

An aerial photograph of a city street and a river. The street is wide with multiple lanes and cars. The river is on the right, with a bridge crossing it. The sky is hazy and orange from the setting sun. The text is overlaid on the left side of the image.

Karaliaus Mindaugo krantinių studija

III

Teritorijos vystymo
rekomendacijos

2024

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

III dalis. Teritorijos vystymo rekomendacijos

Turinys

Įvadas 5

Analizių išvados 7

Scenarijų metodika 8

Teritorijos vystymo rekomendacijos 10

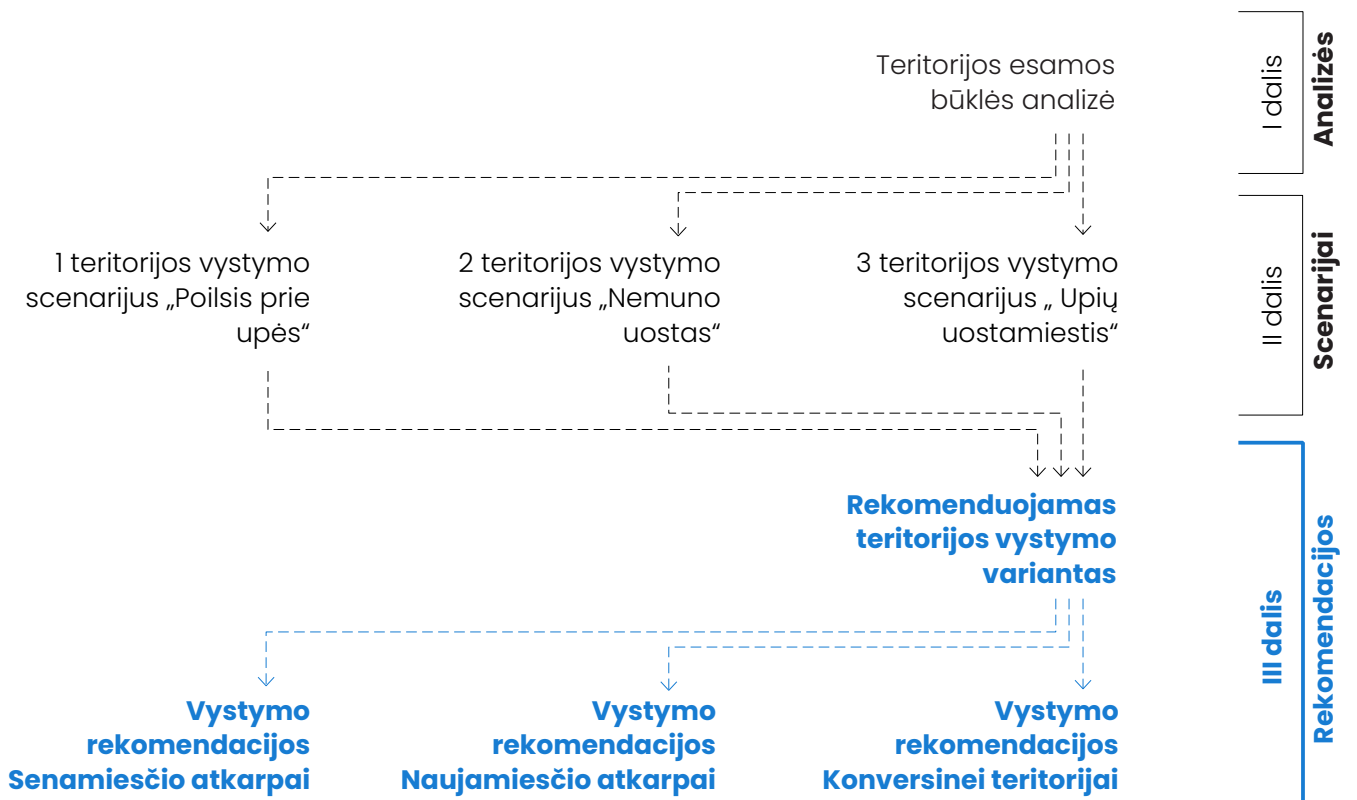
Teritorijos planas 16

Senamiesčio atkarpa 30

Naujamiesčio atkarpa 36

Konversinė teritorija 42

Studijos sudėtis ir rengimo metodika



Įvadas

Šioje ataskaitoje pristatomas projekto „Karaliaus Mindaugo krantinių studija“ trečiasis etapas – teritorijos vystymo rekomendacijos.

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 III dalis – rekomenduojamas teritorijos vystymo variantas, rekomenduojamos teritorijos vystymo priemonės, projektai, rekomenduojamas įgyvendinimo etapiškumas.

Projekto rengėjai

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

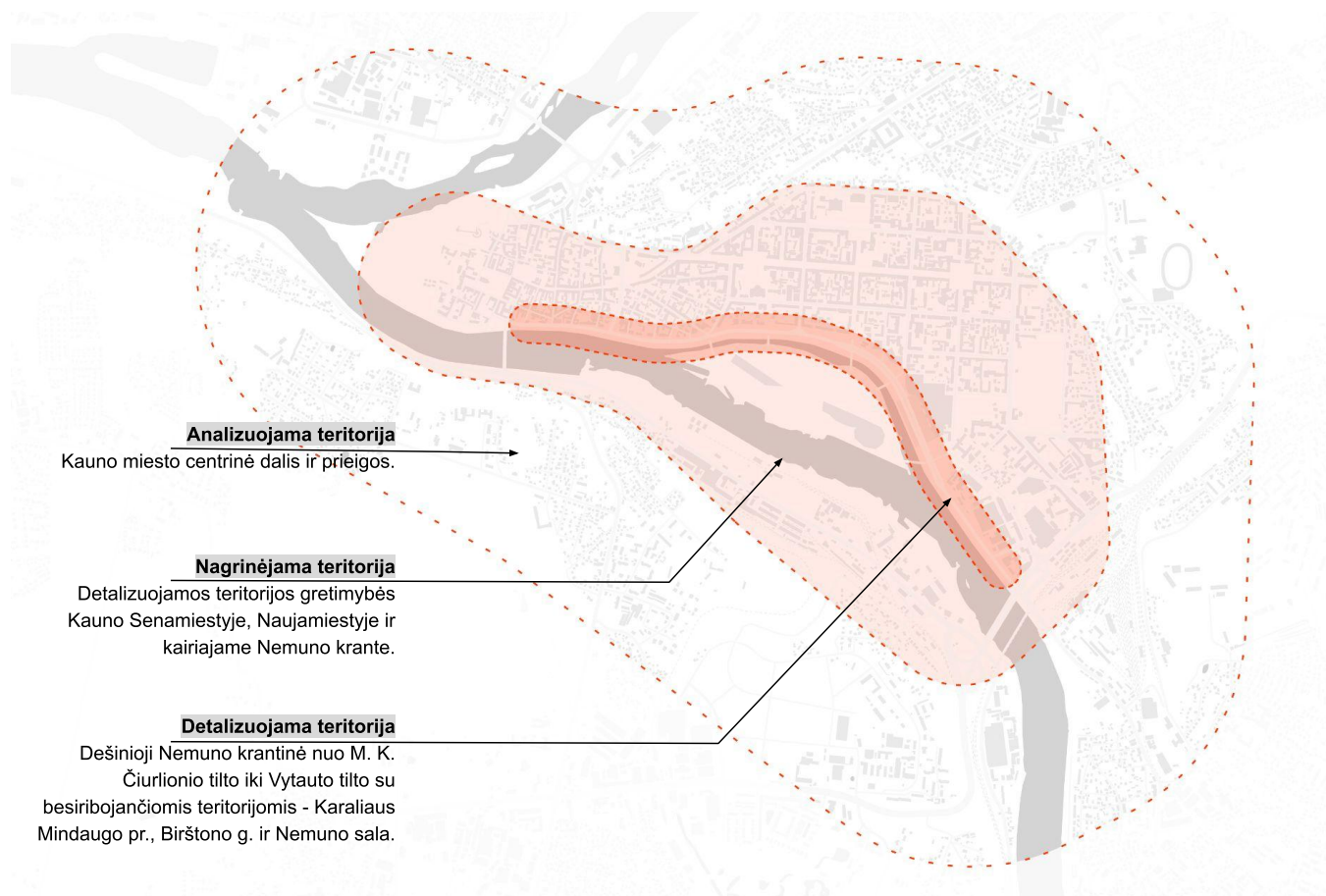
Teritorija mieste

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 gretimybes - 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 išvadas 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 – besikuriantis 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“.

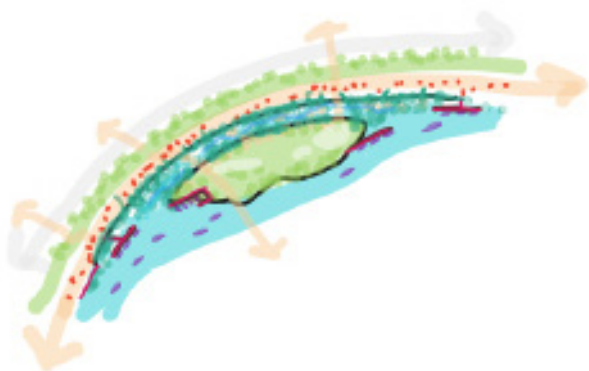
Scenarijų metodika

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.

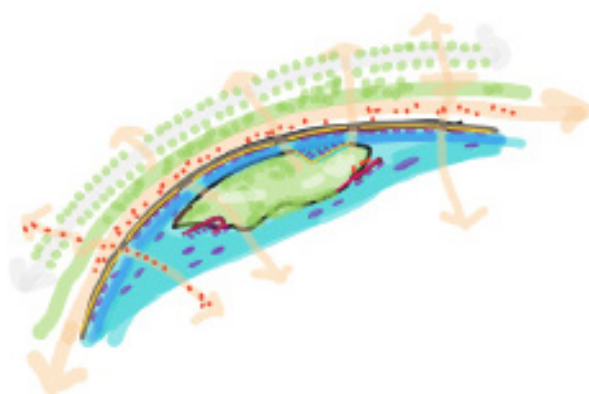
Scenarijų sprendiniai skirtingoms krantinės ir gatvės atkarpoms buvo lyginti tarpusavyje. Galutinės vystymo rekomendacijos apima sprendinius iš visų trijų scenarijų.

Išsamiai scenarijai, jų sprendiniai ir palyginimai yra nubraižyti, iliustruoti ir aprašytas projekto II dalyje „Vystymo scenarijų studija“.



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 gretimybių konversiją ir esminiai gerinant miesto centro urbanistinę kokybę

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

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 scenarijuje „Nemuno uostas“ krantinė formuojama kaip stiprus traukos objektas. Grąžinama 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“ 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.

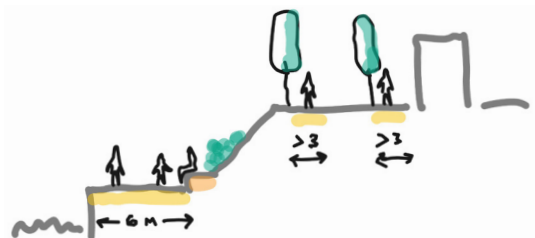
Senamiesčio ir Naujamiesčio atkarpose viešos erdvės kokybė, jos funkcionalumas ir reprezentatyvumas esmingai nesiskirtų nuo antrojo vystymo scenarijumi pasiektų rezultatų.

Teritorijos vystymo rekomendacijos

Rengiant teritorijos vystymo koncepciją, vystymo planą ir konkrečius projektus, svarbu teikti prioritetą objektyviems kriterijams, kurie tiesiogiai siejasi su užsibrėžtais tikslais. Norint pasiekti teritorijos kokybės gerinimo tikslus ir išnaudoti teritorijos potencialą miesto ekonominiam ir socialiniam vystymuisi, reikia pagrindinį dėmesį skirti:

- Pėsčiųjų ir dviratininkų judėjimo saugumo ir komforto gerinimui.
- Viešųjų erdvių ir traukos centrų pasiekiamumui viešuoju transportu.
- Teritorijos estetikai ir architektūros kokybei.
- Automobilių tranzito neigiamo poveikio (triukšmo, oro taršos, vizualinės taršos) mažinimui.
- Upės rekreacinio potencialo išnaudojimui.

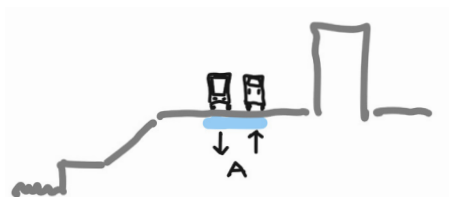
Prioritetai



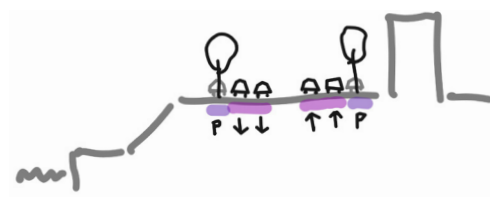
Kurti patogią, saugią ir patrauklią **pėsčiųjų** infrastruktūrą, didinti teritorijos **vaikštomumo** rodiklius



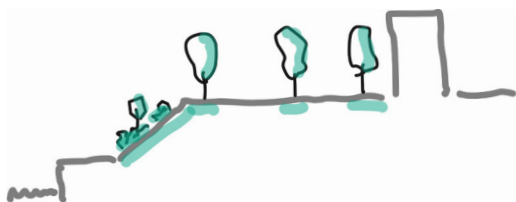
Kurti komfortišką, saugią ir kasdienėms kelionėms pritaikytą **dviračių infrastruktūrą**



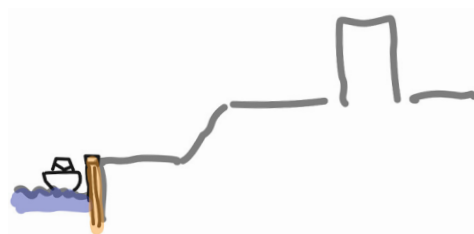
Kurti kokybišką **viešojo transporto** infrastruktūrą atvykimui į esamus ir planuojamus traukos objektus



Mažinti automobilių tranzito bei automobilių infrastruktūros keliamą neigiamą poveikį teritorijai, jos gretimybėms bei miesto įvaizdžiui

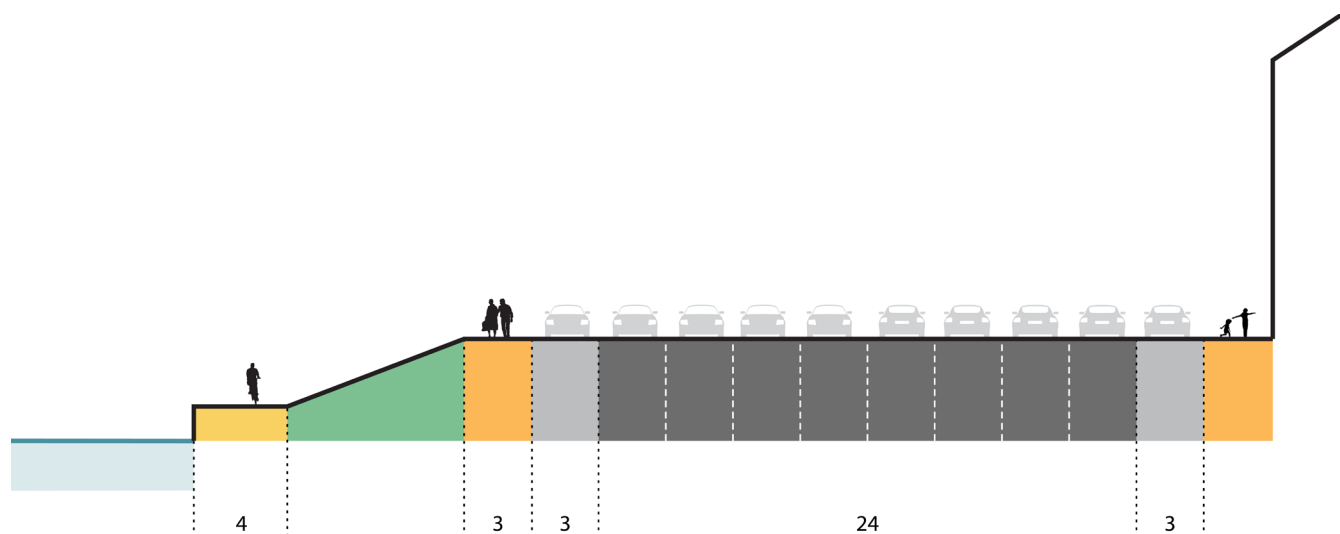


Kurti šiuolaikiškas į žmogaus gerovę orientuotas miesto **viešąsias erdves** bei **želdinius**

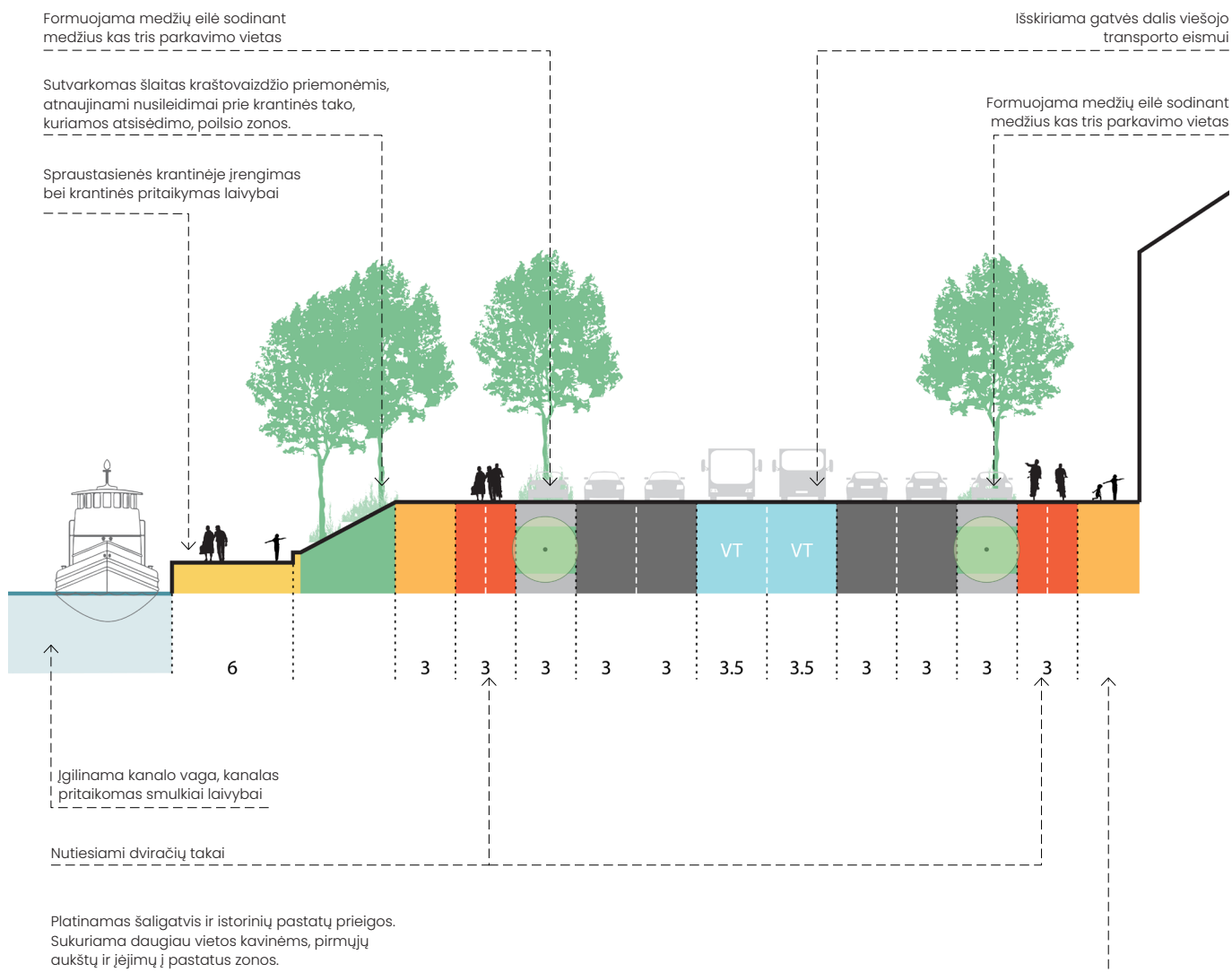


Grąžinti miestui **upių uostamiesčio** charakterį, didinant **vandens** vaidmenį miesto vystymesi

Principinis pjūvis



Esamas principinis Karaliaus Mindaugo prospekto pjūvis



Siūlomas principinis Karaliaus Mindaugo prospekto pjūvis

Bendros rekomendacijos

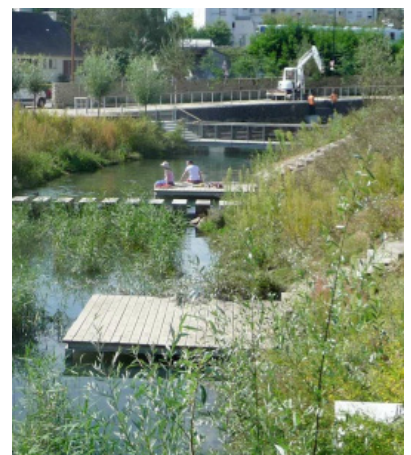
Želdiniai

Siekiant gerinti teritorijos mikroklimatą, sugerti lietaus perteklių, gerinti teritorijos ir miesto centro įvaizdį svarbu dėmesį skirti miesto želdynų kokybės gerinimui.

Želdiniai gatvės erdvėje: numatoma želdinių juosta važiuojamosios dalies skiriamos juostoje atlieka barjero tarp priešingų eismo srautų juostų, gerina gatvės mikroklimatą, bendra gatvės įvaizdį. Želdinių juosta tarp važiuojamosios dalies ir pėsčiųjų, dviratininkų dalies kuria fizinį barjerą tarp automobilių ir pėsčiųjų, dviratininkų, formuoja gatvės charakterį, kuria pėsčiajam/ dviratininkui komfortišką aplinką. Automobilių stovėjimo zonose kas tris vietas numatyti medžius krūmus, taip mažinant vizualinę taršą, padeda organizuoti automobilių stovėjimą. Numatant želdinius

Karaliaus Mindaugo prospekto senamiesčio dalyje stengtis neužstoti istorinio užstatymo numatant žemesnius želdinius.

Želdiniai upės krantinės šlaite: šlaito želdinimas stabilizuoja šlaitą, mažina eroziją, gerina vandens surinkimą. Dėka augalų galima atsisakyti ant šlaito esančių betoninių blokų. Šlaite aukštesni augalai numatomi šlaito viršuje šalia pėsčiųjų zonos, žemesni augalai, krūmai, gėlynai sodinami žemesnėje šlaito dalyje. Kanalo želdinimas: numatomas pakrančių želdinimas vandens augalais, kurie gali augti tiek pakrantėje tiek vandenyje kuria jaukią krantinės erdvę, gerina vandens kokybę, suteikia buveinę vandens gyvūnams, vabzdžiams. Augalai gali padėti stabilizuoti krantus, sumažinti eroziją.



Susisiekimo infrastruktūros vystymas

Bet kokie susisiekimo sistemos infrastruktūriniai pokyčiai galimi tik visus susisiekimo būdus vystant kompleksiskai. Tai reiškia, kad Kauno miesto teritorijos bendrajame plane numatytas Karaliaus Mindaugo prospekto humanizavimas mažinant jo techninius parametrus yra įmanomas, tik siūlant lygiavertes alternatyvas gyventojų susisiekimo poreikiams tenkinti: įrengiant modernią ir greitą viešojo transporto rūšį, P+R (Bike) tipo aikšteles Senamiesčio ir centro prieigose, suformuojant patogų ir rišlių dviračių takų tinklą, įrengiant plačius

šaligatvius su patogiomis galimybėmis kirsti gatvės važiuojamąją dalį. Plėtojant šią susisiekimo infrastruktūrą būtina vadovautis Kauno miesto gatvių gidu, kaip moderniu kokybinius standartus ir universalų dizainą nustatančiu dokumentu.

Studijos apimtyje siūlomas įgyvendinti sprendimų sąrašas reikalauja didelių finansinių investicijų, todėl turi būti įgyvendinamas šiuos sprendinius kompleksiskai derinant su kitais Kauno miesto susisiekimo infrastruktūros plėtros sprendiniais.

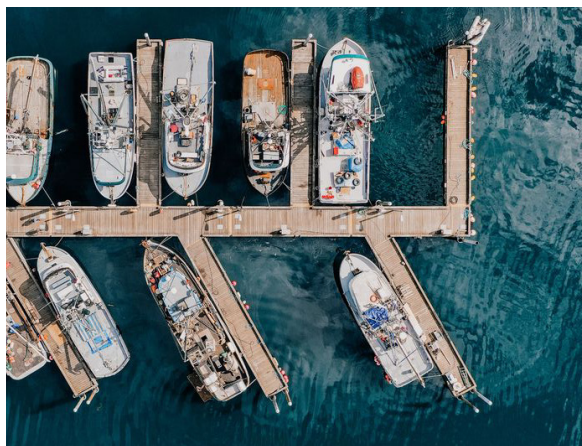
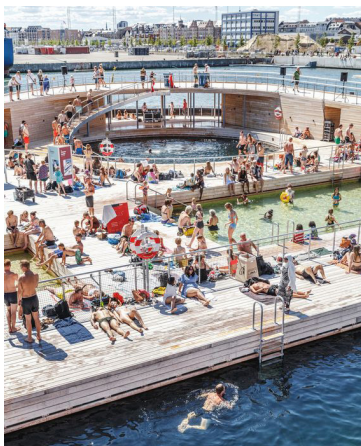
Vandens infrastruktūra

Norint išnaudoti vandens kuriamą potencialą svarbu plėtoti rekreacinę infrastruktūrą.

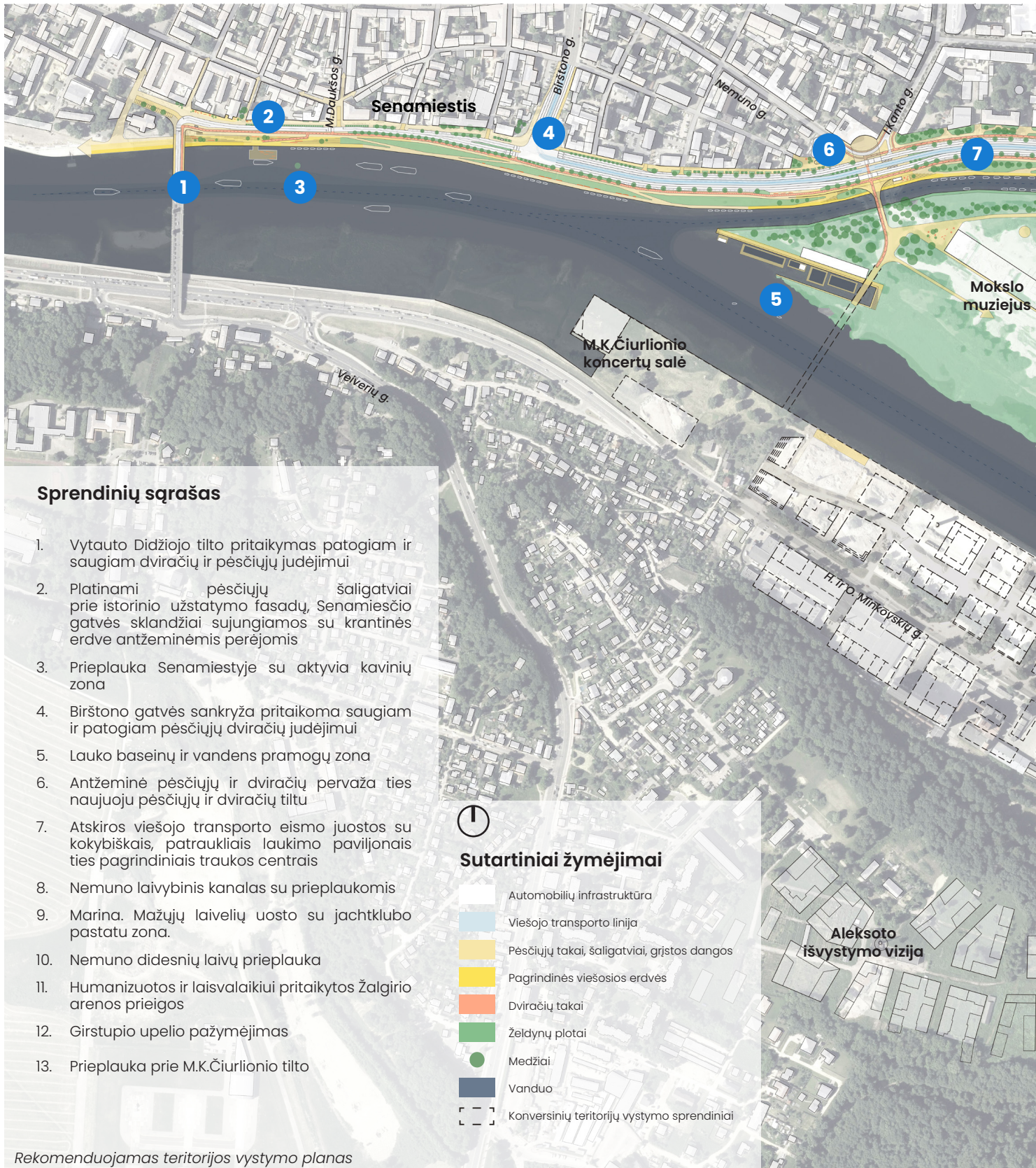
Įgilinti ir išvalyti kanalą, kurti prisišvartavimo vietas, uostelius. Taip upės dalis atveriamą mažųjų laivų laivybai, komercinėms, kultūrinėms paslaugoms ant vandens. Lieptų, pontoninių plaustų atsiradimas skatintų žmones naudotis krantine kaip miesto viešąja erdve.

Kuriamos vandens pramogos, paplūdimiai, natūralūs baseinai ir kiti traukos objektai didintų gyventojų fizinį aktyvumą, skatintų žmonių judėjimą apleistose ir nenaudojamose miesto teritorijose.

Vandens transportas mažintų automobilių srautus, sujungtų skirtingus Nemuno krantus, plėtojamas Žemosios Fredos ir Vilijampolės teritorijas, didintų turizmą.



Teritorijos planas





Priartintas teritorijos planas, Senamiesčio atkarpa



Sprendinių sąrašas

1. Vytauto Didžiojo tilto pritaikymas patogiam ir saugiam dviračių ir pėsčiųjų judėjimui
2. Platinami pėsčiųjų šaligatviai prie istorinio užstatymo fasadų, Senamiesčio gatvės sklandžiai sujungiamos su krantinės erdve antžeminėmis perėjomis
3. Priepilauka 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 pervažis ties naujuoju pėsčiųjų ir dviračių tiltu
7. Atskiros viešojo transporto eismo juostos su kokybiškais, patraukliais laukimo paviljonais ties pagrindiniais traukos centrai



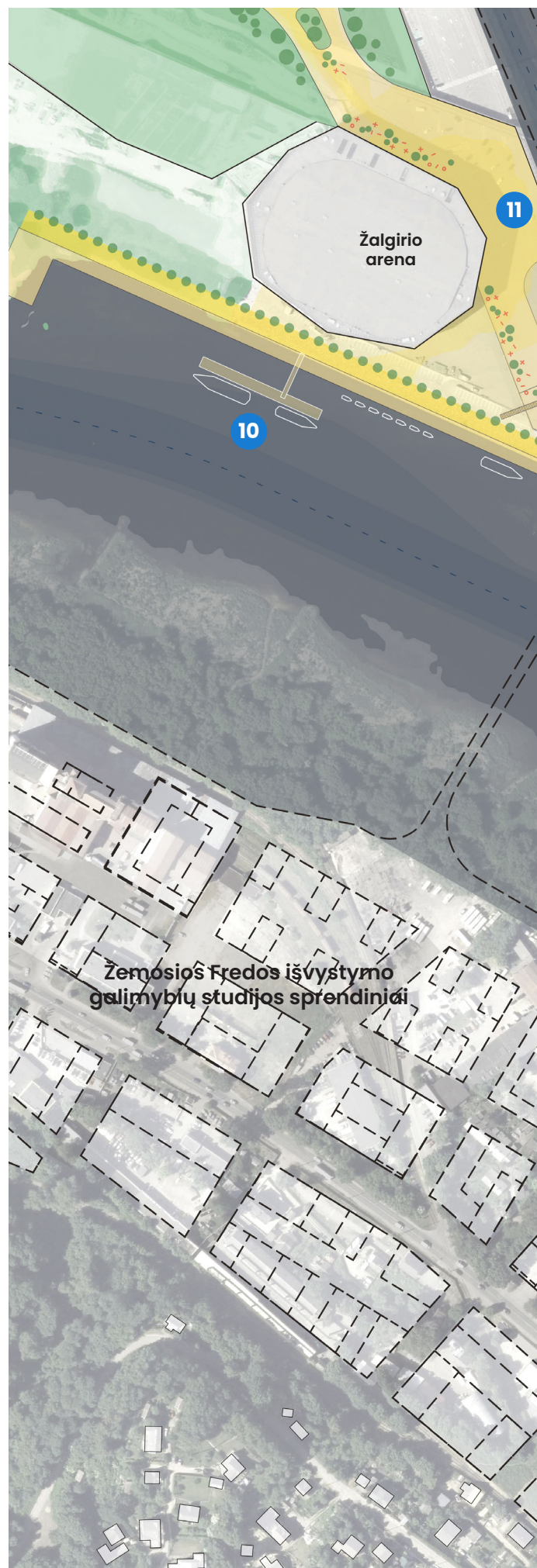
Priartintas teritorijos planas, Naujamiesčio atkarpa



Sprendinių sąrašas

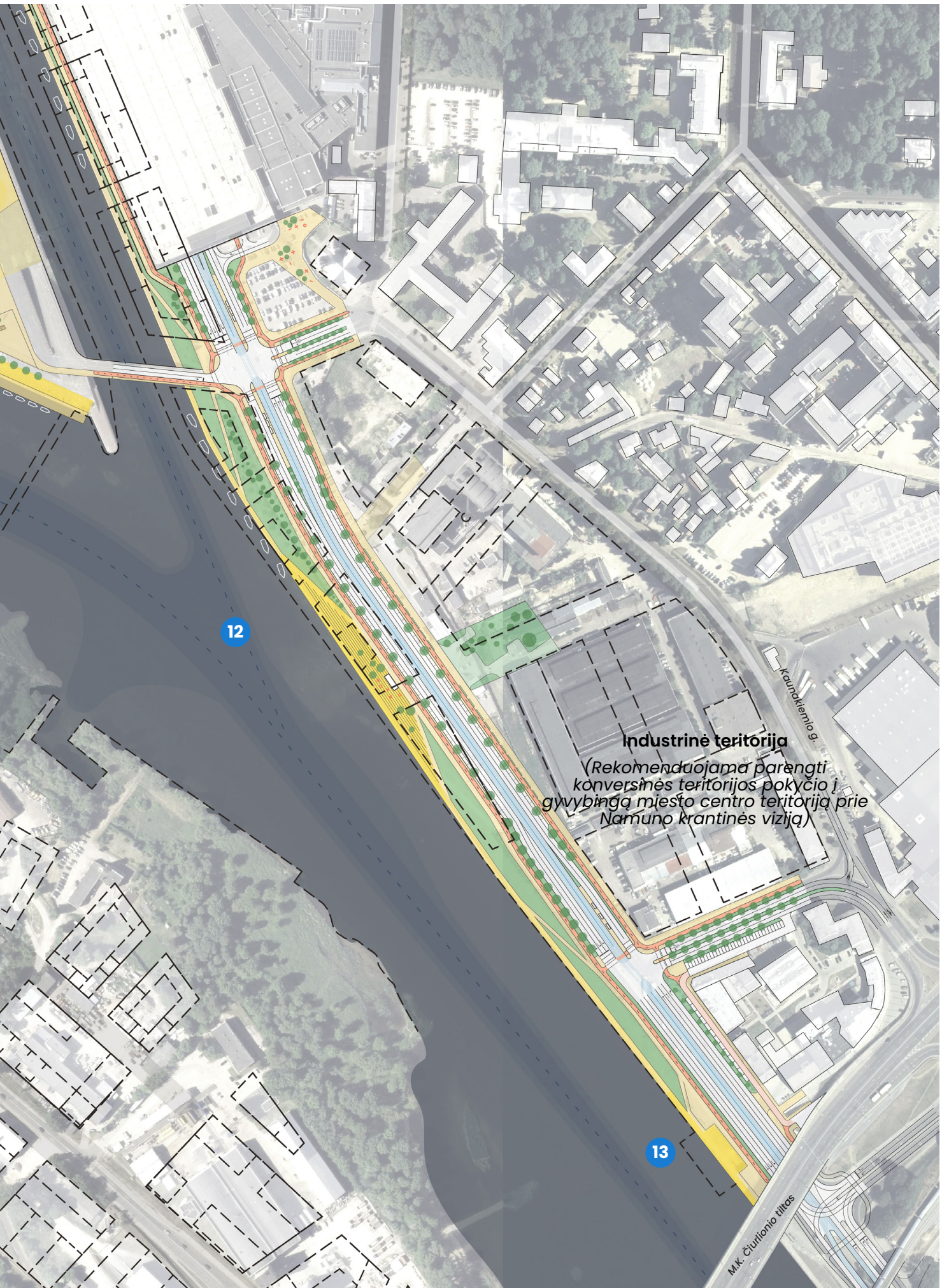
5. Lauko baseinų ir vandens pramogų zona
6. Antžeminė pėsčiųjų ir dviračių perėja ties naujuoju pėsčiųjų ir dviračių tiltu
7. Atskiros viešojo transporto eismo juostos su kokybiškais, patraukliais laukimo paviljonais ties pagrindiniais traukos centrais
8. Nemuno laivybinis kanalas su prieplaukomis
9. Marina. Mažųjų laivelių uosto su jachtklubo pastatu zona.
10. Nemuno didesnių laivų prieplauka
11. Humanizuotos ir laisvalaikui pritaikytos Žalgirio arenos prieigos





Sprendinių sąrašas

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



12

13

Industralinė teritorija

(Rekomenduojama parengti konversinės teritorijos pokyčių į gyvybingą miesto centro teritoriją prie Namūno krantinės viziją)

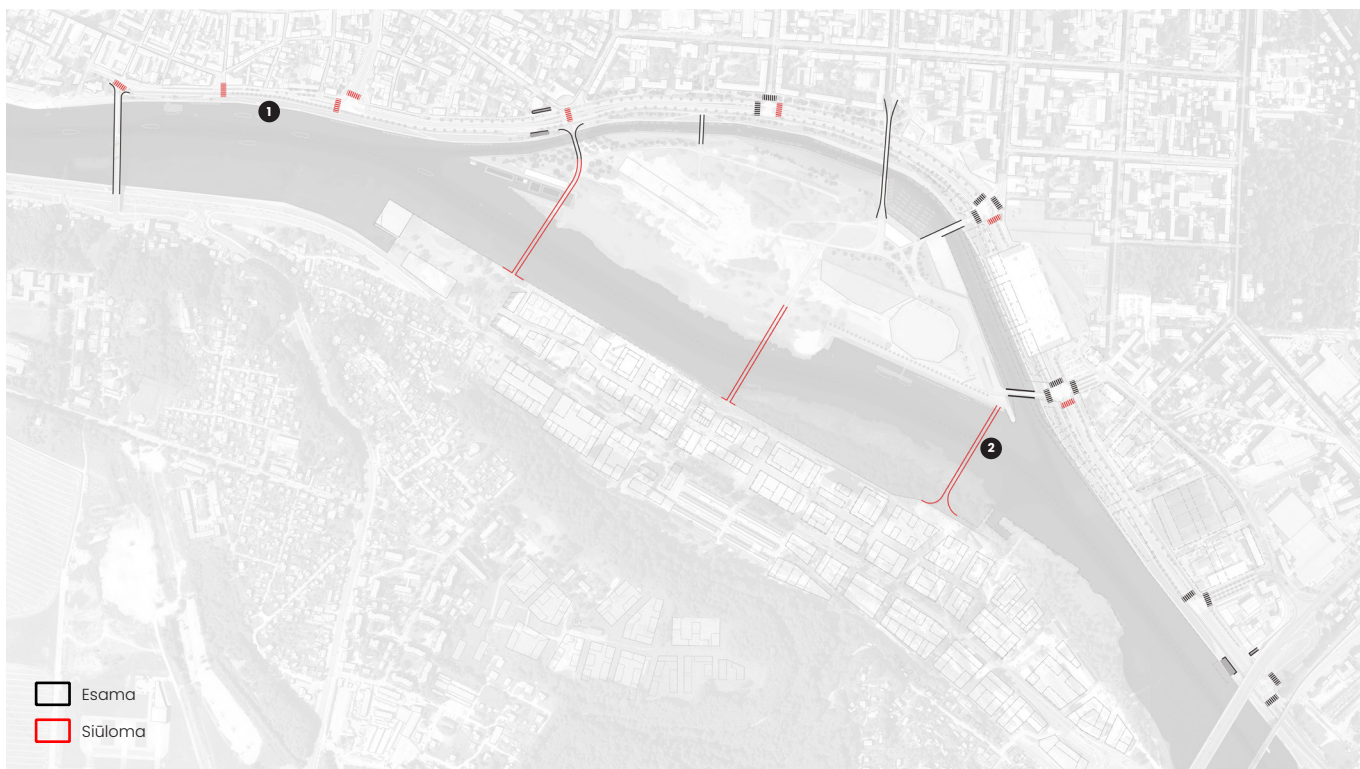
Kaunankienės g.

M.K. Čiurlionio tiltas

Pėsčiųjų jungtys

Krantinė su Senamiesčiu sujungiama papildomomis antžeminėmis pėsčiųjų perėjimais. Birštono g. sankryža pritaikoma sklandžiam judėjimui antžeminėmis perėjimais (1). Sankryžos

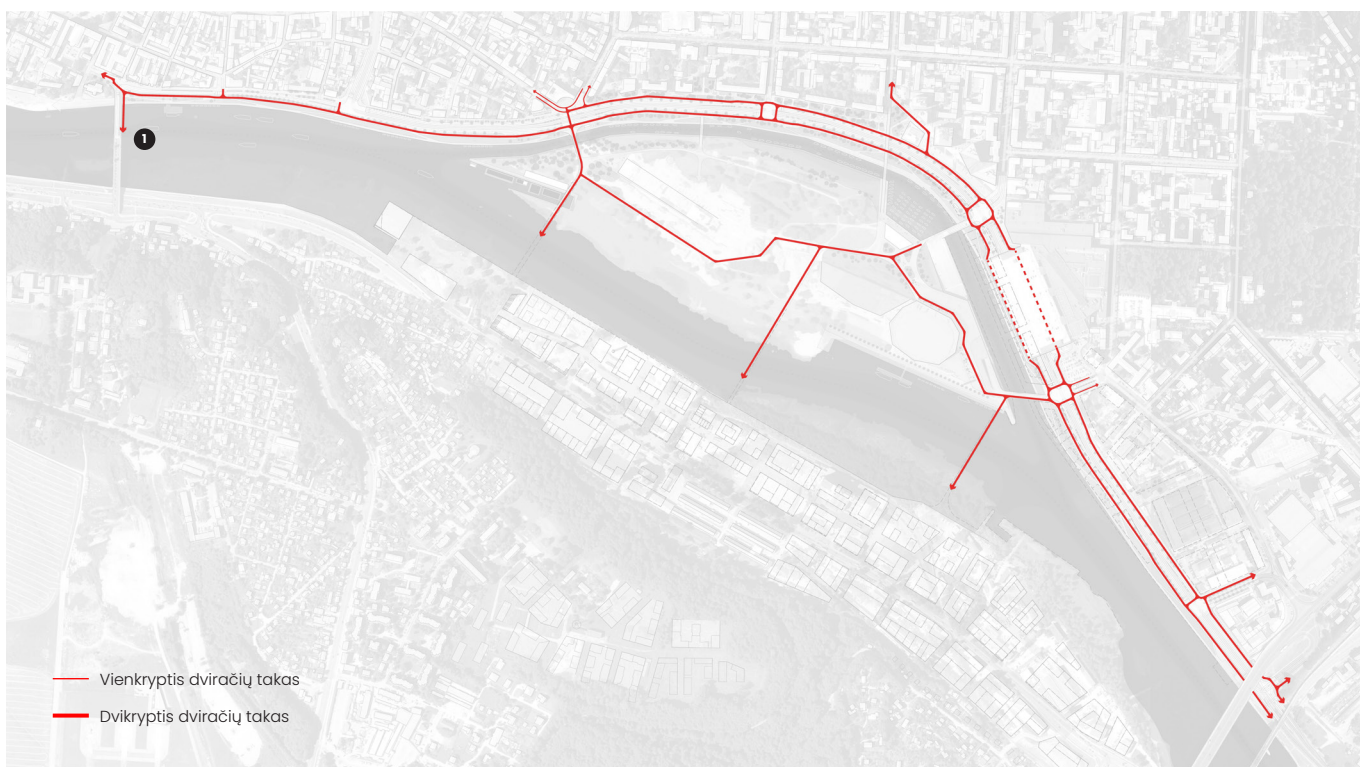
pritaikomas patogiam VT stotelių pasiekimui. Siūloma Bendrajame plane numatyto tilto vietą keisti ir tiltą nukreipti pro Nemuno salą (2).



Dviratininkų judėjimas

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

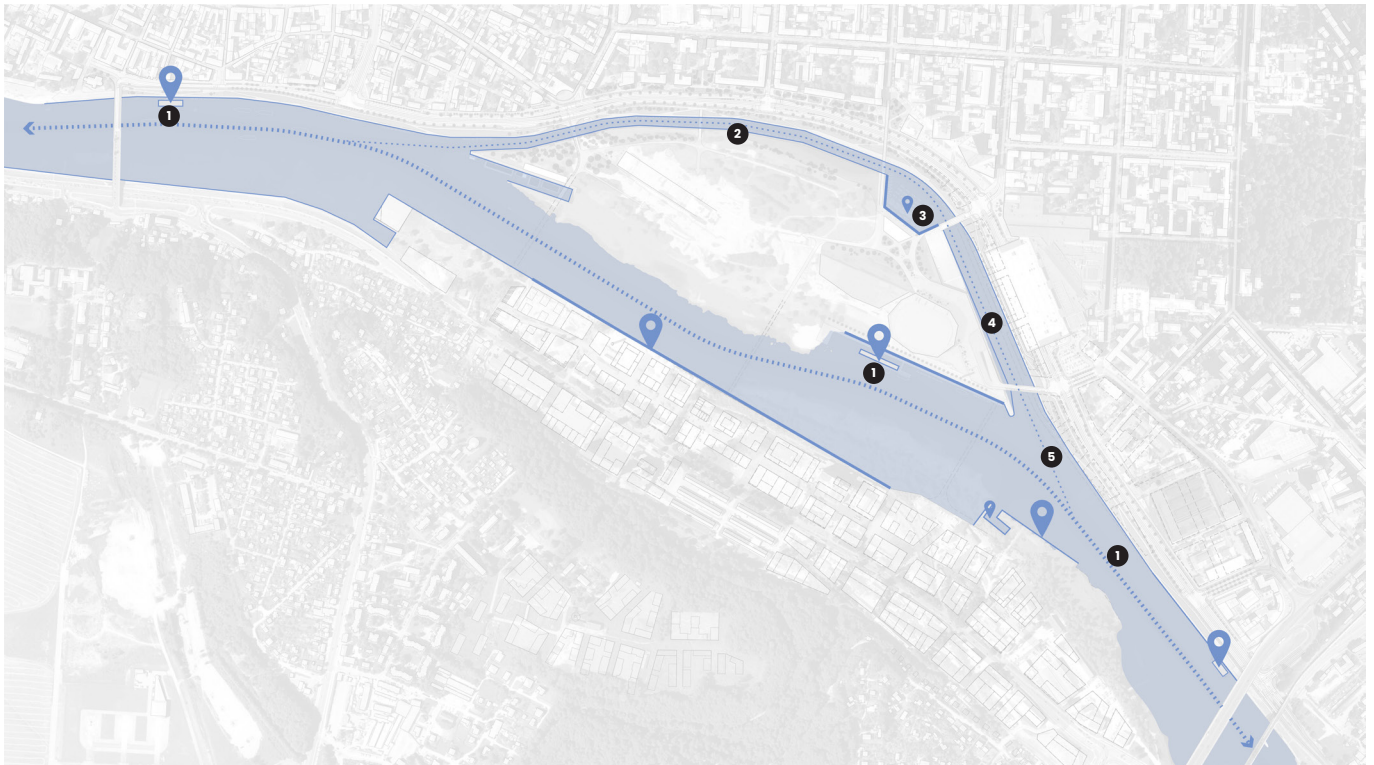
Senamiesčio atkarpą. Dviračių takai jungiami su Senamiesčio, Naujamiesčio ir konversinės teritorijos gatvių tinklu.



Laivyba

Upių uostamiesčio charakteris kuriamas įrengiant didesnių laivų prieplaukas 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

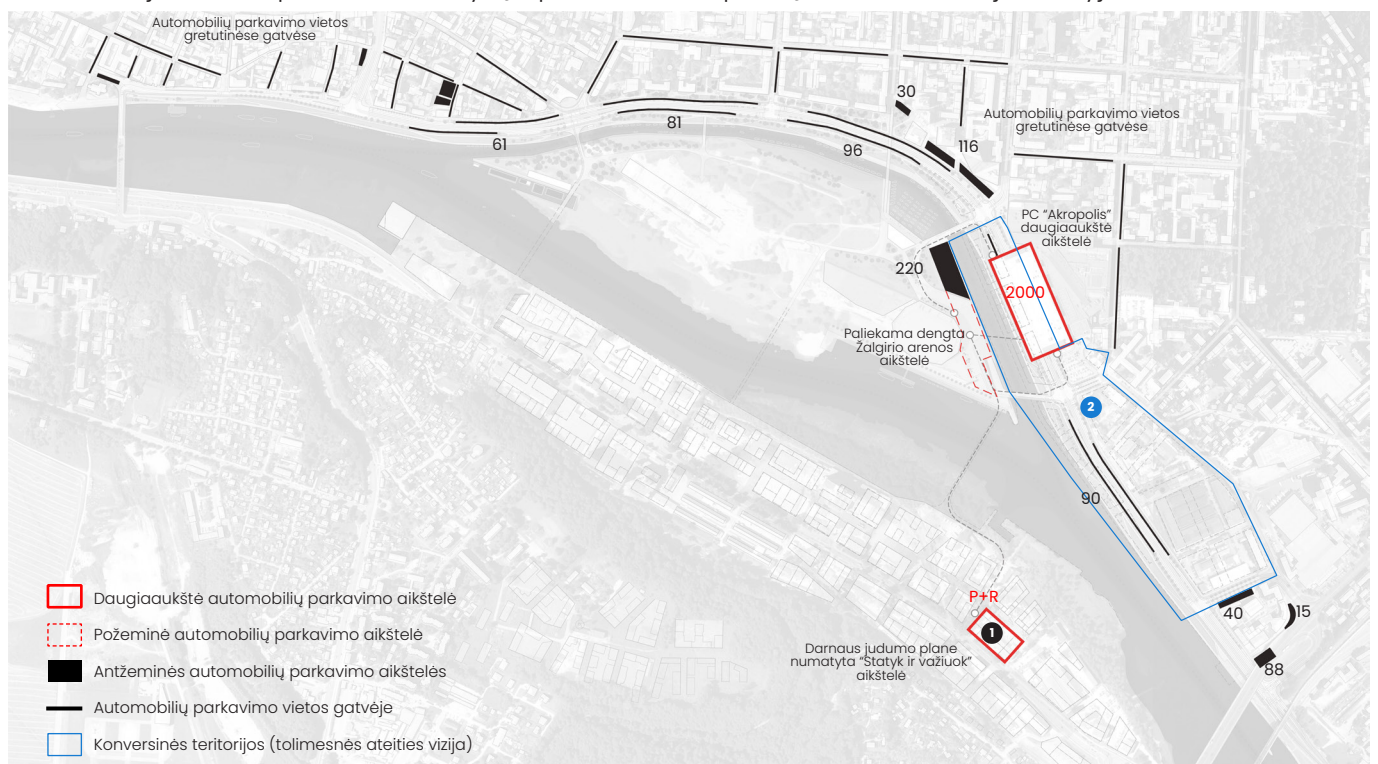
uostą ir jachtklubą (3). Ties Žalgirio arena siūloma vystyti urbanizuotą kanalą su gyvybingomis krantinėmis (4), o konversinėje zonoje – urbanizuotą uostišką krantinę (5).



Automobilių parkavimas

Viešojo transporto liniją organizuojant centrinėje gatvės dalyje, parkavimo vietas gatvėje būtų galima palikti, tačiau vertinant transporto srautų intensyvumą – nerekomenduojama. Pastačius Darnaus judumo plane numatytą pėsčiomis

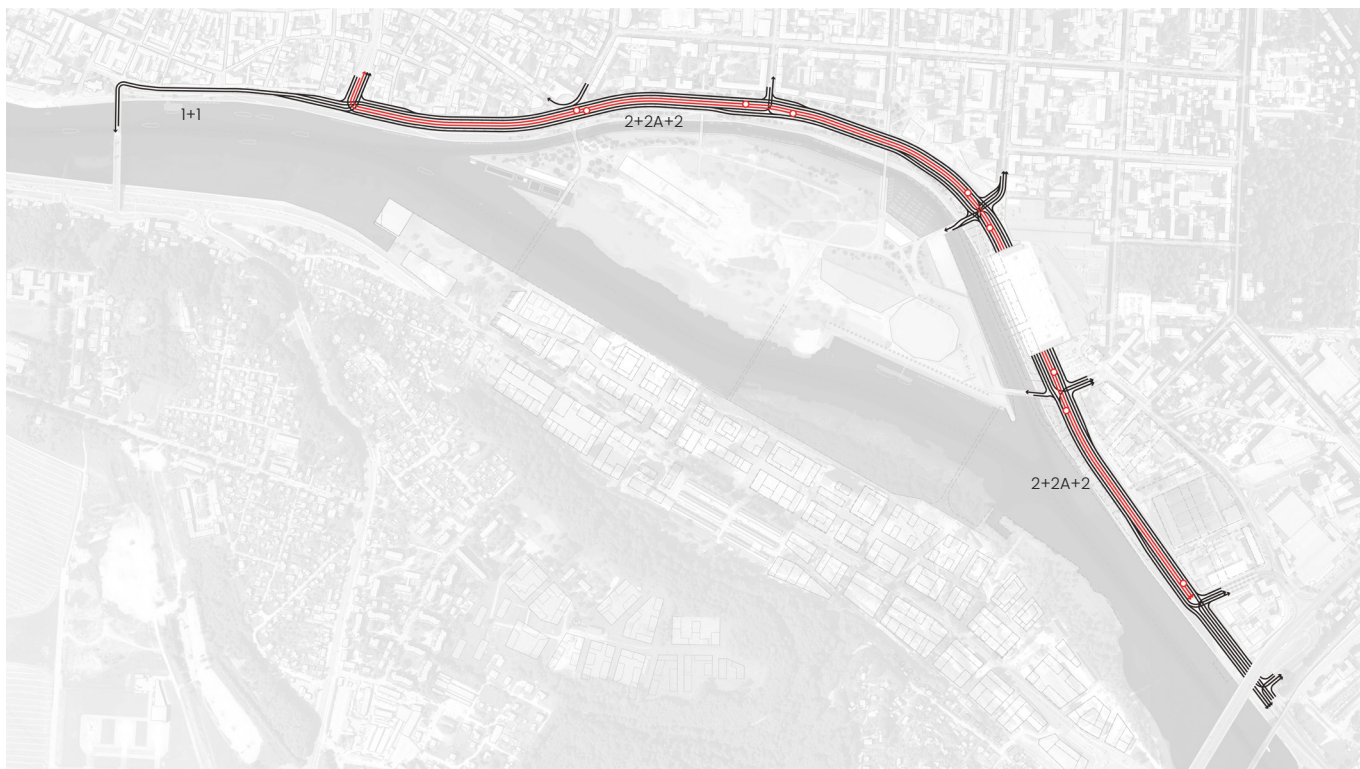
pasiekiamą „Statyk ir važiuok“ aikštelę (1), esamos daugiaaukštės automobilių aikštelės vietoje, kartu su gretimomis konversinėmis teritorijomis, būtų galimybė vystyti miestietišką gyvenamąją ir darbo aplinką (2) (tolimesnėje ateityje).



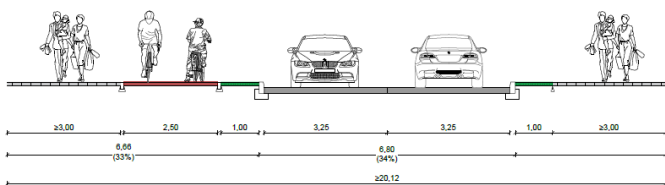
Transporto judėjimas (kai viešasis transportas organizuojamas gatvės viduryje)

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

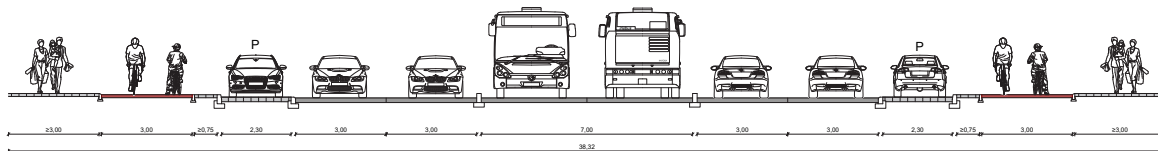
Modalinis kelionių pasiskirstymas mieste:
 Automobiliu – 46%, viešuoju transportu – 35%,
 pėsčiomis – 13%, dviračiu – 6%



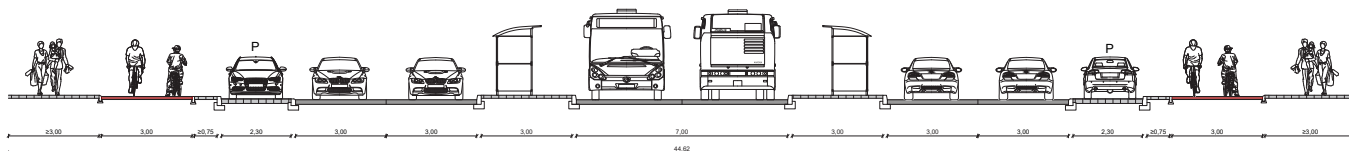
Gatvės Senamiesčio atkarpoje skersinis profilis



Gatvės su BRT ir lygiagrečiu parkavimu skersinis profilis



Gatvės su BRT ir lygiagrečiu parkavimu skersinis profilis ties stotele



Naujo užstatymo galimybė

Teritorijoje tarp S.Daukanto ir M.Kčiurlionio tiltų nėra susiformavęs miesto centrai 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 gerieji pavyzdžiai

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

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



Krantinė Hamburge, Vokietijoje



Gyvenamieji kvartalai prie arenos Kopenhagoje, Danijoje



Konversinių teritorijų vystymo vizija

Dėl šios teritorijos sklypų, pastatų, pravažiavimų kompleksiskumo, konversija tikėtina įvyktų tik tolimesnėje ateityje. Tačiau siekiant išnaudoti teritorijos potencialą, rekomenduojama iš anksto pasirengti teritorijos kartu su gretimybėmis ilgalaikio

vystymo viziją bei planavimo dokumentus. **Plačiau šių teritorijų plėtros potencialas pristatomas vystymo scenarijų buklete, III-jame vystymo scenarijuje.**

Vystymo etapai

Trys rekomenduojami etapai

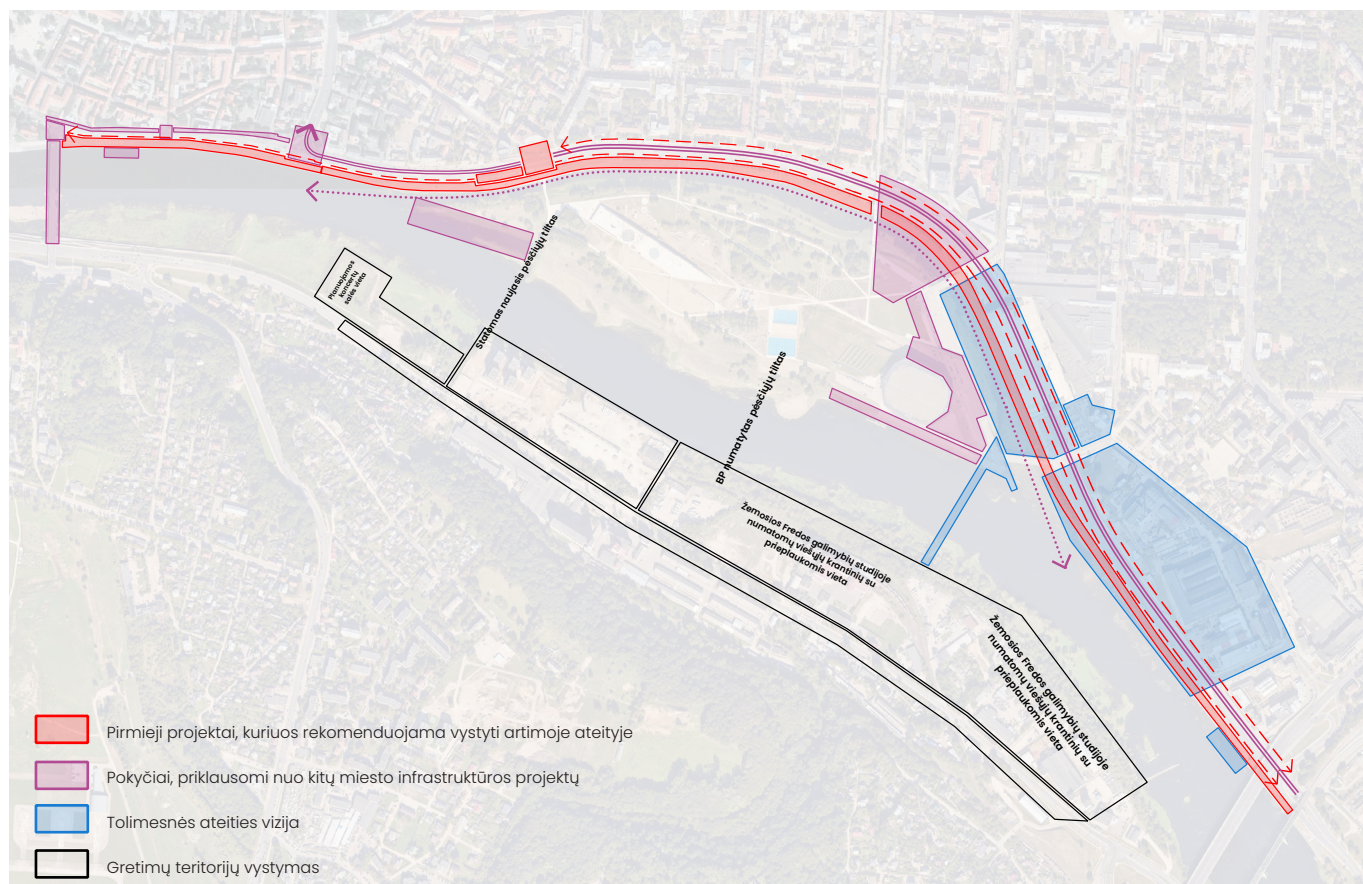
Teritorijos vystymo priemonių įgyvendinimą siūloma skirstyti į tris etapus:

1-3 metų laikotarpis. Pirmiausiai įgyvendinami projektai stipriai nepriklausantys, nuo kitų projektų. Tai dviračių takų tiesimas, krantinės šlaito su taku tvarkymas, sankryžos ties mokslo muziejumi pertvarkymas.

3-7 metų laikotarpis. Tranzitinio eismo pralaidumui įtaką darančias priemones rekomenduojama įgyvendinti tik po Kėdainių tilto pastatymo. Viešojo transporto linijų reikia detalizuoti ją integruojant į

viso miesto viešojo transporto sistemą. Laivybai skirtas priemones įrengti kartu su kitomis Nemuno pritaikymui laivybai svarbiomis priemonėmis (vagos gilinimas, Kauno HE šliuzas).

5-15 metų laikotarpis. Industrinės teritorijos konversija užtruks ilgiausiai. Procesas pradedamas nuo urbanistinio plano – vizijos parengimo, tuomet planavimo dokumentų ir kitų reikalingų priemonių parengimo. Tai seks atskirų projektų įgyvendinimas.



Skirtingos atkarpos

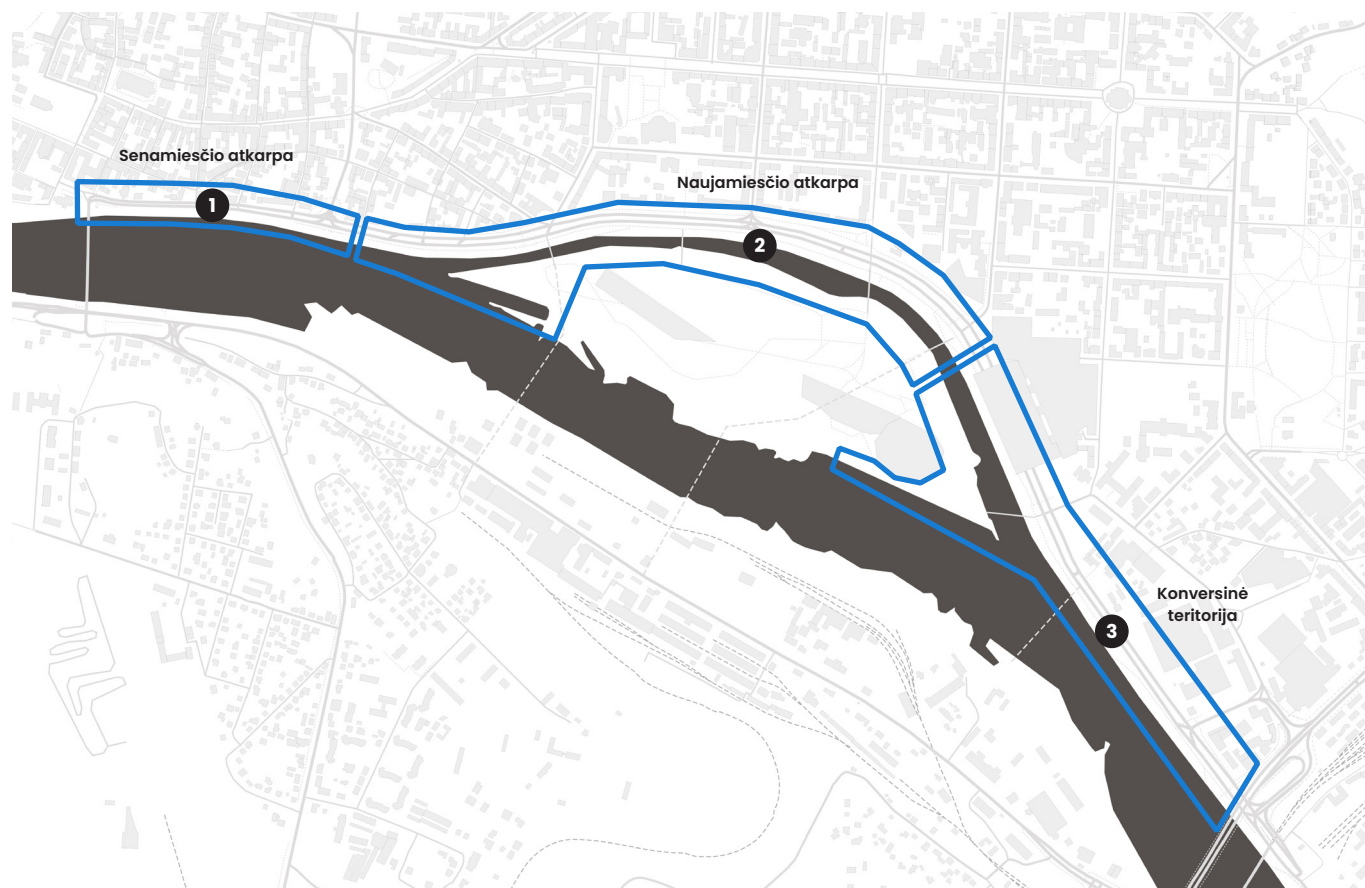
Skirtingos teritorijos atkarpos

Nors visą krantinės erdvę rekomenduojama vystyti kaip nenutrūkstamą, vientisą erdvę, vadovaujantis skirtingų vystymo variantų studija, vystymo rekomendacijos pateikiamos teritorijų skirstant į tris, savo erdvinėmis savybėmis bei rekomenduojamų vystymo priemonių pobūdžiu besiskiriančias zonas: Senamiesčio (1), Naujamiesčio (2) ir konversinę (3).

1. Senamiesčio atkarpa išsiskiria savo erdvinėmis savybėmis – tai siauriausia krantinės atkarpa, su istoriniu užstatymu. Didžiausias prioritetas vystant šią atkarpą – jos pasiekiamumo gerinimas, sujungiant krantinę su Senamiesčio viešųjų erdvių ir gatvelių tinklu, bei transporto daromo neigiamo poveikio aplinkai mažinimas.

2. Naujamiesčio atkarpoje didžiausias prioritetas – Nemuno salos ir joje esančių objektų sujungimas su miesto centru viešosiomis erdvėmis, viešojo transporto organizavimas bei transporto daromo neigiamo poveikio aplinkai mažinimas.

3. Konversinė teritorija iš esmės skiriasi nuo Senamiesčio ir Naujamiesčio atkarpų, nes joje nėra susiformavęs miesto centrui būdingas užstatymas, todėl šios teritorijos ilgalaikio vystymo viziją rekomenduojama rengti kartu su gretimų teritorijų vystymo ir konversijos vizijomis bei planavimo dokumentais.



Senamiesčio atkarpa

nuo Vytauto didžiojo tilto iki Birštono gatvės

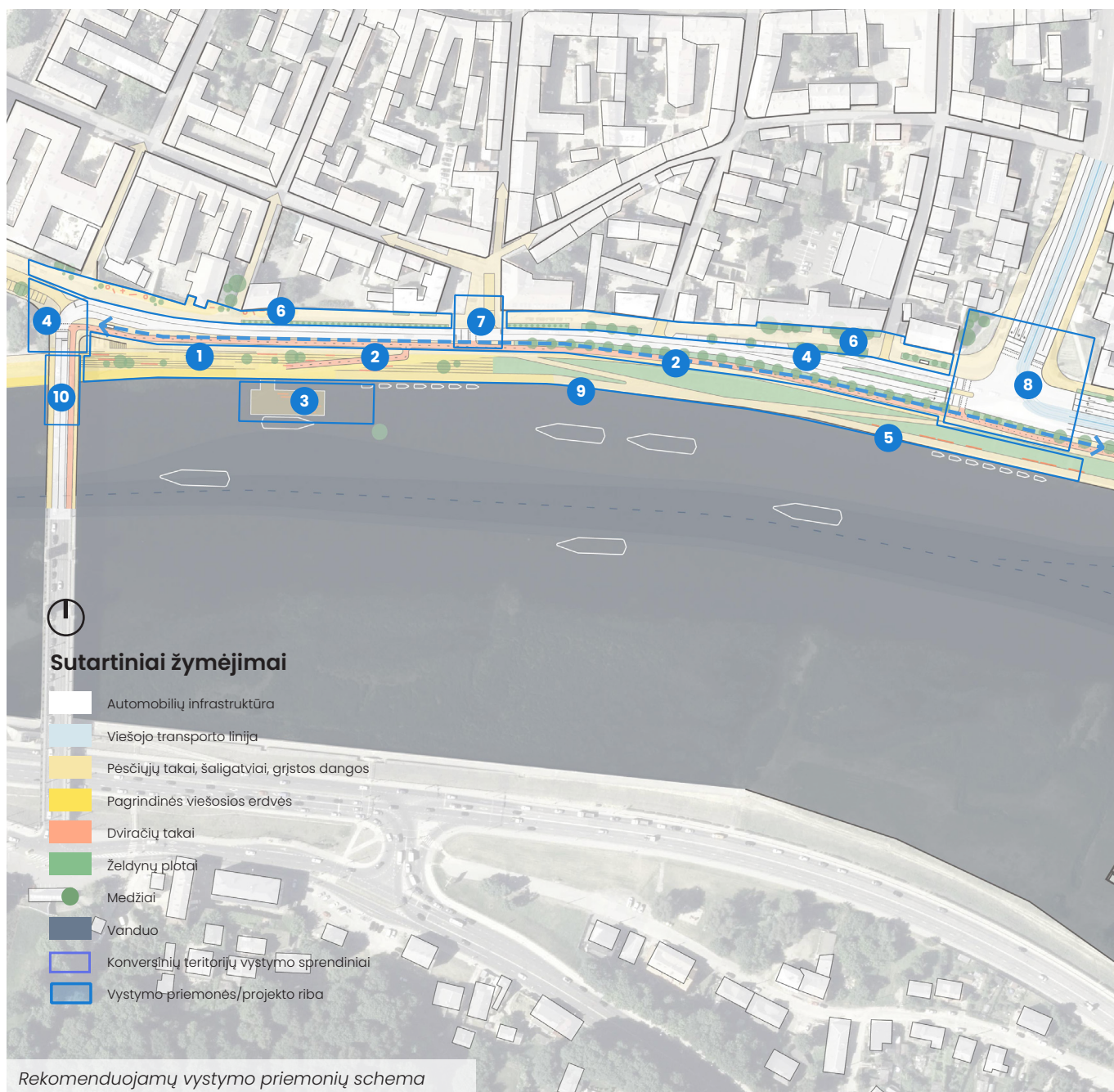
Rekomenduojamos teritorijos vystymo priemonės

Senamiesčio atkarpa išsiskiria istorinio užstatymo charakteriu, miesto centrui būdinga jaukia erdvės tarp pastatų ir upės proporcija, bei greta esančių istorinių gatvelių ir Senamiesčio viešųjų erdvių ir funkcijų gausa. Siekiant pagerinti šios zonos patrauklumą bei išnaudoti jos bei gretimųbių potencialą, svarbu mažinti tranzitinio automobilių srauto Karaliaus Mindaugo prospekte daromą neigiamą poveikį (triukšmas, oro ir vizualinė tarša), reikšmingai gerinti pėsčiųjų judėjimo galimybes, gerinti dviračių judėjimo galimybes, gerinti istorinių pastatų prieigas, bei sukurti traukos zoną krantinėje, kuri taptų integralia Senamiesčio viešųjų erdvių dalimi.



Krantinės Senamiesčio atkarpoje vizualizacija-koliažas

Projektai ir vystymo priemonės

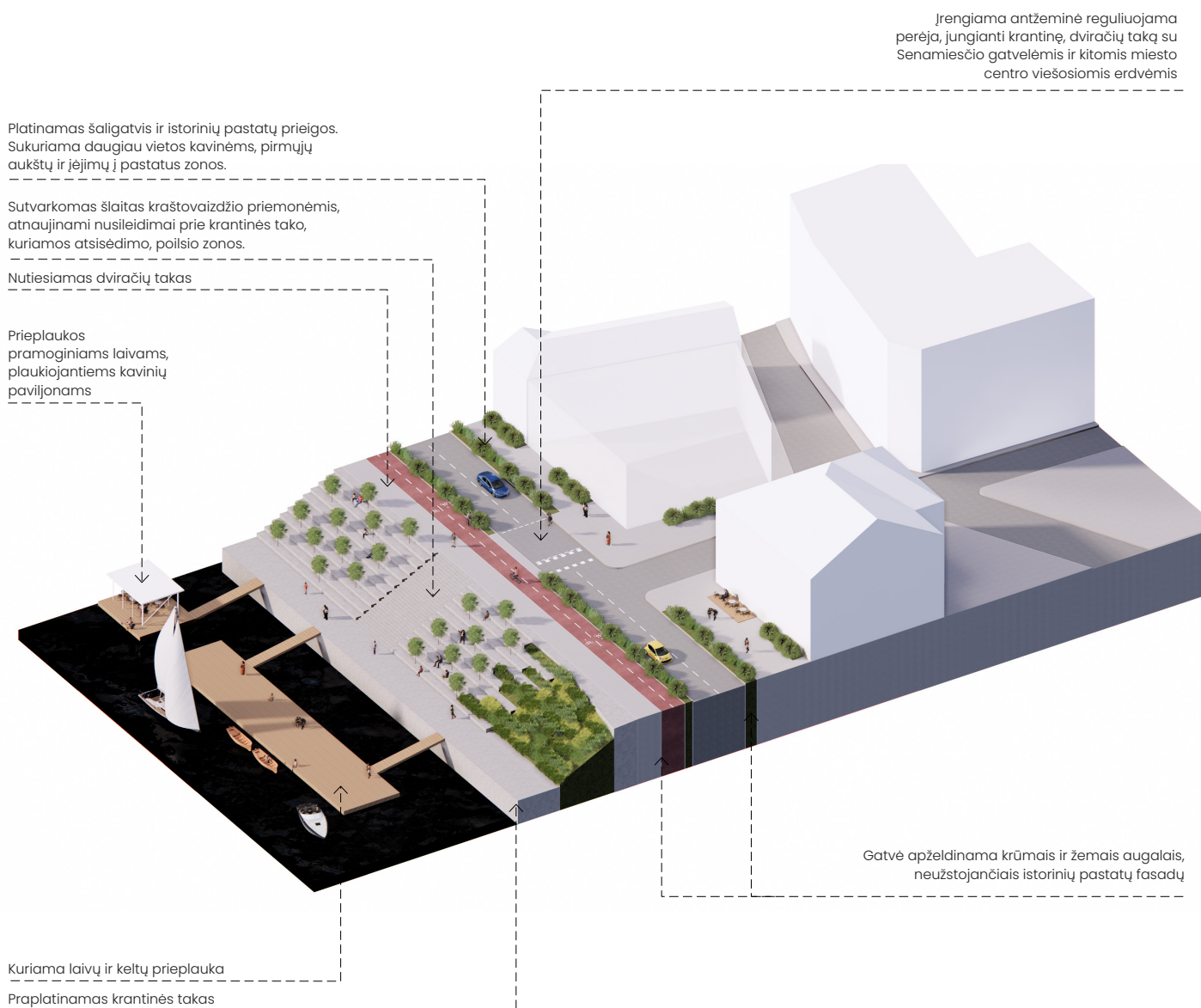


Rekomenduojamos priemonės ir siektini rezultatai

	Priemonė	Siektinas rezultatas
Rekomenduojama vystyti artimoje ateityje		
1	Krantinės šlaito, tako ir neįgaliųjų nusileidimo sutvarkymas kraštovaizdžio priemonėmis.	Krantinės pritaikymas aktyviam naudojimui, laisvalaikiui, rekreacijai, viešos erdvės reprezentatyvumo ir mikroklimato gerinimas (želdynai, mažoji architektūra, apšvietimas, dangos)
2	Dviračių infrastruktūros (takų, pervažų, dviračių stovų) Karaliaus Mindaugo prospekte įrengimas. Dviračių tako nusileidimo į krantinės lygį įrengimas.	Krantinės viršutinės terasos pritaikymas saugiam ir patogiam judėjimui dviračiu bei sujungimas su apatine krantinės terasa.
3	Prieplaukos su plaukiojančia kavinių zona įrengimas.	Upės rekreacinio potencialo išnaudojimas, vandens turizmo skatinimas, Senamiesčio viešųjų erdvių tinklo praturtinimas upių uostamiesčiui būdinga erdve – istoriniu uosteliu.
4	Perteklinės automobilių infrastruktūros pašalinimas.	Tranzitinio automobilių srauto nukreipimas į miesto centro apvažiavimui skirtą infrastruktūrą (H. ir O. Minkovskių gatvė, Kėdainių tiltas). Transporto keliamo neigiamo poveikio (triukšmo, oro ir vizualinės taršos) teritorijoje sumažinimas.
5	Krantinės pėsčiųjų dalies platinimas šlaito pusėje įrengiant atraminę senutę padidinant pėsčiųjų tako plotį iki 6m ir numatant sėdėjimo ir poilsio vietas.	Padidinta pėsčiųjų tako zona leis įrengti poilsio ir sėdėjimo vietas, padidės pėsčiųjų zona, taps patrauklesnė krantinė ir atsiras galimybės sėdėti.
Pokyčiai priklauso nuo kitų miesto infrastruktūros projektų		
6	Šaligatvio greta istorinio užstatymo platinimas.	Teigiamas poveikis istorinių pastatų naudojimui, pėsčiųjų judėjimo komfortui, kultūros paveldo objekto apžvelgiamumui ir aktyviam naudojimui.
7	Reguliuojamų antžeminių perėjų įrengimas ties M.Daukšos gatve ir ties Vytauto Didžiojo tiltu.	Krantinės ir Karaliaus Mindaugo gatvės integravimas į Senamiesčio gatvių ir viešųjų erdvių tinklą. Teigiamas poveikis Senamiesčio gatvių, bei krantinės gyvybingumui. Dviračių tako sujungimas su Senamiesčio gatvių tinklu. Viešojo transporto stotelės pasiekiamumo gerinimas.
8	Birštono gatvės sankryžos perorganizavimas įrengiant antžemines reguliuojamas pėsčiųjų perėjas ir dviračių pervažas. Esamos požeminės perėjos paliekamos.	Sankryžos pritaikymas saugiam ir patraukliam pėsčiųjų ir dviračių judėjimui. Siūlomo viešojo transporto stotelių pasiekiamumo gerinimas.
9	Krantinės krašto tvarkymas, naujos sprastasiene įrengimas, Nemuno vagos gilinimas bei krantinės pritaikymas laivybai bei laivų švartavimuisi.	Nauja sprastasiene leistų pažeminti krantinės pėsčiųjų tako lygį, pritaikyti visą krantinės ilgį laivybai, Nemuno gilinimo darbus daryti arčiau krantinės bei sukurtų daugiau vietos pėstiesiems.
Tolimesnės ateities vystymas		
10	Vytauto Didžiojo tilto pritaikymas patogiam ir saugiam judėjimui pėsčiomis ir dviračiu.	Senamiesčio pasiekiamumo gerinimas. Traukos centrų (Aleksoto funikulieriaus, apžvalgos aikštelės, būsimos M.K.Čiurlionio koncertų salės) pasiekiamumo pėsčiomis ir dviračiu gerinimas.

Senamiestis ties M.Daukšos gatve

Numatoma laivų priepilauka, platinamas apatinis takas šlaito sąskaitą, įrengiamos poilsio, atsisėdimo vietos. Gatvės erdvėje platinamas šaligatvis istorinių pastatų prieigose, numatomi želdiniai, dviračių takas, antžeminės perėjos ties jungtimis su Senamiesčio gatvėmis.





Krantinė su paviljonais Vilniuje



Urbanizuota krantinė Varšuvoje



Vandens pramogų zona Osle



Krantinė Karlstad Švedijoje



Vandens prieigos Lubecke, Vokietijoje



Urbanizuota krantinė Berlyne

Naujamiesčio atkarpa

nuo Birštono gatvės iki A. Mickevičiaus gatvės

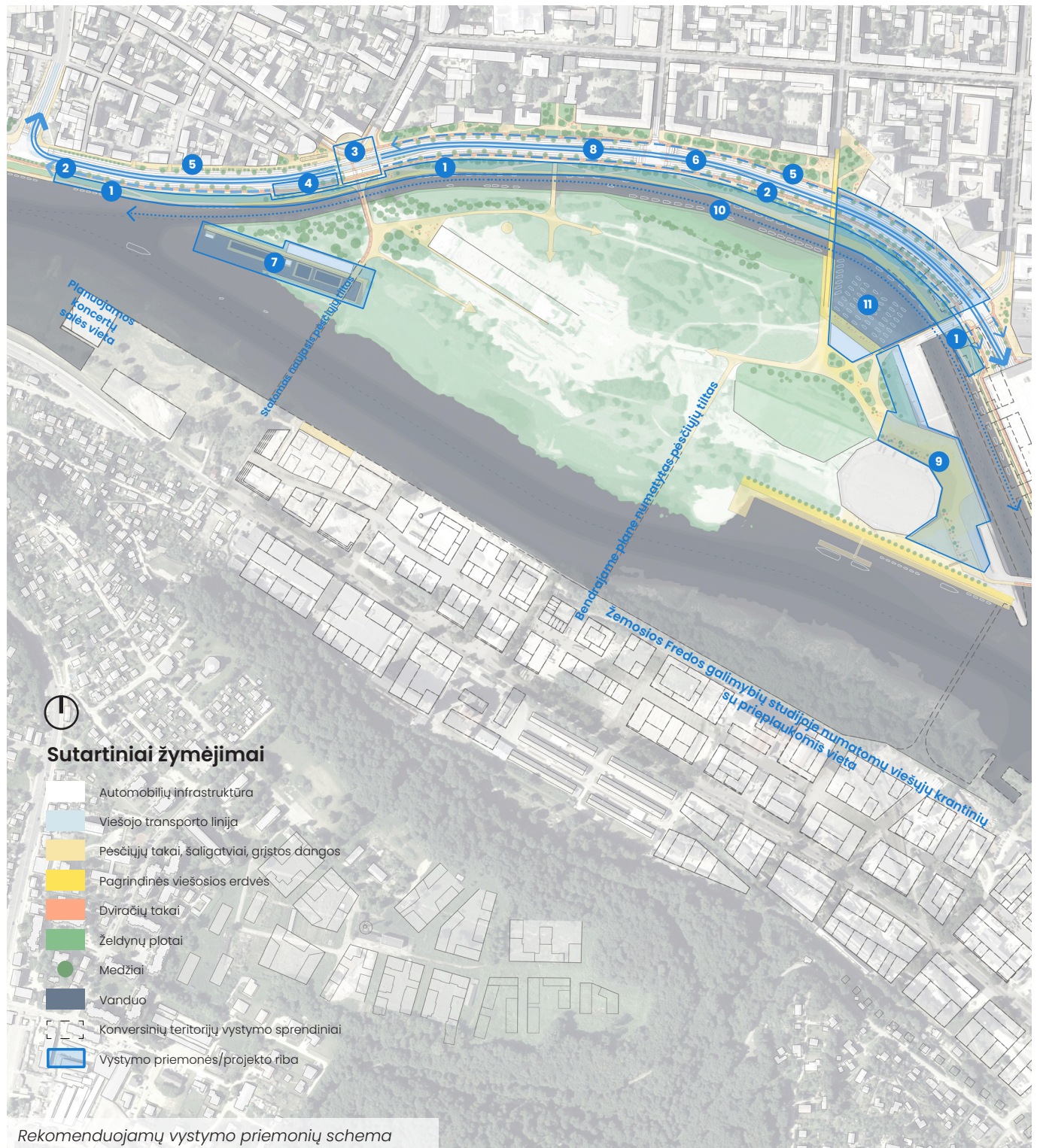
Rekomenduojamos teritorijos vystymo priemonės

Siekiant pagerinti šios miesto dalies patrauklumą, svarbu mažinti tranzitinio automobilių srauto daromą neigiamą poveikį (triukšmas, oro ir vizualinė tarša), reikšmingai gerinti pėsčiųjų judėjimo galimybes, sukurti patogią ir konkurencingą alternatyvą atvykimui automobiliu į esamus ir planuojamus traukos objektus. Rekomenduojama palapiesniui keisti teritorijos infrastruktūrinį įvaizdį, ir grąžinti sovietmečiu panaikintą Kauno kaip upių uosto charakterį.



Kraštines Nemislesčio atšerėgė vizualizacija kolozas

Projektai ir vystymo priemonės



Rekomenduojamos priemonės ir siektini rezultatai

	Priemonė	Siektinas rezultatas
Rekomenduojama vystyti artimoje ateityje		
1	Krantinės šlaito ir tako sutvarkymas kraštovaizdžio priemonėmis.	Krantinės pritaikymas aktyviam naudojimui, laisvalaikiui, rekreacijai, viešos erdvės reprezentatyvumo ir mikroklimato gerinimas (želdynai, mažoji architektūra, apšvietimas, dangos)
2	Dviračių infrastruktūros (taku, pervažų, dviračių stovų) abipus Karaliaus Mindaugo prospekto įrengimas.	gatvės pritaikymas saugiam ir patogiam judėjimui dviračiu (kasdienių kelionių dviračiu skatinimas).
3	Reguliuojamos antžeminės pėsčiųjų perėjos ir dviračių pervažos ties I.Kanto gatve ir naujuoju pėsčiųjų tiltu įrengimas.	Mokslo muziejaus pasiekiamumo pėsčiomis ir dviračiu gerinimas. Miesto centro ir vystomos kairiosios Nemuno krantinės pėsčiųjų ir dviračių jungties gerinimas. Kasdienių kelionių pėsčiomis ir dviračiu skatinimas sudarant patogias sąlygas kirsti gatvę. Viešojo transporto stotelių paviljonų pasiekiamumo gerinimas.
4	Turistinių autobusų, atvykstančių į Mokslo muziejų sustojimo vietas ir turistų laukimo paviljonai.	Pagerintas Nemuno salos traukos objektų pasiekiamumas. Infrastruktūros pritaikymas planuojamiems turistų srautams. Miesto įvaizdžio gerinimas.
5	Perteklinės automobilių infrastruktūros pašalinimas (kairieji nereguliuojami posūkiai, greitėjimo ir lėtėjimo juostos).	Transporto keliamo neigiamo poveikio (triukšmo, oro ir vizualinės taršos) teritorijoje sumažinimas. Eismo saugumo gerinimas, saugaus automobilių greičio gatvėje užtikrinimas. Transzitinio automobilių srauto nukreipimas į miesto centro apvažiavimui skirtą infrastruktūrą (H. ir O. Minkovskių gatvė, Kėdainių tiltas).
6	Gatvės želdinimas medžių ir krūmų eilėmis.	Teritorijos mikroklimato gerinimas papildant gatvę krūmų ir medžių eilėmis. Judėjimo pėsčiomis, dviračiu, viešuoju transportu sąlygų gerinimas. Teritorijos įvaizdžio ir reprezentatyvumo gerinimas. Automobilių infrastruktūros daromo neigiamo poveikio (triukšmo, oro bei vizualinės taršos) gatvei bei gyvenamajai aplinkai mažinimas.
7	Vandens pramogų zona priešais būsimą M.K.Čiurlionio koncertų salę.	Upės rekreacinio potencialo išnaudojimas, vandens turizmo skatinimas. Viešosios maudyklos miesto centre įrengimas. Teritorijos gyvybingumo šaltuoju metų laiku skatinimas (pirtys, baseinai).
Pokyčiai priklauso nuo kitų miesto infrastruktūros projektų		
8	Viešojo transporto su patogiais laukimo paviljonais organizavimas.	Konkurencingos alternatyvos sukūrimas atvykimui į pagrindinius traukos objektus (miesto centras, Žalgirio arena, baseinai, Mokslo muziejus, M.K.Čiurlionio salė, Akropolis).
9	Žalgirio arenos prieigų humanizavimas.	Atvykimo į Žalgirio areną pėsčiomis, dviračiu ir viešuoju transportu gerinimas. Teritorijos funkcionalumo gerinimas.
10	Siaurosios Nemuno atšakos ir krantinės pritaikymas mažųjų laivelių laivybai įrengiant naują sprausiasienę, pritaikant visą krantinę laivybai, pažeminant pėsčiųjų tako lygį.	Upės rekreacinio potencialo išnaudojimas, vandens turizmo skatinimas, krantinės gyvybingumo skatinimas. Upių uosto charakterio sukūrimas.
Tolimesnės ateities vystymas		
11	Mažųjų laivelių uostas – marina su jachtklubu.	Upės rekreacinio potencialo išnaudojimas, vandens turizmo skatinimas, krantinės gyvybingumo didinimas, upių uosto charakterio sukūrimas, miesto centro įvaizdžio gerinimas. Rekomenduojama vystyti kartu su biurų pastatais bei viešosios paskirties pastatais, taip kuriant vieningą teritorijos įvaizdį.

Naujamiesčio atkarpa

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

Įrengiama antžeminė reguliuojama perėja, sukursianti patogią magistralinę pėsčiųjų ir dviračių jungtį su kairiuoju Nemuno krantu, salos traukos objektais, bei viešojo transporto stotelėmis – paviljonais

Įrengiami patogūs ir reprezentatyvūs viešojo transporto paviljonai – stotelės

Išskiriama gatvės dalis viešojo transporto eismui

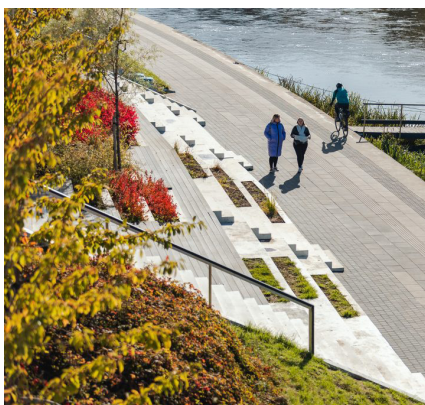
Nutiesiami dviračių takai

Laivybai pritaikyta siauroji Nemuno vaga

Įveiklinamas šlaitas greta tilto, stoginės turistams, kavinių paviljonais

Praplatinamas krantinės takas

Gatvė apželdinama medžių ir krūmų eilėmis



Upės prieigos Vilniuje



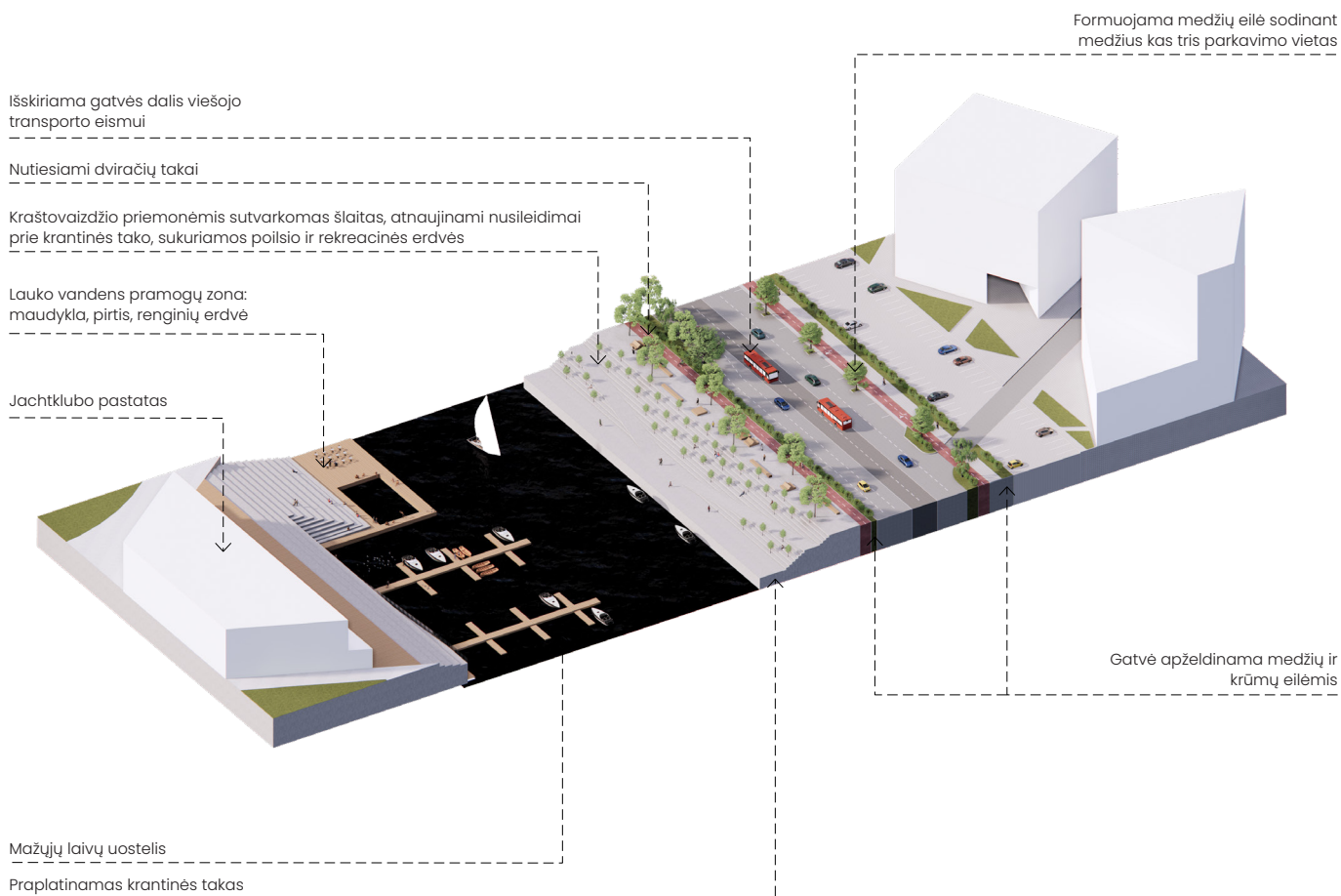
Viešojo transporto linija Eindhovenene, Olandijoje



Krantinė su paviljonais Varšuvoje

Biurų zona

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



Laivybai pritaikytas kanalas Berlyne



Baseinas prie upės Berlyne Vokietijoje



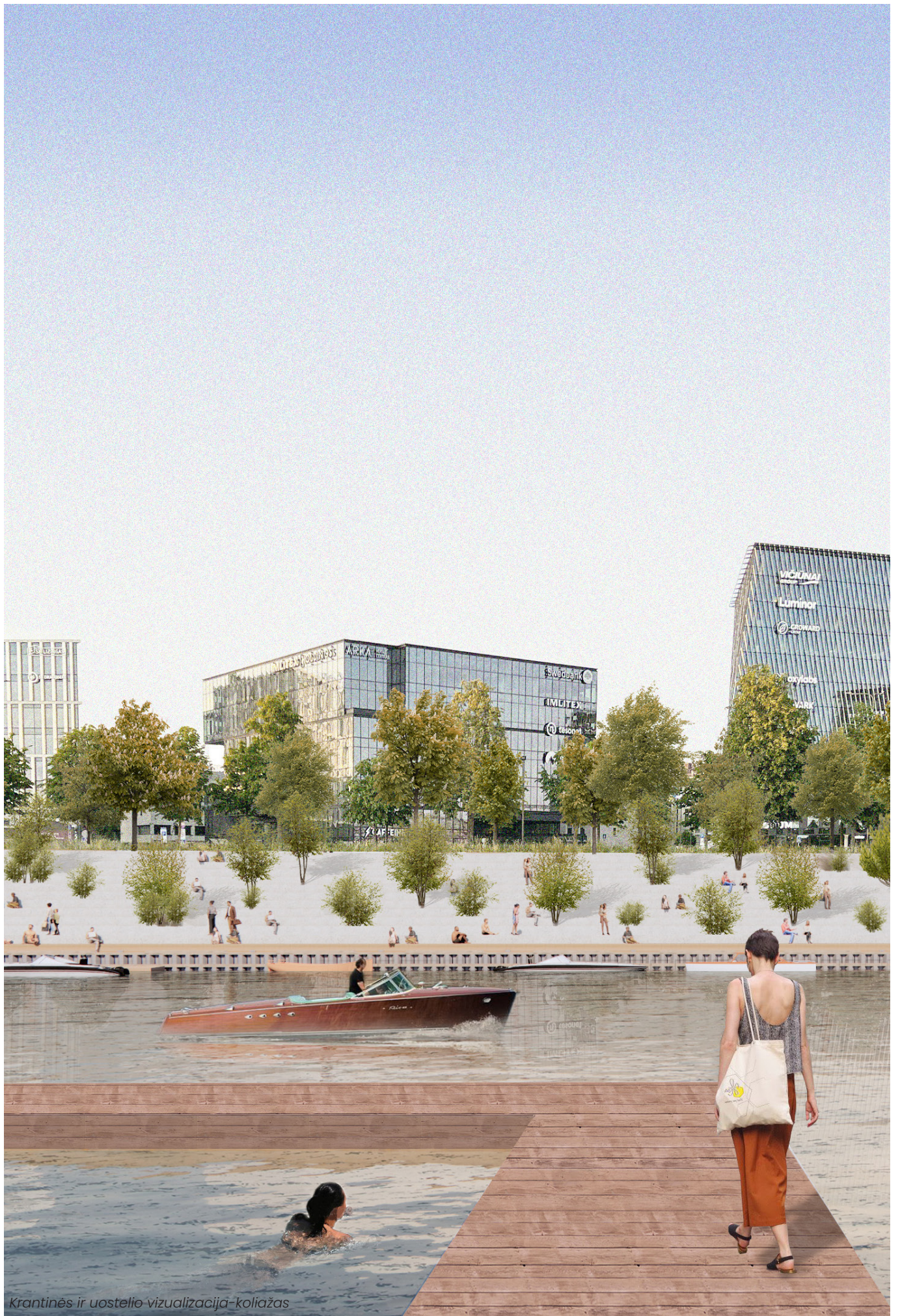
Mažųjų laivų uostelis Kopenhagoje

Konversinė teritorija

Tarp A.Mickevičiaus gatvės tilto ir M.K.Čiurlionio tilto

Rekomenduojamos teritorijos vystymo priemonės

Ši teritorija iš esmės skiriasi nuo Senamiesčio ir Naujamiesčio atkarpų, nes joje nėra susiformavęs miesto centrai būdingas užstatymas, todėl jos vystymui reikalingos kur kas kompleksiškesnės ir laikui imlesnės priemonės. Šios teritorijos ilgalaikio vystymo viziją rekomenduojama rengti kartu su gretimų teritorijų vystymo ir konversijos vizijomis bei planavimo dokumentais. Kita vertus, su šios zonos vystymu būtų galima esmingai pakeisti visos krantinės ir miesto centro įvaizdį, sukurti naują, patrauklią ir šiuolaikišką gyvenamąją, darbo ir poilsio aplinką miesto centre.

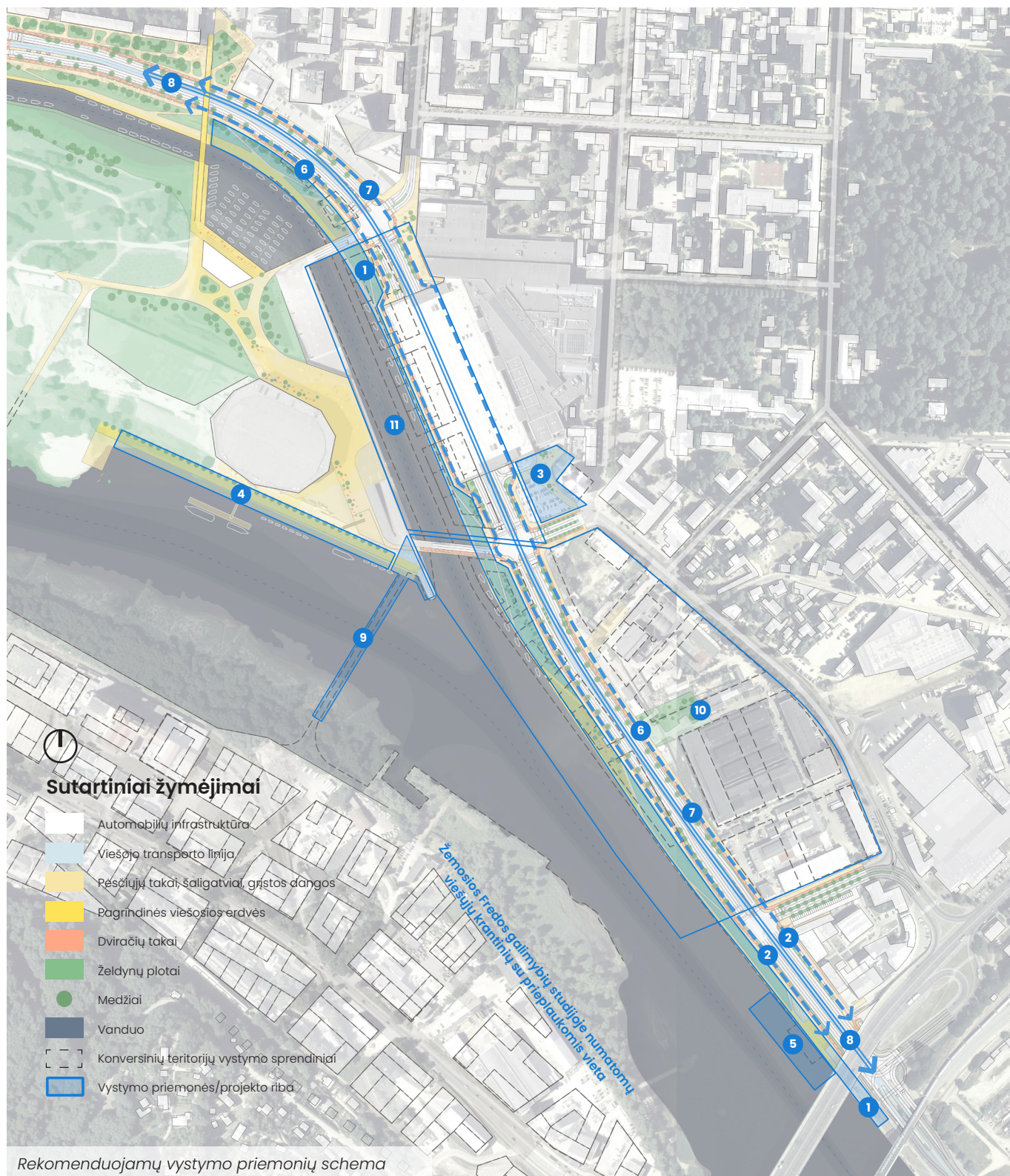


Krantinės ir uostelio vizualizacija - koliažas

Šioje teritorijos atkarpoje, kaip ir Senamiesčio ir Naujamiesčio atkarpose, siūloma įgyvendinti susisiekimo infrastruktūros, krantinės tako su šlaitu tvarkymo bei vandens infrastruktūros vystymo priemonės. Tačiau kitaip nei Senamiesčio ir Naujamiesčio atkarpose, šios priemonės iš esmės nepakeis teritorijos tranzitinio charakterio. Šioje atkarpoje nėra susiformavęs miesto centrai būdingas užstatymas, joje nėra pakankamai traukos objektų, vyrauja didelio mastelio, užmiesčiams būdinga infrastruktūra. Visa tai nesukuria galimybių patrauklios, reprezentatyvios

ir miesto centrai būdingos urbanistinės aplinkos formavimui. Todėl greta rekomenduojamų artimesnės ateities vystymo priemonių, šioje zonoje svarbu sukurti tolimesnės ateities viziją visai teritorijai, įskaitant industrines besiribojančias teritorijas, krantinės erdves, esamą daugiaaukštę automobilių stovėjimo aikštelę virš Karaliaus Mindaugo prospekto (9 ir 10 priemonės)

* Šios teritorijos užstatymo, gatvių tinklo, viešų erdvių formavimo galimybės detalčiau pristatomos vystymo scenarijų buklete, 3 vystymo scenarijuje.



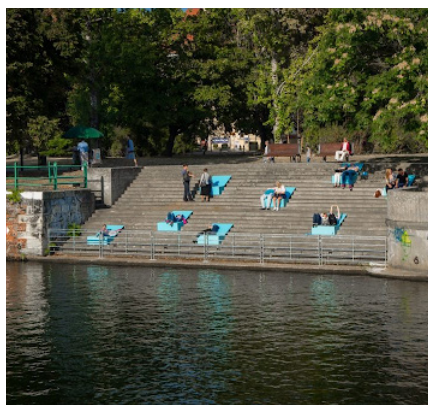
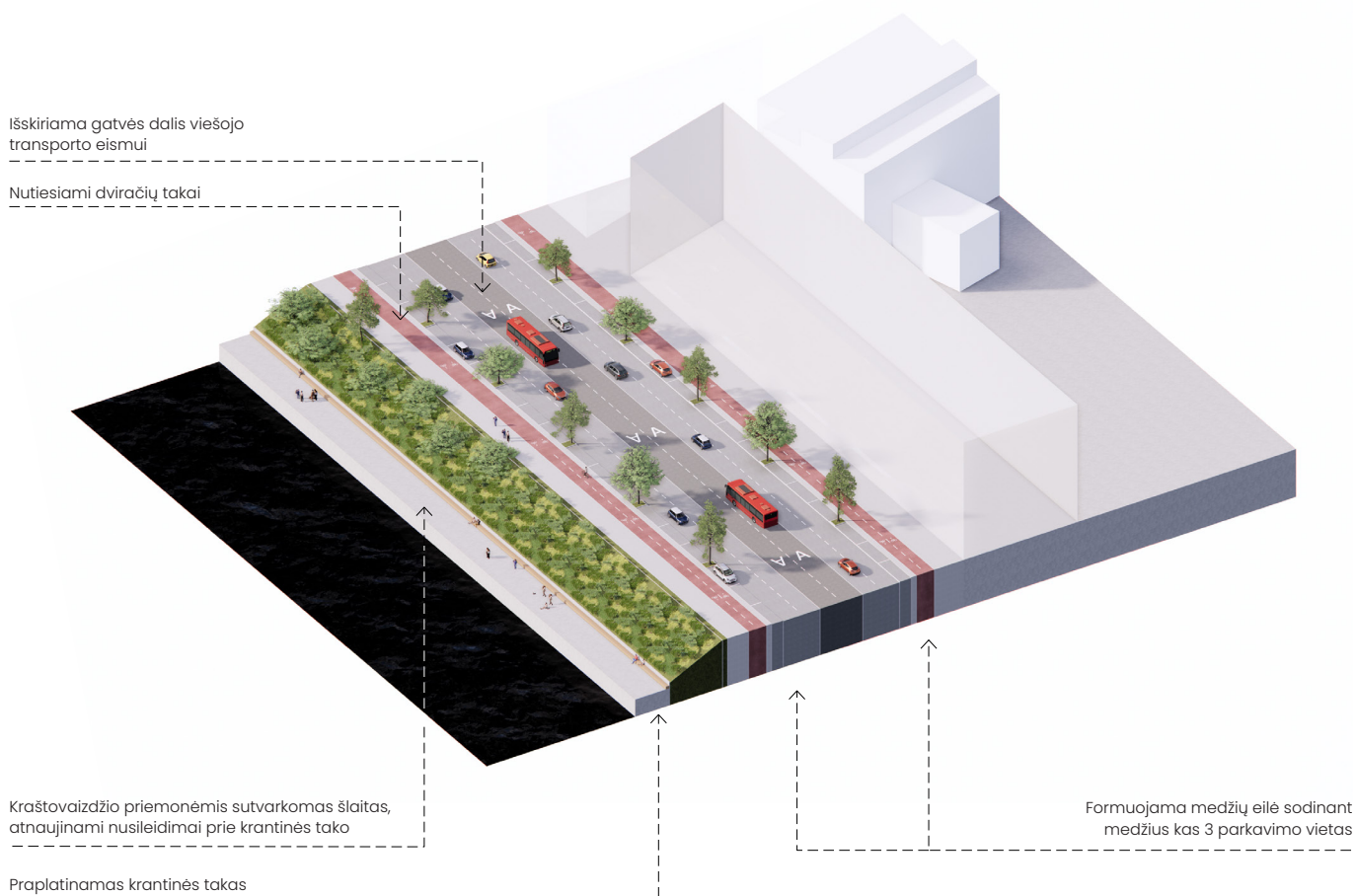
Rekomenduojamos teritorijos vystymo priemonės

	Priemonė	Siektinas rezultatas
Rekomenduojama vystyti artimoje ateityje		
1	Krantinės šlaito ir tako sutvarkymas kraštovaizdžio priemonėmis	Krantinės pritaikymas aktyviam naudojimui, laisvalaikiui, rekreacijai, viešos erdvės reprezentatyvumo ir mikroklimato gerinimas (želdynai, mažoji architektūra, apšvietimas, dangos) Galimas laikinas krantinės sutvarkymas, siekiant sutvarkytą krantinės atkarpą pratęsti iki Šančių rajono. Ateityje, vystant gretimas teritorijas, krantinę būtų galima pertvarkyti pagal poreikį.
2	Dviračių infrastruktūros (taky, pervažų, dviračių stovų) abipus Karaliaus Mindaugo prospekto įrengimas	Gatvės pritaikymas saugiam ir patogiam judėjimui dviračiu (kasdienių kelionių dviračiu skatinimas).
3	Viešosios erdvės sukūrimas Karmelitų bažnyčios prieigose	Teritorijos reprezentatyvumo didinimas, istorinio pastato ir jo prieigų pritaikymas lankymui, laisvalaikiui, poilsiui.
4	Nemuno salos laivų prieplauka	Upės rekreacinio potencialo išnaudojimas, vandens turizmo skatinimas
5	Prieplaukos su kavinių zona įrengimas	Upės rekreacinio potencialo išnaudojimas, vandens turizmo skatinimas.
6	Perteklinės automobilių infrastruktūros pašalinimas (kairieji nereguliuojami posūkiai, greitėjimo ir lėtėjimo juostos)	Transporto keliamo neigiamo poveikio (triukšmo, oro ir vizualinės taršos) teritorijoje sumažinimas. Eismo saugumo gerinimas, projekcinio greičio gatvėje užtikrinimas. Tranzitinio automobilių srauto nukreipimas į miesto centro apvažiavimui skirtą infrastruktūrą (H. ir O. Minkovskių gatvė, Kėdainių tiltas).
7	Gatvės želdinimas medžių ir krūmų eilėmis.	Teritorijos mikroklimato gerinimas papildant gatvę krūmų ir medžių eilėmis. Judėjimo pėsčiomis, dviračiu, viešoju transportu sąlygų gerinimas. Teritorijos įvaizdžio ir reprezentatyvumo gerinimas. Automobilių infrastruktūros daromo neigiamo poveikio (triukšmo, oro bei vizualinės taršos) gatvei bei gyvenamajai aplinkai mažinimas.
Pokyčiai priklauso nuo kitų miesto infrastruktūros projektų		
8	Viešojo transporto su patogiais laukimo paviljonais – stotelėmis organizavimas.	Konkurencingos, patogios ir greitos judėjimo alternatyvos sukūrimas atvykimui į pagrindinius traukos objektus (miesto centras, Žalgirio arena, baseinas, Mokslo muziejus, M.K.Čiurlionio salė, Akropolis) bei gretimas, ateityje vystomas teritorijas.
9	Pėsčiųjų ir dviračių tiltas. Siūloma vieta sujungia Fredos rajoną su Nemuno sala.	Pagerintas Nemuno salos traukos objektų pasiekiamumas. Žemojoje Fredoje planuojamų vystyti kvartalų ir viešųjų erdvių sujungimas su miesto centru. Žalgirio arenos ir Akropolio sujungimas su kairiajame Nemuno krante Darnaus judumo plane numatytais Statyk ir važiuok aikštelėmis.
10	Siūlytume rengiant BP keitimą ar kitus teritorijų planavimo dokumentus išnagrinėti teritorijos konversijos galimybes, kaip industrinę teritoriją konvertuoti į gyvybingą rajoną prie Nemuno	Užstatymas, gyvenamosios, darbo ar viešosios paskirties pastatų vystymas. Vertingų industrinių pastatų ir kultūros paveldo objektų teritorijoje įveiklinimas. Girstupio upelio atidengimas. Miestietiškos, reprezentatyvios urbanizuotos Nemuno krantinės kaip viešosios erdvės sukūrimas Gyvybingos ir patrauklios Karaliaus Mindaugo gatvės su užstatymu kūrimas, ją pritaikant pėsčiųjų, dviračių, viešojo transporto ir automobilių judėjimui (normatyvinė C kategorijos gatvė)
Tolimesnės ateities vystymas		
11	Teritorijos su daugiaaukšte automobilių parkavimo aikšte (Akropolio parkingas) konversija	Nemuno kanalo įveiklinimas, krantinės pritaikymas rekreacijai, naujas užstatymas (gyvenamosios, darbo ar viešosios paskirties pastatų vystymas). Gyvybingos ir patrauklios Karaliaus Mindaugo gatvės su užstatymu kūrimas, ją pritaikant pėsčiųjų, dviračių, viešojo transporto ir automobilių judėjimui (normatyvinė C kategorijos gatvė)

Konversinė teritorija

Šioje atkarpoje greta susisiekimo infrastruktūros ir krantinės infrastruktūros vystymo, svarbu parengti tolimesnės ateities teritorijos vystymo, įskaitant gretimas teritorijas, viziją. Kartu su naujo užstatymo formavimu, siūloma kurti miestietiškas, į pėsčiuosius orientuotas miesto edves.

* Šioje schemoje tolimesnės ateities vystymo priemonės nevaizduojamos. Jos detaliau analizuojamos vystymo scenarijų buklete, III vystymo scenarijuje.



Vandens prieigos Vroclave, Lenkijoje



Gamtiškos vandens prieigos Naujojoje Zelandijoje



Apželdintos krantinės pavyzdys

Erdvė prie M.K.Čiurlionio tilto

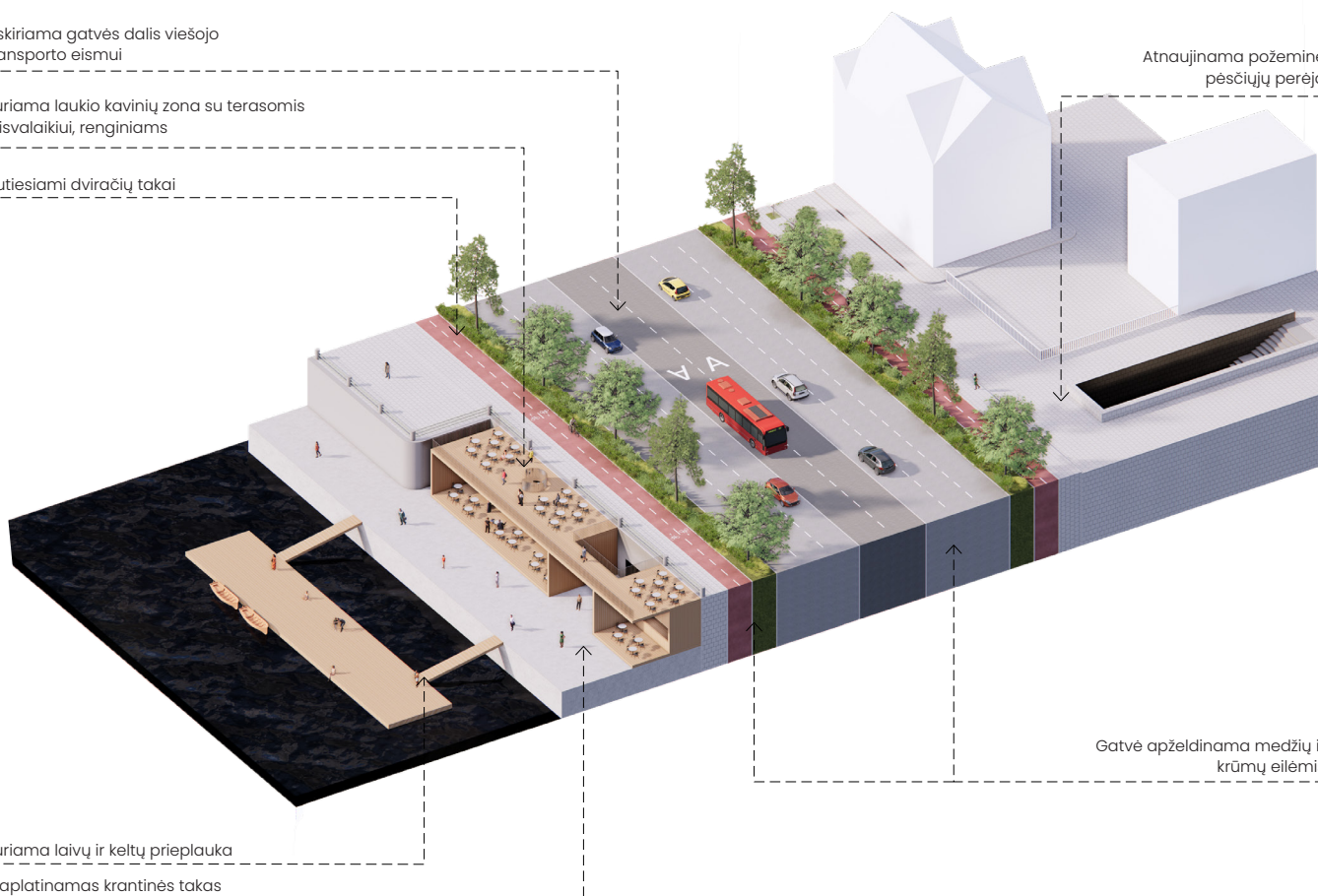
Siūloma prieplauka, plačioje krantinės dalyje numatoma vieta naujoms funkcijoms. Ateityje, išvysčius kairąją Nemuno krantinę, iš šios vietos atsivers reprezentatyvi ir patraukli miesto panorama.

Išskiriama gatvės dalis viešojo transporto eismui

Kuriama laukio kavinių zona su terasomis laisvalaikiui, renginiams

Nutiesiami dviračių takai

Atnaujinama požeminė pėsčiųjų perėja



Kuriama laivų ir keltų prieplauka

Praplatinamas krantinės takas

Gatvė apželdinama medžių ir krūmų eilėmis



Upės prieplauka Lione, Prancūzijoje



Apželdinta gatvė Bulonėje, Prancūzijoje



Krantinė su paviljonais Vilniuje



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>

