

Žvejo tinklas

DEVIZAS: ŽVEJO TINKLAS
Aiškinamasis raštas



Žvejo tinklas

1. PROJEKTUOJAMAS PĖSČIŪJŲ TILTAS PER NERIES UPĘ NUO A. GOŠTAUTO G. IKI UPĖS G. URBANISTINIS PAGRINDIMAS.

- 1.1. Pėsčiųjų ir dviratininkų tiltas projektuojamas kaip svarbi Vilniaus miesto centro dalis jungianti funkcinė ašis, svarbi abiejų Neries upės pusių integracijai, kaip artimosios aplinkos jungtis.
- 1.2. Tiltas planuojamas kaip svarbi nemotorizuoto transporto jungtis tarp miesto dalių (Žvėryno ir Naujamiesčio). Tiltas taps svarbia jungtimi miesto centrinės dalies pėsčiųjų ir dviračių takų, pritaikytų ir kitų ekologiškų ir nemotorizuotų transporto rūšių eismui: sujungia esamus ir planuojamus dviračių takus tarp Saltoniškių/Žvėryno ir Lukiškių,
- 1.3. Projektuojamas tiltas užtikrins svarbius pėsčiųjų ir dviratininkų ryšius tarp atskirų Vilniaus centro teritorijos dalių. Taip bus ženkliai sumažintas kelionės pėsčiomis ar dviračiu laikas tarp šių miesto dalių, bus skatinama naudotis bemotoriu transportu. Pastačius tiltą, bus sukurtos galimybės tarp skirtingų miesto centro dalių bei tarp Žvėryno gyvenamojo rajono ir miesto centrinės dalies daugiau judėti pėsčiomis bei alternatyviomis transporto priemonėmis – dviračiais, paspirtukais.
- 1.4. Tiltas suteiks galimybę patogiau ir greičiau judėti tarp Saltoniškių ir Lukiškių rajonų, taip pagerindamas tiek esamo susisiekimo tinklo funkcionavimą, esamų objektų patrauklumą, padidins pėsčiomis pasiekiamų paslaugų įvairovę, pagerins naujų projektų plėtojimo galimybes.
- 1.5. Siūloma tilto ir prietilčių koncepcija siūlo nauju išraiškingu objektu praturtinti Vilniaus miestovaizdį. Vilnius – kontrastų ir netikėtų perspektyvų miestas, kuriame miškas ateina iki miesto centro, medinės architektūros rajonai ribojasi ir persipina su naujos žvilgančios architektūros verslo centrais. Siūloma tilto ir prietilčių koncepcija – seno žvejų kaimo kontūrų Lukiškių kranto dalyje pažymėjimas kraštovaizdinėmis priemonėmis, kuriant jose naujas lokalias rekreacines erdves. Tiltas šioje teritorijoje atsiranda kaip metamo iš vienos upės pusės į kitą tinklo ženklas, du krantus susiejantis simbolis. Šiomis priemonėmis urbanizuotoje ir greitai kintančioje teritorijoje įprasminamos išnykusios praeities ir istorijos žmės ir kuriama nauja, šiuolaikinė, funkciškai integruotų teritorijų kokybė.

2. TILTO KONCEPCIJA IR SPRENDINIŲ PAGRINDIMAS:

Trumpa istorija.

1737 m metų Johan Georg Max Furstenhoff parengtame Vilniaus miesto plane Lukiškių pakrantė vaizduojama sudalinta skirtingo pločio sodybiniais sklypais su nereguliariu smulkiu užstatymu. Iki pat XIX a. pabaigos Lukiškių priemiestis miesto nė kiek nepriminė, intensyviai namai kilo tik palei upę (pagal nagrinėjamus istorinius šaltinius, intensyviausiai - naujo tilto statybai pasirinktoje teritorijoje).

Istoriniuose šaltiniuose teigiama, kad Lukiškės kaip aktyvus priemiestis susiformavo XV-XVIII a. Teritorijoje ypač svarbus Lukiškių uostas, prasidėjęs nuo perkėlos, ir tęsėsis kaip kelias į Kauną.

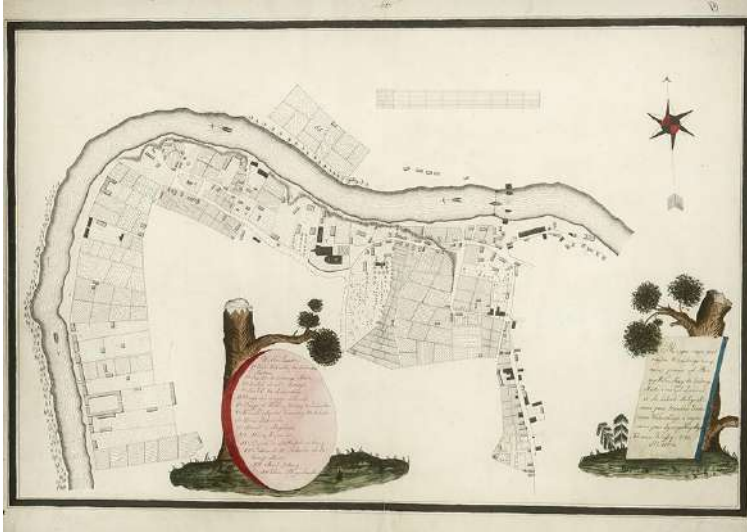
Žvėrynas iki XX a. pradžios vaizduojamas kaip miškas, nuo miesto atskirta ir visiškai neurbanizuota teritorija.

Istorikas Jonas Jurkštas išskėlė versiją, jog tai galėtų reikšti vietą prie upės – žvejybos vieta ar pievos (lankos) prie upės galėjo būti vadinamos lukiškėmis).

Lukiškių vakarinėje dalyje ilgainiui išsivystė upių uostas su sandėlių rajonu, per jį ėjo svarbūs prekybos keliai su Kaunu ir Karaliaučiumi.

XIX a. pabaigoje didžiausią poveikį Lukiškių priemiesčio plėtrai padarė čia įkurdintos odos gamyklos. Buvo tiesiamos gatvės, augo administraciniai pastatai, kūrėsi valdžios įstaigos. XX a. pradžioje prie Vilniaus miesto prijungus Žvėryną bei pastačius naują tiltą, šiam rajonui būdingi priemiesčio bruožai galutinai išnyko. Lukiškėse tapo ir vienu iš miesto kultūros centrų: čia vykdavo įvairios parodos, cirko pasirodymai ir lenkų teatro spektakliai. Tad XX a. pradžioje buvęs priemiestis dėl patogios geografinės padėties pagaliau tapo Vilniaus centru.

Žvejo tinklas



POETINĖ KONCEPCIJOS VERSIJA:

Senovinio žvejų kaimo kontūrų „atradimas“ stipriai urbanizuotame, bet nehumanizuotame Lukiškių priemiesčio krante ir tilto jungties palyginimas su į kita pusę metamu tinklu.



2.1.

2.1.1. Projektuojamas pėsčiųjų ir dviratininkų tiltas:

ARCHITEKTŪRINIAI SPRENDINIAI

Pasirinkta kryptis laikoma optimaliausia, siekiant darnesnio Lukiškių vakarinės dalies vystymo:

- Vienodai paskirsto pėsčiųjų, dviratininkų srautus žemyn ir aukštyn upe pagal A. Goštauto gatvę, sudarydamas vienodas sąlygas nemotorizuotam žmonių judėjimui link LR Seimo rūmų ir Gedimino prospekto pabaigos kvartalų ir Gynėjų – Lukiškių – Vašingtono aikštės administracinių ir gyvenamųjų kvartalų.
- Sudaro prielaidas spartesnei apleistos teritorijos šalia Vilniaus vartų plėtrai, Geležinio vilko gatvės ir tunelio prieigų humanizavimui, pėsčiųjų jungties tarp Lukiškių g. ir A. Goštauto g. atsiradimui.
- Skatina Lukiškių g., Lukiškių sk. ir buvusio Lukiškių kalėjimo teritorijų spratesnį atgaivinimą, sudarant sąlygas patogiam ir greitam pėsčiųjų ir nemotorizuoto transporto eismo judėjimui iš Žvėryno/Saltoniškių teritorijų.
- Skatina plačios paupio teritorijos nuo Žvėryno iki Pedagoginio universiteto tiltų sutvarkymą, patilčių humanizavimą.
- Tiltu ašies Tęsinys žymi ribą, skiriančią Žvėryno gyvenamąsias teritorijas nuo mišrios paskirties miesto centro teritorijų.

Žvejo tinklas

- Pasirenkant tilto ašį įvertinama, kurioje vietoje ji susijungs su A. Goštauto gatve ir kurioje vietoje įsilies į pėsčiųjų ir dviratininkų takus Žvėryno pusėje: A. Goštauto pusėje parenkama vieta, tinkama įrengti saugiai pėsčiųjų perėjai, o Žvėryno krante jungtis formuojama apjungiant esančius pėsčiųjų ir dviratininkų takus.
- Tilto architektūra maksimaliai minimalistinė: pasirinkta istoriškai simbolinė žvejų tinklo idėja interpretuojama pritaikant moderniai ir urbanizuotai šiuolaikinei aplinkai, ir suvedama į kelias esmines kompozicines juostas.

DANGOS

- Tilto dangos – PVC ant smėlio puošto pagrindo, skirtingų spalvų (raudonos ir pilkos)
- Prietilčių takų – skirtingų spalvų asfaltas (atitinkamai raudonos spalvos dviračių takams ir pilkos spalvos pėsčiųjų takams)
- Pakrančių landšafto sutvarkymo dangos įvairios, pagal planuojamas funkcijas: gumos granuliu žaidimų aikštelėms, skaldos arba atsijų rečiau naudojamiems takams, korio tipo - piknikų zonoms ir t.t.)

TURĖKLAI

- Turėklai numatomi maksimaliai skaidrūs vidurinėje dalyje, tačiau ryškiu, kompozicijai svarbiu ranktūriu.

BARJERAS

- Pėsčiųjų ir dviračių takas atskiriamas kintančio aukščio juosta, kuri tarp skirtingų funkcinų takų kuria poilsio aikšteles. Dalijamosios juostos linijos atkartoja konstrukcijos, kylančios virš tako išraišką.

APŠVIETIMAS

- Tamsiu paros metu tiltas ypatingai apšviečiamas: Lukiškių pusėje kylanti konstrukcija savyje talpina iš apšvietimo liniją, kuri judant tiltu palaipsniui leidžiasi ir Žvėryno pusėje pereina į šalia turėklo įmontuotą apšvietimą: taip atskleidžiamas tilto konstrukcijos skulptūriškumas.

MEDŽIAGIŠKUMAS

- Projektuojamo tilto medžiagiškumas minimalistinis: atviros metalo konstrukcijos, stiklas. Spalvos neutralios: antracito atspalviai, sidabro spalvos metalo konstrukcijos, ranktūris, dekoratyvinė apšvietimo juosta, iškylanti virš pėsčiųjų ir dviratininkų tako, medžiu dengtas suolas tilto skiriamosiose juostose.

KONSTRUKTYVINĖ SCHEMA:

- 2.1.2. Pėsčiųjų - dviratininkų ryšys tarp planuojamo tilto ir A. Goštauto g. prieigų (pėsčiųjų, dviračių takai, viešos erdvės) – „Žvejų kaimo“ lokalių erdvių tinklas išilgai projektuojamo dviračių tako.

Lukiškių kranto tankiai urbanizuotoje struktūroje siūlomas intensyviau išvystytas terasų/ kiemų sprendinys, tinkamas administraciniuose pastatuose dirbančių žmonių trumpam atokvėpui: lokalsios erdvės tinkamos neišplėstoms funkcijoms, nedidelių žmonių grupių susitikimų vietos. Šios erdvės griežto planavimo, dekoratyviais kraštovaizdžio elementais, puošniais gėlynais, tačiau turinčios aiškias ribas ir planavimo logiką.

- 2.1.3. Pėsčiųjų - dviratininkų ryšys tarp planuojamo tilto ir Upės g. prieigų (pėsčiųjų, dviračių takai, viešos erdvės) – dviračių tako serpantinas, egzistuojančių viešųjų erdvių apjungimas naujais taikais ir kraštovaizdžio elementais. Žaidimų aikštelės funkcijos perkėlimas aukščiau upės gatvės.

Žvėryno pusėje planavimas dvilypis: atspindi laisvumą, judėjimą pakrante, sprendžia intensyvių dviratininkų ir pėsčiųjų srautų susikirtimą. Čia taip pat yra lokalių atokvėpio erdvių, tačiau jos pasižymi platesne miesto apžvalga, skatina prisėsti ir ilgėliau pasigėrėti miesto vaizdais. Atsižvelgiant į Žvėryno istorinę asociaciją su mišku, siūloma pakrantės želdinius palikti kuo labiau laukinius, arba įrengti natūralias pievas primenančius gėlynus.

2.2. KITI TILTO APLINKOS OBJEKTAI

- 2.2.1. Pėsčiųjų ir dviratininkų ryšiai dešiniuoju Neries krantu, ryšiai su viršutine ir apatine terasomis;

Žvejo tinklas

Dešinio neries kranto sutvarkymas pagrįstas egzistuojančios viešųjų erdvių apjunimo infrastruktūros sutvarkymu: įrengiamas serpantininis dviračių takas, besileidžiantis nuo Upės g., šalia vingiuojantis pėsčiųjų takas ir poilsio erdvės: iš takų ir tilto susikirtimo vietos į aukščiau terasoje esantį plotą perkeliama vaikų aikštelė, Green Hall parkelio takai sujungiami su naujai projektuojamais takais. Kuriamas visas funkcijas integruojantis planas.

Žvėryno pusėje prietiltės „nuraminamos“: siūlomos amfiteatrinės struktūros šalia tilto, skirtos ramiam poilsiui ir miesto centro apžvalgai.

2.2.2. Pėsčiųjų ir dviratininkų ryšiai kairiuoju Neries krantu, ryšiai su viršutine ir apatine terasomis:

Išilgai kairiojo kranto formuojamas „Žvejų kaimo takas“: numatomi magistraliniai dviračių ir pėsčiųjų takai išilgai krantinės viršutinėje terasoje, ant kurių kaip karoliai sveriamos kiemo tipo, lokalios erdvės, pritaikytos įvairioms funkcijoms: lauko kavinėms, apžvalgos aikštelėms, platūs laiptai pritaikyti sėdėjimui, besileidžiantys nuo viršutinės į apatinę upės terasą, nedidelės vaikų žaidimo aikštelės, gėlynai.

Projektuojamas naujas nusileidimas pritaikytas nuvažiuoti dviračiu nuo viršutinės terasos į apatinę. Tokia pakrantės sutvarkymo logika su stipriau ar silpniau išreikštais kraštovaizdžio elementais galėtų būti pritaikyta visai krantinei nuo Lukiškių iki Antakalnio.

Į šį tinklą kartu įpinami ir tilto konstrukcijų medžiagine ir grafine tąsa suformuoti nusileidimai į rekreacinę krantinę Lukiškių pusėje.

2.2.3. Pakrančių želdynų tvarkymo idėja.

Medžiai Saltoniškių krante:

Želdiniai Saltoniškių krante tvarkomi stichiškomis grupėmis, sodinami viena nuo kitos atsietų iniciatyvų, tačiau atsiradami šalia intensyviai naudojamų lokalių erdvių, formuoja žavią savaiminę sistemą. Konkurso pasiūlymo sprendiniais siekiama šias želdinių grupes sujungti į bendrą sistemą, nenaikinti atskirų iniciatyvų sukurtų lokalių prasmų, veikiau suteikti gaires naujų apželdinimo iniciatyvų atsiradimui, taip įtraukiant bendruomenes į aktyvų rūpinimąsi ir domėjimąsi savo viešosiomis erdvėmis.

Medžiai Lukiškių krante

Želdiniai Lukiškių krante pasižymi planiniu formalizmu: vienodų jaunų medžių eilės išilgai upės sodintos atsietai nuo apgalvotų žmonių bei dviračių judėjimą sprendžiančių takų. Želdinių juostos veikia kaip barjeras tarp A. Goštauto gatvės ir upės, tačiau daugiau jokios funkcijos neatlieka.

Želdinius siūloma tvarkyti įvedant naują logiką visoje erdvėje: skaidant ilgą teritoriją lokaliomis erdvėmis (sklypais), integruoti esamus medžius į naujai kuriamus „sodus“, praturtinti rūšinę želdyno įvairovę, tvarkyti ir apsaugoti medžius esančius arčiausiai gatvės arba tiesiant naujus takus ir kuriant kitą infrastruktūrą atsižvelgti į jau toje vietoje augančių medžių gerovę.

3. Svarbiausieji funkciniai reikalavimai tiltui ir jo aplinkai:

- 3.1. Užtikrinti saugią ir patogią pėsčiųjų ir dviratininkų jungtį tarp A. Goštauto g. ir Upės g. teritorijų. Tiltas projektuojamas taip, kad pėstysis, judėdamas juo beveik nejaustų lygių pokyčio, tarsi tuo pačiu paviršiumi. Tiltu prieigos Žvėryno pusėje pataiko į esamo dviračių tako lygį, o A. Goštauto pusėje - gatvės altitudę. Visu ilgiu tiltas maksimaliai pakyla tiek, kad būnant bet kurioje tilto vietoje būtų apžvelgiamas visas: dviratininkai, judantys išilgai abiejų krantinių ir dviratininkai judantys tiltų turėtų pakankamą apžvalgos lauką ir vieni kitus matytų. Žvėryno pusėje esantys takai sutvarkomi taip, kad judant dviračiu būtų maksimaliai sumintas dviratininko greitis (ypač judančių žemyn šlaitu nuo upės pusės), o pagrindiniai dviratininkų srautai nesikirstų. Nuo Upės g. besileidžiantis dviračių takas įrengiamas primenantis serpantiną, neleidžinatis stipriai įsibėgėti nuo kalno, o kylantiems sumažinant išilginį tako nuolydį. Serpantino linkuose projektuojamos lokalios erdvės, poilsio aikštelės, gėlynai, vaikų žaidimų aikštelė, integruojama esama infrastruktūra: Green hall terasos, žydinčių medžių parkelis.
- 3.2. Pagrindinis privažiavimas prie projektuojamo tilto numatomas nuo A. Goštauto gatvės, pritaikytas specialiųjų tarnybų eismui: numatoma kieta danga, projektuojami nuleisti bortai, dviračių takas pakankamo pločio pravažiuoti automobiliams: 4 m.
- 3.3. Tiltas projektuojamas vieno lygio.
- 3.4. Tiltu konstrukcijos išdėstomos taip, kad nebūtų nė vienos atramos upėje ir nebūtų trukdoma saugi laivyba. Po tiltu išlaikomas 5x30 m gabaritas Neries upės farvateryje.
- 3.5. **Tilto ašis:**

Žvejo tinklas

Kryptis pasirenkama statmenai upės, pratęsiant natūralios Neries raguvos ir joje esančio dviračių ir pėsčiųjų tako kryptį, kitoje pusėje statmenai pataikant į A. Goštauto gatvę ir lygiagrečiai atkartojant kampinio A. Goštauto ir Geležinio Vilko gatvių administracinės naudojimo paskirties sklypo kraštinės kryptį.

- 3.6. Tiltas atitinka pėsčiųjų ir dviratininkų tiltams keliamus reikalavimus - pagal STR 2.06.04:2014 „GATVĖS IR VIETINĖS REIKŠMĖS KELIAI. BENDRIEJI REIKALAVIMAI“ VII sk. 30 p. 2 pav. projektuojami tilto pločio parametrai: apsaugos juosta (0,5 m) + pėsčiųjų tako dalis (1,5 m + 1,5 m (dviejų pėsčiųjų porų prasilenkimas)) + apsaugos juosta (0,5 m) + dviračių takas (2,0 m + 2,0 m (dviejų dviratininkų porų prasilenkimas)) + apsaugos juosta (0,5 m) – viso 8,5 m.

Tilto prieigos turi būti planuojamos atsižvelgiant į projekto autorių planuojamus pėsčiųjų ir dviratininkų srautus: gausiausias dviratininkų judėjimas numatomas išilgai upės ašies, magistraliniais rekreaciniais dviračių takais ir jais jungiančiu tiltu. Pagrindinis pėsčiųjų judėjimas – išilgai tilto ašies, leidžiantis šlaitu nuo upės g., statmenai A. Goštauto g.

Pagrindinis privažiavimas prie tilto tinkamas privažiuoti aptarnaujančiam transportui: projektuojam 12x12 m apsisukimo aikštelė.

4. Svarbiausi funkciniai reikalavimai pėsčiųjų ir dviratininkų takams ir aplinkinio landšafto tvarkymui:

- 4.1. Užtikrinti patogų patekimą nuo A. Goštauto g. į Upės g. teritoriją ir atvirkščiai, rasti racionalius ir patogius ryšius su esamų ir būsimų takų sistema, pasiūlyti patraukų prietilčių landšafto sprendimą;

Statmenai į A. Goštauto g. atremto tilto prieigose projektuojama pėsčiųjų ir dviratininkų perėja, saugiu atstumu patraukta nuo A. Goštauto ir Geležinio vilko g. nuovažos. Miesto centrui plečiantis pagal bendrąjį Vilniaus planą, ir prailgėjant Geležinio vilko g. tuneliui, nuovažą būtų tikslinga patraukti, suformuojant pėsčiųjų koridorių pro naujai formuojamas erdves, Lukiškių g. pėsčiųjų takus sujungiant su konkurse nagrinėjama teritorija.

Landšafto elementai abiejose upės pusėse parenkami stilistiškai vieningi, minimalistiniai, šiuolaikiški.

Pateikiami tokie galimi teritorijos sutvarkymo elementų analogai:

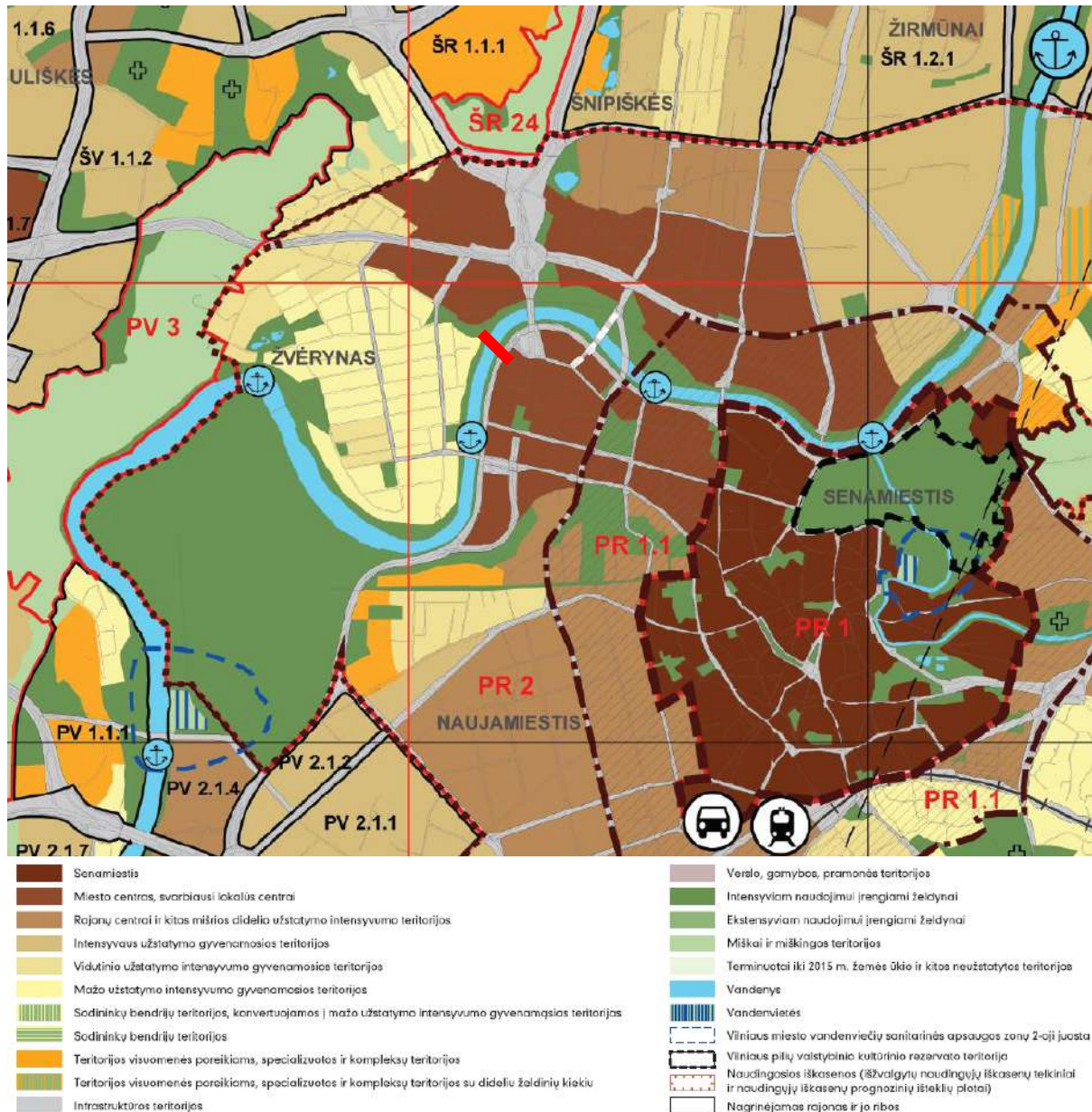
Žvejo tinklas




- 4.2. Užtikrinami funkciškai ir kompoziciškai pagrįsti ryšiai tarp planuojamo tilto ir atskirų, kurias sujungs planuojamas tiltas, Vilniaus centro teritorijos dalių:

Projektuojamas tiltas atsirastų Lukiškių g. ir esančios nuovažos iš Geležinio Vilko g. ašyje, palengvindamas šiomis trasomis judančių pėsčiųjų, dviratininkų ir kitų nemotorizuoto transporto priemonių judėjimą nuo Lukiškių aikštės, kaip šiuo metu stipriai susiformavusio traukos objekto ir suteiktų pretekstą formuoti pėstiesiems draugiškas erdves ir infrastruktūrą Lukiškių g., Lukiškių sk., Mečetės g. supančiose teritorijose. Pagal Vilniaus miesto bendrąjį planą prastęsus Geležinio vilko g. tunelį iki Lukiškių g. ir suformavus virš jo pėstiesiems pritaikytą jungtį, lygiagrečią A. Tumėno g., o laisvame sklype atsiradus administracinės paskirties pastatui planuojamo tilto ir prietilčių pakrantės teritorija taptų svarbia miesto rekreacine zona, o šiuo metu tik motorizuotam eismui pritaikyta Geležinio vilko g. ir A. Goštauto g. nuovaža ir jos aplinka būtų tvariau integruota į sparčiai besiplečiančias ir tankėjančias miesto centro (Lukiškių ir Saltoniškių) teritorijas.

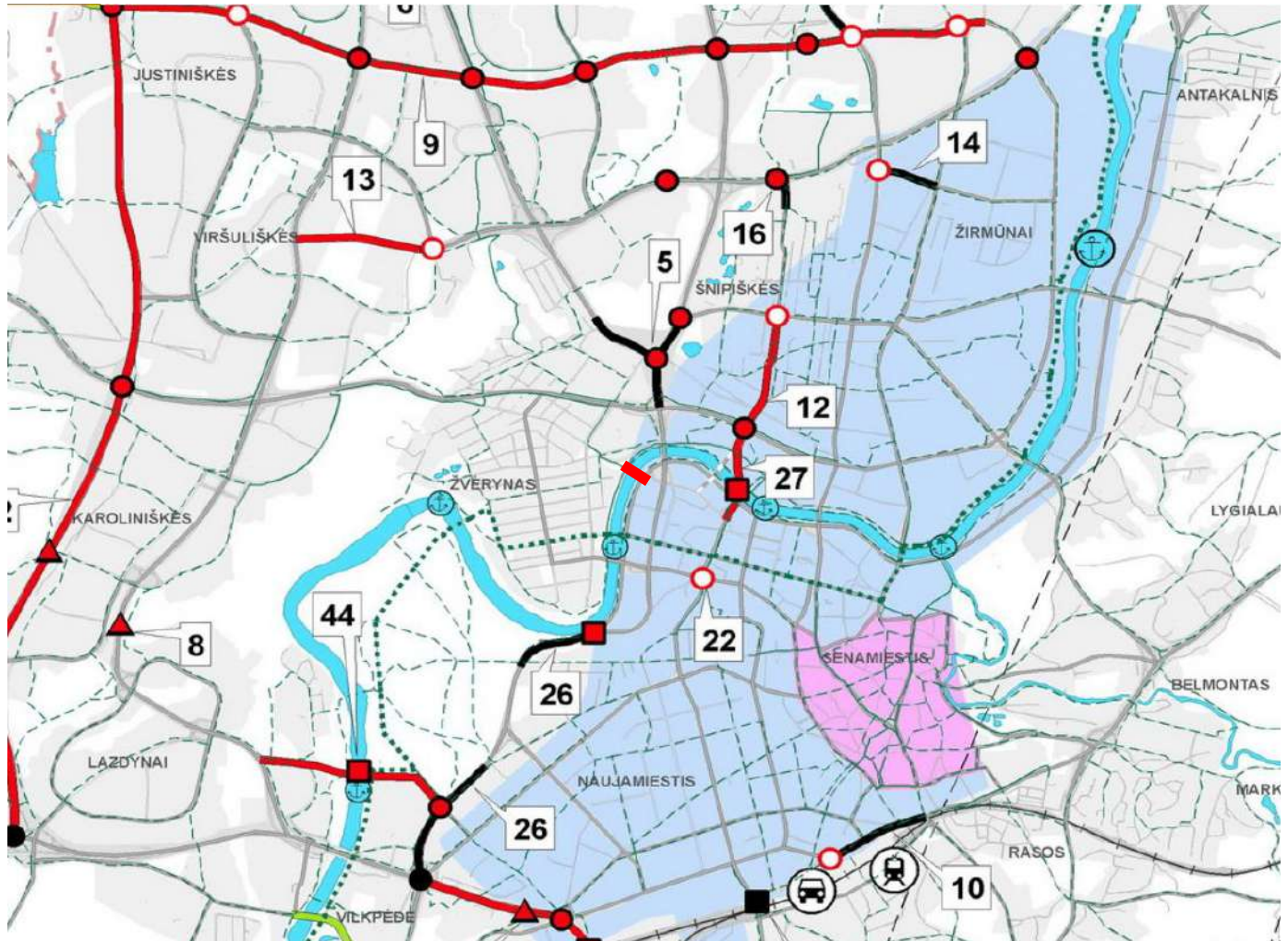
Žvejo tinklas



Galiojančio Vilniaus miesto bendrojo plano ištrauka
 - naujai projektuojamo pėsčiųjų tilto ašis.

4.3. Takų trasos darniai įsijungs į esamas pėsčiųjų ir dviračių takus.

Žvejo tinklas



- Naujai tiesiamos gatvės ir keliai iki 2015 m.
- Rekonstruojamos gatvės ir keliai iki 2015 m.
- Perspektyvinis gatvių ir kelių tinklas po 2015 m.
- Esami dviračių ir pėsčiųjų takai
- Naujai tiesiami dviračių ir pėsčiųjų takai
- Tarptautinė Eurovelo dviračių trasa
- Ribojamo eismo Senamiestio II zona (25 prioritetas)
- Koordinuoto eismo reguliavimo zona (7 prioritetas)
- - - Kernavės tilto alternatyvi trasa

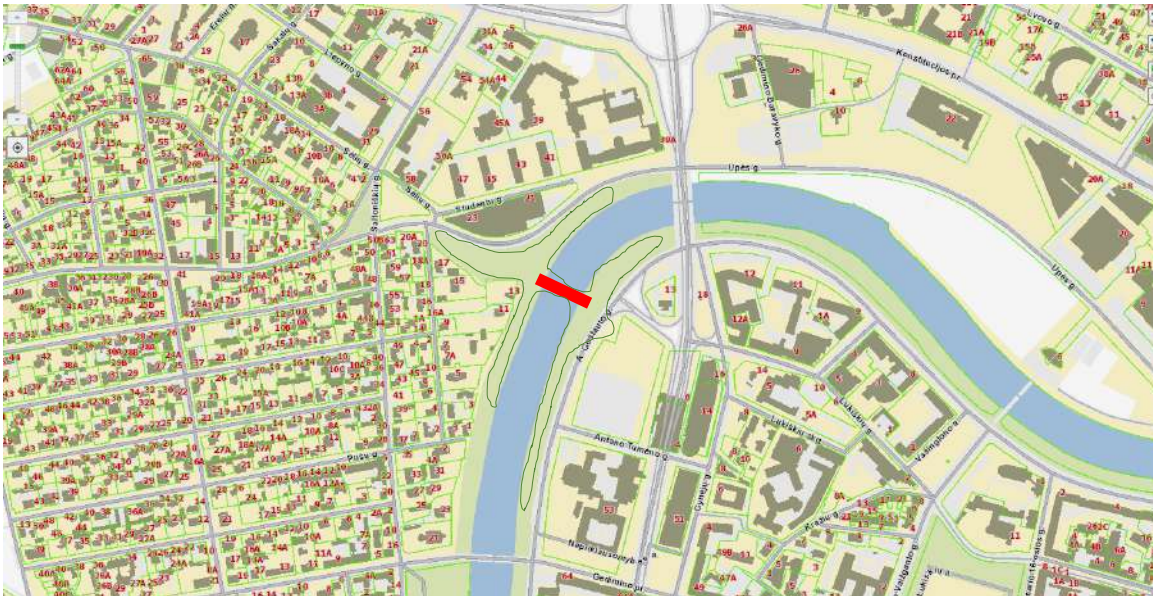
- Naujos kelių lygių sankryžos iki 2015 m.
- Nauji tiltai ir viadukai iki 2015 m.
- ▲ Naujos skirtingo lygio pėsčiųjų perėjos iki 2015 m.
- Rekonstruojamos vieno lygio sankryžos iki 2015 m.
- Rekonstruojamos dviejų lygių sankryžos iki 2015 m.
- Rekonstruojami tiltai ir viadukai iki 2015 m.
- + Oro uostas
- 🚂 Geležinkelio stotis
- 🚌 Autobusų stotis
- ⚓ Planuojamas pagrindinis upės uostas su aptarnavimo infrastruktūra
- ⚓ Planuojamos prieplaukos


- - - - naujai projektuojamo pėsčiųjų tilto ašis.

5. Kiti reikalavimai:

- 5.1. Tiltas ir prietilčių kraštovaizdžio sutvarkymo infrastruktūra, pėsčiųjų ir dviračių takai projektuojami valstybinės žemės koridoriuose, įvertinamos privačių sklypų ribos.

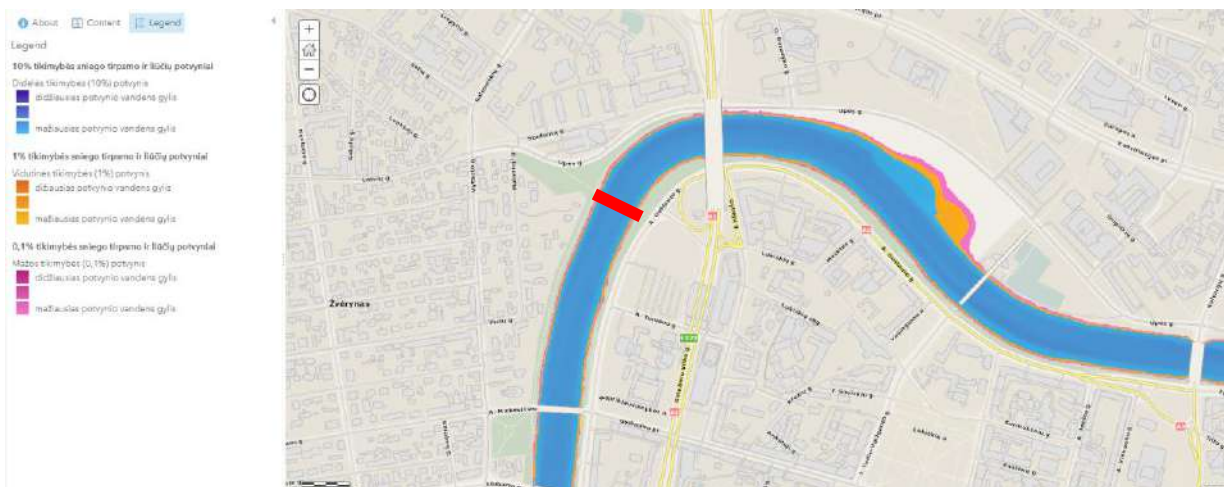
Žvejo tinklas




 - naujai projektuojamo pėsčiųjų tilto ašis.

Planuojamas tiltas atitinka galiojančius teritorijų planavimo dokumentus, projektuojant tiltą jų sprendinių keisti nereikės.

5.2. Įvertintas užliejamos altitudės aukštis pagal <http://potvyniai.aplinka.lt/potvyniai/>



 - naujai projektuojamo pėsčiųjų tilto ašis.

Tilto atramų konstrukcijos projektuojamos virš užliejamos teritorijos.

5.3. Projektiniai sprendimai privalo būti racionalūs ir efektyvūs tiek statybos, tiek statinių eksploataavimo metu; Statybos numatomos 2 etapais:

- I - tilto konstrukcijų įrengimas
- II – prietilčių ir aplinkinių teritorijų sutvarkymas, dviračių ir pėsčiųjų takų ir kitos infrastruktūros įrengimas.

Tilto statybos darys minimalią įtaką aplinkai:

- Statybų metu iki statybvietės patogiausia bus privažiuoti nuo A. Goštauto gatvės, kurios dėl darbų uždaryti nereikės: viršutinėje terasoje yra pakankamai ploto įrengti statybų aikštei ir sandėliuoti medžiagas.
- Pėsčiųjų tilto statybos metu turės būti įrengtas laikinas tiltas technikos privažiavimui, medžiagų logistikai, pamatų įrengimui krantinėse.
- Takų ir landšafto formavimui ypatingų sąlygų neprireiks.

Žvejo tinklas

5.4. Projektuojant tiltą, vadovaujamas universalus dizaino principais: užtikrinamas viešosios infrastruktūros objektų prieinamumą visiems visuomenės nariams:

- Takų nuolydis projektuojamas pritaikytas žmonėms pagalbinėmis judėjimo priemonėmis;
- Tamsiu paros metu takas gerai apšviečiamas;
- Ties takų lygio pasikeitimais, išsikišančiomis konstrukcijomis ir takų susikitimais projektuojamas neregijų vedimo ir nukreipimo paviršiai,
- Tilto turėklai projektuojami 1,2 m aukščio, su papildomu porankiu 600-700 mm aukštyje. Apsauginis maksimaliai skaidrus stiklas nuleidžiamas iki tilto tako dangos, nepaliekant tarpo.
- Tako dangos ir konstrukcijos projektuojamos neslidžios, neblizgios, naudojami šviestuvai, nekuriantys klaidinančių šešėlių, ne pernelyg ryškūs.
- Tilto nuolydis parenkamas toks, kad nereikėtų įrengti papildomo išorinio panduso, tačiau juo savarankiškai galėtų naudotis visų visuomenės grupių atstovai.
- Tarpai tarp planuojamos infrastruktūros dangų ir joje integruotų elementų (vandens surinkimo grotelių ir t.t.) projektuojami ne didesni, nei 10 mm.
- Pėsčiųjų takuose vengiama įrengti požeminių tinklų šulinėliai.

5.5. Tilto konstruktyvinis sprendimas:

Pasirinktas konstruktyvinis sprendimas – daugiaatramė sijinė perdanga, įtvirtinta upės krantuose. Tarpinės tilto atramos – pasvirusios kolonos, kuriomis vertikali apkrova perduodamos pamatams.

Pagrindinės sijinės perdangos dalys numatomos iš uždaro plieninio trapecinio profilio sijų.

Tilto konstrukcijų viršutinė dalis projektuojama su minimaliu nuolydžiu vandeniui nuvesti, o tilto kraštuose surinktas vanduo atitinkamose tilto pusėse latakais nuvedamas į A.Goštauto g. ir Žvėryno dviračių takuose esančias lietaus vandens surinkimo sistemas.

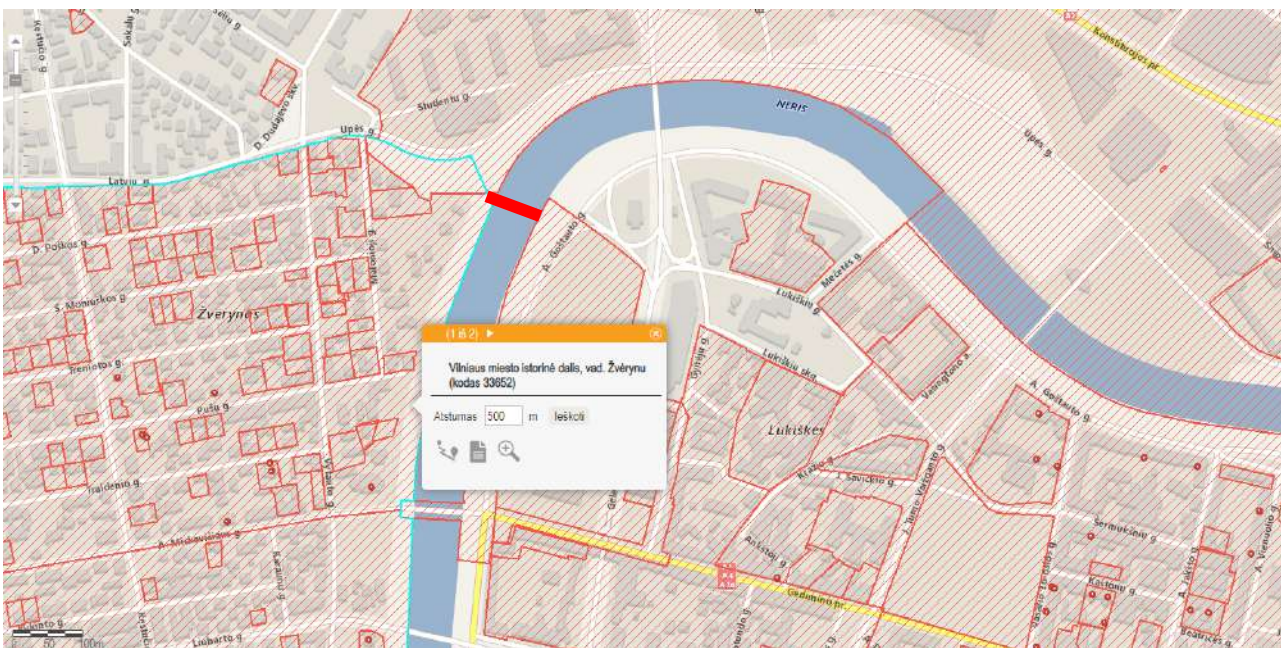
Tiltą planuojama apšviesti unikalios šviestuvų sistema: linijinis takų apšvietimas montuojamas plieniname profilyje, išskylančiame virš tako, savo forma atkartojančiame pakabinto žvejų tinklo juostą.

5.6. Projektu užtikrinama netrukdoma laivyba Neries upėje: paliekamas 30 m pločio ir 5 m aukščio gabaritas virš pakilusio vandens Neryje altiudės, kuris yra +88.00 m. Žemiausios tilto konstrukcijos virš vandens yra +93.5 m aukštyje, o didžiausias tarpatramis – 50 m.

6. Svarbiausieji paveldosaugos reikalavimai:

6.1. Planuojamas tiltas patenka į kultūros paveldo objektų teritorijas:

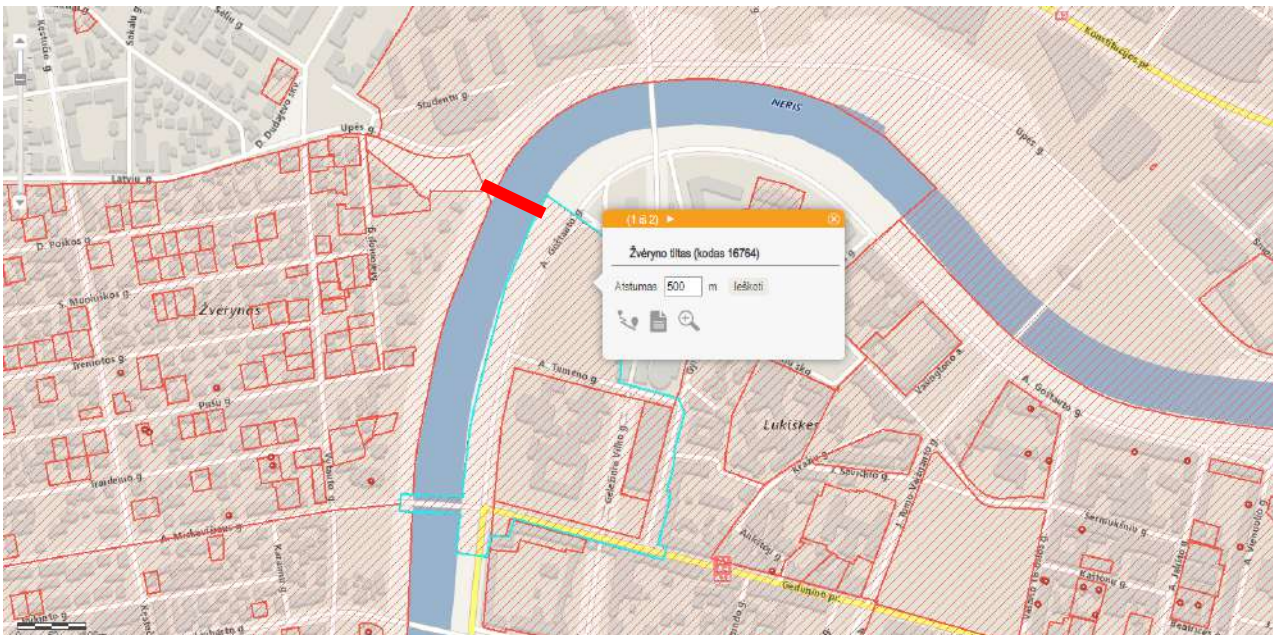
6.1.1 Iš A. Goštauto g. pusės (kairiojo Neries upės kranto) – į Žvėryno tilto (kodas 16764) teritoriją;




 - naujai projektuojamo pėsčiųjų tilto ašis.

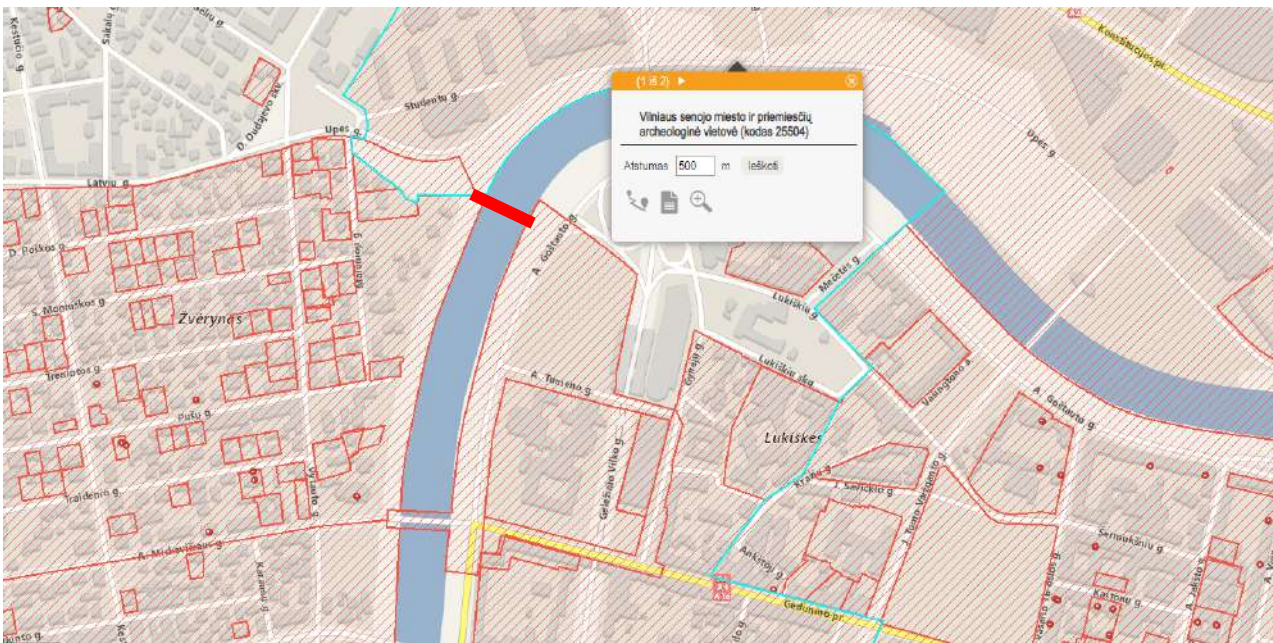
Žvejo tinklas

6.1.2 Iš Upės g. pusės (dešiniojo Nėries upės kranto) – į Vilniaus miesto istorinės dalies, vad. Žvėrynu (kodas 33652) teritoriją ir į Vilniaus senjojo miesto ir priemiesčių archeologinės vietovės (kodas 25504) teritoriją;



 - naujai projektuojamo pėsčiųjų tilto ašis.

6.1.3 Į Vilniaus senamiesčio, paskelbto kultūros paminklu (kodas 16073) vizualinės apsaugos pozonio teritoriją.



 - naujai projektuojamo pėsčiųjų tilto ašis.

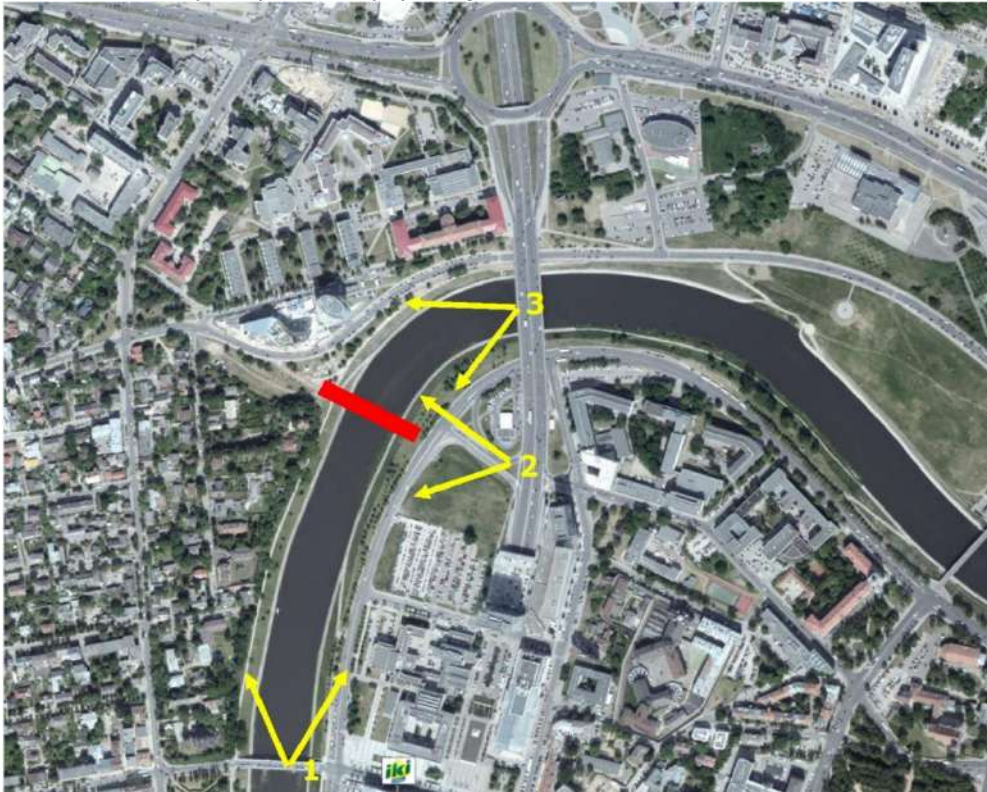
Tilto architektūrinis ir konstrukcinis sprendimas nuosaikiai įsiliesia į aplinką, nedominuoja kraštovaizdyje, todėl aukščiau paminėtų teritorijų apžvalgai įtakos nedarys: tilto pagrindinės laikančiosios konstrukcijos ženkliai neiškyla aukščiau pėsčiųjų takų abiejose upės pusėse, o šviestuvų linija savo proporcijomis nedominuoja kraštovaizdyje.

Žvejo tinklas

7 Projektuojamo tilto poveikis kraštovaizdžiui:

- 7.1 Planuojamas tiltas taps raiškia Neries slėnio kraštovaizdžio dominante, žvelgiant nuo Žvėryno ir Geležinio Vilko tiltų bei nuo apžvalgos taškų palei upės vagą. Tiltas bus nematomas iš Vilniaus miesto centrinės dalies ir nedarys vizualinio poveikio ten esantiems kultūros paveldo objektams. Projektuojamas nuosaikaus minimalistinio dizaino tiltas, darniai įsiliejantis į jį supantį kraštovaizdį.
- 7.2 Pateikiamos planuojamų tiltų vizualizacijos įstatytos į konkurso priede Nr. 9 pateiktas panoramas nuo šių apžvalgos taškų:

Pav. 1 Privalomų tilto panoramų apžvalgos taškai Nr. 1, 2 ir 3



Pav. 2 Privaloma panorama Nr. 1 - nuo Žvėryno tilto



Žvejo tinklas



Pav. 3 Privaloma panorama Nr. 2 – nuo Geležinio Vilko g. (nuo degalinės) – dieną ir naktį.



Pav. 4 Privaloma panorama Nr. 3 – nuo Geležinio Vilko tilto

Žvejo tinklas



Pav. 4 Privaloma panorama Nr. 3 – nuo Geležinio Vilko tilto

BENDRIEJI RODIKLIAI

- Tilto ilgis tarp betoninių atramų krantinėse – 105 metrai;
- Tilto plotis: - Dviračių takas 4 metrai – Pėsčiųjų takas 2 metrai;
- Skiriamosios/apsauginės juostos 1.5 metro;
- Turėklų išplatėjimas 0.6 metro;
- Bendras plotis 9.1 metro;
- Horizontaliosios dalies gylis, įskaitant turėklus – 3.2 metro;
- Tilto aukštis virš +88,0m absoliutinės altitudės – 5.50 metro;
- Numatomas maksimalus tilto ir jo prieigų ir statybos ir projektavimo paslaugų biudžetas – ne daugiau 5,00 milijonų eurų (projekto pateikimo datai), įskaitant PVM.