamiesčio atkarpoje	- -	Yra -	Yra -
12.	Pėsčiųjų perėjos - Tiltas - Požeminės - Reguliuojamos	10 1 3 6	13 1 2 10	14 1 1 12



Projektą užsakė

Kauno miesto savivaldybės administracija
Laisvės al. 96, Kaunas
info@kaunas.lt
www.kaunas.lt

Projektą parengė



MB PUPA – STRATEGINĖ URBANISTIKA

T. Ševčenkos g. 16F, Vilnius
+370 687 90935
www.pu-pa.eu
info@pu-pa.eu

Prie šio projekto dirbo:

Justina Muliulytė
Tadas Jonauskis
Jūratė Volkavičiūtė
Gytis Aglinskas
Lukas Kulikauskas

PUPA – tarptautinė urbanistų komanda,
daugiau nei 10 metų profesionaliai ir
strategiškai formuojanti miestų erdves
Lietuvoje ir užsienyje.



MB CITYSTREET

Verkių g. 23-51, Vilnius
+370 610 12895

Prie šio projekto dirbo:
Marius Noreika

Viršelio nuotrauka

Vilmantas Raupelis
<https://youpic.com/rauvlis>

