

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

EISMO SAUGUMO KOMISIJOS POSĖDŽIO PROTOKOLAS

2022 m. spalio 25 d. Nr. ADM - 643
Klaipėda

Posėdis įvyko 2022-10-13, 14.00 val. Nuotoliniu būdu.

Posėdžio pirmininkas – Gintaras Neniškis, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius.

Posėdžio pirmininko pavaduotojas – Andrius Dobranskis, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus pavaduotojas.

Posėdžio sekretorius – Vidmantas Paliakas, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyriaus vyr. specialistas.

DALYVAUJA:

Komisijos nariai:

Arūnas Barbšys, Klaipėdos miesto savivaldybės mero pavaduotojas;

Mindaugas Džermeika, Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos skyriaus viršininkas;

Rita Kubilienė, Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie Sveikatos apsaugos ministerijos Klaipėdos departamento Visuomenės sveikatos saugos skyriaus vedėja;

Marijus Mockus, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistikos ir architektūros skyriaus vedėjas;

Rimantas Mockus, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyriaus vedėjas;

Andrius Samuilovas, VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ l. e. direktoriaus pareigas;

Valdas Švedas, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Statybos ir infrastruktūros plėtros skyriaus vedėjas.

Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyriaus vyr. specialistas Vytautas Paukštė pristatė posėdžio darbotvarkės klausimą.

DARBOTVARKĖ (patvirtinta bendru sutarimu):

1. Dėl Melnragės gyvenamojo rajono eismo saugumo pagerinimo priemonių įrengimo pasiūlymų.

1. SVARSTYTA. Dėl Melnragės gyvenamojo rajono eismo saugumo pagerinimo priemonių įrengimo pasiūlymų.

MC Mobility Consultants GmbH atstovas Dovydas Skrodenis Eismo saugumo komisijai pristatė Melnragės gyvenamojo rajono eismo saugumo pagerinimo priemonių įrengimo pasiūlymus. Jis komisiją supažindino su dvylika pagrindinių problemų, esančių Melnragės gyvenvietės gatvių eismo organizavime, bei pasiūlė jų sprendimo variantus:

1. Pirmoji problema (neužtikrintas saugus bei patogus transporto priemonių eismas šiaurinėje Melnragės dalyje)

1) žiedinis eismas didžiojoje dalyje gatvių, leidžiant stovėti vienoje gatvės pusėje;

Kad būtų išvengta priešpriešinių transporto priemonių susidūrimų dėl siaurose gatvėse statomų automobilių, rekomenduojama daugumoje gatvių numatyti vienpusį eismą. Vienpusio eismo gatvėse būtų leidžiama statyti automobilius vienoje gatvės pusėje.

2) eismas Kopų g. leidžiamas tik aptarnaujančiam transportui;

Kad būtų išvengta priešpriešinių transporto priemonių susidūrimų dėl siaurose gatvėse statomų automobilių, rekomenduojama daugumoje gatvių numatyti vienpusį eismą. Dėl siauros gatvės važiuojamosios dalies, siūloma Kopų g. ruože tarp Molo ir Vienybės g. leisti važiuoti tik vietiniams gyventojams bei aptarnaujančiam transportui, įrengiant kelio ženklą Nr. 303 „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“.

3) žiedinis eismas, Audros g. leidžiant važiuoti viena kryptimi;

Kad būtų išvengta priešpriešinių transporto priemonių susidūrimų dėl siaurose gatvėse statomų automobilių, rekomenduojama daugumoje gatvių numatyti vienpusį eismą. Dėl siauros gatvės važiuojamosios dalies, siūloma Kopų g. ruože tarp Molo ir Vienybės g. leisti važiuoti tik vietiniams gyventojams bei aptarnaujančiam transportui, įrengiant kelio ženklą Nr. 303 „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“. Patogesniai transporto priemonių eismui, siūloma Audros g. ruože nuo Kopų g. iki Molo g. viena eismo juosta leisti vienpusį transporto priemonių eismą, likusią gatvės dalį paliekant pėstiesiems bei dviratininkams.

4) žiedinis eismas, Audros g. leidžiant važiuoti viena kryptimi bei didžiojoje dalyje gatvių leidžiant stovėti vienoje gatvės pusėje;

Kad būtų išvengta priešpriešinių transporto priemonių susidūrimų dėl siaurose gatvėse statomų automobilių, rekomenduojama daugumoje gatvių numatyti vienpusį eismą. Patogesniai eismui, Audros g. ruože nuo Kopų g. iki Molo g. siūloma viena eismo juosta leisti vienpusį transporto priemonių eismą, likusią gatvės dalį paliekant pėstiesiems bei dviratininkams.

2. Antroji problema (pėstieji gatvės važiuojamojoje dalyje – centrinėje Melnragės dalyje)

1) Audros g. vienoje juostoje numatomas vienpusis transporto priemonių eismas, kitoje – pėsčiųjų-dviračių eismas;

Audros g., kurioje šiuo metu yra skirta tik pėstiesiems skirta zona, numatyti vienpusį eismą, o likusioje gatvės dalyje numatyti pėstiesiems ir dviratininkams skirtą zoną. Tokiu būdu bus išvengta chaotiško pėsčiųjų eismo gatvės važiuojamąja dalimi (vietoje, kur vyksta motorizuotų transporto priemonių eismas). Vienpusis transporto priemonių eismas užtikrintų patogesnę manevravimą, jei bus įrengtas žiedinis eismas Šiaurinėje dalyje.

2) fizinių elementų įrengimas Audros g.;

Esamą Audros g. palikti pėsčiųjų ir dviračių zona, tačiau prieš susikertant su važiuojamąja dalimi įrengti papildomus elementus, nukreipiančius eismo dalyvius link esamos pėsčiųjų perėjos. Taip pat, įrengti elementai turėtų apsaugoti nuo chaotiško pėsčiųjų ir dviratininkų eismo „žiedinėje sankryžoje“, kuris vyksta dabartiniu metu.

3. Trečioji problema (didelis priemonių eismas pietinėje Melnragės dalyje)

1) saugaus eismo ekspertų ir policijos atstovų pasiūlytos eismo organizavimo schemas (dienos metu ir nakties metu):

a) eismo organizavimo schema dienos metu (6.00-22.00 val.);

Visoje pietinėje Melnragės dalyje numatyti dvipusį eismą bei drausti stovėjimą abiejose gatvės pusėse. Eismo organizavimo sprendinius numatyti etapais:

1 etapas:

- Prasilenkimo vietos Vėtros g.;

Iki tol, kol nebus išasfaltuota gatvės atkarpa tarp Vėtros ir Smilčių g., Vėtros g. numatyti zonas, kuriose būtų draudžiama stovėti, siekiant užtikrinti transporto priemonių prasilenkimo galimybę su priešpriešais važiuojančioms transporto priemonėms. Šias vietas pažymėti horizontaliuoju ženklinimu 1.27 „Geltona siaura linija pažymėtas zigzagas“.

- Stovėti draudžiama;

Kitose gatvėse, esančiose pietinėje gyvenvietės dalyje, numatyti dvipusį eismą, tačiau uždrausti transporto priemonių statymą abiejose gatvės pusėse.

b) eismo organizavimo schema dienos metu (6.00-22.00 val.);

Visoje Pietinėje Melnragės dalyje numatyti dvipusį eismą bei drausti stovėjimą abiejose gatvės pusėse. Eismo organizavimo sprendinius numatyti etapais.

2 etapas:

- Žiedinis eismas Vėtros g.;

Kai pažymėta zona yra išasfaltuota, numatyti žiedinio eismo organizavimą per Vėtros ir Smilčių g. arba

- Žiedinis eismas Vėtros g.;

Gali būti įdiegtas ir anksčiau (Etapu Nr. 1), tačiau esama žvyruota atkarpa vasaros metu turi būti tinkamai prižiūrima (laiku drėkinama, siekiant sumažinti dulkingumo faktorių ir pan.) Vienpusis eismas užtikrintų sklandų srautą viena eismo juosta, nes vienoje eismo juostoje būtų galima įrengti stovėjimo vietas, kita eismo juosta vyktų eismas.

c) eismo organizavimo schema nakties metu (22.00-6.00 val.);

Visoje Pietinėje Melnragės dalyje numatyti dvipusį eismą bei drausti stovėjimą abiejose gatvės pusėse. Eismo organizavimo sprendinius numatyti etapais.

1 etapas:

- Prasilenkimo vietos Vėtros g.;

Iki tol, kol nebus išasfaltuota gatvės atkarpa tarp Vėtros ir Smilčių g., Vėtros g. numatyti zonas, kuriose būtų draudžiama stovėti, siekiant užtikrinti TP prasilenkimo galimybę su priešpriešais važiuojančioms TP. Šias vietas pažymėti horizontaliuoju ženklinimu 1.27 „Geltona siaura linija pažymėtas zigzagas“.

- Eismas draudžiamas;

Atkarpoje link Molo (Molo g. ir Audros g. sankryža iki Molo g. ir Vėtros g. sankryža – numatyti kelio ženklus Nr. 303 „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“ su papildoma lentele Nr. 826 „Galiojimo laikas“, kurioje būtų nurodytas 22.00-6.00 val. galiojimo laikas. Miesto svečiai nakties metu iki Molo galėtų atvažiuoti per Pamario g. (nuo P. Lideikio žiedinės sankryžos), prie žiedinės sankryžos įrengiant kelio ženklus Nr. 629 „Krypties rodyklė į lankytiną vietą“.

d) eismo organizavimo schema nakties metu (22.00-6.00 val.);

Visoje Pietinėje Melnragės dalyje numatyti dvipusį eismą bei drausti stovėjimą abiejose gatvės pusėse. Eismo organizavimo sprendinius numatyti etapais.

2 etapas:

- Žiedinis eismas Vėtros g.;

Kai pažymėta zona yra išasfaltuota, numatyti žiedinio eismo organizavimą per Vėtros g. ir Smilčių g. Vienpusis eismas užtikrintų sklandų srautą viena eismo juosta, nes vienoje eismo juostoje būtų galima įrengti stovėjimo vietas, kita eismo juosta vyktų eismas.

arba

- Žiedinis eismas Vėtros g.;

Gali būti įdiegtas ir anksčiau (Etapu Nr. 1), tačiau esama žvyruota atkarpa vasaros metu turi būti tinkamai prižiūrima (laiku drėkinama, siekiant sumažinti dulkingumo faktorių ir pan.)

- Eismas draudžiamas;

Atkarpoje link Molo (Molo g. ir Audros g. sankryža iki Molo g. ir Vėtros g. sankryža – numatyti kelio ženklus Nr. 302 „Eismas draudžiamas“ su papildoma lentele Nr. 826 „Galiojimo laikas“, kurioje būtų nurodytas 22.00-6.00 val. galiojimo laikas. Miesto svečiai nakties metu iki Molo galėtų atvažiuoti per Pamario g. (nuo P. Lideikio žiedinės sankryžos), prie žiedinės sankryžos įrengiant kelio ženklus Nr. 629 „Krypties rodyklė į lankytiną vietą“.

2) gyventojų pasiūlyta eismo organizavimo schema:

a) žiedinis eismas;

Numatyti žiedinį eismą pietinėje Melnragės dalyje – Molo, Vėtros, Smilčių ir Burių gatvėmis. Vienpusis eismas sumažintų transporto priemonių srautus Molo gatvėje. Be to, Vėtros g. vienoje eismo juostoje būtų galima įrengti stovėjimo vietas kita eismo juosta vyktų eismas. Molo g. dvipuse kryptimi galėtų vykti tik viešojo transporto eismas.

b) pėsčiųjų ir dviratininkų eismas Smilčių g.;

Įvertinus tai, kad Smilčių g. yra intensyviai naudojama ne tik transporto priemonių, bet ir pėsčiųjų bei dviratininkų, rekomenduojama įvertinti galimybę gatvėje numatyti vienpusį eismą, o likusioje

gatvės dalyje numatyti pėstiesiems ir dviratininkams skirtą zoną. Tokiu būdu bus išvengta chaotiško pėsčiųjų eismo gatvės važiuojamąja dalimi (vietoje, kur vyksta motorizuotų transporto priemonių eismas).

c) pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūra;

Numačius asfaltavimo darbus gatvės ruože tarp Vėtros ir Smilčių g. (juoda spalva pažymėta zona), kartu numatyti ir pėstiesiems bei dviratininkams skirtą infrastruktūrą, t. y. takus bei apšvietimą.

4. Ketvirtoji problema (stovėjimo vietų trūkumas prie Molo)

Aplink esamas aikšteles yra neišnaudoto ploto, kuris, jei bus priimta vykdyti vienos krypties žiedinį eismą per Vėtros g. ir Smilčių g., turėtų būti išnaudojamas eismui vykdyti. Prie asfaltavimo darbų būtų galima kartu numatyti ir papildomų stovėjimo vietų, motorinėms transporto priemonėms, įrengimą.

5. Penktoji problema (nesaugus perėjimas per Pamario g.)

Pristatyti pavyzdžiai:

1) kelio ženklai;

Informuoti transporto priemonių vairuotojus apie galimus pėsčiuosius važiuojamojoje dalyje vertikaliu kelio ženklinimu Nr. 128 „Pėstieji“.

2) „Cat Eyes“ ir/ar atšvaitai;

Gatvės važiuojamojoje dalyje įrengti „Cat Eyes“ ar kitus šviesą atspindinčius elementus, kurie, apšviesti transporto priemonių žibintų, atkreiptų vairuotojų dėmesį.

3) horizontalus ženklinimas;

Važiuojamąją dalį paženklinoti horizontaliuoju ženklinimu (pvz.: pėstieji, šauktukai) ar numatyti raudoną struktūrinę dangą.

4) apribojimai pėstiesiems-dviratininkams iš tako pusės;

Numatyti plastikiniu signalinius stulpelius, kurie atspindėtų transporto priemonių žibintų šviesas tamsiu paros metu.

5) kryptinis apšvietimas;

Įvertinti galimybę ateityje įrengti saulės ir/ar vėjo elektrines, o sukauptą elektrą naudoti kryptinio apšvietimo įrengimui perėjimui per kelią.

6. Šeštoji problema (nesaugi pėsčiųjų perėja Audros g. per tris eismo juostas)

1) važiuojamosios gatvės dalies susiaurinimas;

Susiaurinti gatvės važiuojamąją dalį iki dviejų eismo juostų (po vieną eismo juostą kiekviena kryptimi). Gatvės važiuojamąją dalį susiaurinti įrengiant signalinius stulpelius ir horizontalųjį ženklinimą Nr.1.15 „Užbrūkšniuotas plotas“ ties pėsčiųjų perėja.

2) maršrutinio transporto stotelė įlankoje;

Maršrutinio transporto stotelę įrengti įlankoje tam, kad stotelėje stovintys autobusai netrukdytų bendram automobilių eismui.

7. Septintoji problema (dviratininkai naudojami bendra infrastruktūra su automobiliais Molo ir Vėtros g.)

Kadangi ir dabar dviratininkai naudojami ta pačia infrastruktūra kaip ir automobiliai – „Dviračių gatvė“ suteiktų saugesnes sąlygas dviratininkams. „Dviračių gatvė“ gali naudotis visos transporto priemonės, tačiau jos negali daryti dviratininkų lenkimų, maksimalus leistinas greitis mažinamas iki 30 km/val.

8. Aštuntoji problema (pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros trūkumas Smilčių g.)

Pritarus „žiedinio eismo schemai“ reikia pasirūpinti dviratininkų ir pėsčiųjų saugumu. Rekomenduojama, kad pertvarkant Vėtros g. ir Smilčių g. eismo organizavimą bei atliekant asfaltavimo darbus šių gatvių jungtyje, tuo pačiu įvertinti galimybes numatant saugų pėsčiųjų ir dviračių taką, jungiantį Burių g., Molo g. ir Molo aikštelę per Smilčių g.

9. Devintoji problema (chaotiškas transporto priemonių manevravimas stovėjimo aikštelėse)

1) „Raudona zona“ aikštelė;

Priskirti Molo aikštelę ir jos prieigas raudonai zonai (1 val. – 1,50 Eur; dabartinė zona – Geltona 0,60 Eur). Galima apsvarstyti tarpinį variantą tarp Rudonos ir Geltonos zonos.

2) užkardo ir/ar kamerų (beacons) įrengimas;

Įvažiavimą į Molo aikštelę riboti užkardo įrengimu arba naudoti alternatyvias priemones – kameromis (beacons), siekiant identifikuoti laisvų vietų skaičių aikštelėse. Apie esamą situaciją stovėjimo aikštelėse prie Molo informuoti miesto svečius aikštelės prieigose ar prieš įvažiuojant į Melnragę.

3) Molo aikštelės reorganizacija;

Jeigu 1 ir 2 šio pasiūlymo punktai nebus įgyvendinti, rekomenduojama įvertinti galimybę reorganizuoti didžiąją Molo aikštelę. Rekomenduojama didžiojoje Molo aikštelėje numatyti eismą ratu, kad transporto priemonių vairuotojai galėtų patogiai manevruoti tarp stovėjimo vietų. Toks sprendinys sumažintų stovėjimo vietų skaičių pačioje aikštelėje (8 vietomis mažiau). Tačiau, siūloma Vėtros g., priešais stovėjimo aikštelę, numatyti papildomas stovėjimo vietas lygiagrečias gatvės važiuojamajai daliai, kad vairuotojai galėtų palikti savo transporto priemones.

10. Dešimtoji problema (pažeidimų kontrolės trūkumas Melnragėje; Pažeidimų, greičio ir triukšmo fiksavimo trūkumas)

1) nepakankamos kontrolės problemą gali spręsti kameros;

Įvertinti galimybę įdiegti daugiau stebėjimo kamerų ir, pastebėjus pažeidėjus, bausti remiantis kameromis užfiksuota medžiaga arba įvertinti galimybę siųsti personalą į vietą ir įvertinti esamą situaciją. Priemonė būtų skirta stebėti transporto priemonių statymo gatvėse pažeidimus ir draudžiamųjų ženklų nepaisymą (važiavimas į gyvenvietę motociklais nakties metu, priešpriešinis eismas vienpusio eismo gatvėse, stovėjimas neleistinose vietose). Bendradarbiaujant su policija ir Bendruoju pagalbos centru, būtų galima ne tik fiksuoti eismo pažeidimus, bet ir paprasčiau tirti eismo įvykių aplinkybes, visus duomenis registruoti.

2) triukšmo matavimo prietaisai ir/ar stacionarūs greičio matavimo prietaisai;

Kad transporto priemonių vairuotojai, ypač motociklininkai, žinotų apie gresiančias atsakomybes už greičio viršijimą ar važiavimą tam neleistinoje vietoje, rekomenduojame pirmiausia numatyti stacionarias greičio fiksavimo priemones – radarus. Ateityje įvertinti triukšmo matavimo prietaisų įrengimo galimybes.

11. Vienuoliktąji problema (transporto priemonių statymas privačiuose kiemuose)

Siekiant uždrausti statyti automobilius tam neskirtose vietose, rekomenduojame ties įvažiavimu į kiemus, numatyti kelio ženklą Nr. 303 „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“, kuris leistų į kiemą įvažiuoti tik vietiniams gyventojams.

12. Dvyliktoji problema (didelis transporto priemonių skaičius gyvenvietėje)

Alternatyviųjų degalų įstatyme numatyta, kad Lietuvos savivaldybės iki 2023 m. turi nusistatyti ir pagal poreikį periodiškai atnaujinti mažos taršos zonas miestuose. Melnragė gali būti viena iš pirmųjų gyvenviečių, kuri įvardinta kaip „mažos taršos zona“. Tokiu atveju, įvažiavimas į gyvenvietę taršiais automobiliais būtų apmokestinimas (išskyrus pastovius gyventojus ir aptarnaujančią transportą). Tai paskatintų eismo dalyvius rinktis alternatyvias keliavimo priemones (pvz.: dviračius, viešąjį transportą ir pan.).

G. Neniškis paprašė Melnragės gyvenamojo rajono atstovų pasisakyti dėl D. Skrodenio pristatytų Melnragės gatvių eismo organizavimo pakeitimo variantų.

Melnragės bendruomenės atstovas Alfredas Nagys sakė, kad Melnragėje gyventojams ir svečiams nėra įrengta infrastruktūros tam, kad būtų galima saugiai atvažiuoti dviračiais ir palikti juos pajūryje. Todėl poilsiautojai yra priversti dviračius temptis per smėlį. Jis atkreipė dėmesį į nesaugų žmonių perėjimą per geležinkelio liniją, nes vienintelis esantis saugus susisiekimas per P. Lideikio g. viaduką yra nepatogus. A. Nagys pasiūlė uždrausti motorinio transporto eismą nakties metu ne tik kai kuriose Melnragės gatvėse, bet įvesti šį ribojimą visoje gyvenvietėje.

Melnragės seniūnaitė Marija Kalendė siūlė drausti automobilių įvažiavimą į gyvenvietę visoje Melnragėje nuo 22.00 val. ir orientuotis į „žaliąją logistiką“. Ji prašė Melnragėje numatyti ir įrengti dviračių statymo vietas, taip pat padidinti automobilių parkavimo mokestį visoje gyvenvietėje su išlygomis gyventojams. M. Kalendė sakė, kad parkavimo mokestis automobilių aikštelėse turi būti toks pat, kaip ir visoje gyvenvietėje, o transporto priemonių važiavimo greitį Melnragėje reikėtų apriboti iki 20 km/val.

Dėl D. Skrodenio pristatytų Melnragės eismo organizavimo priemonių savo pasiūlymus pateikė kiti Klaipėdos miesto gyventojai.

G. Neniškis komisijos nariams sakė apsispręsti, kuriems D. Skrodenio pristatytiems Melnragės eismo organizavimo priemonių pasiūlymų variantams jie pritaria ir paprašė D. Skrodenio pateikti paruoštas eismo organizavimo schemas.

1. Dėl išnagrinėtos pirmosios problemos A. Barbšys, R. Mockus, M. Džermeika ir G. Neniškis pasisakė už pirmąjį pasiūlymą (pirmąją schemą). Tačiau M. Džermeika pasiūlė atsižvelgti į tai, kad Melnragė yra gyvenamoji zona ir motorinio transporto eismas nakties metu turėtų būti uždraustas.

2. Dėl išnagrinėtos antrosios problemos bendru sutarimu visi komisijos nariai pasisakė už antrąjį pasiūlymą.

3. Dėl išnagrinėtos trečiosios problemos komisijos nariai pasisakė už pirmojo pasiūlymo saugaus eismo ekspertų ir policijos atstovų pateiktą pirmąją eismo organizavimo schemą, tačiau išsiskyrė nuomonės dėl numatytų Vėtros ir Smilčių gatvių eismo organizavimo pakeitimo etapų. M. Džermeika, pasisakydamas už trečiosios problemos pirmąjį variantą, atkreipė dėmesį į tai, kad didžiausią skundų skaičių policija gauna iš Molo gatvės sklypų gyventojų dėl keliamo didelio triukšmo nakties metu. Jis pasiūlė Vėtros gatvėje, kurios atkarpoje yra žvyruota danga, kuo skubiau įvesti vienpusį transporto judėjimo eismą, nelaukiant 2024 metais planuojamų šios gatvės asfaltavimo darbų. A. Barbšys pasiūlė pirmiau įrengti Vėtros gatvėje asfalto dangą, o po to leisti joje transporto vienpusio judėjimo eismą.

G. Neniškis paprašė komisijos narių balsuoti dėl pasiūlymo, kad pirmiau reikėtų įrengti asfalto dangą Vėtros g. ir tik po to leisti joje transporto vienpusio judėjimo eismą (žiedinio eismo principu).

Balsavo: už – 4, prieš – 5, susilaikė – 0. Šiam pasiūlymui nebuvo pritarta.

4. Ketvirtosios problemos komisijos nariai nenagrinėjo ir sprendimo nepriėmė.

5. Dėl išnagrinėtos penktosios problemos bendru sutarimu visi komisijos nariai pasisakė už pirmąjį ir trečiąjį pasiūlymą (kelio ženklų įrengimą ir horizontalųjį ženklinimą).

6. Dėl išnagrinėtos šeštosios problemos bendru sutarimu visi komisijos nariai pasisakė už abu pasiūlymus (važiuojamosios dalies siaurinimą ir maršrutinio transporto stotelės ženklinimą įvažioje).

7. Dėl išnagrinėtos septintosios problemos bendru sutarimu visi komisijos nariai pasisakė už tai, kad dviratininkai galėtų judėti Molo g. ir Vėtros g. kartu su automobiliais. M. Džermeika pasisakė už dviračių gatvės statuso įvedimą Molo g. ir Vėtros g., įrengiant jose kelio ženklus Nr. 559 „Dviračių gatvė“ ir Nr. 560 „Dviračių gatvės pabaiga“. Nors transporto priemonėms (ir viešajam transportui) dviračių gatve važiuoti reikia lėčiau (iki 30 km/val.), A. Samuilovas pritarė šiam pasiūlymui.

8. Aštuntąją problemą dėl pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros Smilčių gatvėje komisijos nariai aptarė kartu su trečiojoje problemoje išnagrinėtais Vėtros ir Smilčių gatvių eismo organizavimo pakeitimo pasiūlymais.

9. Dėl išnagrinėtos devintosios problemos bendru sutarimu visi komisijos nariai pasisakė už trečiąjį pasiūlymą. M. Džermeika, pritardamas Molo aikštelės reorganizacijai, pasiūlė Molo aikštelėje įvesti transporto judėjimo eismą žiedinio eismo principu. A. Samuilovas pritarė Molo aikštelės reorganizacijai, nes tai pagerins eismo saugumą ir sumažins taršą. Kiti komisijos nariai atkreipė dėmesį į tai, kad žiedinio eismo organizavimo principas aikštelėje sumažins parkavimo vietų skaičių. Todėl A. Samuilovas pasiūlė patikslinti pateiktą schemą, perkeltiant vieną automobilių stovėjimo eilę iš šiaurinės aikštelės pusės į pietinę pusę.

G. Neniškis pasiūlė komisijos nariams balsuoti dėl D. Skrodenio pristatyto pasiūlymo, kad automobilių eismo organizavimo aikštelėje nekeisti, paliekant jį taip, kaip nurodyta schemeje ir neorganizuoti transporto judėjimo eismo žiediniu principu.

Balsavo: už – 0, prieš – 9, susilaikė – 0. Šiam pasiūlymui nebuvo pritarta.

10. Dešimtosios problemos komisijos nariai nenagrinėjo ir sprendimo nepriėmė.

11. Dėl išnagrinėtos vienuoliktosios problemos bendru sutarimu visi komisijos nariai pasisakė už kelio ženklų Nr. 303 „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“ įrengimą. M. Džermeika siūlė rekomenduoti Melnragės gyventojams įsiteisinti žemės sklypų panaudojimą ir įsirengti užtvarus jiems priklausančiose žemės ribose, nes įrengtų kelio ženklų Nr. 303 „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“ Klaipėdos mieste vairuotojai dažnai nepaiso.

12. Dvyliktosios problemos komisijos nariai nenagrinėjo ir sprendimo nepriėmė.

NUTARTA (bendru sutarimu):

1.1. dėl pirmosios problemos (neužtikrintas saugus bei patogus transporto priemonių eismas šiaurinėje Melnragės dalyje) pritarti pirmojo pasiūlymo – žiedinio eismo didžiojoje dalyje gatvių įvedimui, leidžiant stovėti vienoje gatvės pusėje – pirmajai eismo organizavimo pakeitimo schemai;

1.2. dėl išnagrinėtos antrosios problemos (pėstieji gatvės važiuojamojoje dalyje – centrinėje Melnragės dalyje) pritarti antrajam pasiūlymui – fizinių elementų įrengimui Audros gatvėje;

1.3. dėl išnagrinėtos trečiosios problemos (didelis priemonių eismas pietinėje Melnragės dalyje) pritarti pirmajam pasiūlymui – saugaus eismo ekspertų ir policijos atstovų pasiūlytai schemai – su pastaba: skubos tvarka įvesti Vėtros gatvėje vienpusį transporto judėjimo eismą (žiedinio eismo principu). Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Statybos ir infrastruktūros plėtros skyriui skubiai pradėti Vėtros gatvės projektavimo ir asfalto dangos įrengimo darbus;

1.4. ketvirtosios problemos (stovėjimo vietų trūkumas prie Molo) – nenagrinėti, nes tai nėra Eismo saugumo komisijos kompetencijos klausimas;

1.5. dėl išnagrinėtos penktosios problemos (nesaugus perėjimas per Pamario g.) pritarti pirmajam ir trečiajam pasiūlymui – įrengti kelio ženklus ir atlikti horizontalųjį ženklinimą;

1.6. dėl išnagrinėtos šeštosios problemos (nesaugi pėsčiųjų perėja Audros g. per tris eismo juostas) pritarti pirmajam ir antrajam pasiūlymui – važiuojamosios gatvės dalies susiaurinimui ir viešojo transporto stotelės paženklinimui įvažoje;

1.7. dėl išnagrinėtos septintosios problemos (dviratininkai naudojami bendra infrastruktūra su automobiliais Molo ir Vėtros g.) pritarti pasiūlymui ir įrengti Molo g. ir Vėtros g. kelio ženklus Nr. 559 „Dviračių gatvė“ ir Nr. 560 „Dviračių gatvės pabaiga“;

1.8. aštuntąją problemą (pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros trūkumas Smilčių gatvėje) komisijos nariai aptarė kartu su trečiojoje problemoje išnagrinėtais Vėtros g. ir Smilčių g. eismo organizavimo pakeitimo pasiūlymais (nutarimo 1.3. p.);

1.9. dėl išnagrinėtos devintosios problemos (chaotiškas transporto priemonių manevravimas stovėjimo aikštelėse) pritarti trečiajam pasiūlymui (schemai) – Molo aikštelės reorganizacijai – su pastaba: pakeisti automobilių eismo organizavimą aikštelėje, leidžiant transporto judėjimo eismą žiediniu principu ir perkelti vieną automobilių stovėjimo eilę iš šiaurinės aikštelės pusės į pietinę pusę;

1.10. dešimtosios problemos (pažeidimų kontrolės trūkumas Melnragėje; Pažeidimų, greičio ir triukšmo fiksavimo trūkumas) – nenagrinėti, nes tai nėra Eismo saugumo komisijos kompetencijos klausimas;

1.11. dėl išnagrinėtos vienuoliktosios problemos (transporto priemonių statymas privačiuose kiemuose) pritarti pasiūlymui – kelio ženklų Nr. 303 „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“ įrengimui – su pastaba: rekomenduoti Melnragės gyventojams įsisteisinti žemės sklypų panaudojimą ir įsirengti užtvarus jiems priklausančiose žemės sklypų ribose;

1.12. dvyliktosios problemos (didelis transporto priemonių skaičius gyvenvietėje) – nenagrinėti, nes tai nėra Eismo saugumo komisijos kompetencijos klausimas.

PRIDEDAMA. Melnragės rajono eismo saugumo pagerinimo priemonių įrengimo pasiūlymai, 49 lapai.

Posėdis baigėsi: 15.30 val.

Posėdžio pirmininkas



Gintaras Neniškis

Posėdžio sekretorius



Vidmantas Paliakas