



RAMAUS EISMO ZONOS ĮGYVENDINIMO ŠIAURĖS MIESTELIO DALYJE
GALIMYBIŲ TYRIMAS V 1.0

Projekto
pavadinimas

Vilniaus miesto savivaldybės gatvių koncepcinių schemų ir
vizualizacijų parengimo paslaugos

Versija

RAMAUS EISMO ZONOS ĮGYVENDINIMO ŠIAURĖS MIESTELIO DALYJE
GALIMYBIŲ TYRIMAS

V 1.0

Užsakovas

Savivaldybės įmonė „SUSISIEKIMO PASLAUGOS“

Rengėjai

UAB „Gaučė ir Ko“
Islandijos g. 6, LT-01117 Vilnius



Pareigos	Vardas, pavardė	Parašas	Data
Direktorė, Metodinė vadovė	dr. Kristina Gaučė		2024.02.29
Rengėja	Monika Parafinaitytė- Rae		2024.02.29
Rengėja	Marija Frolova		2024.02.29

Vilnius, 2024

TURINYS

Įvadas	6
Tyrimo aprėptis	6
Tyrimo metodika	7
1 Esamos būklės vertinimas	9
1.1 Urbanistinis kontekstas	9
1.2 Susisiekimo Infrastruktūra	10
1.2.1 Gatvių tinklas	10
1.2.2 Pėsčiųjų infrastruktūra	11
1.2.3 Dviračių infrastruktūra	12
1.2.4 Eismo organizavimas	13
1.2.5 Eismo saugos situacija	14
1.2.6 Gatvių želdiniai	14
1.3 Aplinkos kokybė	16
1.3.1 Oro tarša	16
1.3.2 Triukšmas	17
1.4 Išvados ir įžvalgos	19
2 Infrastruktūros atitikimo galiojančių dokumentų nuostatomis vertinimas	20
2.1 Infrastruktūros atitikimo įvertinimo metodika	20
2.2 Žygio g. infrastruktūros analizė	22
2.3 S. Žukausko g. infrastruktūros analizė	23
2.4 S. Žukausko g. (lygiagrečios J. Kubiliaus g.) infrastruktūros analizė	24
2.5 J. Galvydžio g. infrastruktūros analizė	25
2.6 J. Kubiliaus g. infrastruktūros analizė	27
2.7 K. Ladygos g. infrastruktūros analizė	28
2.8 V. Nagevičiaus g. infrastruktūros analizė	29
2.9 Infrastruktūros atitikimo įvertinimo apibendrinimas	30
3 Eismo srautų analizuojamoje teritorijoje analizė	31
3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika	31
3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose	32
3.2.1 S. Žukausko – Ulonų sankryža	32
3.2.2 J. Kubiliaus – P. Lukšio sankryža	32
3.2.3 S. Žukausko – Žygio sankryža	33
3.2.4 S. Žukausko - J. Kubiliaus	33

3.2.5	J. Kubiliaus – K. Ladygos.....	34
3.2.6	S. Žukausko g. 41	34
3.3	Išvados ir įžvalgos.....	35
4	Naudotojų patirčių ir poreikių analizė.....	37
4.1	Naudotojų patirčių ir poreikių analizės metodika.....	37
4.2	Apklausoje rezultatai.....	38
4.2.1	Demografiniai duomenys.....	38
4.2.2	Bendroji informacija.....	39
4.2.3	Žygio g.	40
4.2.4	S. Žukausko g.	41
4.2.5	J. Galvydžio g.....	41
4.2.6	J. Kubiliaus g.	42
4.2.7	K. Ladygos g.....	43
4.2.8	V. Nagevičiaus g.....	43
4.2.9	Atskirų gatvių vertinimo išvados.....	44
4.2.10	Visų gatvių bendrų rodiklių vertinimas	44
4.2.11	Respondentų papildomos problemų įžvalgos	46
4.2.12	Respondentų problemų sprendimo siūlymai	47
4.3	Išvados ir įžvalgos.....	49
5	Bendruomenės įtrauktis.....	50
5.1	Kūrybinių dirbtuvių su bendruomene scenarijus.....	50
5.2	Kūrybinių dirbtuvių su bendruomene ataskaita.....	50
6	Esamos judumo situacijos apibendrinimas.....	54
7	Koncepcija.....	55
7.1	Siūlomi konceptualieji sprendimai	56
7.2	Siūlomi taškiniai sprendimai	69
7.2.1	Pėsčiųjų perėjos ir nežymėtos perėjos	69
7.2.2	Sankryžų su C kategorijos gatvėmis pertvarkymas	71
7.3	Siūlomas automobilių stovėjimo ribojimas	72

Priedas 1. Siūlomų sprendinių schema

ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS

pav. 1	Analizuojama teritorija	7
pav. 2	Tyrimo metodikos schema	7
pav. 3	Analizuojamos teritorijos urbanistinis kontekstas	9
pav. 4	Ikimokyklinio ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje	9
pav. 5	1Traukos taškų lokalizacija analizuojamoje teritorijoje	10
pav. 6	2 Gatvių kategorijos Analizuojamoje teritorijoje ir jos aplinkoje	11
pav. 7	Identifikuotų pėsčiųjų jungčių ir poreikių schema	11
pav. 8	Esamas pėsčiųjų takų tinklas	12
pav. 9	Skvero ties S. Žukausko g. 21, 22, 23 namais projektiniai pasiūlymai	12
pav. 10	Dviraičių tinklo schema	13
pav. 11	3 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema	13
pav. 12	Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse	14
pav. 13	Esamų želdinių analizuojamoje teritorijoje schema	15
pav. 14	Planuojamų želdinių analizuojamoje teritorijoje schema	15
pav. 15	Ištraukos iš miestų oro taršos sklaidos žemėlapių	17
pav. 16	Autotransporto sukeltas triukšmas dienos metu	18
pav. 17	Autotransporto sukeltas triukšmas naktį	18
pav. 18	Reikalavimai lėto eismo gatvėms	21
pav. 19	Žygio g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje	22
pav. 20	Šiaurinė Žygio g. dalis	22
pav. 21	Pietinė Žygio g. dalis	23
pav. 22	Žukausko g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje	23
pav. 23	Žukausko g.	24
pav. 24	Žukausko g. (lygiagrečios J. Kubiliaus g.) lokalizacija analizuojamoje teritorijoje	24
pav. 25	Žukausko g. (lygiagreti J. Kubiliaus g.)	25
pav. 26	J. Galvydžio g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje	25
pav. 27	J. Galvydžio g.	26
pav. 28	J. Kubiliaus g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje	27
pav. 29	J. Kubiliaus g.	27
pav. 30	K. Ladygos g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje	28
pav. 31	K. Ladygos g.	28
pav. 32	V. Nagevičiaus g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje	29
pav. 33	V. Nagevičiaus g.	29
pav. 34	Eismo srautų stebėjimo vietos	31
pav. 35	S. Žukausko – Žygio sankryžos srautas ryte, dieną, vakare	33
pav. 36	S. Žukausko – J. Kubiliaus sankryžos srautas ryte, dieną, vakare	33
pav. 37	J. Kubiliaus – K. Ladygos sankryžos srautas ryte, dieną, vakare	34
pav. 38	S. Žukausko g. 41 sankryžos srautas ryte, dieną, vakare	34
pav. 39	Eismo srautai ryte	35
pav. 40	Eismo srautai vakare	36
pav. 41	Lyčių pasiskirstymas apklausoje	38
pav. 42	Amžiaus pasiskirstymas apklausoje	38
pav. 43	Respondentų pasiskirstymas pagal atvykimo būdą į analizuojamą teritoriją	39
pav. 44	Respondentų pasiskirstymas pagal lankymosi tikslą analizuojamoje teritorijoje	39
pav. 45	Respondentų pasiskirstymas pagal keliavimo būdą analizuojamoje teritorijoje	40
pav. 46	Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais Žygio g.	40
pav. 47	Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais Žukausko g.	41
pav. 48	Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais J. Galvydžio g.	41
pav. 49	Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais J. Kubiliaus g.	42
pav. 50	Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais K. Ladygos g.	43
pav. 51	Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais V. Nagevičiaus g.	43
pav. 52	Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais visų gatvių lyginamoji analizė	45
pav. 53	Respondentų pagrindinių problemų indikacija analizuojamoje teritorijoje	46
pav. 54	Respondentų vertinimu veiksniai, padedantys jaustis saugiau keliaujant teritorijoje	47

pav. 55 Respondentų vertinimu veiksniai, padedantys patogiau keliauti teritorijoje	47
pav. 56 Respondentų vertinimu veiksniai, galintys paversti keliavimą patrauklesniu teritorijoje	48
pav. 57 Trukdantis leidžiamas automobilių stovėjimas	50
pav. 58 Pageidaujamos papildomos perėjos vieta	51
pav. 59 Perėjimo vietos pėsčiųjų trasose	51
pav. 60 Apibendrinti analizės rezultatai	54
pav. 61 Apibendrinta konceptualiųjų sprendinių schema	55
pav. 62 Siūlomas eismo organizavimas įgyvendinus konceptualiuosius sprendinius	56
pav. 63 Sprendimo Nr. 1 detalizacija	57
pav. 64 Sprendimo Nr. 1 principinė schema	57
pav. 65 Sprendimo Nr. 2 detalizacija	58
pav. 66 Sprendimo Nr. 2 principinė schema	58
pav. 67 Sprendimo Nr. 3 detalizacija	59
pav. 68 Sprendimo Nr. 3 principinė schema	59
pav. 69 Sprendimo Nr. 4 detalizacija	60
pav. 70 Sprendimo Nr. 4 principinė schema	60
pav. 71 Sprendimo Nr. 5 detalizacija	61
pav. 72 Sprendimo Nr. 5 principinė schema	61
pav. 73 Sprendimo Nr. 6 detalizacija	62
pav. 74 Sprendimo Nr. 6 principinė schema	62
pav. 75 Sprendimo Nr. 7 detalizacija	63
pav. 76 Sprendimo Nr. 7 principinė schema	63
pav. 77 Sprendimo Nr. 8 detalizacija	64
pav. 78 Sprendimo Nr. 8 principinė schema	64
pav. 79 Sprendimo Nr. 9 detalizacija	65
pav. 80 Sprendimo Nr. 9 principinė schema	65
pav. 81 Sprendimo Nr. 10 detalizacija	66
pav. 82 Sprendimo Nr. 10 principinė schema	66
pav. 83 Sprendimo Nr. 11 detalizacija	67
pav. 84 Sprendimo Nr. 11 varianto su minimaliomis intervencijomis principinė schema	68
pav. 85 Siūlomas esamos Žygio gatvės gyvenamosios zonos pertvarkymas į lėto eismo gatvę	68
pav. 86 Ketvirtasis gatvių pokyčio principas	69
pav. 87 Pėsčiųjų perėjos ir nežymėtos perėjos pavyzdžiai iš Vilniaus miesto gatvių standarto	70
pav. 88 Rekomenduojamos pėsčiųjų perėjų ir nežymėtų perėjų vietos	70
pav. 89 Pėsčiųjų perėja dvipusio eismo gatvėje su susiaurinta važiuojamąja dalimi ir iškiliumi trapeciniu greičio mažinimo kalneliu	71
pav. 90 Nežymėta perėja dvipusio eismo gatvėje su susiaurinta važiuojamąja dalimi ir iškiliumi trapeciniu greičio mažinimo kalneliu	71
pav. 91 Principinis C ir D kategorijų gatvių sankryžų sprendinys	71
pav. 92 Vietos kuriose siūloma riboti automobilių stovėjimą	72

ĮVADAS

Ramaus eismo zonos įgyvendinimo šiaurės miestelio dalyje galimybių tyrimas atliktas įgyvendinant Vilniaus miesto savivaldybės gatvių koncepcinių schemų ir vizualizacijų parengimo paslaugų techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Tyrimo siekis – įvertinti ramaus eismo zonos įgyvendinimo galimybes Šiaurės miestelio dalyje – teritorijoje, kurią riboja Apkasų, Ulonų, P. Lukšio, Žirmūnų ir Minties gatvės, ir joje pasiūlyti sprendimus, kurie užtikrins galimybę teritorijoje saugiai keliauti visiems eismo dalyviams ir skatins darnesnių keliavimo būdų rinkimąsi.

Tyrimo metu atlikta esamos būklės analizė, apimanti urbanistinės aplinkos įvertinimą, susisiekimo infrastruktūros išvystymo ir kokybės, aplinkos kokybės analizę, natūrinių tyrimų atlikimą bei eismo srautų analizę. Taip pat esamos būklės analizės metu gyventojų apklausos metodu identifikuota teritorijos naudojimo problematika, nustatyti probleminiai arealai, vietos bei gyventojų ir lankytojų poreikiai, įvykdytos kūrybinės dirbtuvės su bendruomene, užtikrinant pakankamą bendruomenės įtrauktį ir gaunant objektyvius tyrimo rezultatus.

Atliktos analizės pagrindu ir lėto eismo gatvių principu paremta Šiaurės miestelio teritorijai parengta visų eismo dalyvių darnios kelionės principus ir poreikius atliepanti koncepcija, pasiūlant sprendimus ne tik infrastruktūros įrengimo, bet ir eismo saugos aspektu tiek Vilniuje, tiek užsienio šalyse pasiteisinusius eismo organizavimo sprendimus, jautriausių eismo dalyvių patogumą teritorijoje. Taip pat pasiūlyti sprendimai užtikrina ir Vilniaus miesto darnaus judumo plane saugaus eismo organizavimui įvardintas kryptis bei Vilniaus miesto gatvių standarte pasiūlytos gatvių aplinkos formavimo principus.

TYRIMO APRĖPTIS

ANALIZUOJAMOS GATVĖS:

Šiaurės miestelio dalies teritorijoje:

- S. Žukausko
- K. Ladygos
- J. Kubiliaus
- Žygio
- V. Nagevičiaus
- J. Galvydžio

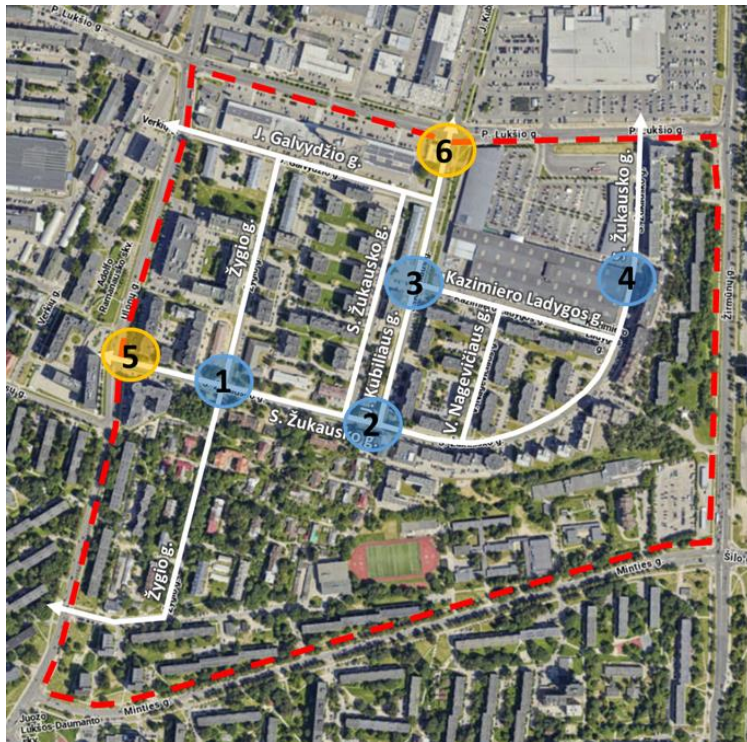
ANALIZUOJAMOS SANKRYŽOS:

Visų eismo dalyvių srautai:

1. S. Žukausko - Žygio
2. S. Žukausko - J. Kubiliaus
3. J. Kubiliaus – K. Ladygos
4. S. Žukausko g. 41

Tik automobilių srautai:

5. S. Žukausko - Ulonų
6. J. Kubiliaus – P. Lukšio



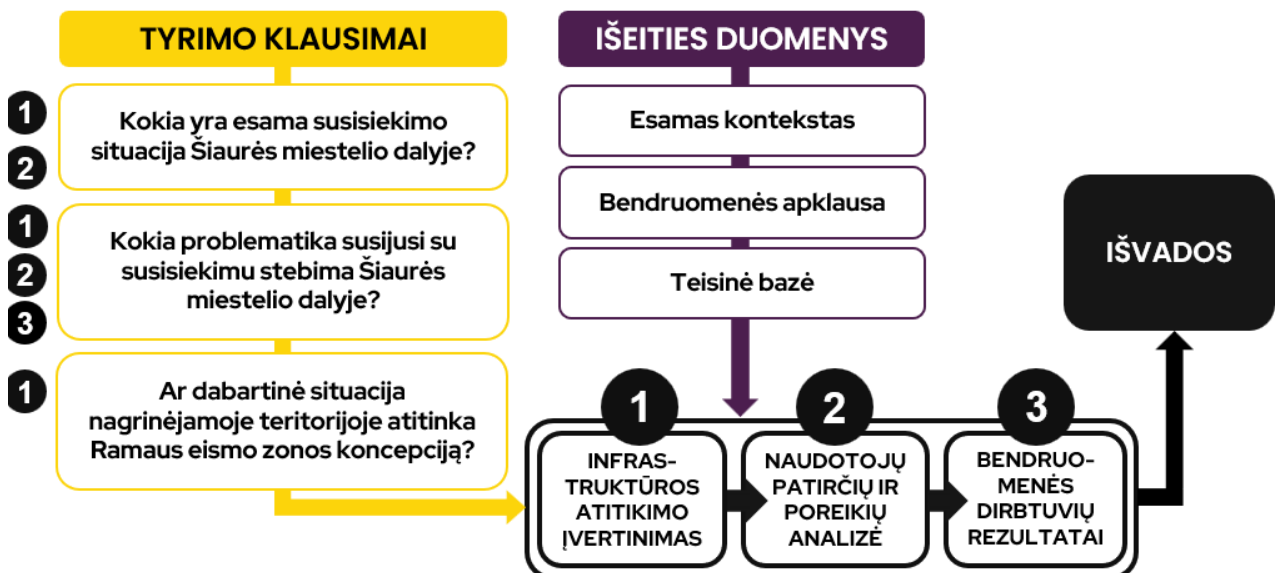
- - - Analizuojama teritorija
- 3 Sankryžos, kuriose analizuojami visų eismo dalyvių srautai
- 5 Sankryžos, kuriose analizuojami automobilių srautai

pav. 1 Analizuojama teritorija

TYRIMO METODIKA

TYRIMO TIKSLAS: Ramaus eismo zonos įgyvendinimo Šiaurės miestelio dalyje galimybių vertinimas.

Tam, kad pasiekti iškeltą tyrimo tikslą, buvo suformuoti tyrimo klausimai, parinkti reikalingi išeities duomenys ir suformuota tyrimo struktūra. Pilna tyrimo metodika pateikiama schemoje:



pav. 2 Tyrimo metodikos schema

Aktualūs dokumentai:

- **Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas**, patvirtintas Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2021 m. birželio 2 d. sprendimu Nr. 1-972 „Dėl Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimo tvirtinimo“
- **Vilniaus miesto teritorijos darnaus judumo planas**, patvirtintas Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2018 m. gruodžio 19 d. sprendimu Nr. 1-1859 „Dėl Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo plano tvirtinimo“
- **Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“**, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-933
- **Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės PPOT 20**, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. rugpjūčio 28 d. įsakymu Nr. 3-487
- **Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas**, patvirtintas Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktorius 2022 m. gegužės 9 d. įsakymu Nr. 30-1315/22

Duomenų šaltiniai:

- **Vilniaus miesto savivaldybės atviri duomenys**
<https://data-vplanas.opendata.arcgis.com/>
- **SĮ „Susisiekimo paslaugos“ atviri duomenys**
<https://judu.lt/kita-informacija/atviri-duomenys/>
- **Atviri Eismo įvykių informacinės sistemos (EİS) duomenys**
- **Natūrinių tyrimų duomenys**
- **Bendruomenės apklausa**

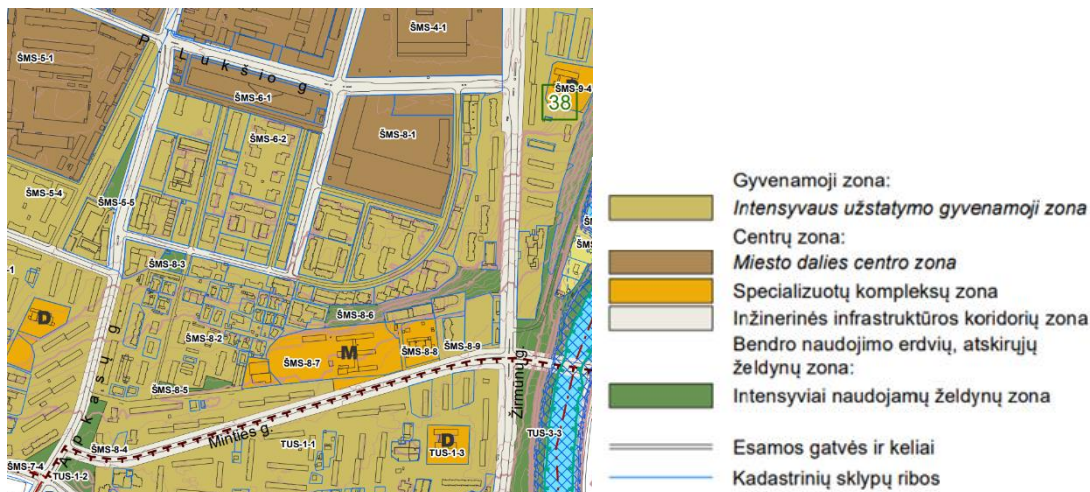
Kiti Vilniaus miesto dokumentai:

- Vilniaus miesto gatvių dangų ir inžinerinės įrangos rekomendacijos
- Vilniaus miesto gyvenamosios aplinkos tvarkymo elementų standartas
- Tipinių dviračių stovų ir eismo saugos priemonių (stulpelių, pėsčiųjų atitvarų) įrengimo rekomendacijos
- Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos
- Susisiekimo dviračiais projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos
- Vilniaus miesto darnaus judumo planas

1 ESAMOS BŪKLĖS VERTINIMAS

1.1 URBANISTINIS KONTEKSTAS

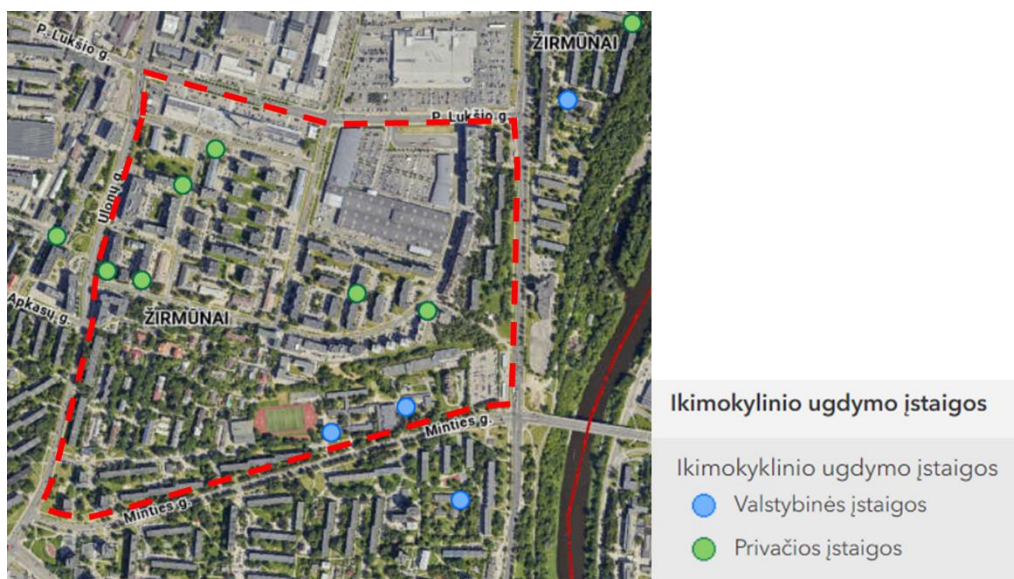
Pagal galiojantį Vilniaus miesto teritorijos bendrąjį planą, analizuojama teritorija patenka į miesto dalies centro, intensyvaus užstatymo gyvenamąją, specializuotų kompleksų zonas. Teritorija pasižymi daugiafunkciškumu: joje ir šalia esančiose teritorijose išsidėsčiusios ugdymo įstaigos, pasiekiamos įvairias paslaugas teikiančios įmonės, prekybos centrai, darbo vietas koncentruojantys administraciniai pastatai.



pav. 3 Analizuojamos teritorijos urbanistinis kontekstas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas

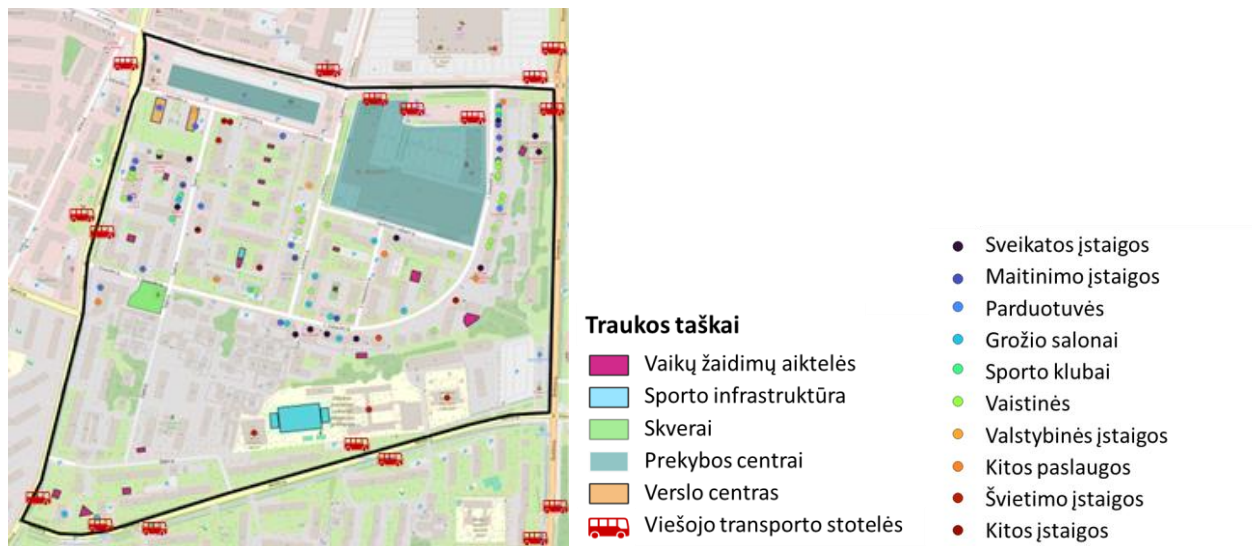
Analizuojamos teritorijos pietinėje dalyje Vilniaus miesto teritorijos bendrojo planu išskirtoje specializuotų kompleksų zonoje lokalizuojasi švietimo įstaigos – Vilniaus Joachimo Lelevelio inžinerijos gimnazija ir dvi priešmokyklinio ugdymo įstaigos. Analizuojamos teritorijos šiaurinėje dalyje yra 6 nevalstybinės ikimokyklinio ugdymo įstaigos.



pav. 4 Ikimokyklinio ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

Analizuojamoje teritorijoje gausu įvairių traukos taškų – S. Žukausko, K. Ladygos, bei dalyje J. Kubiliaus ir Žygio gatvių pirmuosiuose aukštuose vyrauja komercinės patalpos, kuriose vykdoma maisto, buitinių ir kt. pagrindinius poreikius užtikrinančių prekių prekyba, o teritorijos šiaurėje įsikūrę prekybos centrai „Banginis“ bei „Domus galerija“.



pav. 5 1Traukos taškų lokalizacija analizuojamoje teritorijoje

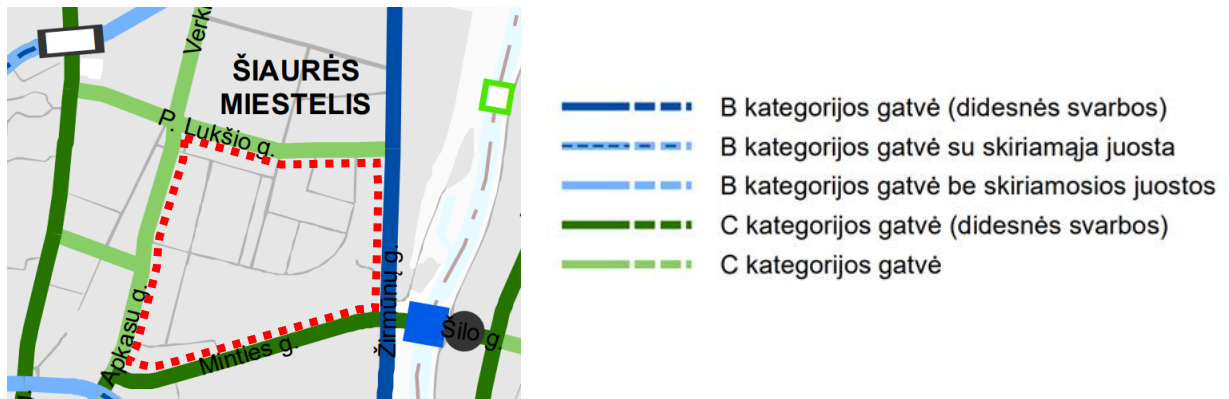
Šaltinis: Google Maps <https://www.google.com/maps>

Teritorijoje ugdymo įstaigų, prekybos, paslaugų, darbo vietų koncentruojančių objektų pasiekiamumo atstumas yra optimalus kelionėms pėsčiomis ir mikromobilumo priemonėmis: atstumai (faktinės kelionės) tarp tolimiausių susijusių teritorijų (pvz. atstumas nuo gyvenamųjų pastatų kvartalo, esančio „Domus galerija“ gretimybėje iki ugdymo įstaigos (gimnazijos) arba nuo gyvenamųjų pastatų kvartalo Žygio g. iki priešmokyklinio ugdymo įstaigų) varijuoja nuo 600-800 m iki 1,2 km.

1.2 SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

1.2.1 Gatvių tinklas

Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendruoju planu, analizuojamos teritorijos išorinis perimetras yra ribojamas C kategorijos Apkasų, Ulonų, P. Lukšio ir Minties gatvių bei B kategorijos Žirmūnų gatvės. Analizuojamos gatvės yra vidinės teritorijos gatvės, kurioms priskirta D kategorija – Pagalbinės gatvės. Pagalbinės gatvės – tai lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys, jų paskirtis – paskirstyti srautus į smulkias teritorijas, privažiuoti prie atskirų statinių ir kitų objektų.

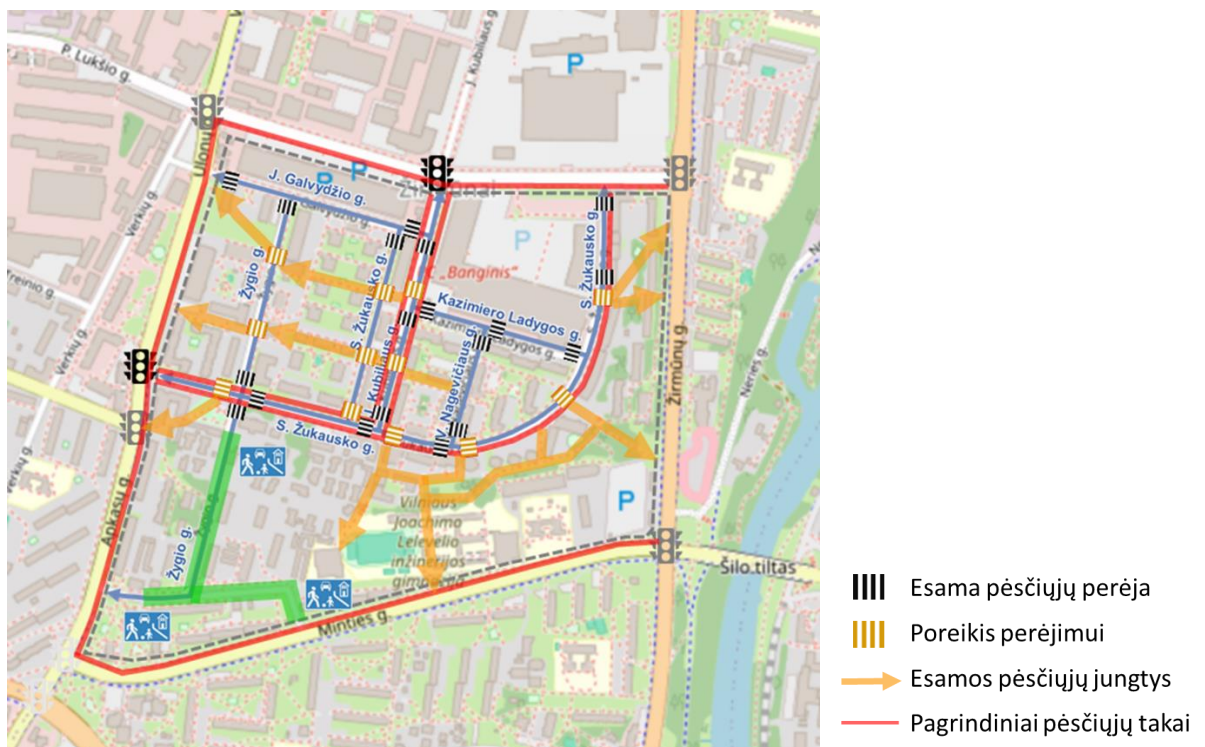


pav. 6 2 Gatvių kategorijos Analizuojamoje teritorijoje ir jos aplinkoje

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas

1.2.2 Pėsčiųjų infrastruktūra

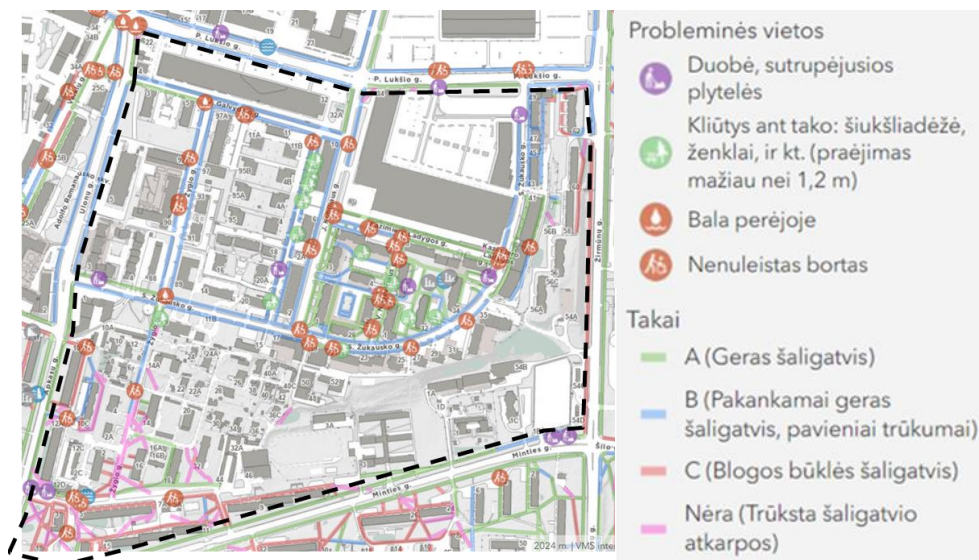
Pėsčiųjų infrastruktūra analizuojamoje teritorijoje koncentruota šalia vidinių gatvių, vidinių kvartalų takų tinklas nėra stipriai išvystytas – tam trukdo sklypų išdėstymas, statinių išdėstymas bei reljefas pietinėje ir rytinėje teritorijos dalyje. Ne visose esamose pėsčiųjų jungtyse (daugiausiai link viešojo transporto stotelių) užtikrintos patogios ir saugios galimybės kirsti gatvę (pav. 7). Pėsčiųjų perėjos analizuojamų gatvių sankryžose nėra įrengtos visomis kryptimis, tad tai sukelia nepatogumų bei pavojingų situacijų pėstiesiems. Iš visų teritorijos gatvių tik Žygio gatvės atkarpa nuo Apkasių iki S. Žukausko gatvės neturi pėsčiųjų infrastruktūros – šioje atkarpoje galioja „gyvenamoji zona“.



pav. 7 Identifikuotų pėsčiųjų jungčių ir poreikių schema

Analizuojamoje teritorijoje vyrauja pakankamai geros būklės pėsčiųjų takai – takų danga pakankamai lygi, pasitaiko pavieniai trūkumai, tačiau takuose gausu taškinį problemų, kurių didžioji dalis ne tik trukdo sklandžiam ir patogiam pėsčiųjų judėjimui, tačiau kliūtys siaurinančios tako plotį ar nenuleisti gatvės bortai

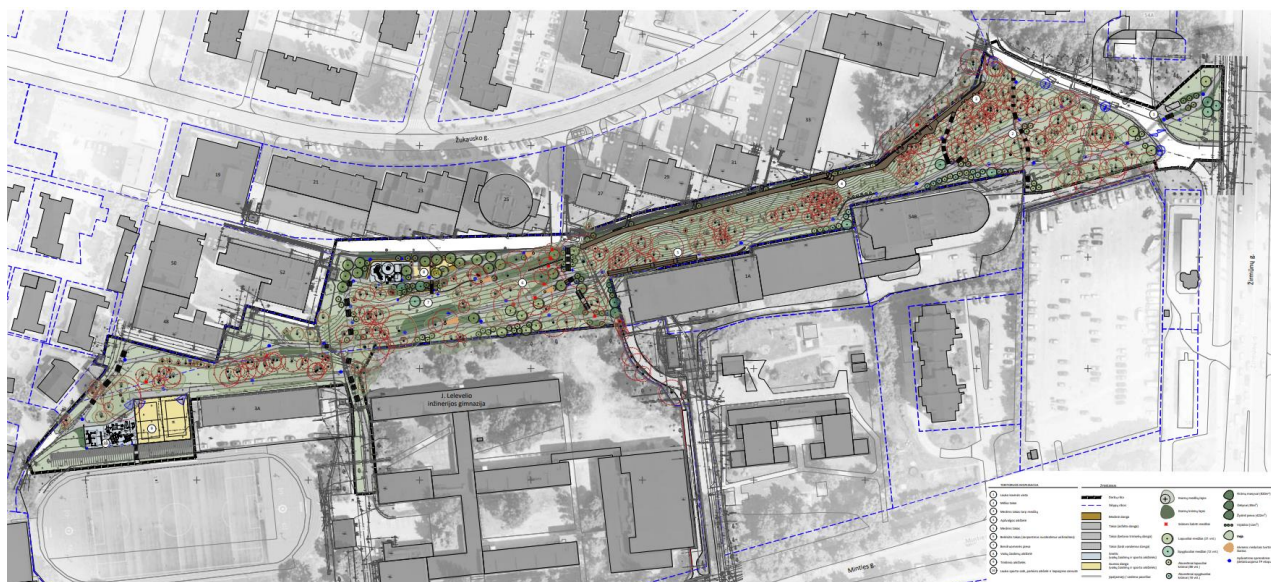
prieš perėjas, neiškelti į takų lygį įvažiavimai tampa neįveikiamomis kliūtimis specialiųjų poreikių turintiems žmonėms. Esamų takų būklė matoma pav. 1.



pav. 8 Esamas pėsčiųjų takų tinklas

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

Šiuo metu yra projektuojamas skveras ties S. Žukausko g. 21, 22, 23 namais. Parengtuose projektiniuose pasiūlymuose (pav. 3) suprojektuotos trūkstamos pėsčiųjų jungtys tarp S. Žukausko ir Minties gatvių užtikrins patogų pėsčiųjų susisiekimą pietinėje analizuojamos teritorijos dalyje.



pav. 9 Skvero ties S. Žukausko g. 21, 22, 23 namais projektiniai pasiūlymai

Šaltinis: <https://vilnius.lt/lt/2024/02/09/zirmunuose-atsiras-naujas-skveras-pristatomi-atnaujinti-projektiniai-pasiulymai/>

1.2.3 Dviračių infrastruktūra

Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu numatytos trasos visose analizuojamą teritoriją ribojančiose gatvėse: pagrindinės magistralinės trasos Apkasų, Ulonų ir Minties gatvėse, pagrindinės tarprajoninės trasos P. Lukšio ir Žirmūnų gatvėse. Analizuojamoje teritorijoje suplanuota vietinė dviračių trasa S. Žukausko gatvėje

1.2.5 Eismo saugos situacija

Analizuojamas eismo įvykių laikotarpis – 2019-2022 metai. Išanalizavus visų registruotų eismo įvykių aplinkybes, nustatyta, jog analizuojamos teritorijos gatvėse 2019-2022 metais įvyko 7 įskaitiniai eismo įvykiai. Visuose eismo įvykiuose nukentėjo pažeidžiamiausi eismo dalyviai – pėstieji ir dviratininkai (*pav. 12*). 4 įskaitiniai eismo įvykiai įvyko perėjose S. Žukausko gatvėje (schemoje žymimi raudona spalva). S. Žukausko gatvėje taip pat įvyko 2 įskaitiniai eismo įvykiai pėsčiųjų jungtyse tarp traukos objektų, kuriose nėra pėsčiųjų perėjų (schemoje žymimi oranžine spalva). Vienas eismo įvykis įvyko įvažiuojant į/iš kiemo S. Žukausko gatvės atkarpoje tarp Ulonų ir Žygio g., jo metu buvo sužeistas dviratininkas važiuavęs pagrindiniu keliu (schemoje žymimas geltona spalva).



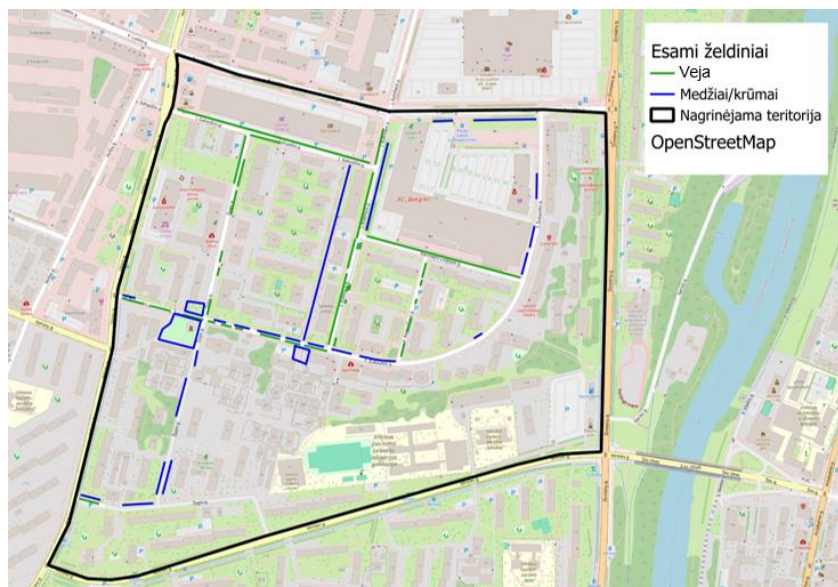
pav. 12 Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse

Šaltinis: Atviri Eismo įvykių informacinės sistemos (EJIS) duomenys

Visi įskaitiniai eismo įvykiai įvyko S. Žukausko gatvėje – tai rodo, jog esama gatvės infrastruktūra neatitinka eismo dalyvių poreikių ir neužtikrina jų saugumo

1.2.6 Gatvių želdiniai

Analizuojamose gatvėse, esama želdinių situacija skirtinga – dalyje gatvių vyrauja brandūs medžiai, kitose – gatvės želdinių juostoje tik veja. Didžiausias medžių ir krūmų trūkumas stebimas šiaurinėje Žygio gatvės atkarpoje, J. Galvydžio ir J. Kubiliaus gatvėse (*pav. 13*). Nors šiaurinėje J. Kubiliaus dalyje yra medžių – jų lajos mažos ir nesukuria šešėlio pėstiesiems. Dauguma želdinių analizuojamose gatvėse pavieniai ir nesudaro vientisų žaliųjų koridorių reikalingų pėsčiųjų komforto užtikrinimui, triukšmo ir oro taršos mažinimui.

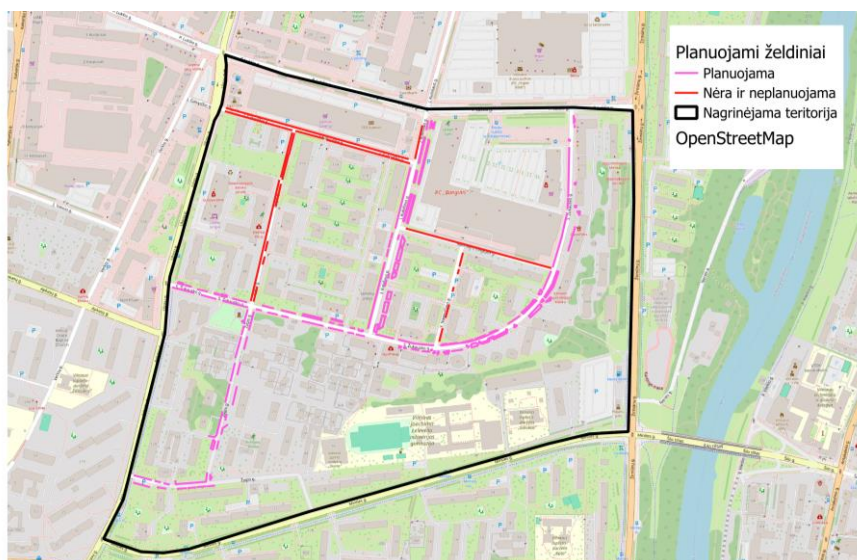


pav. 13 Esamų želdinių analizuojamoje teritorijoje schema

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

Remiantis Vilniaus miesto interaktyviu planuojamų želdinių žemėlapiu (pav. 14), matoma, jog:

- **S. Žukausko** – suplanuotas gausenis želdinimas;
- **K. Ladygos** – vyrauja veja, želdinimas medžiais ir krūmais nenumatytas;
- **J. Kubiliaus** – vyrauja veja, planuojamas želdinimas medžiais ir krūmais;
- **Žygio** – šiaurinėje dalyje nėra medžių ir krūmų, jie neplanuojami, pietinėje – suplanuotas gausenis nei esamas želdinimas;
- **V. Nagevičiaus** – vyrauja veja, želdinimas medžiais ir krūmais nenumatytas;
- **J. Galvydžio** – vyrauja veja, želdinimas medžiais ir krūmais nenumatytas.



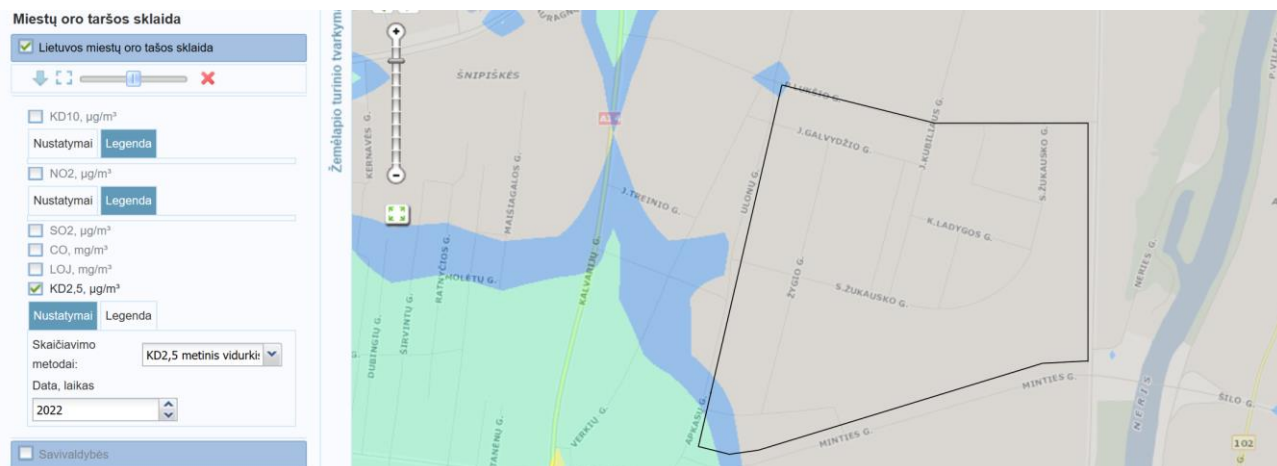
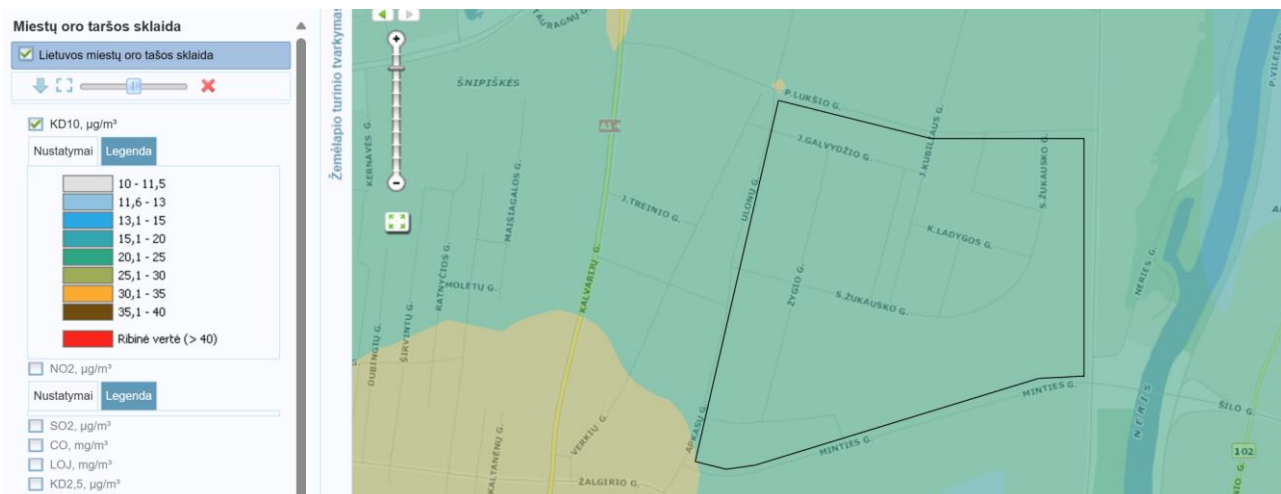
pav. 14 Planuojamų želdinių analizuojamoje teritorijoje schema

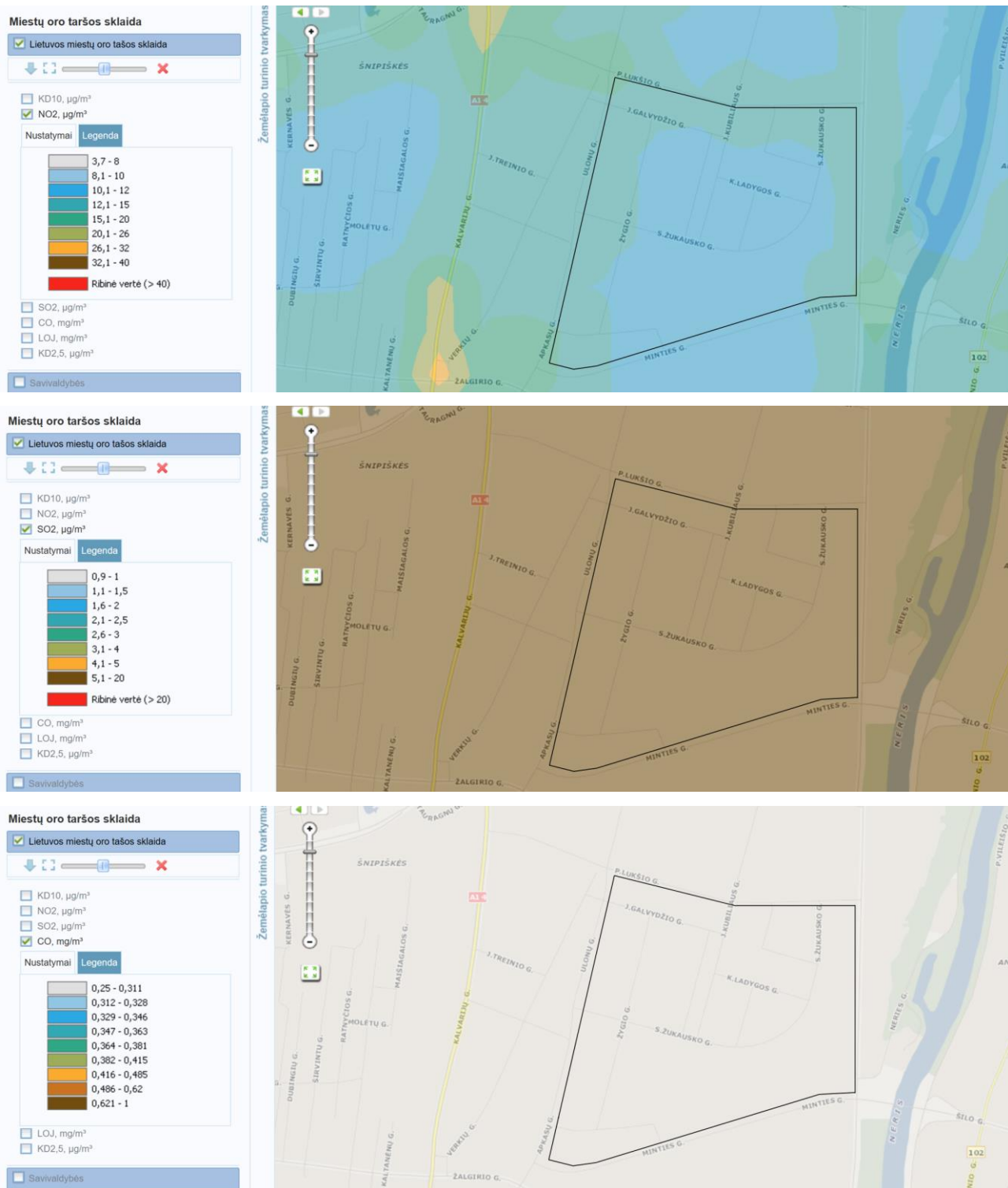
Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

1.3 APLINKOS KOKYBĖ

1.3.1 Oro tarša

Aplinkos apsaugos agentūros publikuojamame oro taršos sklaidos žemėlapyje pateikiamos oro taršos modeliavimo reikšmės. Žemiau pateikiamose šio žemėlapio ištraukose matoma, kad stebimų teršalų koncentracijos ribinės vertės, nustatytos higienos normos HN 35:2007 „Didžiausia leidžiama cheminių medžiagų (teršalų) koncentracija gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų patalpų ore“; Analizuojamoje teritorijoje nėra viršijamos.





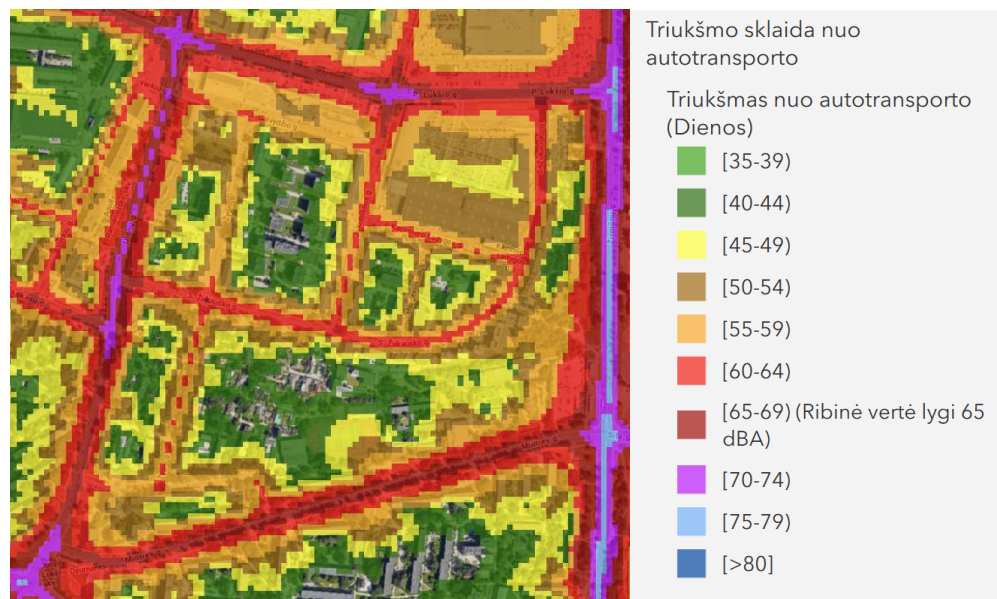
pagr. 15 Ištraukos iš miestų oro taršos sklaidos žemėlapiu

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra <https://aplinka.lt/zemelapiai>

1.3.2 Triukšmas

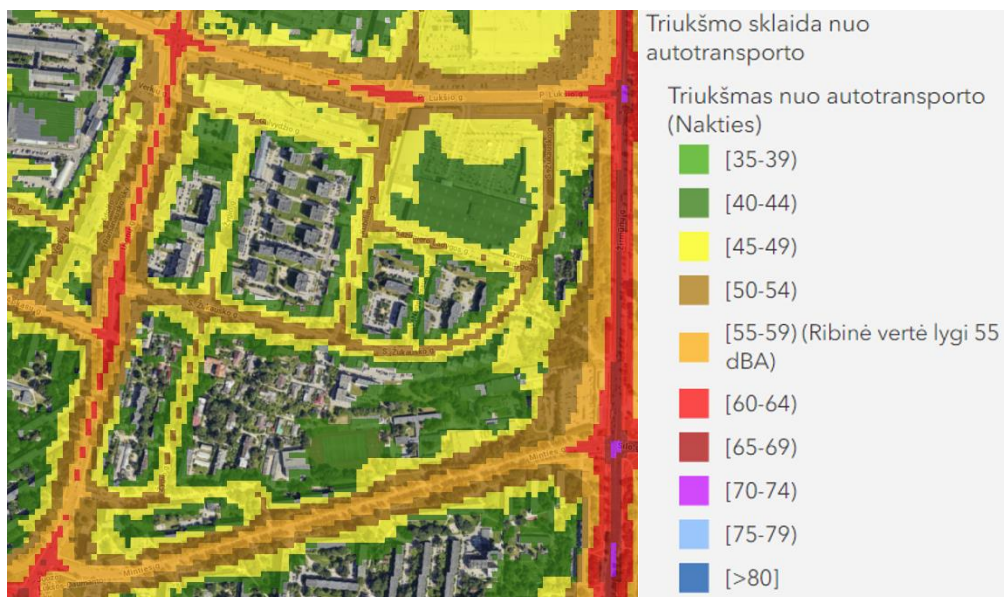
Analizuojamoje teritorijoje autotransporto sukiamas triukšmas yra pagrindinis triukšmo taršos šaltinis. Remiantis Vilniaus miesto interaktyviame žemėlapyje pateikiamais duomenimis, S. Žukausko, K. Ladygos, Žygio ir J. Kubiliaus gatvėse triukšmo tarša dienos metu gali siekti 64 dBA (pagr. 16), o nakties metu iki 54

dBA (pav. 17). Nors faktiškai triukšmas ribines vertes viršija tik Žygio ir S. Žukausko gatvių sankryžoje, teritorijos gatvių aplinka yra triukšminga.



pav. 16 Autotransporto sukeliamas triukšmas dienos metu

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>



pav. 17 Autotransporto sukeliamas triukšmas naktį

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

1.4 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

- Analizuojama teritorija yra susiformavusi kaip ramaus eismo zona – vyrauja gyvenamoji paskirtis, vyksta intensyvus žmonių judėjimas iki traukos objektų – paslaugų ir parduotuvių – įsikūrusių pirmuosiuose pastatų aukštuose.
- Nors Vilniaus miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniai atitinka realius teritorijos naudotojų poreikius, ne visi infrastruktūros reikalinga skirtingiems eismo dalyviams sprendiniai yra įgyvendinti: netranzitinės daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų zonos ir infrastruktūra dviračiams vidinėse teritorijos gatvėse.
- Susisiekimo infrastruktūra nėra patogi pėstiesiems – analizuojamose gatvėse yra daug kliūčių, kurios mažina pėsčiųjų komfortą ir patogumą bei trukdo sklandžiai judėti žmonėms turintiems specialiųjų poreikių.
- Analizuojamos teritorijos gatvėse prioritetas teikiamas patogiam automobilių judėjimui – realios pėsčiųjų kasdien naudojamos trasos nesutampa su esamomis įrengtomis pėsčiųjų perėjimo vietomis, pėsčiųjų perėjos sankryžose įrengtos ne visomis kryptimis, leistinas 50 km/val. greitis ir dažnai matomumą ribojantys stovintys automobiliai neužtikrina pėsčiųjų bei dviratininkų saugumo.
- Gatvių želdiniai teritorijoje nėra išdėstyti nuosekliai, mažų lajų medžiai ir veja nesukuria šešėlio ir juntamo barjero nuo automobilių, o autotransporto sukeltas triukšmas dalyje analizuojamų gatvių ir jų aplinkoje yra itin arti ribinių verčių.

2 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO GALIOJANČIŲ DOKUMENTŲ NUOSTATOMS VERTINIMAS

2.1 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO ĮVERTINIMO METODIKA

Esamos susisiekimo infrastruktūros vertinimas atliekamas palyginamuoju būdu vertinant faktinius infrastruktūros parametrus ir reikalavimus keliamus trijuose galiojančiuose dokumentuose:

- Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“;
- Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės (PPOT 20);
- Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas.

Sekančiuose skyriuose bus vertinama kaip analizuojamos D kategorijos gatvės ir jų elementai atitinka ramaus eismo zonos koncepciją.

Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ – nustato reikalavimus gatvių infrastruktūrai ir jos parametrams.

- **Gatvių funkcijos:**
D kategorija – Pagalbinė gatvė. Lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys. Srautų paskirstymas į smulkias teritorijas, privažiavimai prie atskirų statinių ir kitų objektų.
- **Techninių parametrų nustatymas:**

Pagrindinių gatvių techninių parametrų nustatymą reglamentuoja Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 33-asis punktas:

10 lentelė. Pagrindiniai gatvių techniniai parametrai

Eil. Nr.	Gatvės kategorija	Minimalus atstumas tarp gatvės RL ¹⁾	Projektinis greitis, km/h	Bendras eismo juostų skaičius		Eismo juostų plotis, m	Maksimalus išilginis nuolydis, %	Minimali horizontali kreivė, m
				Min	Max			
1.	A	70	80	4	6 ²⁾	3,75	4	400
2.	B	30	60	2	6 ²⁾	3,25	6	200
3.	C	20	50	2	4	3,00	7	120
4.	D	12	30	2	2	2,75	10	30
5.	D _S	5	20	1	2	2,50 ⁵⁾	12	10
6.	D _S *	4,5	20	1	1	3,50	12	10
7.	E	7	30	2 ³⁾ +2 ⁴⁾	2 ³⁾ +4 ⁴⁾	0,75 ³⁾ /1,25 ⁴⁾	5 ⁶⁾	10
8.	F	5	20	1 ³⁾ +1 ⁴⁾	1 ³⁾ +1 ⁴⁾	0,75 ³⁾ /1,25 ⁴⁾	5 ⁶⁾	10

Visi pagrindiniai D kategorijos gatvių parametrai nustatyti 10-oje Statybos techninio reglamento lentelėje ir papildomos pastabos jiems nėra taikomos.

- **Papildomų juostų kairiesiems posūkiams įrengimas:**

90 punktas: Papildoma eismo juosta kairiesiems posūkiams atlikti turi būti įrengta kai bendras eismo intensyvumas gatvėje viena kryptimi piko metu viršija 500 aut./h, o sukančių į kairę eismo intensyvumas viršija 50 aut./h.

- **Automobilių stovėjimo vietų parametrus** nustato 31 lentelė „Automobilių stovėjimo vietų įrengimas“.

Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės PPOT 20 – nustato nežymėtų perėjų, pėsčiųjų perėjų, šviesoforais reguliuojamų perėjų, požeminių pėsčiųjų perėjų ir pėsčiųjų perėjų virš kelio įrengimo sąlygas, reikalavimus ir apribojimus Lietuvos Respublikos teritorijoje.

- **Aktualūs eismo saugos kriterijai, kuriuos turi atitikti naujos ir atnaujintos pėsčiųjų perėjos:**

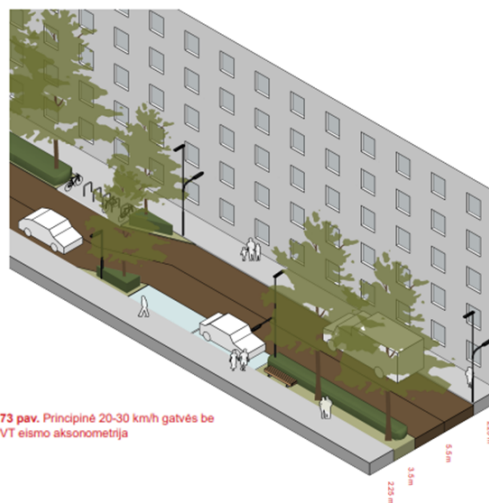
23.5. pėstiesiems iki kitos gatvės pusės, iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos vienu metu reikės pereiti ne daugiau kaip dvi eismo juostas (įskaitant posūkių, lėtėjimo, greitėjimo ir maršrutiniam transportui skirtas eismo juostas);

23.7. pėstiesiems iki kitos gatvės pusės be iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos reikės pereiti ne platesnę kaip 8,5 m važiuojamąją gatvės dalį;

Vilniaus miesto gatvių standartas – principų ir praktikų rinkinys aprašantis ir iliustruojantis gatvių Vilniuje viziją remiantis geraisiais pavyzdžiais iš Lietuvos ir užsienio. Standarto reikalavimai Vilniuje taikomi tiek kiek neprieštarauja Lietuvoje galiojantiems teisės aktams.

Vilniaus miesto gatvių standarte gatvės klasifikuojamos pagal funkciją ir greitį – D kategorija atitinka 20-30 km/h gatvę be viešojo transporto eismo, kurioms keliama reikalavimai pateikiami *pav. 18*.

20-30 km/h be VT	
1. Pėstiesiems	
Pėsčiųjų takas	○
Šeiminkų "metras"	○
2. Funkcijoms	
Želdinių juosta	●
Lygiagretus automobilių stovėjimas	○
Mažoji architektūra	○
3. Dviratininkams	
Atskiras dviračių takas	☒
Dviračių juosta gatvėje	○
Eismas bendrame sraute	○
4. Viešajam transportui	
Stotelės	☒
Įvažos	☒
5. Važiuojamajai daliai	
Važiuojamosios dalies eismo juostų pločiai	2.75m
Bendro judėjimo gatvė (shared space)	○
Iškreivinimas	○
Perėjimų iškėlimas ir/ar greičio kalneliai	●
Pėsčiųjų salelės	☒***



73 pav. Principinė 20-30 km/h gatvės be VT eismo aksionometrija

● – privaloma; ○ – galima; ☒ – draudžiama.

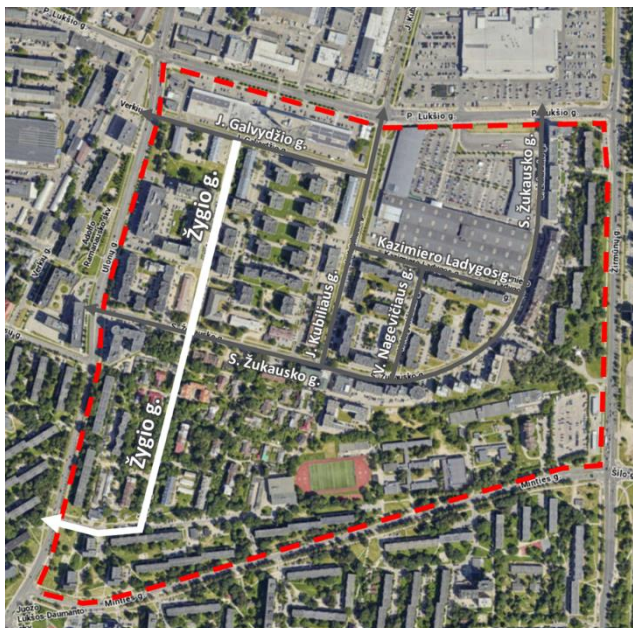
***Galioja tada, kai yra ne daugiau 2 eismo juostos ir kitoks sprendimas (šaligatvio išplatinimas) beužtikrina pėsčiųjų saugumo.

- yra ne mažiau nei 2 eismo juostos;
- jūda viešasis transportas arba sunkiasvoris transportas pramoninėse teritorijose.

pav. 18 Reikalavimai lėto eismo gatvėms

Šaltinis: Vilniaus miesto gatvių standartas

2.2 ŽYGIO G. INFRASTRUKTŪROS ANALIZĖ



Analizuojama Žygio gatvė turi du skirtingus pjūvius: šiaurinė dalis – nuo J. Galvydžio iki S. Žukausko (pav. 20) ir pietinė dalis – piečiau S. Žukausko g., kur taikomas gyvenamosios zonos eismo organizavimas (pav. 21).

pav. 19 Žygio g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje

Šiaurinė dalis:

- Važiuojamosios dalies plotis 7-11 m. po vieną 3,5 m pločio eismo juosta kiekviena kryptimi su papildomomis posūkių juostomis ties sankryža su S. Žukausko gatve.
- Esamas perėjimo organizavimas pėstiesiems sankryžoje su S. Žukausko gatve yra nesaugus ir negalimas atnaujinti pagal PPOT 20, dėl pildomos posūkio juostos, kurios poreikio nepagrindžia esami eismo srautai (žr. eismo srautų analizę). Dėl posūkio juostos pėstiesiems reikia pereiti 11 m, kas prieštarauja 23.7. taisyklių punktui: „pėstiesiems iki kitos gatvės pusės be iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos reikės pereiti ne platesnę kaip 8,5 m važiuojamąją gatvės dalį“. Dėl šios priežasties turi būti keičiamas perėjimo organizavimas.
- Vyrauja statmenas parkavimas, parkavimo juostose šalia gatvės važiuojamosios dalies, tačiau vyksta ir lygiagretus parkavimas neleistinose vietose.
- 140 metrų atkarpoje nėra šaligatvio tarp gatvės raudonųjų linijų ribose, tad miestas negali užtikrinti jo savalaikės priežiūros.
- Atkarpoje beveik nėra gatvės želdinių.

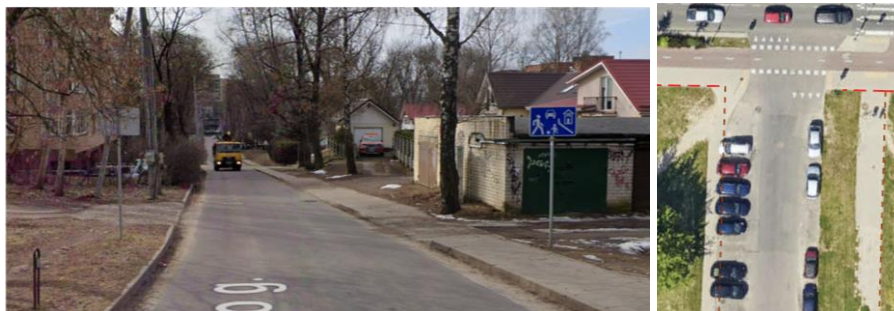


pav. 20 Šiaurinė Žygio g. dalis

Pietinė dalis:

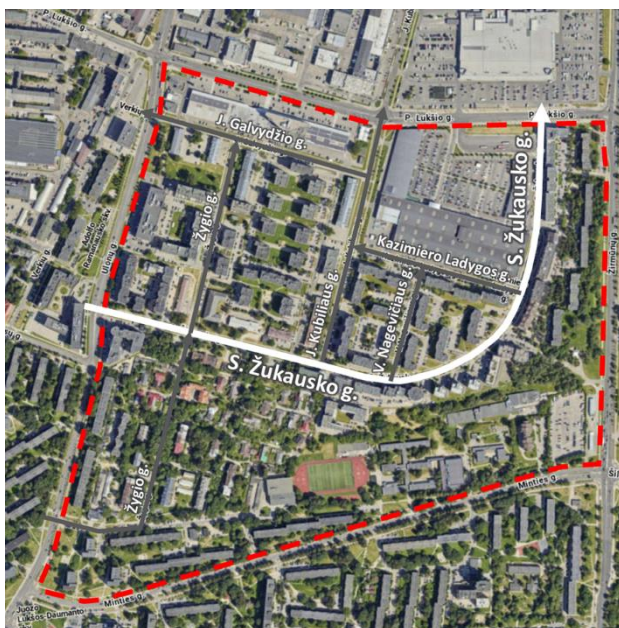
- Dalyje atkarpos (280 m) nustatyta „gyvenamoji zona“, greitis joje ribojamas dviem iškiliais greičio mažinimo kalneliais.

- Gyvenamosios zonos dalyje nėra pėsčiųjų takų nei vienoje kelio pusėje, gatvės kraštuose vyksta chaotiškas automobilių statymas ribojantis eismo dalyvių matomumą.
- Gyvenamosios zonos važiuojamosios dalies plotis 5,5 m, prieš sankryžą su S. Žukausko gatve, važiuojamoji dalis išplatėja iki 9 m
- Fiziškai įmanomas ir vykstantis nesaugus parkavimas ties išvažiavimu į Apkasų g. kai iki perėjos mažiau nei 5 metrai.



pav. 21 Pietinė Žygio g. dalis

2.3 S. ŽUKAUSKO G. INFRASTRUKTŪROS ANALIZĖ



S. Žukausko gatvės 1,1 km atkarpa nuo Ulonų g. iki P. Lukšio g. (pav. 23).

pav. 22 Žukausko g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje

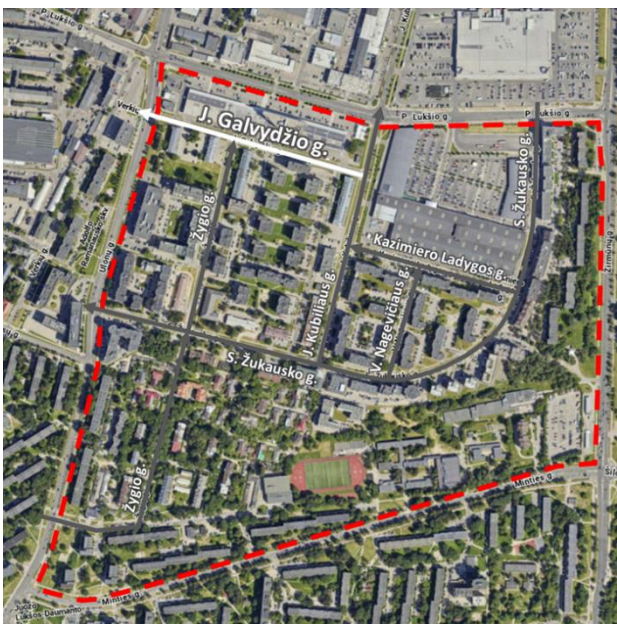
- Važiuojamosios dalies plotis ties Ulonų g. 10,5 m (3 juostos). Tiesiojoje plotis 7 m, ties PC „Banginis“ susiaurėja iki 6 m ir ties autobusų žiedu išplatėja iki 10,5 m.
- Stovėjimo vietos kampu yra netinkamų parametrų ir be parkavimo bortų, tad automobiliai blokuoja praėjimą pėstiesiems.
- Daugelyje vietų ties įvažiavimais į kiemus vyksta neleistinas parkavimas posūkių spinduliuose.
- Atkarpoje nuo Ulonų g. iki J. Kubiliaus g. pėsčiųjų takai abejose gatvės pusėse 2,25 m pločio, tačiau toliau pietinėje gatvės pusėje pėsčiųjų takas siaurėja dėl įvairių kliūčių: laiptų, stovinčių automobilių, ženklų ir kt. Prieš P. Lukšio gatvę šaligatvis siaurėja iki 1 m ir mažiau.
- Sankryžose trūksta perėjų visomis kryptimis, taip pat trūksta perėjimo vietų esamos traukos kryptimis link Žirmūnų g.
- 200 m ilgio atkarpoje tarp S. Žukausko ir K. Ladygos nėra galimybių saugiai kirsti gatvę.

- Pietinėje 90 m ilgio atkarpos dalyje neužkirstos galimybės negalimam lygiagrečiam automobilių stovėjimui kairėje gatvės pusėje. Dėl statmenų parkavimo vietų dešinėje gatvės pusėje, esant parkavimui kairėje pusėje netenkinamas minimalus pravažiavimo plotis 5,5 m.
- Šaligatviai abejose gatvės pusėse yra 1,5 m pločio, tačiau funkciškai ties statmenomis parkavimo vietomis susiaurėja dėl neįrengtų parkavimo bortų.
- 320 m ilgio atkarpoje tarp S. Žukausko ir J. Galvydžio nėra papildomų perėjimo vietų
- Yra želdiniai abejose gatvės pusėse, tačiau papildomas želdinimas suteiktų daugiau komforto pėstiesiems.



pav. 25 Žukausko g. (lygiagreti J. Kubiliaus g.)

2.5 J. GALVYDŽIO G. INFRASTRUKTŪROS ANALIZĖ



360 metrų ilgio J. Galvydžio gatvė tarp Ulonų ir J. Kubiliaus gatvių (pav. 27).

pav. 26 J. Galvydžio g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje

- Važiuojamosios dalies plotis ties Ulonų g. – 7 m, ties J. Kubiliaus g. – 10,5 m.
- Nesuformuotos parkavimo vietos fiziškai leidžia statyti automobilius vietose kur ribojamas matomumas išvažiuojant iš kiemų.
- Šiaurinėje gatvės pusėje šaligatvio plotis 1,5 m – yra pakankamas (nėra aktyviųjų pirmų aukštų ar kitos traukos). Šaligatvis pietinėje pusėje yra 2,25 m, tačiau 80 metrų atkarpoje susiaurėja iki 1,5 m, o dėl nepakankamų parametų stovėjimo vietų realus praėjimo plotis siekia tik 1 m. Dalis kelio ženklų atramų įrengtos taip, jog praėjimui lieka tik apie 1,2-1,5 m.
- Perėja ties J. Kubiliaus gatve neatitinka PPOT 20 – dėl posūkio juostos pėstiesiems reikia pereiti 10,5 m, kas prieštarauja 23.7. taisyklių punktu: „pėstiesiems iki kitos gatvės pusės be iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos reikės pereiti ne platesnę kaip 8,5 m važiuojamąją gatvės dalį“. Dėl šios priežasties turi būti keičiamas perėjimo organizavimas.
- Gatvėje be vejos nėra jokių želdinių.



pav. 27 J. Galvydžio g.

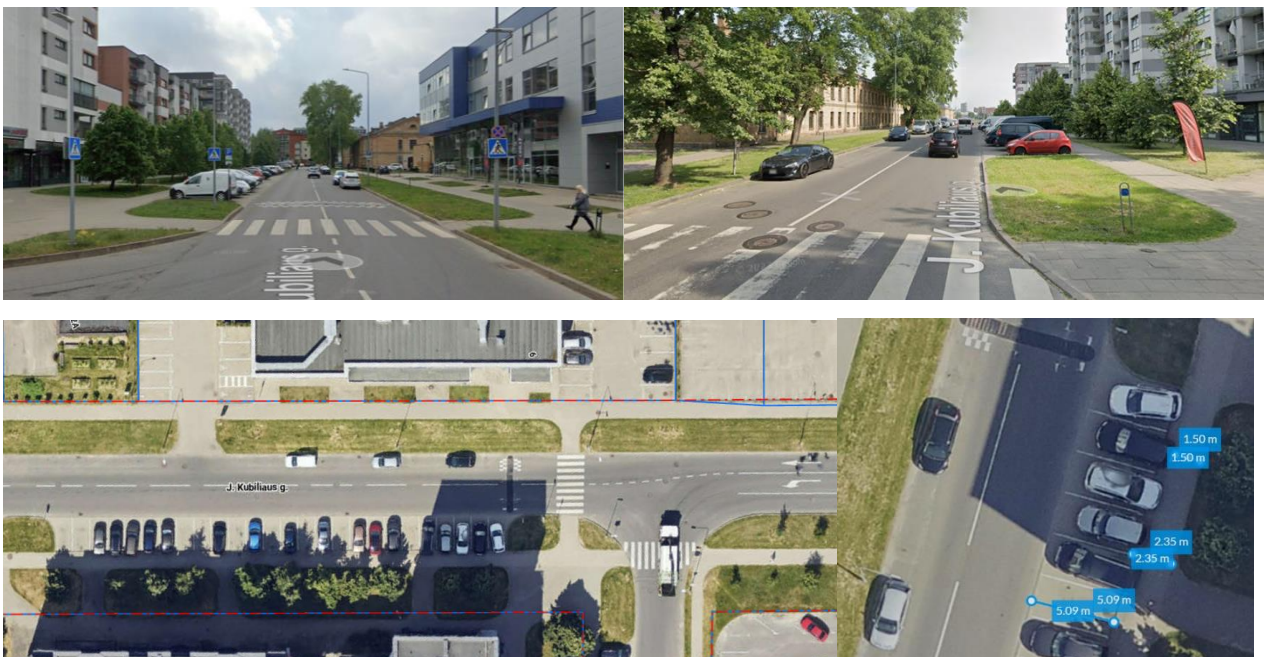
2.6 J. KUBILIAUS G. INFRASTRUKTŪROS ANALIZĖ



410 m ilgio J. Kubiliaus gatvės atkarpa tarp P. Lukšio ir S. Žukausko g. (pav. 29).

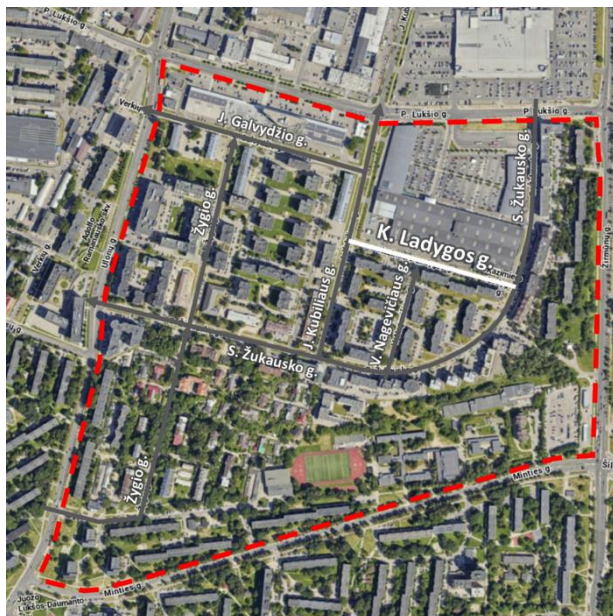
pav. 28 J. Kubiliaus g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje

- Važiuojamosios dalies plotis 9 m (2 x 4,5 m). Ties sankryžomis su P. Lukšio ir K. Ladygos g. atsiranda juostos posūkiui ir jų plotis sumažėja iki 3 m.
- Statmenos automobilių stovėjimo vietos įrengtos tinkamų parametrų, tačiau neįrengti parkavimo bortai leidžia blokuoti praėjimą pėstiesiems.
- Pėsčiųjų takai abejose gatvės pusėse 2,25 m pločio, tačiau 170 metrų atkarpoje stovintys automobiliai blokuoja dalį praėjimo.
- Visos pėsčiųjų perėjos gatvėje yra per ilgos ir neatitinka PPOT 20 nustatytų reikalavimų.
- 200 m ilgio atkarpoje tarp S. Žukausko ir K. Ladygos nėra galimybių saugiai kirsti gatvę
- Beveik nėra gatvės želdinių kairėje gatvės pusėje.



pav. 29 J. Kubiliaus g.

2.7 K. LADYGOS G. INFRASTRUKTŪROS ANALIZĖ



280 m ilgio K. Ladygos gatvė esanti tarp J. Kubiliaus ir S. Žukausko g. (pav. 31).

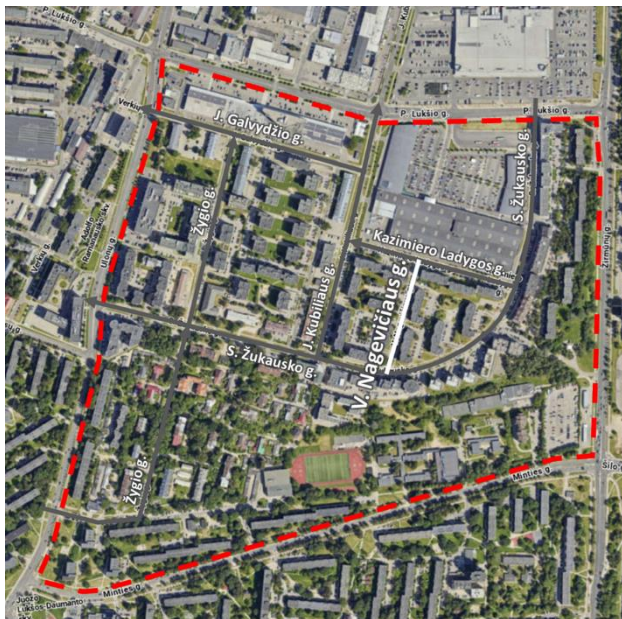
pav. 30 K. Ladygos g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje

- Važiuojamosios dalies plotis 7 m, eismo juostos nėra paženklintos.
- Stovėjimo vietos įrengtos tinkamų parametrų, tačiau neįrengti parkavimo bortai leidžia blokuoti praėjimą pėstiesiems.
- Šiaurinėje gatvės pusėje vyksta neleistinas išilginis parkavimas, negalimas dėl Statybos techniniame reglamente nustatyto minimalus 5,5 m pravažiavimo pločio.
- Šiaurinėje gatvės pusėje 1,5 m pločio šaligatvis yra pakankamas (nėra aktyviųjų pirmų aukštų ar kitos trukos). Šaligatvis pietinėje pusėje yra 2,25 m, tačiau ties parkavimo vietomis susiaureja dėl neįrengtų parkavimo bortų.
- Perėjos ties sankirtomis su J. Kubiliaus ir S. Žukausko g. įrengtos posūkių spinduliuose
- Šiaurinėje gatvės pusėje nėra želdinių tarp gatvės ir pėsčiųjų tako.



pav. 31 K. Ladygos g.

2.8 V. NAGEVIČIAUS G. INFRASTRUKTŪROS ANALIZĖ



180 metrų ilgio V. Nagevičiaus g. esanti tarp S. Žukausko ir K. Ladygos gatvių (pav. 33).

pav. 32 V. Nagevičiaus g. lokalizacija analizuojamoje teritorijoje

- Važiuojamoji dalis 6 m pločio.
- Statmenos stovėjimo vietos įrengtos tinkamų parametrų, tačiau neįrengti parkavimo bortai leidžia blokuoti praėjimą pėstiesiems.
- Vakarinėje gatvės pusėje vyksta neleistinas išilginis parkavimas, negalimas dėl Statybos techniniame reglamente nustatyto minimalus 5,5 m pravažiavimo pločio.
- Šaligatviai abejose gatvės pusėse yra 1,5 m pločio. Šaligatvis pietinėje pusėje ties parkavimo vietomis susiaurėja dėl neįrengtų parkavimo bortų.
- Vakarinėje gatvės pusėje nėra želdinių juostos tarp gatvės ir pėsčiųjų tako, vyrauja veja.



pav. 33 V. Nagevičiaus g.

2.9 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO ĮVERTINIMO APIBENDRINIMAS

Nagrinėjamos teritorijos gatvėse galioja 50 km/val. greitis, nors Statybos techninis reglamentas D kategorijos gatvių projekcinį greitį nustato 30 km/val.

Gatvių infrastruktūra yra įrengta automobilių vairuotojų patogumui ir neatitinka Statybos techninio reglamento, Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklių ir Vilniaus miesto gatvių standarto keliamų reikalavimų:

- Gatvių važiuojamoji dalis visose gatvėse, išskyrus V. Nagevičiaus, S. Žukausko atkarpą lygiagrečia J. Kubiliaus gatvei ir gyvenamosios zonos Žygio gatvės atkarpą, platesnė nei nurodyta maksimali leidžiama,
- Vyksta neleistinas lygiagretus parkavimas, dažnai ribojantis matomumą, apsunkinantis patekimą į kiemus ir specialiojo transporto judėjimą,
- Dalis parkavimo vietų analizuojamose gatvėse yra įrengtos mažesnių parametrų nei nurodo Statybos techninis reglamentas ir be įrengtų parkavimo bortų, taip leidžiant parkuoti statmenai vietoje numatyto parkavimo kampu arba užstatant pėsčiųjų takus,
- Dėl per plačios važiuojamosios dalies, dalis pėsčiųjų perėjų yra per ilgos ir negali būti atnaujinamos tokių pačių parametrų (vadovaujantis Pėsčiųjų perėjimo organizavimo taisyklėmis PPOT 20),
- Analizuojamose gatvėse atskira dviračių infrastruktūra nėra įrengta, tačiau esamas eismo organizavimas – statmenas parkavimo būdas ir nustatytas 50 km/val. greitis – neužtikrina galimybės saugiai važiuoti dviračiu automobilių sraute gatvėje.

3 EISMO SRAUTŲ ANALIZUOJAMOJE TERITORIJOJE ANALIZĖ

3.1 EISMO SRAUTŲ STEBĖJIMŲ IR VERTINIMO METODIKA

Siekiant geriau suprasti eismo dalyvių judėjimo tendencijas analizuojamoje teritorijoje buvo atliekami pėsčiųjų, dviratininkų ir automobilių eismo srautų stebėjimai keturiose teritorijoje esančiose sankryžose:

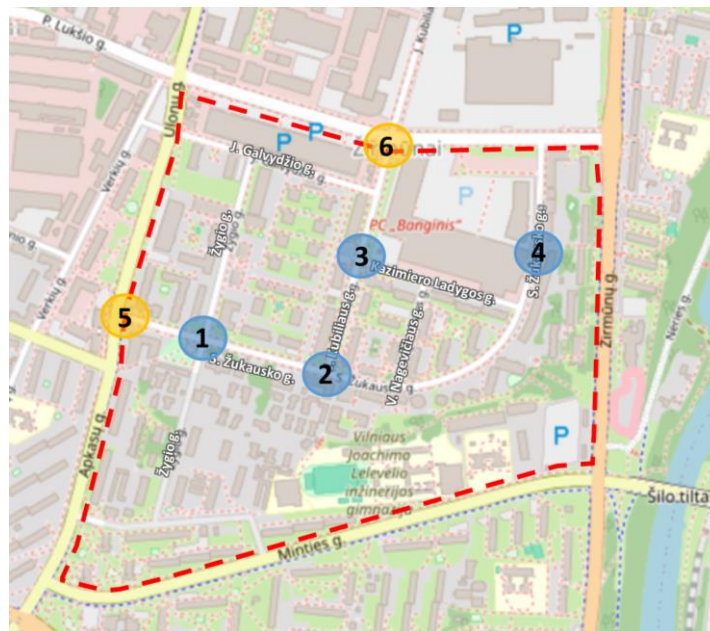
1. S. Žukausko - Žygio
2. S. Žukausko - J. Kubiliaus
3. J. Kubiliaus – K. Ladygos
4. S. Žukausko g. 41

Eismo srautai šiose keturiose sankryžose buvo stebimi 15 minučių intervalais 3 kartus per dieną:

- Ryte: 7.00-9.30 val.
- Dieną: 12.00-14.00 val.
- Vakare: 16.30 -18.30 val.

Eismo srautų analizei taip pat buvo naudojami SJ „Susisiekimo paslaugos“ pateikti dviejų šviesoforais reguliuojamų sankryžų automobilių srautų duomenys:

5. S. Žukausko - Ulonų
6. J. Kubiliaus – P. Lukšio



pav. 34 Eismo srautų stebėjimo vietos

3.2 EISMO SRAUTAI ANALIZUOJAMOSE SANKRYŽOSE

3.2.1 S. Žukausko – Ulonų sankryža

Automobilių srautai

Rytas:

Ulonų g.			Sankryžą kirtusių automobilių suma rytinio piko metu/val			
VD6.1	VD6.2	VD6.3	955			
56	179	29				
↓	↓	→				
			↑	42	VD5.1	S. Žukausko g.
			↓	218	VD5.2	
↑	↑					
99	332					
VD3.2	VD3.1					

Vakaras:

Ulonų g.			Sankryžą kirtusių automobilių suma vakarinio piko metu/val			
VD6.1	VD6.2	VD6.3	1421			
111	212	66				
↓	↓	→				
			↑	80	VD5.1	S. Žukausko g.
			↓	252	VD5.2	
↑	↑					
134	566					
VD3.2	VD3.1					

3.2.2 J. Kubiliaus – P. Lukšio sankryža

Automobilių srautai

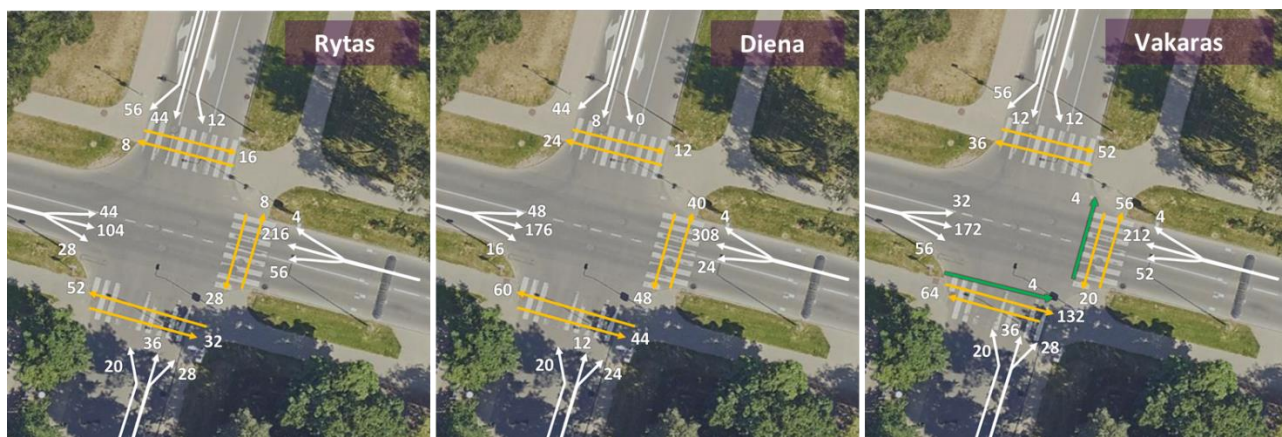
Rytas:

J. Kubiliaus g.				Sankryžą kirtusių automobilių suma rytinio piko metu/val			
		VD19	VD20	797			
		68	22				
		←↓	→				
P. Lukšio g.	VD3	41	↑	↑←	125	VD7	P. Lukšio g.
	VD2	94	→	←	117	VD8	
	VD1	166	→↓	↓	47	VD9	
		←	↑→				
		40	77				
		VD15	VD16				
J. Kubiliaus g.							

Vakaras:

J. Kubiliaus g.				Sankryžą kirtusių automobilių suma vakarinio piko metu/val			
		VD19	VD20	1515			
		151	141				
		←↓	→				
P. Lukšio g.	VD3	95	↑	↑←	170	VD7	P. Lukšio g.
	VD2	209	→	←	140	VD8	
	VD1	280	→↓	↓	71	VD9	
		←	↑→				
		73	185				
		VD15	VD16				
J. Kubiliaus g.							

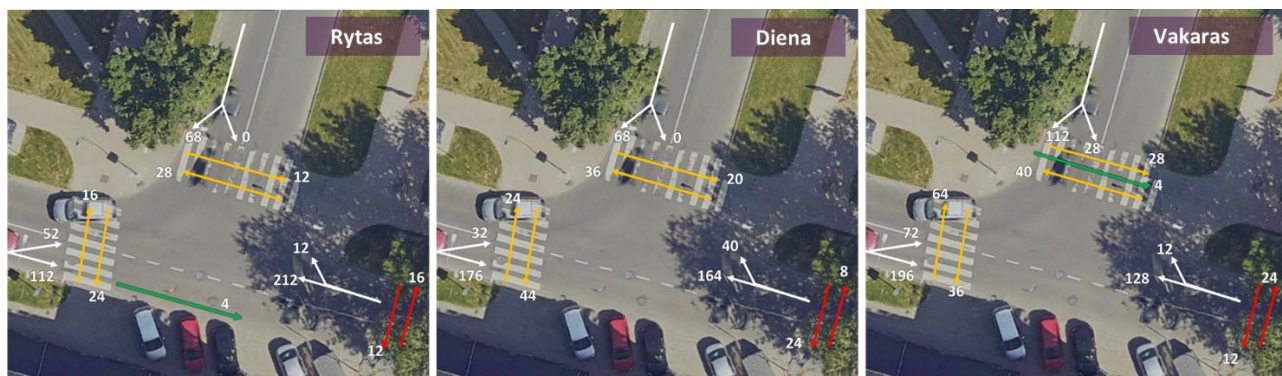
3.2.3 S. Žukausko – Žygio sankryža



pav. 35 S. Žukausko – Žygio sankryžos srautas ryte, dieną, vakare

- Didžiausi automobilių srautai per sankryžą vyksta S. Žukausko gatve. Didžiausi automobilių srautai buvo stebimi dienos metu – iki 500 automobilių per valandą abejomis kryptimis.
- Nors didesnis srautas vyksta S. Žukausko gatve, ir juostų skaičius pakankamas esamiems srautams, Žygio gatvėje eismo juostų skaičius yra perteklinis – abejomis juostomis link sankryžos važiuoja tik iki 100 automobilių per valandą.
- Perėja per S. Žukausko gatvę įrengta tik už sankryžos su Žygio gatve, tačiau didžiausias sankryžą kertančių pėsčiųjų skaičius vakare – 360 pėsčiųsių – rodo, jog perėja intensyviai naudojama ir papildoma perėja per S. Žukausko gatvę pagerintų susisiekimo patogumą pėstiesiems.

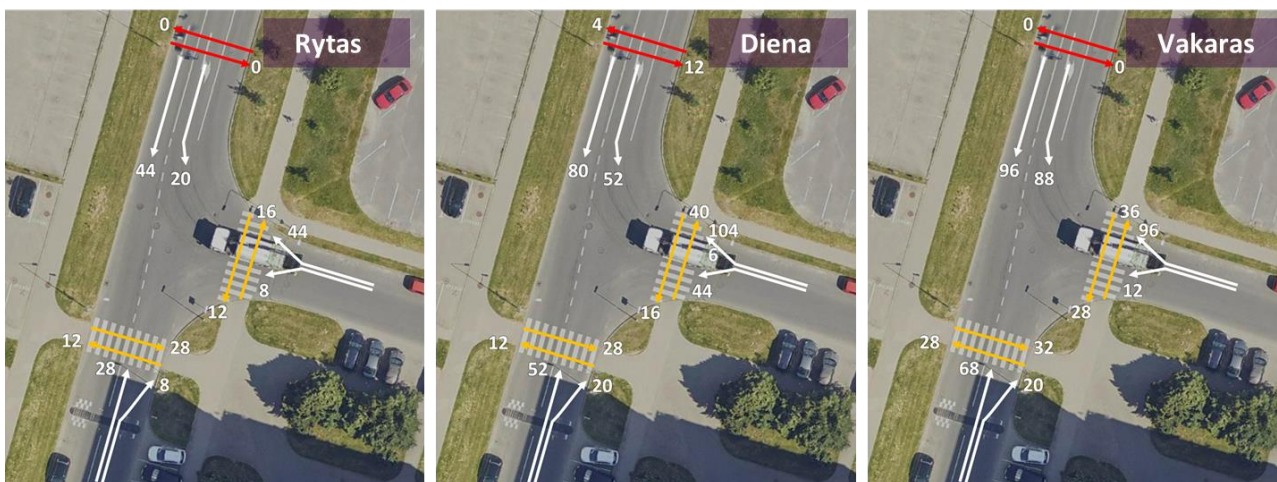
3.2.4 S. Žukausko - J. Kubiliaus



pav. 36 S. Žukausko – J. Kubiliaus sankryžos srautas ryte, dieną, vakare

- Didžiausi automobilių srautai per sankryžą vyksta S. Žukausko gatve. Didesnė srauto kryptis ryte – link Ulonų, g., vakare – link P. Lukšio g.
- Vertinant esamus automobilių srautus, eismo juostų skaičius sankryžoje yra pakankamas ir neartėja iki ribinio 1 eismo juostos laidumo.
- Perėja per S. Žukausko gatvę įrengta tik prieš sankryžą su J. Kubiliaus gatve, tačiau visais srautų stebėjimo laikais buvo pėsčiųjų kertančių gatvę už sankryžos.

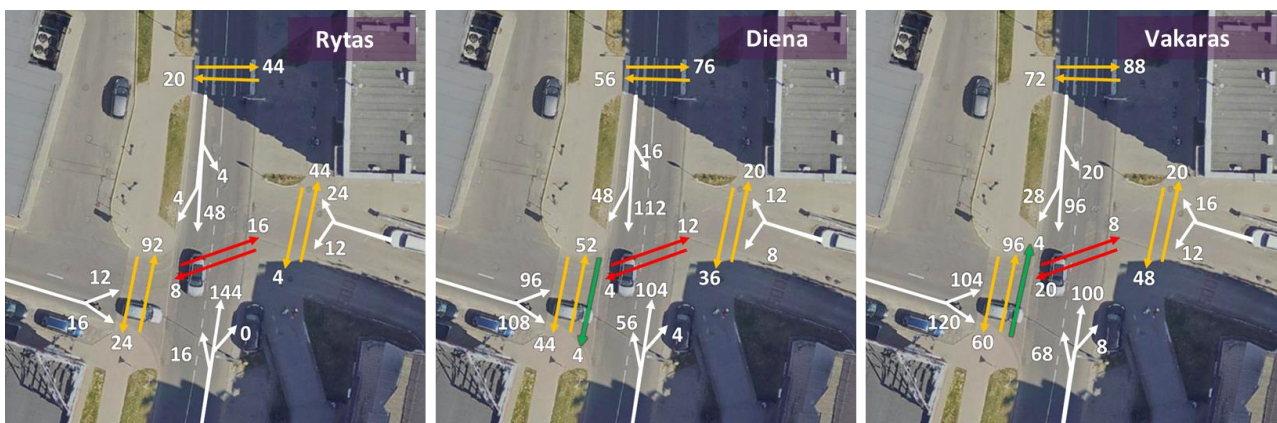
3.2.5 J. Kubiliaus – K. Ladygos



pav. 37 J. Kubiliaus – K. Ladygos sankryžos srautas ryte, dieną, vakare

- J. Kubiliaus gatvė prieš sankryžą su K. Ladygos gatve (vykstant link S. Žukausko g.) turi 2 eismo juostas, tačiau automobilių srautas nei vienu stebėjimo laiku neviršijo 500 automobilių per valanda, tad atsižvelgiant į Statybos techninio reglamento 90 punktą: „90. Papildoma eismo juosta kairiesiems posūkiams atlikti turi būti įrengta kai bendras eismo intensyvumas gatvėje viena kryptimi piko metu viršija 500 aut./h, o sukančių į kairę eismo intensyvumas viršija 50 aut./h.“, matoma, jog papildoma eismo juosta posūkiui į kairę yra perteklinė.
- Sankryžą intensyviausiu metu (vakare) visomis kryptimis kerta apie 376 automobiliai ir 124 pėstieji, tad sankryža yra mažiau intensyvi nei sankryžos S. Žukausko gatvėje.
- Perėja per J. Kubiliaus gatvę įrengta tik už sankryžos su K. Ladygos gatve (vykstant link S. Žukausko g.), tačiau srautų stebėjimo metu buvo pėsčiųjų kertančių gatvę prieš sankryžą.

3.2.6 S. Žukausko g. 41



pav. 38 S. Žukausko g. 41 sankryžos srautas ryte, dieną, vakare

- Dienos ir vakaro automobilių srautai šioje sankryžoje yra panašūs, tačiau nėra labai intensyvūs – 564-572 automobiliai kertantys sankryžą visomis kryptimis.
- Išvažiavimu iš PC „Banginis“ naudojasi panašus srautas automobilių kaip ir pačia S. Žukausko gatve.
- Visais srautų stebėjimo laikais buvo pėsčiųjų kertančių gatvę ne perėja, o tiesiausia ėjimo trajektorija nuo PC „Banginis“ iki viešojo transporto stotelės Žirmūnų gatvėje ir tai rodo infrastruktūros nepritaikymą pėsčiųjų poreikiams.

3.3 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

- Automobilių srautai vidinėse analizuojamos teritorijos sankryžose nėra labai intensyvūs, tačiau dvi iš jų turi papildomas juostas posūkiams (Žygio g. ties sankryža su S. Žukausko g. ir J. Kubiliaus g. ties sankryža su K. Ladygos g.), nors poreikio atskiroms juostoms fiksuoti automobilių srautai neidentifikavo.
- Vertinant stebėtų J. Kubiliaus gatvės sankryžų srautus, numanomas automobilių tranzitas J. Kubiliaus gatve nuo sankryžos su P. Lukšio link Ulonų g. ir priešinga kryptimi. Viena kryptimi šis tranzitas neviršija 100 automobilių per valandą.
- Nei viena iš 4 stebėtų sankryžų neturi pėsčiųjų perėjų įrengtų visomis kryptimis. 3 iš jų buvo stebimas gatvės kirtimas ne perėjoje (nors S. Žukausko – Žygio sankryžoje gatvės kirtimas ne perėjoje nebuvo užfiksuotas, jį galima nuspėti iš vejos būklės skirtingų metų ortu nuotraukose). Tokia pėsčiųjų elgsena indikuoja, jog perėjų tinklas neatitinka pėsčiųjų poreikių.

Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu: 7.00-9.30 val.:



pav. 39 Eismo srautai ryte

4 NAUDOTOJŲ PATIRČIŲ IR POREIKIŲ ANALIZĖ

4.1 NAUDOTOJŲ PATIRČIŲ IR POREIKIŲ ANALIZĖS METODIKA

Empirinis tyrimas atliktas kiekybiniu anketavimo metodu, imtį atsirenkant netikimybinio, tikslinių grupių formavimo principu, t.y. apklausoje dalyvavę respondentai yra pasižymintys bendru bruožu – gyvenantys ar tris ar daugiau kartų per savaitę besilankantys pietinėje Šiaurės miestelio dalyje: Žygio g., S. Žukausko g., V. Nagevičiaus g., J. Kubiliaus g., Kazimiero Ladygos g., J. Galvydžio g. Tikslinė imtis pasiekta apklausa dalinantis socialinėse medijose:

Platforma	Skleidėjas
KVIETIMAS Į APKLAUSĄ	
Oficialus <i>Facebook</i> puslapis	UAB „Gaučė ir Ko“ anketa
El. paštu 91 adresatui (darbovietės)	UAB „Gaučė ir Ko“ el. paštas
<i>Facebook</i> grupė „Šiaurės miestelio aktualijos“ (4,1 tūkst. narių)	UAB „Gaučė ir Ko“ anketa
<i>Facebook</i> grupė „Šiaurės miestelis, mūsų miestelis“ (3,5 tūkst. narių)	Darbuotojos anketa
El. paštu Žirmūnų seniūnijai	SĮ „Susisiekimo paslaugos“
Oficialus <i>Facebook</i> puslapis	SĮ „Susisiekimo paslaugos“
Oficialus <i>Instagram</i> puslapis	SĮ „Susisiekimo paslaugos“
KVIETIMAS Į DIRBTUVES IR APKLAUSĄ	
Oficialūs <i>Facebook</i> ir <i>LinkedIn</i> puslapiai	UAB „Gaučė ir Ko“ anketa
<i>Facebook</i> grupė „Šiaurės miestelio aktualijos“ (4,1 tūkst. narių)	Darbuotojos anketa
El. paštu 95 adresatams (darbovietės)	UAB „Gaučė ir Ko“ el. paštas
El. paštu Žirmūnų seniūnijai	SĮ „Susisiekimo paslaugos“
Oficialus <i>Facebook</i> puslapis	SĮ „Susisiekimo paslaugos“
Oficialus <i>Instagram</i> puslapis	SĮ „Susisiekimo paslaugos“
Oficialus <i>LinkedIn</i> puslapis	SĮ „Susisiekimo paslaugos“

Apklausa vykdyta 2023 m. gruodžio 1 d. – 2024 m. vasario 6 d. (2 mėn. ir 2 d.), *Survey123* platformoje. Apklausa buvo siekiama sužinoti bendruomenės narių nuomonę apie infrastruktūrą, jų tipines keliones analizuojamoje teritorijoje, su susisiekimu susijusias patirtis bei patiriamas problemas pietinėje Šiaurės miestelio dalyje, ribojamoje Ulonų, P. Lukšio, Žirmūnų ir Minties gatvių.

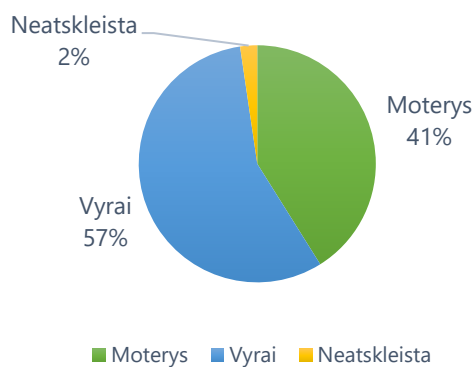
Respondentų skaičius: 129

Atliekamo tyrimo objektas: pietinės Šiaurės miestelio dalies gyventojų ir tris ar daugiau kartų per savaitę besilankančių asmenų nuomonė apie esamą susisiekimo situaciją analizuojamoje Šiaurės miestelio dalies teritorijoje.

4.2 APKLAUSOS REZULTATAI

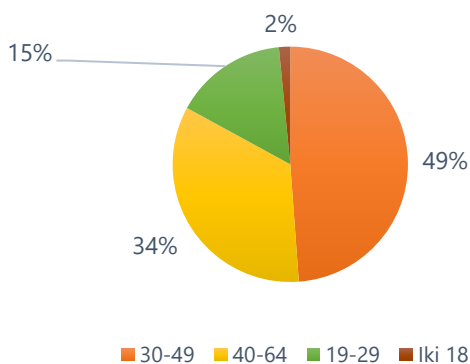
4.2.1 Demografiniai duomenys.

Iš apklausoje dalyvavusių 129 respondentų, pagal lytį pasiskirstymas: 53 respondentės – moterys, sudarančios 41 proc. visų respondentų, 73 respondentai – vyrai, sudarantys 57 proc. visų atsakiusiųjų. 3 asmenys (2 proc.) savo lyties neatskleidė.



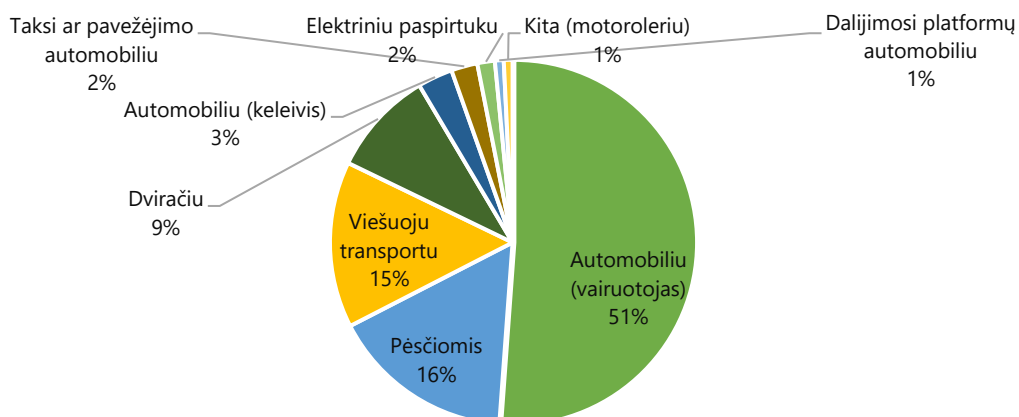
pav. 41 Lyčių pasiskirstymas apklausoje

Amžiaus pasiskirstymas apklausoje pasidalino taip: **30-49 metų atstovai sudarė didžiausią respondentų dalį (49 proc. arba 63 asmenys), mažesnė dalis – 40-64 metų atstovų (34 proc. arba 44 asmenys),** mažiausios respondentų dalys – 19-29 metų atstovų (15 proc. arba 20 asmenų) bei nepilnamečiai, sudarantys 1 proc. arba 2 asmenis.



pav. 42 Amžiaus pasiskirstymas apklausoje

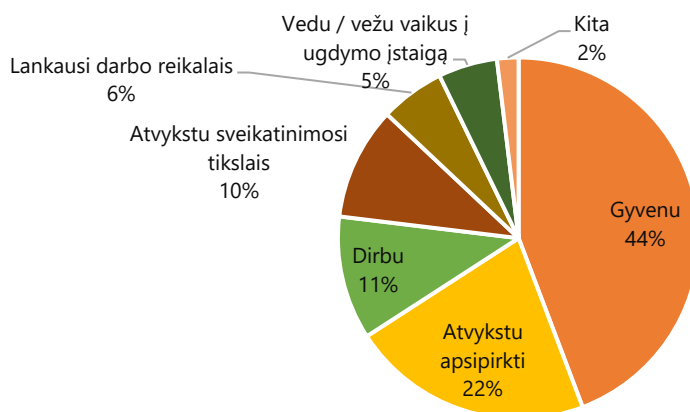
4.2.2 Bendroji informacija



Atliekant apklausą, buvo norima sužinoti ir bendrąją informaciją bei esamą situaciją, kaip yra atvykstama į analizuojamą teritoriją, keliaujama joje ir kokie vyrauja pagrindiniai kelionių tikslai. Respondentų atsakymai atskleidė, kad į analizuojamą teritoriją **42 proc.** asmenų **atvyksta darniomis transporto priemonėmis**, t.y. pėsčiomis, viešuoju transportu, dviračiu ar elektriniu paspirtuku. Tuo tarpu motorinėmis transporto priemonėmis atvykimui į teritoriją naudojasi daugiau nei pusė apklaustųjų – 58 proc.

pav. 43 Respondentų pasiskirstymas pagal atvykimo būdą į analizuojamą teritoriją

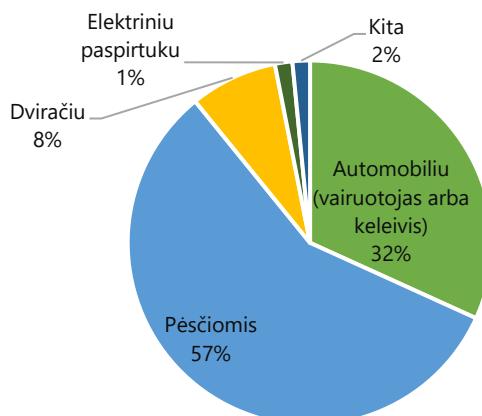
Išskirtina, kad gyvenantys, atvykstantys, keliaujantys ar kitaip leidžiantys laiką tris ar daugiau kartų per savaitę analizuojamoje teritorijoje, joje **lankosi skirtingais tikslais**. Jų pasiskirstymas pateikiamas skrituline diagrama:



pav. 44 Respondentų pasiskirstymas pagal lankymosi tikslą analizuojamoje teritorijoje

Beveik pusė apklaustųjų (44 proc.) yra teritorijoje gyvenantys asmenys, kita didelė dalis (22 proc.) teritorijoje lankosi atvykdami apsipirkti, dirbti (11 proc.) ar net sveikatinimosi tikslais (10 proc.). Mažiausią dalį sudaro lankymasis darbo reikalais (6 proc.), vaikų lydėjimas į ugdymo įstaigą (5 proc.) ar kita (2 proc.). 2 proc. respondentų, pasirinkę lankymosi tikslą „Kita“, nurodė, jog jų apsilankymą lemia tėvų ar draugų vizitai bei važiavimas pro šalį.

Svarbu išskirti, kad darnaus **keliavimo** teritorijoje būdo populiarumas skiriasi nuo atvykimo į teritoriją pasiskirstymo: priešingai nei atvykstančiųjų darniai (42 proc.), **besirenkančių keliauti darniai teritorijoje yra 66 proc.**, t.y. daugiau nei pusė apklausoje dalyvavusių asmenų.

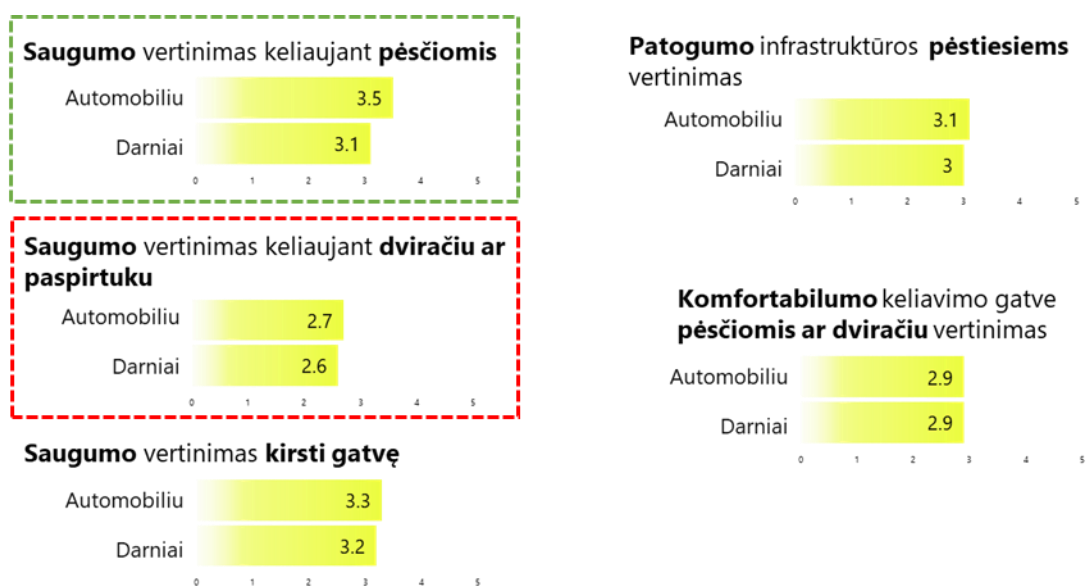


pav. 45 Respondentų pasiskirstymas pagal keliavimo būdą analizuojamoje teritorijoje

Tad keliaujančių darniai analizuojamoje teritorijoje – 87 respondentai, motorinėmis transporto priemonėmis keliaujančių – 42, t.y. 2 kartus mažiau nei keliaujančių darniai. Šis skirstymas yra svarbus tolimesnei lyginamajai analizei, lyginant situacijos vertinimą iš skirtingų keliavimo būdų pasirinkusiųjų respondentų.

4.2.3 Žygio g.

Likerto skalėje nuo 1 (labai blogai) iki 5 (labai gerai) įvertinti saugumą, patogumą, komfortabilumą, keliaujant darniais būdais šioje gatvėje.

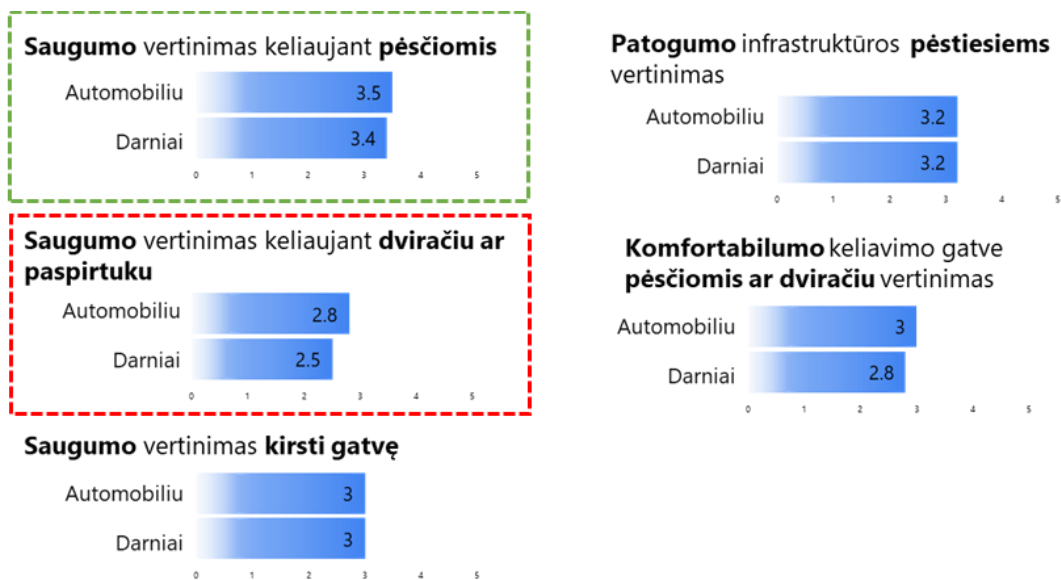


pav. 46 Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais Žygio g.

Saugumą, patogumą ir komfortabilumą respondentai Žygio gatvėje vertina kiek geriau ar blogiau nei vidutiniškai. Geriausiai abiejų keliavimo būdų atstovai įvertino saugumą keliaujant pėsčiomis Žygio g. (3,3), prasčiausiai – saugumą keliaujant dviračiu ar paspirtuku (2,65). Nors vertinimas tiek darniai keliaujančių, tiek motorinėmis transporto priemonėmis visose skiltyse yra gana tolygus, tačiau pastebima, kad automobiliu keliaujantys respondentai situaciją yra linkę vertinti geriau nei darniai keliaujantys respondentai. Taip pat, didžiausias vertinimo skirtumas matomas saugumo vertinime keliaujant pėsčiomis (-0,4), automobilio naudotojai būtent šią skiltį įvertino aukščiausiai, tuo tarpu darniai keliaujantys geriausiai įvertino saugumą kirsti gatvę. Bendrąja prasme, susumavus rezultatų vidurkius, rodiškai indikuoja, kad situacija Žygio gatvėje yra vertinama vidutiniškai (3,03).

4.2.4 S. Žukausko g.

Likerto skalėje nuo 1 (labai blogai) iki 5 (labai gerai) įvertinti saugumą, patogumą, komfortabilumą, keliaujant darniais būdais šioje gatvėje.

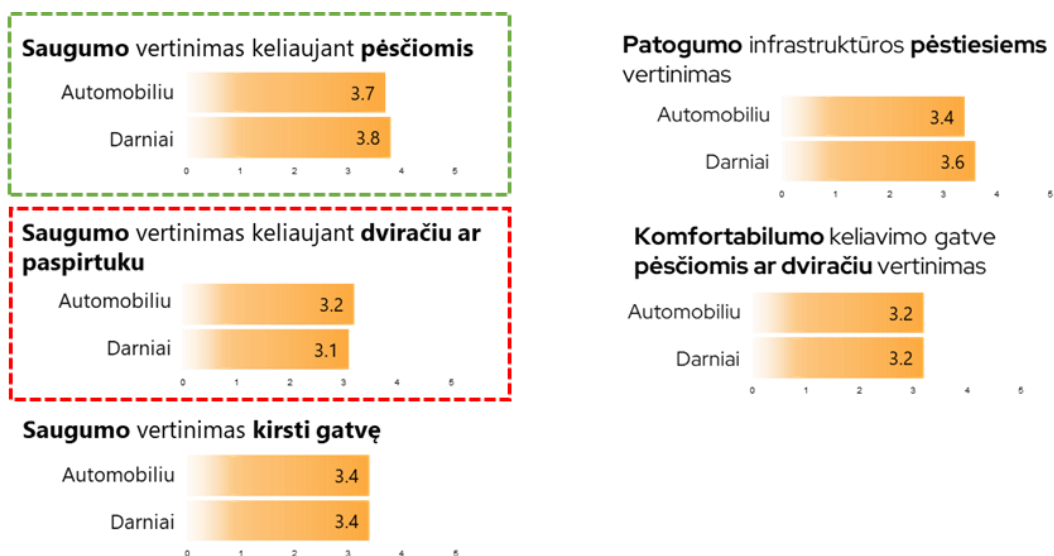


pav. 47 Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais Žukausko g.

Žukausko gatvėje abiejų keliavimo būdų atstovai geriausiai įvertino saugumą keliaujant pėsčiomis (3,45), prasčiausiai – saugumą keliaujant dviračiu ar paspirtuku (2,65). Tiek darniai keliaujantys, tiek motorinių transporto priemonių naudotojai skiltis įvertino gana tolygiai, tačiau didžiausias atotrūkis tarp vertinimų yra saugumo vertinime keliaujant dviračiu ar paspirtuku (-0,3), būtent šią skiltį darniai keliaujantys respondentai įvertino prasčiausiai. Tiesa, kitose skiltyse pastebimas mažesnis skirtumas, tačiau automobilio naudotojai situaciją vis tiek yra linkę vertinti geriau nei darnių keliavimo būdų atstovai. Visų rezultatų vidurkis indikuoja, kad Žukausko g. situacija taip pat vertinama vidutiniškai (3,04).

4.2.5 J. Galvydžio g.

Likerto skalėje nuo 1 (labai blogai) iki 5 (labai gerai) įvertinti saugumą, patogumą, komfortabilumą, keliaujant darniais būdais šioje gatvėje.

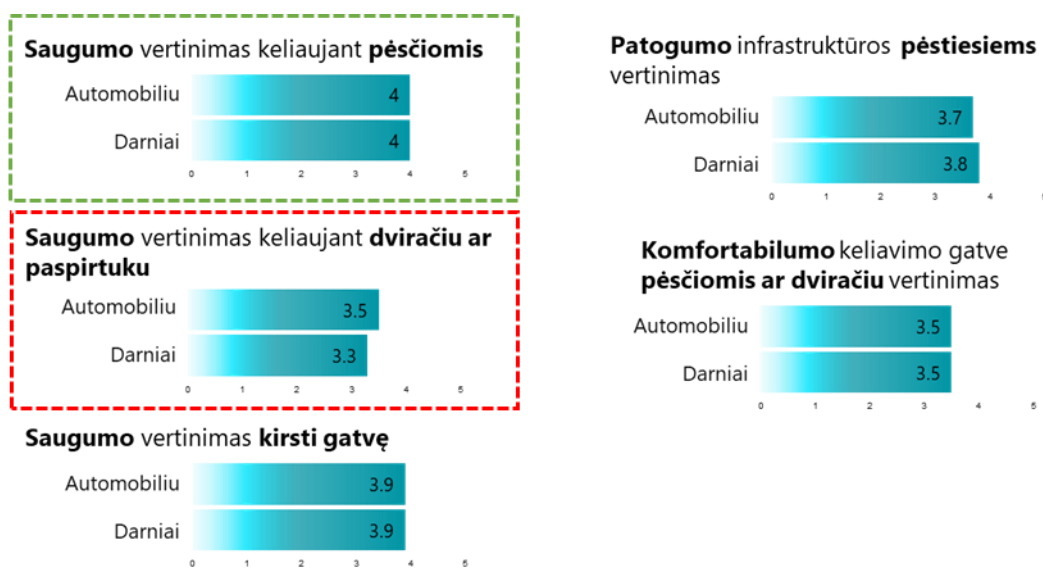


pav. 48 Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais J. Galvydžio g.

J. Galvydžio gatvėje, kaip ir praeitose dvejose analizuotose, geriausiai įvertinamas saugumas keliaujant pėsčiomis (3,75), o prasčiausiai – saugumas keliaujant dviračių ar paspirtuku (3,15). Svarbu išskirti, kad priešingai nei Žygio g. ir Žukausko g., J. Galvydžio g. automobiliu besinaudojantys respondentai, šios gatvės saugumą bei patogumą keliaujant pėsčiomis įvertino prasčiau nei darniai keliaujantys respondentai, tačiau saugumą keliauti dviračiu ir paspirtuku – geriau nei automobiliu keliauti nesirenkantys. Didžiausias atotrūkis (-0,2) pastebimas patogumo pėstiesiems vertinime. Bendras gatvės vertinimo vidurkis atskleidžia, kad situacija šioje gatvėje yra vertinama vidutiniškai (3,4).

4.2.6 J. Kubiliaus g.

Likerto skalėje nuo 1 (labai blogai) iki 5 (labai gerai) įvertinti saugumą, patogumą, komfortabilumą, keliaujant darniais būdais šioje gatvėje.

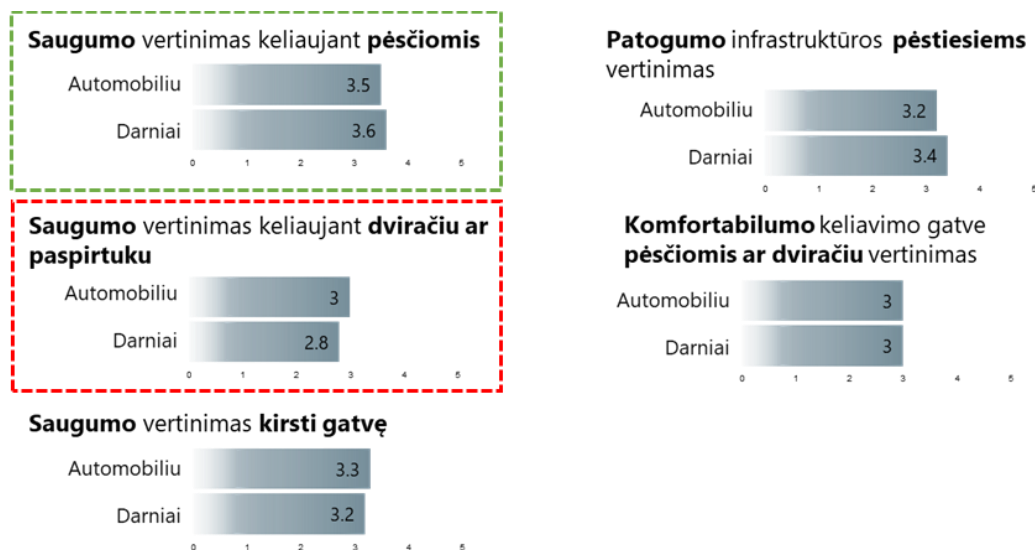


pav. 49 Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais J. Kubiliaus g.

Geriausiai J. Kubiliaus g. yra įvertintas saugumas keliaujant pėsčiomis (4), tačiau blogiausiai – saugumas keliaujant dviračiu ar paspirtuku (3,4). Svarbu pabrėžti, kad iš penkių skirtingų vertinimų skilčių, net trijose tiek darniai keliaujančių, tiek motorinėmis transporto priemonėmis nuomonės ir vertinimai sutampa. Tačiau, vertindami saugumą keliaujant dviračiu ar paspirtuku, išryškėjo didžiausias skirtumas (-0,2), būtent šią skiltį darniai keliaujantys įvertino prasčiausiai, lyginant su kitomis penkiomis. Taip pat, vėl matomas reiškinys, jog infrastruktūros patogumas, keliaujant pėsčiomis, darniai keliaujančių yra įvertintas geriau nei automobilių naudotojų (tai pastebima ir J. Galvydžio g.). Bendras gatvės situacijos vertinimas – 3,72, indikuojantis, kad gatvė yra vertinama vidutiniškai / gerai.

4.2.7 K. Ladygos g.

Likerto skalėje nuo 1 (labai blogai) iki 5 (labai gerai) įvertinti saugumą, patogumą, komfortabilumą, keliaujant darniais būdais šioje gatvėje.

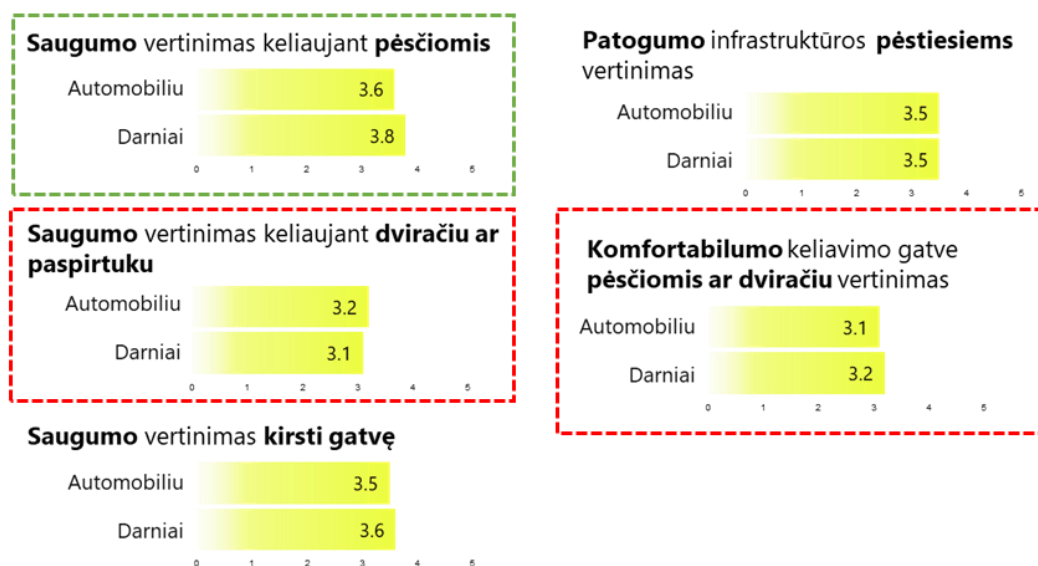


pav. 50 Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais K. Ladygos g.

K. Ladygos gatvėje taip pat geriausiai abiejų keliavimo būdų atstovai įvertino saugumą keliaujant pėsčiomis (3,55), prasčiausiai – saugumą keliaujant dviračiu ar paspirtuku (2,9). Nors vertinimai gana tolygūs visose skiltyse, visgi dvejose pastebimas didžiausias skirtumas (-0,2): saugumo vertinime, keliaujant dviračiu ar paspirtuku, darniai keliaujantys situaciją vertina prasčiau, tačiau infrastruktūros patogumą pėstiesiems, darniai keliaujantys, vertina geriau. Ši tendencija patogumo infrastruktūros pėstiesiems vertinime, kai darniai keliaujančių vertinimas yra geresnis nei automobiliu naudotojų, yra pastebimas trečią kartą (J. Galvydžio g., J. Kubiliaus g., K. Ladygos g.). Bendroji gatvės situacija yra vertinama vidutiniškai (3,2).

4.2.8 V. Nagevičiaus g.

Likerto skalėje nuo 1 (labai blogai) iki 5 (labai gerai) įvertinti saugumą, patogumą, komfortabilumą, keliaujant darniais būdais šioje gatvėje.



pav. 51 Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais V. Nagevičiaus g.

V. Nagevičiaus g. geriausiai įvertintas saugumas keliaujant pėsčiomis (3,7), prasčiausiai šįkart įvertintos dvi skiltys: saugumo vertinimas keliaujant dviračiu ar paspirtuku bei keliavimo gatve komfortabilumas, keliaujant pėsčiomis ar dviračiu (3,15). Taip pat, trečiąjį kartą fiksuojami rodmenys, bylojantys skirtumą tarp darniai ir automobiliu besirenkančių keliauti respondentų, saugumo vertinimo, keliaujant pėsčiomis (-0,2) – trečiąjį kartą darniai keliaujantys šią skiltį įvertina geriau nei kiti. Likusių skilčių rodmenys yra gana tolygiai pasiskirsčiusios, o bendrasis gatvės vertinimas yra vidutiniškas (3,41).

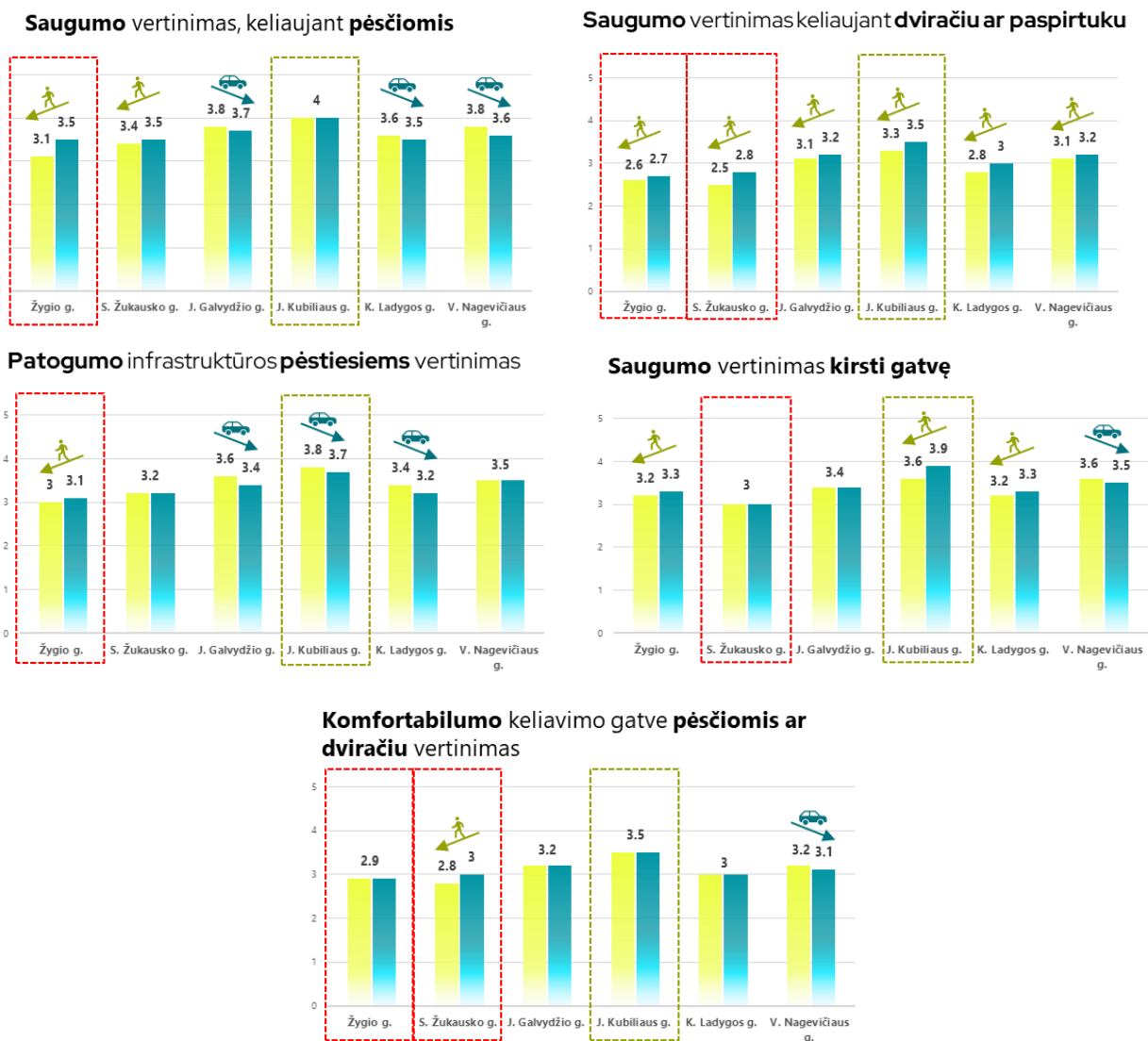
4.2.9 Atskirų gatvių vertinimo išvados

- Įvertinus visų analizuojamų gatvių rodiklius matyti, kad **geriausiai** yra vertinamas **saugumas keliaujant pėsčiomis** (3,63), tačiau **prasčiausiai** vertinamas **saugumas keliaujant būtent dviračiu ar paspirtuku** (2,98), todėl galima daryti išvadą, kad dviračių ir paspirtukų naudotojai jaučiasi nesaugiausiai, o ir nesinaudojantys jais situaciją yra linkę matyti labiau neigiamai.
- **Geriausiai** yra vertinama **J. Kubiliaus g.**, kurios visų skilčių rezultatų vidurkis siekia 3,72 ir yra vertinama vidutiniškai / gerai, **prasčiausiai** – **Žygio g.**, kurios skilčių vidurkis indikuoja 3,03 ir yra vertinama vidutiniškai.
- Pastebima, kad tiek darniai keliaujantys, tiek motorinėmis transporto priemonėmis respondentai labiausiai yra linkę sutikti dėl komfortabilumo vertinimo, t.y. vertinimas, abiejų keliavimo būdų atstovų, yra identiškas (Žygio g., J. Galvydžio g., J. Kubiliaus g., K. Ladygos g.). Tačiau labiausiai vertinimas nesutampa vertinant saugumą, renkantys keliauti dviračiu ar paspirtuku – ši tendencija matyti visose gatvėse ir visose automobilių naudotojai situaciją vertina palankiau nei darnaus keliavimo būdo atstovai.
- **Didžiausi vertinimo skirtumai** tarp darniai ir motorinėmis transporto priemonėmis keliaujančių yra **fiksuojami skiltyse: saugumo vertinimas keliaujant dviračiu ar paspirtuku** (Žukausko g., J. Kubiliaus g., K. Ladygos g.), visais atvejais automobilių naudotojai situaciją yra linkę vertinti labiau teigiamai. Taip pat ir **saugumo vertinimas keliaujant pėsčiomis** (Žygio g., V. Nagevičiaus g.), tačiau čia vertinimo skirtumai ir keliavimo būdo pasirinkimai tendencijos neturi, bei **patogumo infrastruktūros pėstiesiems vertinime** (J. Galvydžio g., K. Ladygos g.). Šioje skiltyje darniai keliaujantys respondentai situaciją vertina geriau nei automobilių naudotojai.

4.2.10 Visų gatvių bendrų rodiklių vertinimas

Likerto skalėje nuo 1 (labai blogai) iki 5 (labai gerai) įvertinti saugumą, patogumą, komfortabilumą, keliaujant darniais būdais šioje gatvėje

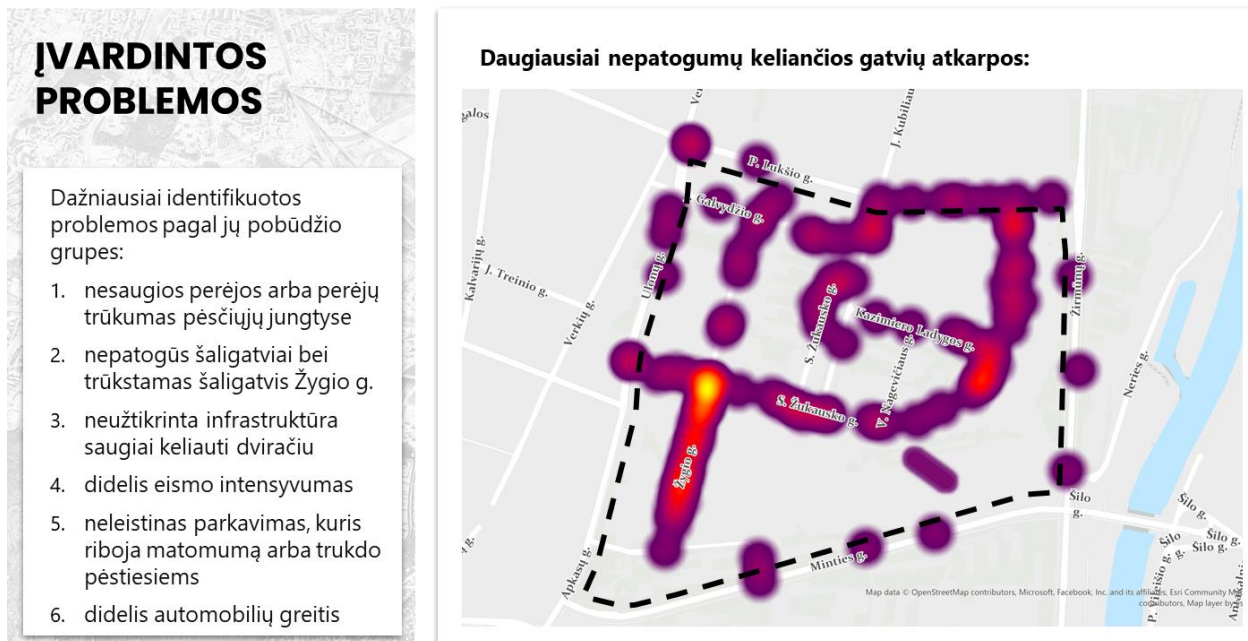
Siekiant įvertinti visų gatvių rodiklius, atliekama lyginamoji analizė. Jos rezultatai padės indikuoti visų gatvių kontekste vyraujančias statistines reikšmes, išskirti, kurios gatvės bendrame kontekste yra vertinamos geriausiai ir ar galima pastebėti / išskirti vyraujančias tendencijas.



pav. 52 Respondentų saugumo, patogumo ir komfortabilumo vertinimas, keliaujant darniais būdais visų gatvių lyginamoji analizė

Iš rezultatų matyti, kad darniai keliaujantys respondentai situaciją gatvėse yra linkę vertinti prasčiau nei automobiliu, analizuojamoje teritorijoje, keliaujantys 1,5 karto: pėstieji, dviratininkai, el. paspirtukų naudotojai situaciją prasčiau įvertino 12 kartų, tuo tarpu motorinės transporto priemonės keliautojai – 8 kartus.

4.2.11 Respondentų papildomos problemų įžvalgos



pav. 53 Respondentų pagrindinių problemų indikacija analizuojamoje teritorijoje

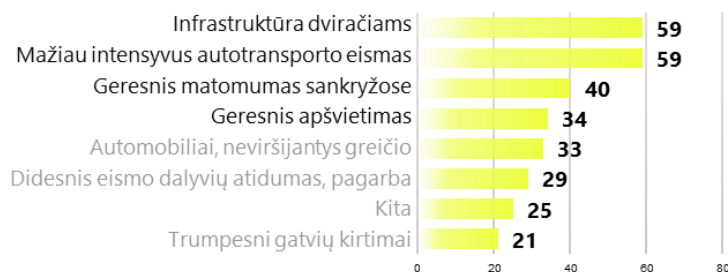
Anketinės apklausos 13 klausimu respondentų buvo prašoma atviru klausimu pasidalinti, kokia, jų nuomone, vyrauja problema pažymėtoje atkarpoje. Šiam klausimo atsakymui analizuoti atliekama turinio analizė, atsakymus sugrupuojant pagal priskirtą kodą – vyraujančią prasmę.

Iš rezultatų matyti, kad dažniausiai įvardinama problema yra susijusi su gatvės kirtimu – perėjų nesaugumu arba saugių perėjimo vietų trūkumu. Didžioji dalis kitų įvardintų problemų, taip pat susijusios su saugumu: infrastruktūros dviračiams trūkumu, dideliu automobilių greičiu ir dideliu srauto intensyvumu, matomumą ribojančiu automobilių statymu – šią problemą įvardijo ir keliaujantys pėsčiomis ir automobiliu. Perėjų, šaligatvių nebuvimas, ribotos ar neegzistuojančios galimybės keliauti dviračiu – sudaro daugiau nei pusę 56,3% respondentų paminėjimų. Likusioji dalis atsakiusių problematiką sieja su automobilių eismu – dideliu intensyvumu, neleistinu parkavimu bei dideliu greičiu – 43,7%.

Po dirbtuvių su bendruomene (apklausa buvo vykdoma savaitę po analizės pristatymo bendruomenei), per 20 apklausos respondentų įvardijo PC „Banginis“ išvažiavimo į S. Žukausko gatvę problematiką – itin intensyvių automobilių srautą gyvenamųjų namų aplinkoje keliantį triukšmą, taršą, tranzitinį važiavimą K. Ladygos gatve siekiant pasukti į kairę P. Lukšio gatvėje, bei neleidžiantį saugiai ir patogiai kirsti S. Žukausko gatvės keliaujant tarp prekybos centro ir Žirmūnų stotelės tiesiausia trajektorija.

4.2.12 Respondentų problemų sprendimo siūlymai

Veiksniai, padedantys jaustis **saugiau keliaujant** teritorijoje

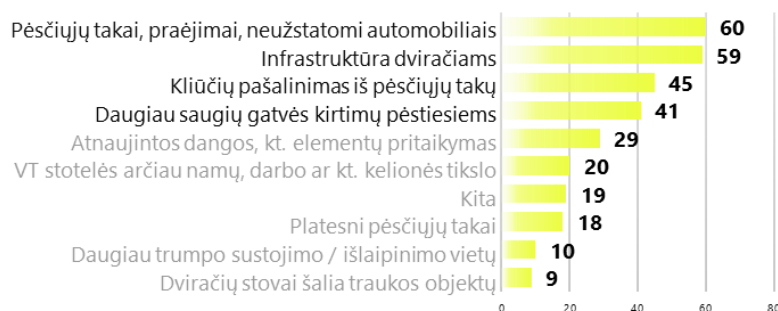


pav. 54 Respondentų vertinimu veiksniai, padedantys jaustis saugiau keliaujant teritorijoje

Apklaustųjų buvo prašoma pasirinkti veiksnius, kurie padėtų jaustis saugiau keliaujant teritorijoje. Dažniausiai pasirinkti variantai – infrastruktūra dviračiams, mažiau intensyvus autotransporto eismas, geresnis matomumas sankryžose bei bendras geresnis apšvietimas.

Šiame klausime 25 respondentai pasirinko vieną iš galimų atsakymų „Kita“, atviru atsakymu 8 jų įvardino, kad teritorijoje saugiau keliaujant jaustis padėtų šaligatviai, 3 – perėjos, tinkamas šviesoforų sureguliuavimas – 4, nurodomi ir konkretūs judėjimo pakeitimai – išvažiavimas iš „Banginis“ aikštelės į P. Lukšio g., Žukausko g. Be šių, buvo paminėti ir pavieniai pasiūlymai kaip: papildomi ir „aštresni“ gulintieji kalneliai, želdinių kiekio didinimas, atsisakomas automobilių parkavimas gatvėje, krovinio transporto ribojimas, žiedinių sankryžų įvedimas, daugiau viešojo transporto judėjimo, normalus ir aiškus pėsčiųjų eismo atskyrimas nuo automobilių, saugesnis išvažiavimas iš kiemų, įrengiant sferinius veidrodžius, neleidžiant statyti automobilių gatvėje arti įvažiavimų. Tarp atsakymų buvo siūloma gerinti ir automobilių sąlygas teritorijoje įvedant bent dvi automobilių eismo juostas į abi puses, leidžiant važiuoti didesniu greičiu bei platinant gatves.

Veiksniai, padedantys **patogiau keliauti** teritorijoje



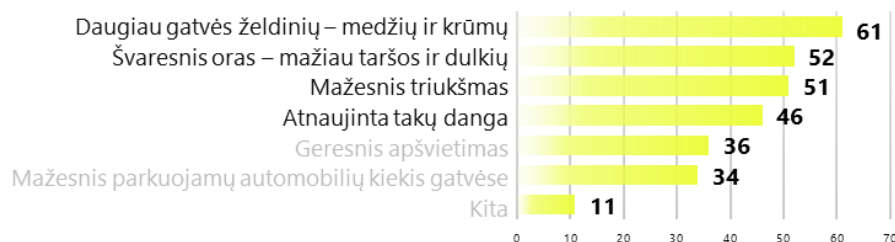
pav. 55 Respondentų vertinimu veiksniai, padedantys patogiau keliauti teritorijoje

Pagal pasiskirsčiusius atsakymus matyti, kad patogiau keliauti teritorijoje labiausiai padėtų pėsčiųjų takai, praėjimai, neužstatomi automobiliais, infrastruktūra dviračiams, kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų bei daugiau saugių gatvės kirtimo vietų pėstiesiems.

Šiame klausime 19 respondentų pasirinko atsakymą „Kita“ atviro atsakymo principu plačiau pakomentuodami savo idėjas. 6 respondentai problemas indikuoja ir siūlo spręsti gerinant judumą išvažiuojant iš „Banginis“, į P. Lukšio g., eismą pertvarkant šviesoforo pagalba ar sukuriant dvipusio eismo galimybę esamame įvažiavime iš P. Lukšio gatvės. 3 asmenys atkreipia dėmesį, kad svarbi yra aplinkos kokybė, žaliosios zonos, išmetamųjų dujų didelio kiekio, taip pat ir triukšmo lygio mažinimas, nukreipiant eismą nuo gyvenamųjų gatvių. 4 atsakiusieji mano, kad svarbus ir automobilių patogus judėjimas, tad yra reikalingas tinkamai suplanuotas eismas gatve

būtent automobiliams, platesni keliai, jų ir kt. transporto priemonių nevaržymas, gausesnės ir/arba didesnės stovėjimo aikštelės prie namų, vaistinių, parduotuvių, vaikų darželių ir kt., kartu atsisakant gatvių apmokestinimo, grindžiant jog tai didina įtampą, didėja gatvių apstatymas, mažėja jų pralaidumas ir prastėja matomumas jose. Tačiau tris kartus buvo paminėtas ir poreikis šaligatvių įrengimui, orientacija į pėsčiuosius praėjimuose/jvažiavimuose į gyvenamųjų namų teritorijas, laiptines (J. Kubiliaus g. 4/4a/4b), kadangi neretu atveju užstatymas automobiliais sukuria nepatogias sąlygas patekimui į laiptinę ar namo teritoriją.

Veiksniai, galintys paversti **keliavimą** šioje teritorijoje **patrauklesniu**



pav. 56 Respondentų vertinimu veiksniai, galintys paversti **keliavimą patrauklesniu** teritorijoje

Respondentai, vertindami veiksnius, galinčius paversti keliavimą šioje teritorijoje patrauklesniu nurodė, kad labiausiai prie patrauklumo prisidėtų gausesnis gatvės želdinių – medžių, krūmų apželdinimas, švaresnis oras – mažesnis taršos ir dulkių kiekis, taip pat mažinamas triukšmas bei atnaujinta takų danga.

11 respondentų, pasirinkę atsakymą „Kita“, atviru atsakymu papildė, jog prie patrauklesnio keliavimo prisidėtų: didesnis stovėjimo vietų automobiliams skaičius ir esamų stovėjimo vietų didinimas, išnaudojant nesutvarkytas teritorijas, automobilių nevaržymas (5 respondentai), taip pat patrauklumo situaciją gerintų ir įrengti patogūs praėjimai, išvystyta infrastruktūra pėstiesiems, kuri būtų pritaikyta ir neįgaliesiems, šeimoms su mažais vaikais ar vežimėliais (3 respondentai). Likusieji paminėjimai buvo pavieniai siūlymai kaip prekybos centro „Banginis“ jungties į S. Žukausko gatvę pertvarkymas ar naikinimas, infrastruktūros patobulinimai, atsisakant aukštų „bordiūrų“.

4.3 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

- Į teritoriją daugiau atvyksta labiau nedarniais būdais, tačiau keliaujama teritorijoje daugiau darniais.
- Didžioji dalis atsakiusių yra gyventojai 44%, kita didesnė dalis – atvykstantys apsipirkti ar sveikatinimosi tikslais, lankymosi darbo tikslais, veža vaikus t.y. trumpalaikis atvykimas 43% arba nekasdienis lankymasis. Kita – dirbančiųjų dalis 11%.
- Darniai teritorijoje keliaujantys respondentai esamą susisiekimo situaciją vertina prasčiau nei keliaujantys automobiliu.
- Prasčiausiai įvertinta g. – Žygio g., geriausiai – J. Kubiliaus.
- Geriausiai vertinamas keliavimo saugumas pėsčiomis, prasčiausiai – keliavimas dviračiu ar paspirtuku.
- Labiausiai respondentų nuomonės sutampa komfortabilumo vertinime, kuris vis tiek lieka vidutiniškas.
- Saugiai jaustis labiausiai neleidžia: nepritaikyta infrastruktūra dviračiams, intensyvus automobilių eismas ir jų perteklius, nepakankamas matomumas sankryžose ir tinkamo apšvitimo trūkumas.
- Patogiai keliauti teritorijoje labiausiai trukdo prastai vertinama infrastruktūra pėstiesiems, dviračiams, paspirtukams, automobilių užstatymas, kliūtys, esančios pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. šaligatviuose bei gausesnių kirtimo vietų stoka.
- Kad keliavimas būtų patrauklus, aktualiausi veiksniai – želdiniai, žaliosios zonos, pavėšiai ir bendrąja prasme sutvarkyta aplinka, kurioje yra ir švaresnis oras, ir mažesnis triukšmo lygis bei atnaujinta, tvarkinga pėsčiųjų infrastruktūra.
- Didžioji dalis įvardintų problemų susijusios su saugumu: saugių perėjimo vietų trūkumu, nesaugiomis esamomis perėjimais, infrastruktūros dviračiams trūkumu, dideliu automobilių greičiu ir dideliu srauto intensyvumu, matomumą ribojančiu automobilių statymu. Itin daug kartų įvardinta problema – pėsčiųjų infrastruktūros trūkumas Žygio gatvės atkarpoje, kurioje nustatytas gyvenamoji zona. Respondentai atkreipia dėmesį, jog gyvenamosios zonos įvedimas nesprendžia pėsčiųjų saugumo problemos, nes įrengtos fizinės greičio ribojimo priemonės nėra pakankamos.
- Itin dažnai įvardinta problema – PC „Banginis“ išvažiavimo į S. Žukausko gatvę. Respondentai pažymėjo itin daug neigiamų esamo eismo organizavimo pasekmių: itin intensyvų automobilių srautą gyvenamųjų namų aplinkoje, keliamą triukšmą, taršą, tranzitinį važiavimą K. Ladygos gatve siekiant pasukti į kairę P. Lukšio gatvėje, neleidžiantį saugiai ir patogiai kirsti S. Žukausko gatvės keliaujant tarp prekybos centro ir Žirmūnų stotelės tiesiausia trajektorija.

5 BENDRUOMENĖS ĮTRAUKTIS

5.1 KŪRYBINIŲ DIRBTUVIŲ SU BENDRUOMENE SCENARIJUS

Dirbtuvių data ir laikas: sausio 30 d. 17:00 val.

Vieta: Žirmūnų seniūnija (Žirmūnų g. 143, Žirmūnų seniūnijos salė).

Į dirbtuves bendruomenės nariai buvo kviečiami UAB "Gaučė ir Ko" socialinių medijų paskyrose (Facebook ir LinkedIn) bei SJ "Susisiekimo paslaugos" socialinių medijų paskyrose (Facebook, Instagram ir LinkedIn), o analizuojamoje teritorijoje įsikūrusios įmonės ir įstaigos buvo kviečiamos elektroniniu paštu.

Dirbtuvių tikslas: pristatyti analizuojamų Šiaurės miestelio dalies teritorijos gatvių analizę, išsiaiškinti susisiekimo Šiaurės miestelyje iššūkius ir kartu su gyventojais aptarti galimus jų sprendimo būdus.

5.2 KŪRYBINIŲ DIRBTUVIŲ SU BENDRUOMENE ATASKAITA

Dirbtuvėse dalyvavo 12 žmonių. Renginį pradėjo SJ „Susisiekimo paslaugos“ pristatymu Ramaus eismo zonų tema – kas yra ramaus eismo zonos, kokią naudą jos sukuria bendruomenėms, kur Vilniuje įgyvendintos ramaus eismo gatvės ir zonos, kur planuojama įrengti ramaus eismo zonas artimiausioje ateityje. Pristatymas sulaukė dalyvių klausimų ir pastebėjimų, jog pristatymo metu rodytus rodiklius reikėtų plačiau komunikuoti visuomenei, nes faktiniai duomenys leidžia geriau suprasti miesto sprendimus.

Antroje pristatymo dalyje UAB „Gaučė ir Ko“ pristatė atliktą Šiaurės miestelio dalies gatvių analizę bei apibendrinę vykdytos bendruomenės narių apklausos rezultatus. Pristatymo metu buvo sulaukta itin daug klausimų, papildymų savomis patirtimis bei diskusijų tarp renginio dalyvių, todėl natūraliai dirbtuvių formatas pakito į atvirą diskusiją, kurios metu organizatoriai fiksavo dalyvių pastebėjimus. Žemiau pateikti užfiksuoti pastebėjimai buvo įvertinti rengiant Ramaus eismo zonos koncepciją bei pasidalinti su SJ „Susisiekimo paslaugos“ detalesniam nagrinėjimui. Iš SJ „Susisiekimo paslaugos“ gauti atsakymai pateikti mėlyna spalva po dirbtuvių dalyvių pastebėjimais.

Analizuojamai teritorijai:

1. Buvo įvardinta problema, jog dėl leidžiamo lygiagretaus sustojimo ir stovėjimo S. Žukausko gatvėje (J. Kubiliaus g. dublis) apsunkinamas atliekų surinkimas iš gretimų daugiabučių kiemų:



pav. 57 Trukdantis leidžiamas automobilių stovėjimas

2. Žirmūnų seniūnijos seniūno buvo minima, jog planuojamas jungties tarp S. Žukausko 35 ir 39 iki Žirmūnų gatvės tvarkymas, tačiau buvo atkreiptas dėmesys, jog bendruomenei svarbu, jog planuojama jungtis būtų pritaikyta ir dviračių eismui.
3. Minėta problematika susisiekimui pėsčiomis ar dviračiu teritorijos dalyje tarp S. Žukausko, Minties ir Žygio gatvių dėl neįrengtų jungčių ir išsakytas nerimas dėl šių jungčių dingimo vykstant teritorijos vystymui ateityje.
4. Akcentuota ir pėsčiųjų takų bei jungčių apšvietimo problema.
 - Dėl apšvietimo bus kreipiamasi į UAB „Vilniaus apšvietimas“
5. Akcentuota perėjų trūkumo problema per Žygio g.
6. Išsakytas poreikis papildomai perėjai per J. Galvydžio gatvę ties S. Žukausko gatve (J. Kubiliaus g. dubliu). Bendruomenės atstovas pastebėjo, jog nenuoseklus perėjų išdėstymas teritorijos gatvėse kelia sumaištį tiek pėstiesiems tiek automobilių vairuotojams:



pav. 58 Pageidaujamos papildomos perėjos vieta

Už analizuojamos teritorijos:

1. Nesaugūs Žirmūnų gatvės kirtimai šalia Emilijos Pliaterytės pagrindinės mokyklos:



pav. 59 Perėjimo vietos pėsčiųjų trasose

- Bendruomenės narių išsakytas pastebėjimas, jog nors ties kirtimo vietomis buvo įrengti greičio mažinimo kalneliai, susidarančios pavojingos situacijos nėra išspręstos, nes vaikų matomumas vis tiek nėra užtikrinamas tarp stovinčių automobilių.
- Dėl kirtimų šalia Pliaterytės pagrindinės mokyklos SJ „Susisiekimo paslaugos“ kreipsis į Vilniaus miesto savivaldybės administraciją dėl planų nuolatiniams kalneliams bei P sutvarkymo.
2. Kita įvardinta problema – dalijimosi paspirtukų kiekis stotelių prieigose ir pasikartojantis netvarkingas jų parkavimas Žirmūnų gatvės atkarpoje tarp P. Lukšio g. ir Minties stotelės centro kryptimi.
 - Bus įvedamas paspirtukų stovėjimo vietų ribojimas, įrengiant pažymėtas paspirtukų stovėjimo vietas iki 2024 m. birželio 1 d.
 3. Daugiabučių namų aplinkoje dažnai girdimas automobilių garsinis signalas dėl prastai matomos žalios rodyklės važiuojant Apkasų gatve iš sukant į dešinę į S. Žukausko g.
 - Dėl garsinio signalo šalia šviesoforais reguliuojamos sankryžos Apkasų g., problema buvo perduota rangovams ir ištaisyta – pasuktas skydas pagerino jo matomumą.
 4. Pavojinga ir nepatogi Žirmūnų ir Lakūnų gatvių sankryža dėl didelio juostų skaičiaus Žirmūnų gatvėje.
 5. Poreikis greičio mažinimo priemonėms Vergių gatvės atkarpoje tarp Apkasų ir P. Lukšio gatvės (ties Verkių 23, 25, 30 ir 32 namais), dėl šalia esančių autoservisų vykdomų automobilių stabdžių bandymo.
 - Informacija perduota Vilniaus miesto savivaldybės administracijai.
 6. Įvardintas perėjų trūkumas ties analizuojama teritorija per P. Lukšio gatvę.
 - Perėjų trūkumas bus vertinamas vykstant prekybos centro „Banginis“ teritorijos pertvarkymui.
 7. Buvo įvardinta trūkstama pėsčiųjų perėjimo per gatvę vieta per Ulonų g. pasiekti Adolfo Ramanausko skverą. Skveru naudojasi ne tik gretimų namų bet ir nagrinėjamos teritorijos gyventojai, o galimybės kirsti 4 eismo juostų Ulonų gatvę yra tik ties S. Žukausko bei J. Galvydžio gatvėmis, tad stebimas rizikingas Ulonų gatvės kirtimas atkarpoje tarp minėtų perėjų. Kitas bendruomenės narys papildė, jog trauka sukuriama ne tik skvero, bet maisto prekių parduotuvės „Maxima“, tad poreikis kirsti gatvę nėra epizodinis.
 - Minimoje vietoje yra suplanuotas pėsčiųjų perėjos įrengimas šiemet.
 8. Diskusijos metu kaip svarbiausia susisiekimo problema Šiaurės miestelyje išryškėjo nepatogus susisiekimas viešuoju transportu. Bendruomenės narių pastebėjimai ir pasiūlymai buvo racionaliūs ir detalūs išskiriant konkrečias problemines situacijas:
 - a. Neužtikrintą susisiekimą su Antakalnyje esančiomis gydymo įstaigomis – problema itin aktuali visiems Žirmūnų seniūnijos gyventojams gyvenantiems didesniu nei patogus eiti atstumu nuo Žirmūnų g. Kaip labiausiai paveikiama gyventojų grupė išskirta senjorai – jiems VT stotelių pasiekimas kelia daugiausiai iššūkių dėl patiriamų sveikatos problemų.
 - Viešojo transporto sistemą siekiama organizuoti maršrutų hierarchiniu principu. Privežamieji maršrutai užtikrina susisiekimo jungtis su miesto periferinėmis dalimis, netolygiai apgyvendintomis teritorijomis, sodų bendrijomis. Privežamieji maršrutai organizuojami iki persėdimo taškų bei keleiviams yra koordinuojami persėdimai į pagrindinius arba greituosius maršrutus, kurie kursuoja skirtingomis miesto kryptimis. Greitieji ir pagrindiniai maršrutai aptarnauja centrinę miesto dalį ir tankiausiai apgyvendintas teritorijas bei darbo vietas. Maršrutai organizuojami ir jų intensyvumas nustatomas atsižvelgiant į keleivių srautus, viešojo transporto paslaugos išvystymo lygį teritorijoje, Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendinius, gyventojų tankį.
 - Šiaurės miestelio teritorija yra aptarnaujama viso 15 viešojo transporto maršrutų: troleibusų T3, T6, T9, T10, T12, T17, T20, T21; pagrindiniai autobusų A5, A7, A30, A33 ir privežamieji autobusų A114, A119, kurie užtikrina susisiekimą su didžiąja dalimi miesto ir svarbiais viešojo transporto persėdimo taškais. Aukščiau išvardintus maršrutus yra numatoma dažninti, kad Šiaurės miestelio gyventojams keliones viešuoju transportu planuotis taptų paprasčiau.
 - b. Tiesioginį susisiekimą su Antakalniu užtikrina tik 21 troleibuso maršrutas, tačiau jo kursavimo laikas neatitinka gyventojų poreikių – troleibusas nekursuoja dienos metu nuo 9:30 iki 15 val.

ir savaitgaliais, o jo vidutinis dažnis vos 2 kartai per valandą ir 114 maršruto mažos talpos autobusas kursuojantis 2-4 kartus per valandą. Svarbu paminėti, jog abu šie maršrutai važiuoja tik Žirmūnų gatve.

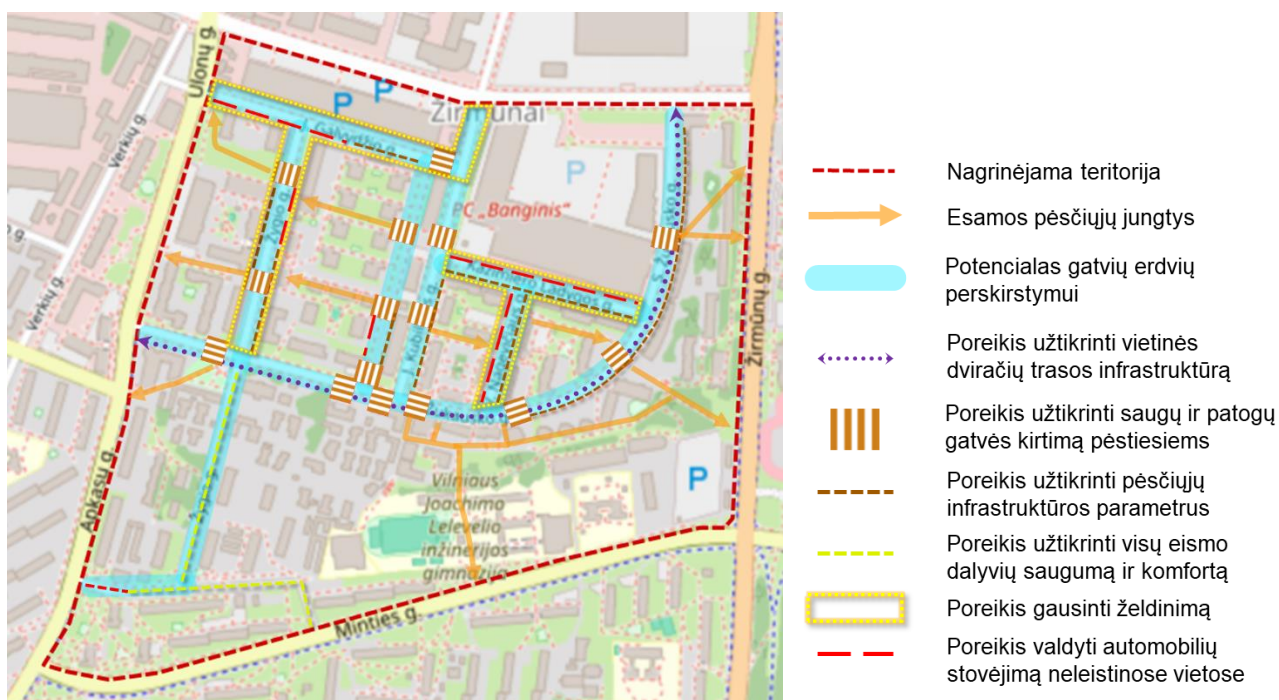
- Šiuo metu Jūsų atskirai paminėto 21 troleibuso maršruto trasa ir kursavimo laikai parinkti pagal susiformavusius keleivių įpročius ir turimus vežėjo resursus. Atsižvelgiant į keleivių srautus 21 troleibuso maršrutas kursuoja aktualiausiais keleiviams laikais – darbo dienomis, piko metu. Ne piko metu ir savaitgaliais keleiviai turi galimybę pasinaudoti kasdien, visą dieną kursuojančiu 114 autobuso maršrutu, arba nuvykti su vienu persėdimu Minties stotelėje.
- c. Paminėta stotelių pasiekiamumo problema yra stipriai susijusi su nepakankamu autobusų dažniu Ulonų ir P. Lukšio gatvių stotelėse – nors stotelės fiziškai įrengtos nuo namų patogiu ėjimo atstumu, jose maršrutai kursuoja per retai patogiam keliavimui su persėdimu. 33 autobusas jungiantis teritoriją su senamiesčiu kursuoja 3-4 kartus per valandą, o 30 autobusas teritoriją jungiantis su Konstitucijos pr. ir Pilaite vos 2-4 kartus per valandą.
- Ateityje atnaujinus esamą troleibusų parką autonominės eigos troleibusais, planuojamas naujas troleibusų maršrutas Saulėtekis - Šilo tiltas - Šiaurės miestelis - Ozo žiedas, kuris sujungtų Saulėtekį ir Antakalnį su P. Lukšio ir Verkių gatvėmis, bei potencialiai su Ozo žiedu. Naujas maršrutas pagerintų Šiaurės miestelio ir Žirmūnų gyventojų susisiekimo galimybes su Antakalnio gydymo įstaigomis, taip pat privežtų iki Pramogų arenos persėdimu taško, Ozo prekybos centro ir šalia esančių kitų traukos objektų. Planuojama, kad paminėtas maršrutas kursuotų 12 min intervalu piko metu. Be paminėto naujo maršruto, vertinamos galimybės atlikti 3 troleibuso maršruto trasos korekciją Rinktinės, Ulonų, Verkių gatvėmis iki Žirmūnų žiedo, naudojant autonominius troleibusus, galinčius važiuoti ir be kontaktinio tinklo. Tikslu tokio maršruto trasa, kursavimo intervalas ir laikotarpiai dar bus sprendžiamas artimiausioje ateityje. Svarbu pabrėžti, kad faktiniai sprendimai priklausys nuo turimų resursų ir techninių bei finansinių galimybių. Papildomai atkreipiame dėmesį, kad yra numatomas veidrodinių stotelių įrengimas J. Galvydžio (P. Lukšio žiedo kryptimi) ir Žygio (centro kryptimi) stotelėse.
- d. Išreikštas nepasitenkinimas dėl vienintelio maršruto tiesiogiai jungusio Žirmūnus su stotimi 5 troleibuso maršruto panaikinimo.
- Šiuo metu Žirmūnų - Stoties susisiekimo jungties poreikį užtikrina 20 troleibuso maršrutas kursuojantis trasa Žirmūnai–Žygimantų–Pylimo g.–Stotis. Keleiviams kuriems Žirmūnų aktuolu pasiekti Kalvarijų gatvę ir Žaliojo tilto persėdimu tašką gali pasinaudoti 6 troleibuso maršrutu.
- e. Kaip alternatyvą retiems autobusų ir troleibusų maršrutams bendruomenės nariai siūlė mažos talpos viešojo transporto maršrutus, kurie privežtų prie Žirmūnų g. ir kurių stotelės galėtų būti įrengtos nagrinėjamos teritorijos vidinėse gatvėse.
- Atsižvelgiant į tai, kad teritorijos vidinės gatvės yra D kategorijos, kurios yra skirtos ramiam eismui ir kuriose prioritetą teikiamas mikromobilumo priemonėms ir pėstiesiems, viešasis transportas vidinėse teritorijos gatvėse nėra planuojamas. Viešojo transporto gerinimas bus vykdomas didinant viešojo transporto eismo dažnumą jau esančiose gatvėse ir didinant jose maršrutų pasiūlą.

Bendruomenės nuomone nepatogus susisiekimas viešuoju transportu yra viena iš dedamųjų, kuri gali trukdyti siekiant mažinti automobilių skaičių tiek nagrinėjamoje Šiaurės miestelio, tiek visoje Žirmūnų teritorijoje.

Diskusijos metu Žirmūnų seniūnijos seniūnas priminė, jog vyksta įvairios iniciatyvos, konkursai kurie suteikia galimybes pagerinti įvairius aspektus seniūnijos teritorijoje ir pakvietė bendruomenės narius aktyviau dalyvauti iniciatyvose, kurios skelbiamos Vilniaus miesto savivaldybės ir Žirmūnų seniūnijos puslapiuose.

6 ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS APIBENDRINIMAS

- Nors D kat. gatvės projektinis greitis 30 km/h, nagrinėjamoje teritorijoje nustatytas 50 km/h greitis. Dėl didelio eismo įvykių skaičiaus su pėsčiaisiais ir dviratininkais, pastaraisiais metais įrengti greičio kalneliai [E] skaičių sumažino tačiau nėra pakankami norint užtikrinti 30 km/h greičio laikymąsi, reikalingą sukurti saugias sąlygas keliauti dviračių bendrame sraute su automobiliais.
- Vidinis nagrinėjamos teritorijos gatvių tinklas įrengtas teikiant prioritetą automobiliams, o ne saugumui – tiesios ir plačios eismo juostos ir dideli posūkių spinduliai skatina didesnę greitį ir neatidų vairavimą, o ribotos galimybės pereiti gatvę verčia pėsčiuosius rizikuoti.
- Nagrinėjamoje teritorijoje nėra jokios dviračių infrastruktūros, esamoje situacijoje važiuoti dviračiu gatve nesaugu ir nepatrauklu dėl didelių greičių, statmeno ir parkavimo kampu, kuris riboja vairuotojų matomumą.
- Pėsčiųjų infrastruktūra, apart trūkstamos dalies Žygio gatvėje nėra stipriai nusidėvėjusi, tačiau joje daug kliūčių pėstiesiems, ji nėra tinkama ir specialiųjų poreikių turintiems žmonėms.
- Teritorijos erdvės nepatrauklios aktyviam susisiekimui dėl gatvės želdinių, pavėsio trūkumo, triukšmo bei automobiliais perkrautų gatvių erdvių.
- Teritorijoje stebimas ir patogių jungčių pėstiesiems trūkumas – beveik visos perėjos įrengtos tik gatvių susikirtimuose, tačiau identifikuota vietų, kur pėsčiųjų ryšiai nutraukiami nesant perėjoms.

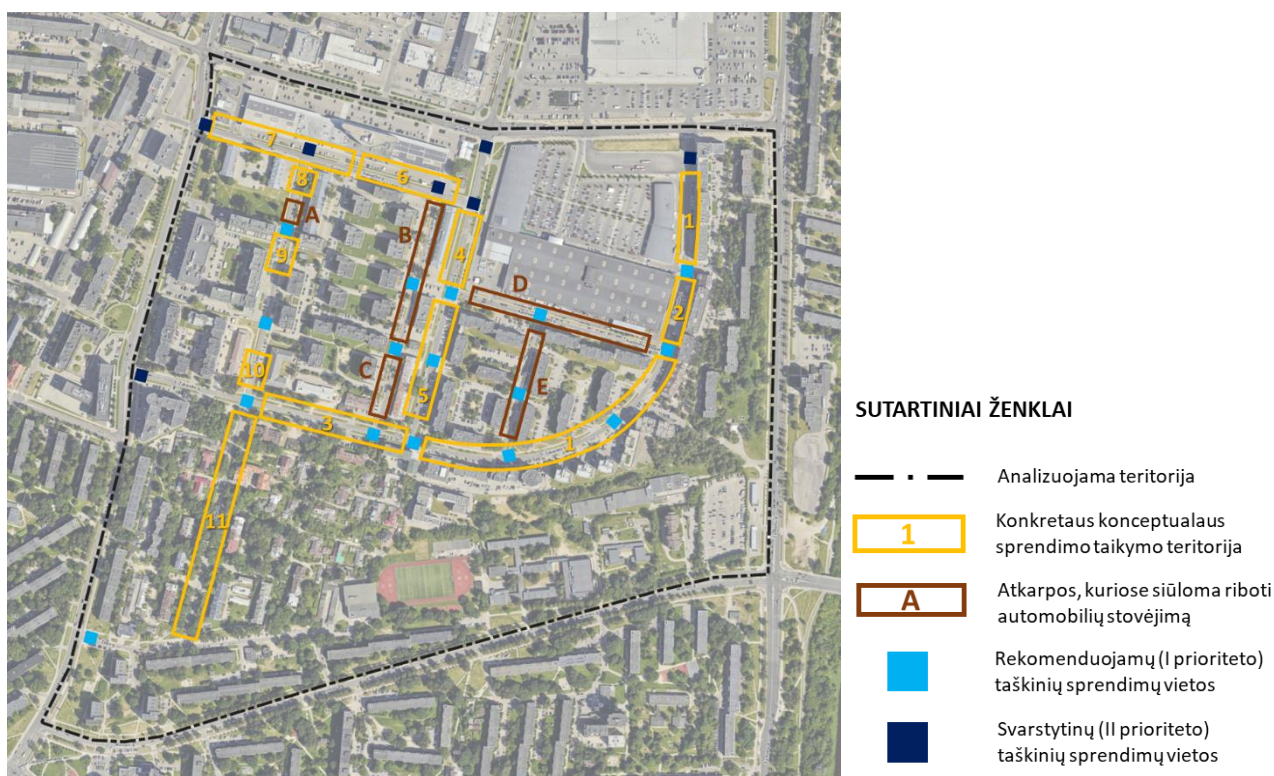


pav. 60 Apibendrinti analizės rezultatai

7 KONCEPCIJA

Analizuojamos teritorijos gatvių pertvarkymo koncepcija parengta remiantis esamos būklės ir esamos infrastruktūros atitikimo galiojančių dokumentų reikalavimams vertinimo rezultatais, eismo srautų stebėjimų duomenimis bei teritorijos naudotojų patirčių ir poreikių analizės metu identifikuotais probleminiais taškais.

Atsižvelgiant į analizės metu surinktą medžiagą, parengta vienuolika skirtingų konceptualių sprendimų, taikytinų tam tikroms analizuotos teritorijos dalims, parinktos vietos dvidešimties taškinių sprendimų įgyvendinimui bei siūlymai automobilių stovėjimui. Apibendrinta koncepcijos schema pateikiama iliustracijoje žemiau, išsamiau konceptualieji sprendiniai pateikiami pagrindinėje koncepcijos/eismo organizavimo schemoje (žr. Priedą Nr. 1) ir aprašomi šio skyriaus poskyriuose.

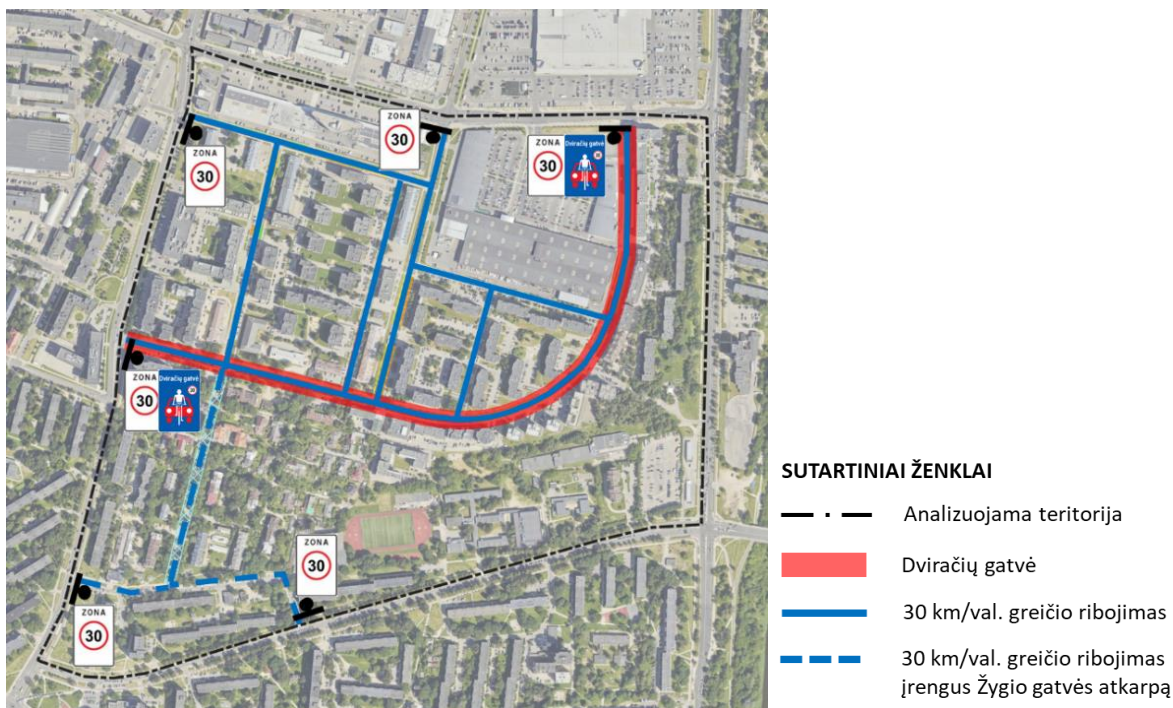


pav. 61 Apibendrinta konceptualiųjų sprendinių schema

Pagrindiniai sprendimai reikalingi įgyvendinti teritorijoje siekiant ją padaryti saugesnę, patogesnę bei patrauklesnę ir atitikti visų eismo dalyvių poreikius, papildantys sekančiame skyriuje paminėtas nuostatas:

- Gatvėse, kuriose numatomas esminis gatvės pjūvio pertvarkymas stovėjimo būdas keičiamas iš statmeno ar kampu į lygiagretų.
- Esamose statmenose ir parkavimo kampu vietose turi būti įrengti parkavimo bortai, siekiant išvengti kliūčių pėsčiųjų takuose.
- Pėsčiųjų perėjos ir nežymėtos perėjos siūlomos įrengti iškilios ir trumpiausio įmanomo ilgio pėstiesiems įrengiant šaligatvio išplatėjimus prieš perėjimo vietą (suformuojant automobilių stovėjimo juostą). Iškiliosios perėjimo vietos siūlomos siekiant suvienodinti greičio ribojimo sprendinių tipą visoje ramaus eismo zonoje.

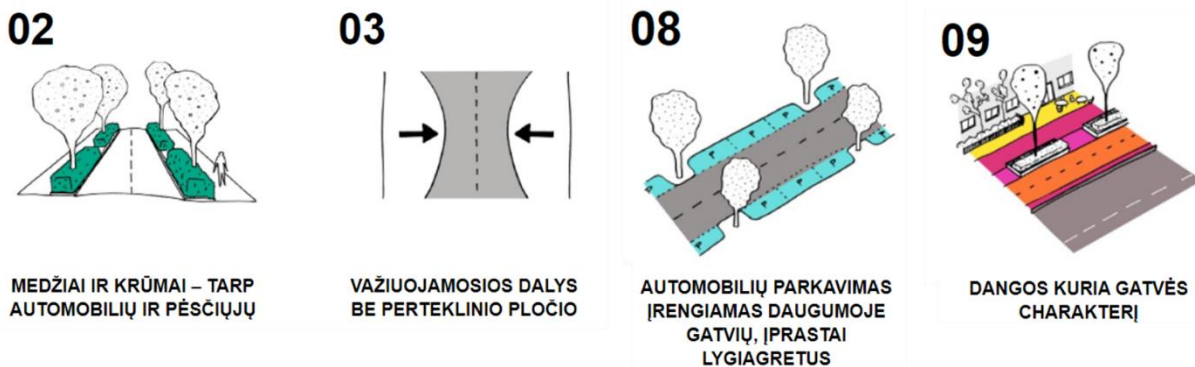
Įgyvendinus sekančiame skyriuje siūlomus sprendinius, siūlomas transporto greičio ribojimas visose analizuojamose gatvėse, o S. Žukausko gatvės atkarpoje siūlomas dviračių gatvės įrengimas – įgyvendintų gatvės pertvarkymo sprendinių papildymui informuojant apie didesnę dviratininkų kiekį keliaujantį vietine dviračių trasa:



pav. 62 Siūlomas eismo organizavimas įgyvendinus konceptualiuosius sprendinius

7.1 SIŪLOMI KONCEPTUALIEJI SPRENDIMAI

Konceptualieji sprendimai parengti vadovaujantis bendraisiais principais, aprašytais iš Vilniaus gatvių standarto:



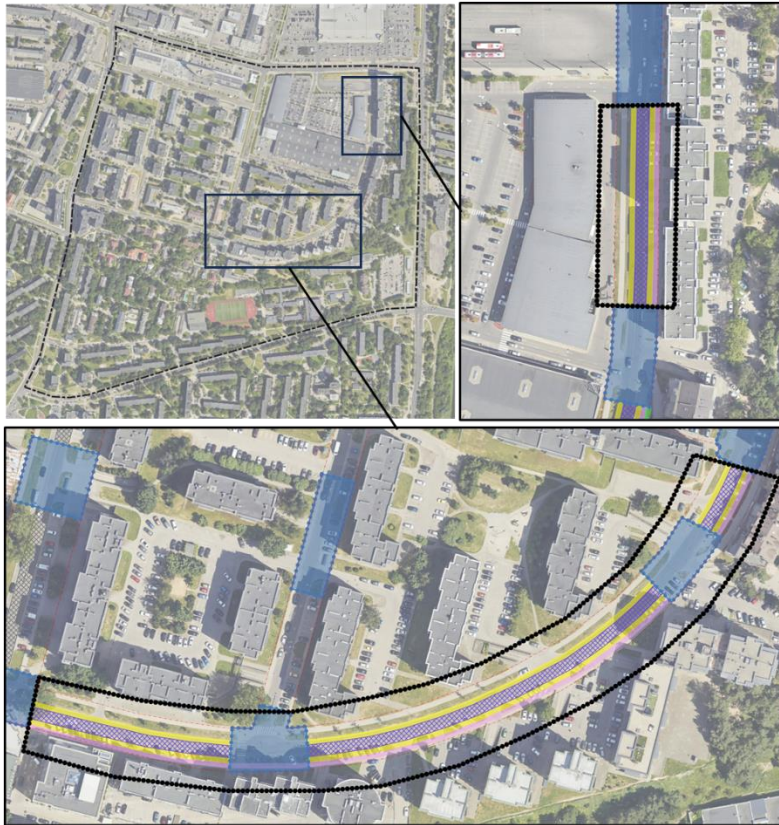
Toliau skyriuje pristatomiems konkretiems konceptualiems sprendimams taikomos bendrosios nuostatos:

- Formuojant sprendimus parenkami mažiausiai intervencijų reikalaujantys pokyčiai – maksimaliai išlaikant esamus bortus, takus ir kitą esamą infrastruktūrą.
- Perteklinio pločio važiuojamosios dalies atveju parenkami sprendimai jos siaurimui ir efektyvesniam miesto erdvių panaudojimui.
- Įrengiant naujas arba performansuojant esamas automobilių stovėjimo vietas, siūloma formuoti blokus po kelias stovėjimo vietas, jas atskiriant želdiniais (medžiais, krūmais).
- Visose pertvarkomose ir analizuojamose gatvėse siūlomas papildomas želdinimas medžiais ir krūmais siekiant mažinti triukšmą ir oro taršą.

Sprendimų detalizacijose žymimi tik reikalingi infrastruktūriniai pokyčiai, išliekanti infrastruktūra nežymima. Perėjimo vietų sprendiniai plačiau detalizuojami 6.2 skyriuje „Siūlomi taškiniai sprendimai“.

Sprendimas Nr. 1

S. Žukausko gatvę siūloma pertvarkyti į dviračių gatvę. Atsižvelgiant į esamus gatvių pjūvius bei atstumus tarp raudonųjų linijų, konceptualusis sprendimas Nr. 1 taikytinas dvejose S. Žukausko gatvės atkarpose – atkarpoje nuo P. Lukšio g. iki antrojo įvažiavimo į PC „Banginis“ automobilių stovėjimo aikštelę, bei atkarpoje nuo K. Ladygos g. iki J. Kubiliaus g. (žr. pav. 63).



pav. 63 Sprendimo Nr. 1 detalizacija

Taikomi principai:

- Gatvės bortas rytinėje/ šiaurės rytu gatvės pusėje neliečiamas.
- Pėsčiųjų takai vakarinėje/ pietvakarinėje gatvės pusėje įrengiami prijungiant prie esamos pėsčiųjų infrastruktūros už raudonųjų linijų ribų.

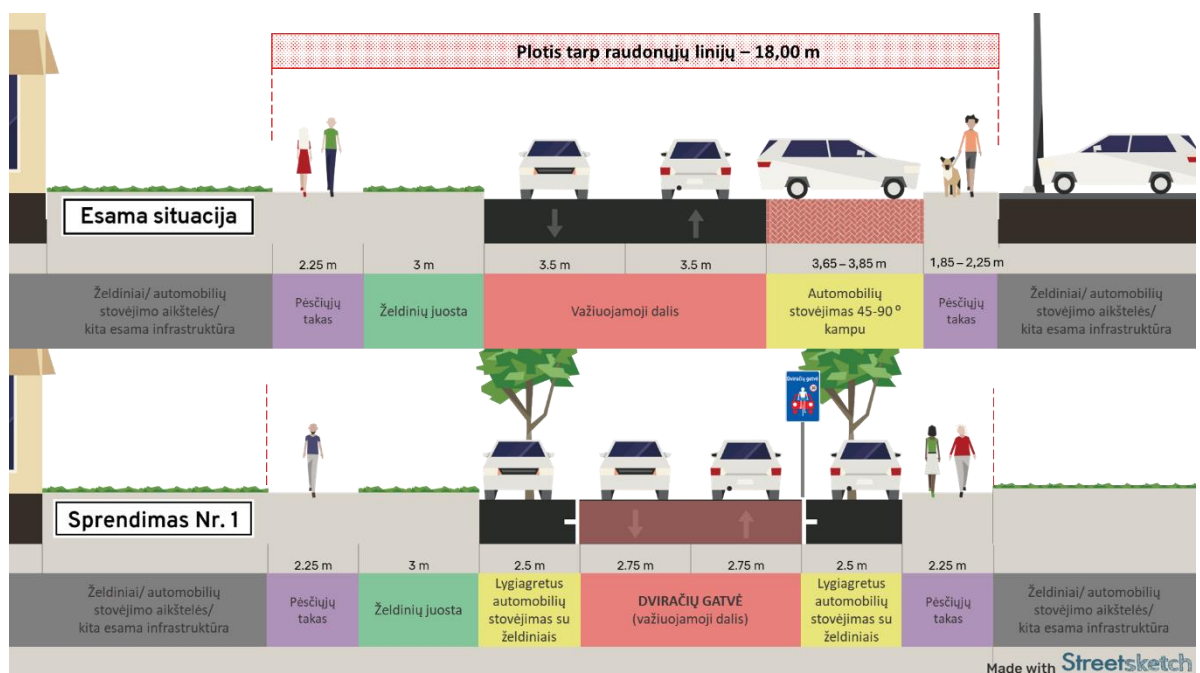
SUTARTINIAI ŽENKLAI

- · — · — Analizuojama teritorija
- - - - - Gatvės raudonosios linijos

Sprendimo Nr. 1 detalizacija

- Sprendimo taikymo teritorija
- ▨ Dviračių gatvė
- ▨ Pėsčiųjų takai
- ▨ Lygiagretus automobilių stovėjimas / želdiniai
- ▨ Perėjimo vietų sprendiniai

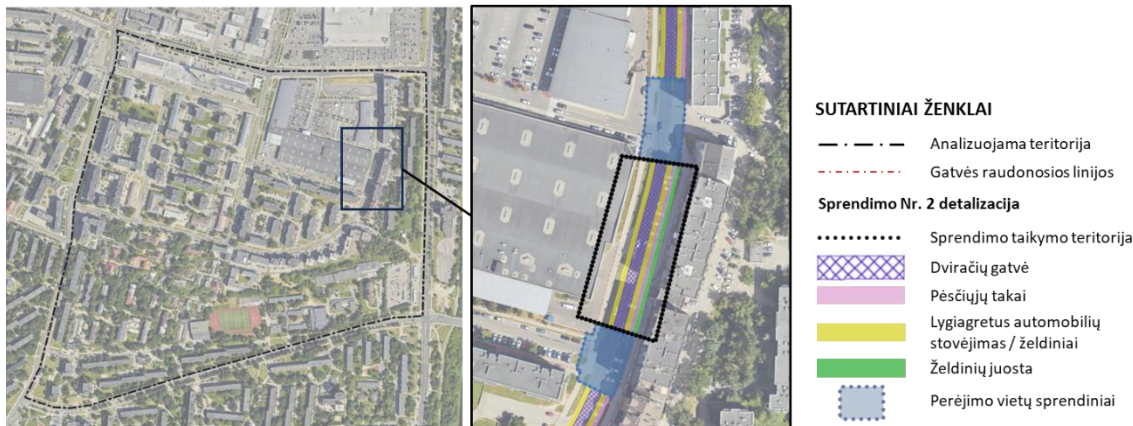
Šiose atkarpose pertvarkant gatvės erdvę siūloma vadovautis tokia principine schema:



pav. 64 Sprendimo Nr. 1 principinė schema

Sprendimas Nr. 2

Dėl didesnės erdvės tarp raudonųjų gatvės linijų ir esamos infrastruktūros specifikos, S. Žukausko g. atkarpoje tarp antrojo įvažiavimo į PC „Banginis“ automobilių stovėjimo aikštelę ir K. Ladygos g. (žr. pav. 65) yra galimybė siūlyti išplėstą sprendimo Nr. 1 variantą, pratęsiant dviračių gatvės įgyvendinimą.

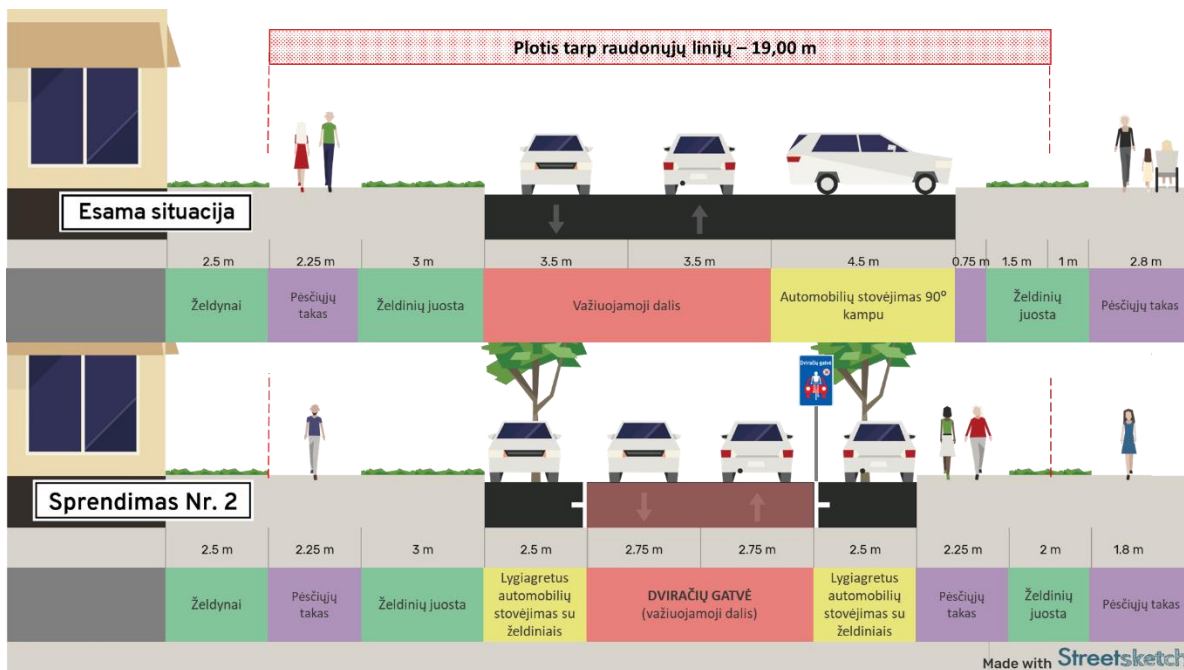


pav. 65 Sprendimo Nr. 2 detalizacija

Taikomi principai:

- Gatvės bortas rytinėje/ šiaurės rytų gatvės pusėje neliečiamas.
- Siekiant užtikrinti kokybišką pėsčiųjų infrastruktūrą rytinėje gatvės pusėje numatomas techninio šaligatvio pertvarkymas į pėsčiųjų taką, siaurinant esamą želdinių juostą.

Šioje atkarpoje pertvarkant gatvės erdvę siūloma gatvės pjūvį papildyti želdinių juosta ir vadovautis šia principine schema:



pav. 66 Sprendimo Nr. 2 principinė schema

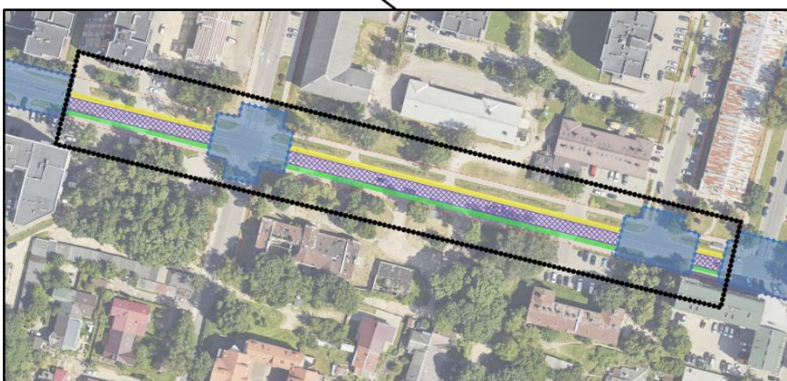
Sprendimas Nr. 3

Paskutinėje S. Žukausko g. atkarpoje - tarp K. Ladygos ir Ulonų g. (žr. pav. 67) – siūloma perskirstyti gatvės erdvę siaurinant esamą veją, įrengiant lygiagrečias automobilių stovėjimo vietas ir gausinant želdinimą medžiais ir krūmais, želdinių juostose esančiose tarp gatvės ir pėsčiųjų takų.



Taikomi principai:

- Gatvės bortas šiaurinėje gatvės pusėje neliečiamas.
- Želdinių juosta pietinėje gatvės pusėje siaurinama, o veja palei važiuojamąją dalį keičiama krūmais, nepažeidžiant esamų medžių.

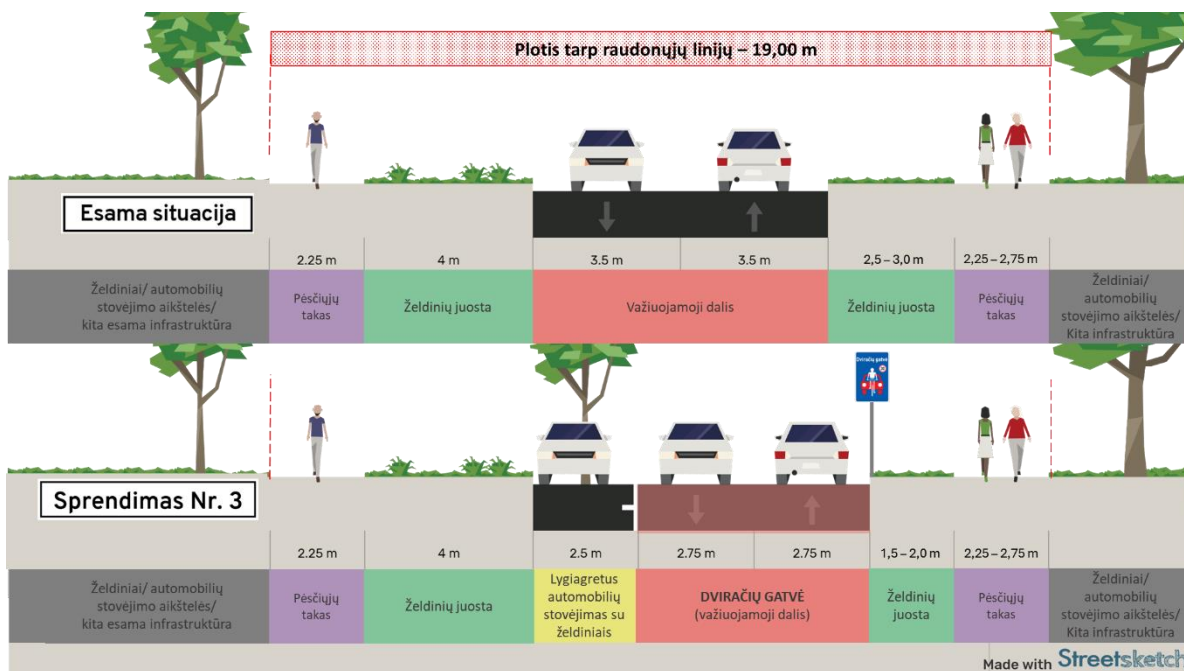


SUTARTINIAI ŽENKLAI

- · — · — · — Analizuojama teritorija
 - - - - - Gatvės raudonosios linijos
- Sprendimo Nr. 3 detalizacija**
- Sprendimo taikymo teritorija
 - ▨ Dviračių gatvė
 - ▨ Lygiagretus automobilių stovėjimas / želdiniai
 - ▨ Želdinių juosta
 - ▨ Perėjimo vietų sprendiniai

pav. 67 Sprendimo Nr. 3 detalizacija

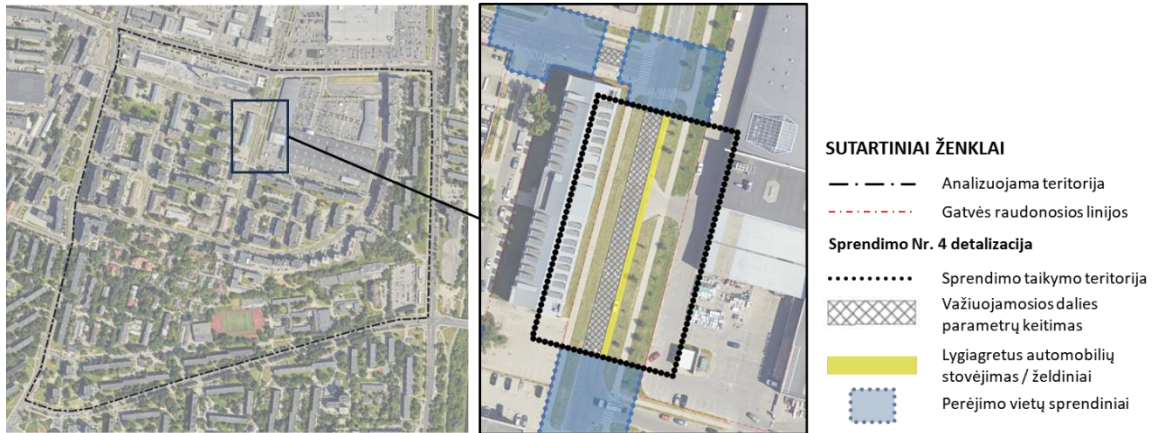
Šioje atkarpoje siūloma vadovautis žemiau pateikiama principine schema:



pav. 68 Sprendimo Nr. 3 principinė schema

Sprendimas Nr. 4

J. Kubiliaus g. atkarpoje tarp J. Galvydžio ir K. Ladygos gatvių (žr. pav. 69) siūloma įrengti lygiagrečias automobilių stovėjimo vietas rytinėje gatvės pusėje atsisakant papildomos posūkio juostos į K. Ladygos gatvę, kadangi esami eismo srantai nepagrindžia poreikio papildomai posūkio juostai.

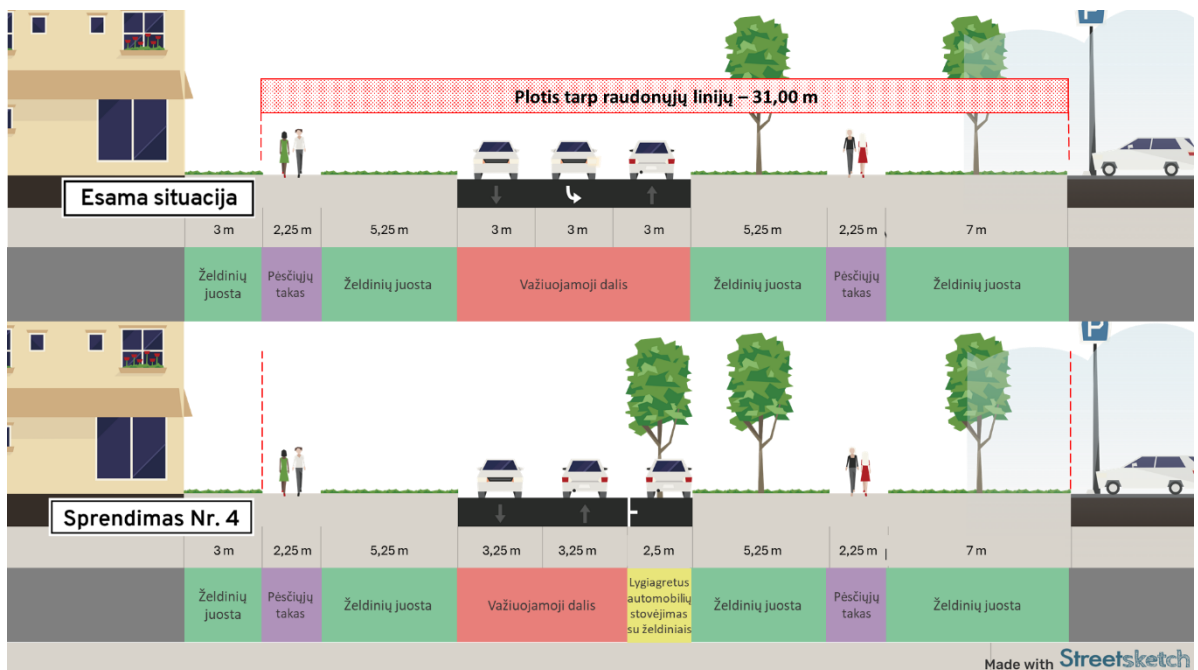


pav. 69 Sprendimo Nr. 4 detalizacija

Taikomi principai:

- Gatvės bortai neliečiami.
- Pertvarkoma tik esama važiuojamoji dalis, visa likusi esama infrastruktūra išlieka.

Šioje atkarpoje siūloma vadovautis žemiau pateikiama principine schema:



pav. 70 Sprendimo Nr. 4 principinė schema

Sprendimas Nr. 5

J. Kubiliaus g. atkarpoje K. Ladygos ir S. Žukausko gatvių (žr. pav. 71) siūloma palikti esamą eismo organizavimą, perbraižant gatvės ašinę liniją ir įrengiant papildomas lygiagrečias automobilių stovėjimo vietas vakarinėje važiuojamosios dalies pusėje.

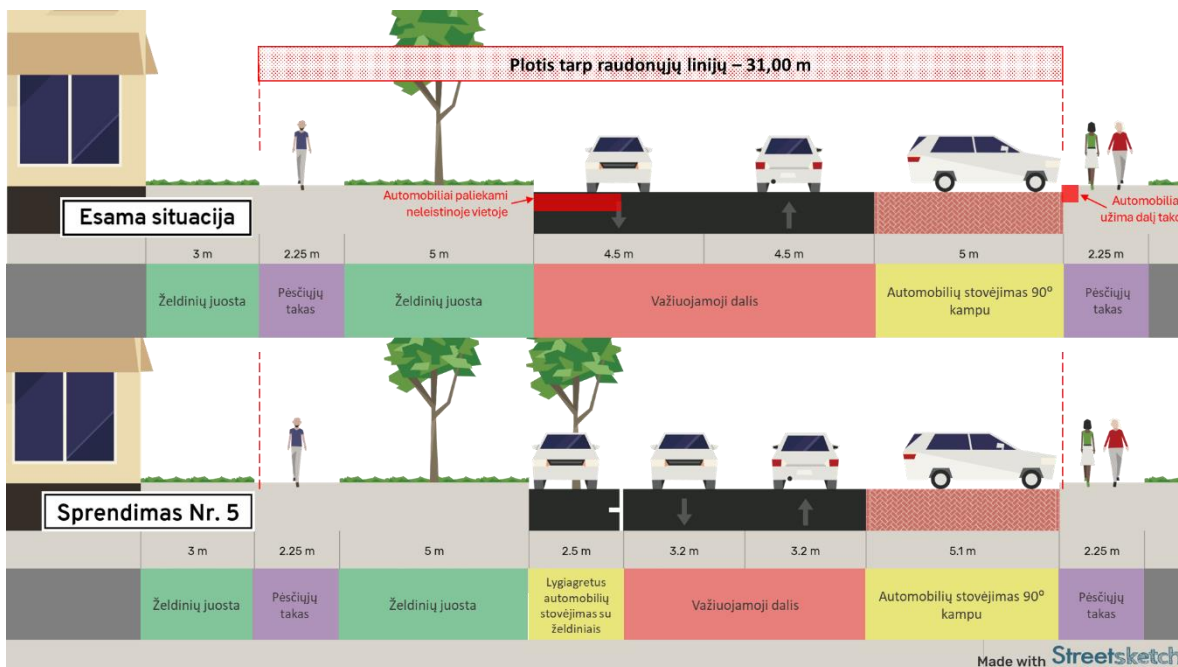


pav. 71 Sprendimo Nr. 5 detalizacija

Taikomi principai:

- Gatvės bortai neliečiami.

Šioje atkarpoje siūloma vadovautis žemiau pateikiama principine schema:



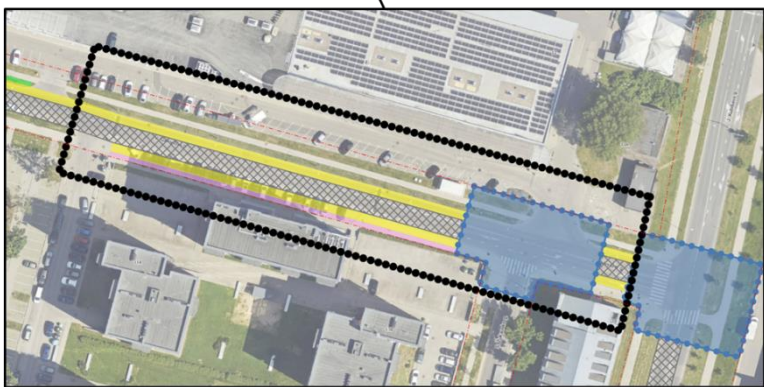
pav. 72 Sprendimo Nr. 5 principinė schema

Sprendimas Nr. 6

J. Galvydžio atkarpoje tarp J. Kubiliaus iki antrojo įvažiavimo į PC „Domus galerija“ teritoriją (žr. pav. 73) siūloma keisti esamų statmenų automobilių stovėjimo vietų būdą į lygiagrečių vienoje gatvės pusėje, kitoje gatvės pusėje įrengiant naujas lygiagrečias automobilių stovėjimo vietas.



- Taikomi principai:**
- Gatvės bortas šiaurinėje gatvės pusėje neliečiamas.
 - Pėsčiųjų takai pietinėje gatvės pusėje įrengiami prijungiant prie esamos pėsčiųjų infrastruktūros už raudonųjų linijų ribų.



SUTARTINIAI ŽENKLAI

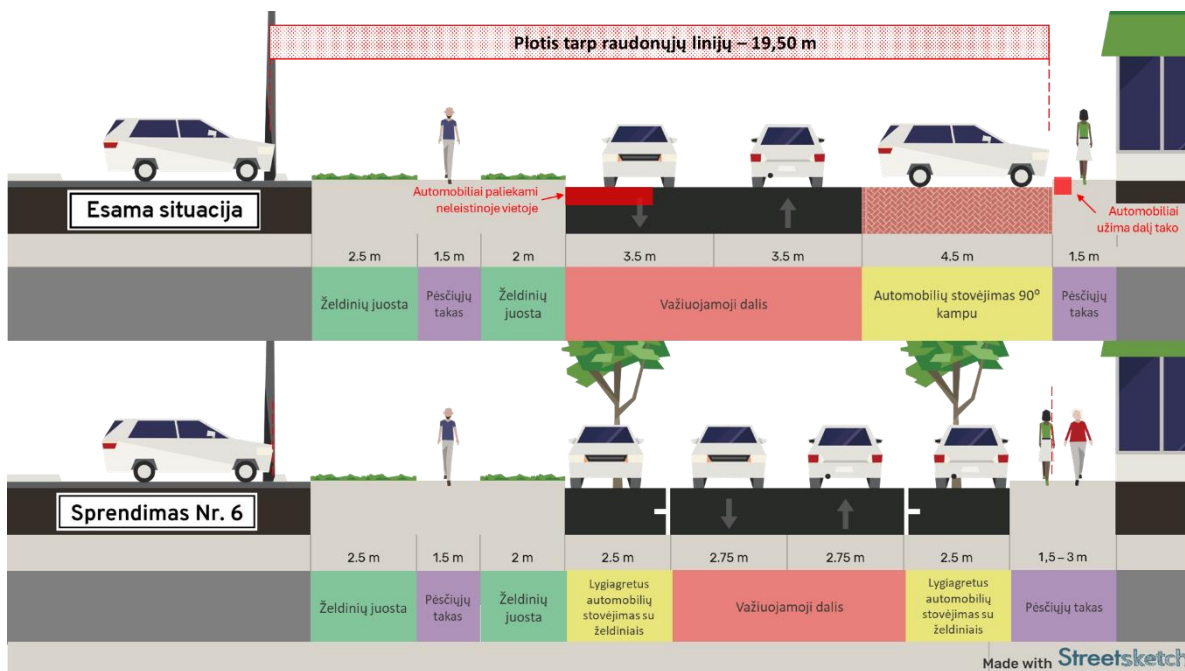
- - - - - Analizuojama teritorija
- - - - - Gatvės raudonosios linijos

Sprendimo Nr. 6 detalizacija

- Sprendimo taikymo teritorija
- ▨ Važiuojamosios dalies parametrų keitimas
- Lygiagretus automobilių stovėjimas / želdiniai
- Pėsčiųjų takai
- ▨ Perėjimo vietų sprendiniai

pav. 73 Sprendimo Nr. 6 detalizacija

Šioje atkarpoje siūloma vadovautis žemiau pateikiama principine schema:



pav. 74 Sprendimo Nr. 6 principinė schema

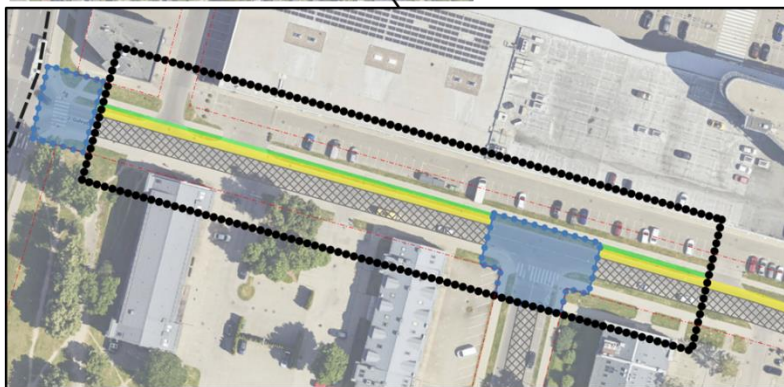
Sprendimas Nr. 7

J. Galvydžio atkarpoje nuo antrojo įvažiavimo į PC „Domus galerija“ teritoriją iki Ulonų g. (žr. pav. 75) siūlomas papildomų automobilių stovėjimo vietų įrengimas siaurinant važiujamąją dalį siaurinėje pusėje.



Taikomi principai:

- Gatvės bortas pietinėje gatvės pusėje neličiamas.
- Želdinių juosta šiaurinėje gatvės pusėje siaurinama, o veja palei važiujamąją dalį keičiama krūmais.

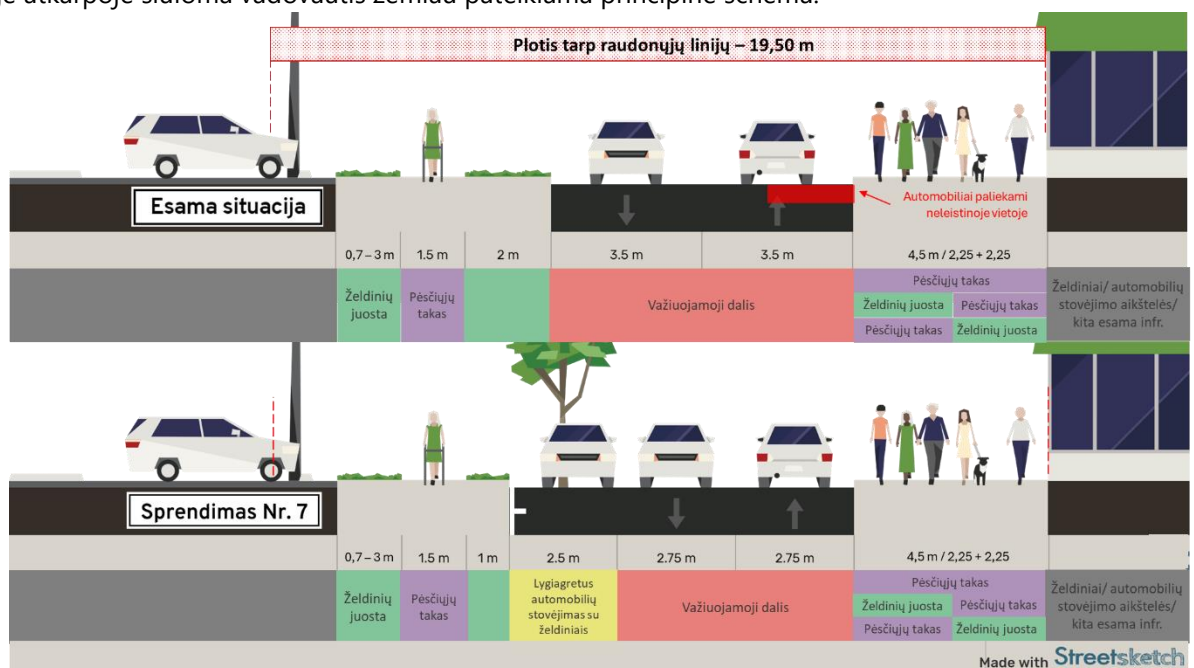


SUTARTINIAI ŽENKLAI

- · — · — Analizuojama teritorija
- - - - - Gatvės raudonosios linijos
- Sprendimo taikymo teritorija
- ▨ Važiujamosios dalies parametų keitimas
- ▬ Lygiagretus automobilių stovėjimas / želdiniai
- ▬ Želdinių juosta
- ▭ Perėjimo vietų sprendiniai

pav. 75 Sprendimo Nr. 7 detalizacija

Šioje atkarpoje siūloma vadovautis žemiau pateikiama principine schema:



pav. 76 Sprendimo Nr. 7 principinė schema

Sprendimas Nr. 8

Šiaurinėje Žygio gatvės dalyje prieš sankryžą su J. Galvydžio gatve (žr. pav. 77) siūloma vietoje papildomos posūkio juostos, kurios poreikio nepagrindžia esami eismo srantai, įrengti lygiagrečias automobilių vietas abejuose gatvės pusėse.

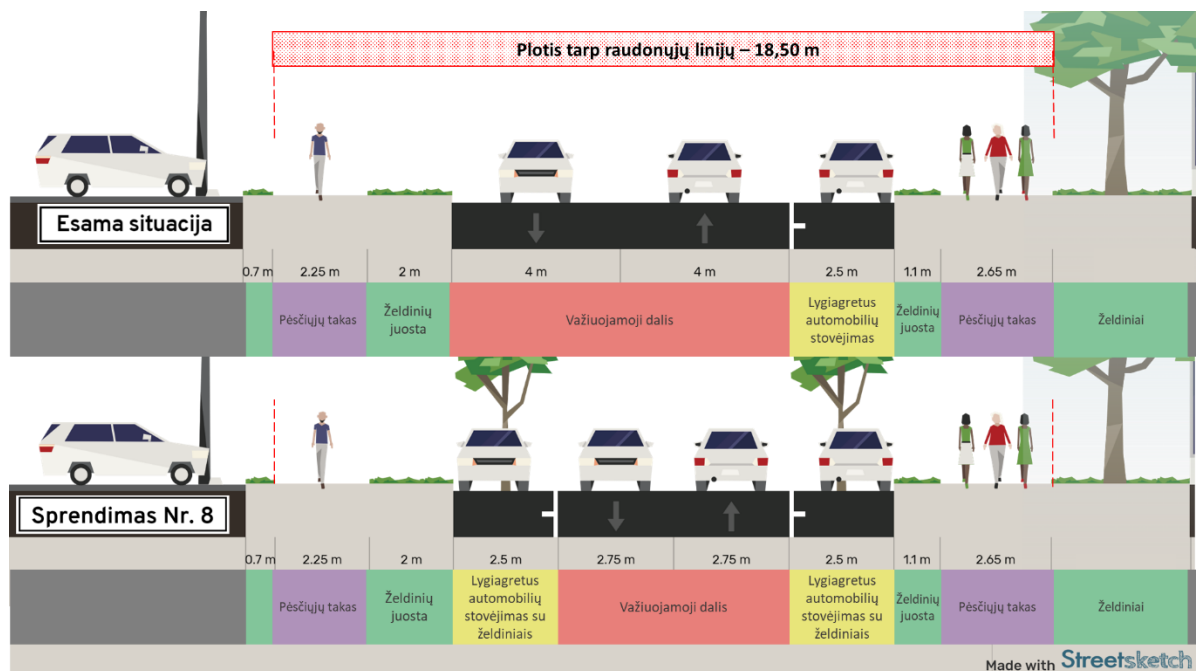


pav. 77 Sprendimo Nr. 8 detalizacija

Taikomi principai:

- Gatvės bortai neliečiami.

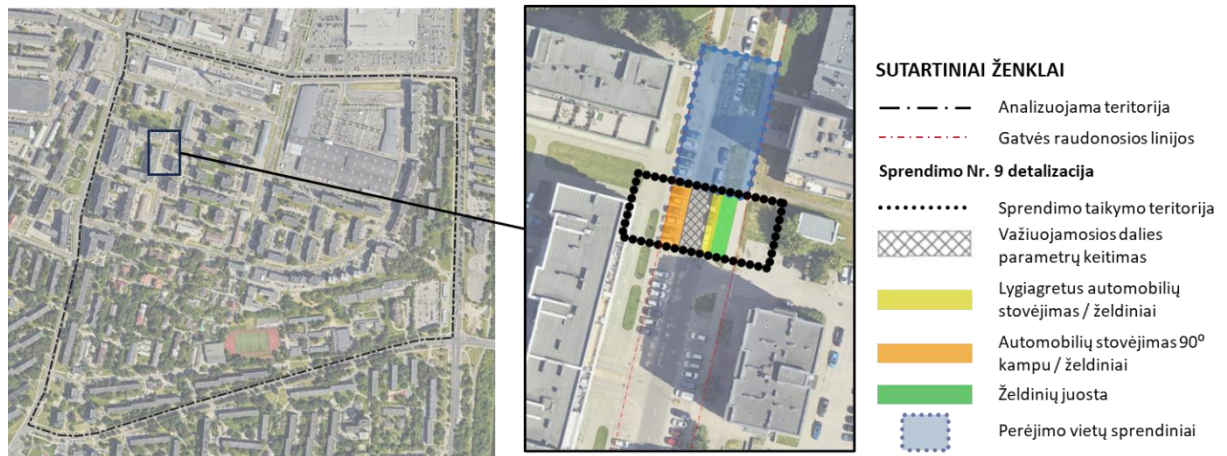
Šioje atkarpoje siūloma vadovautis žemiau pateikiama principine schema:



pav. 78 Sprendimo Nr. 8 principinė schema

Sprendimas Nr. 9

Žygio g. atkarpoje, parodytoje pav. 79, galimas lygiagrečių parkavimo vietų įrengimas vienoje gatvės pusėje, perkeltiant dešinę gatvės bortą ir mažinant želdinių juostos plotį.

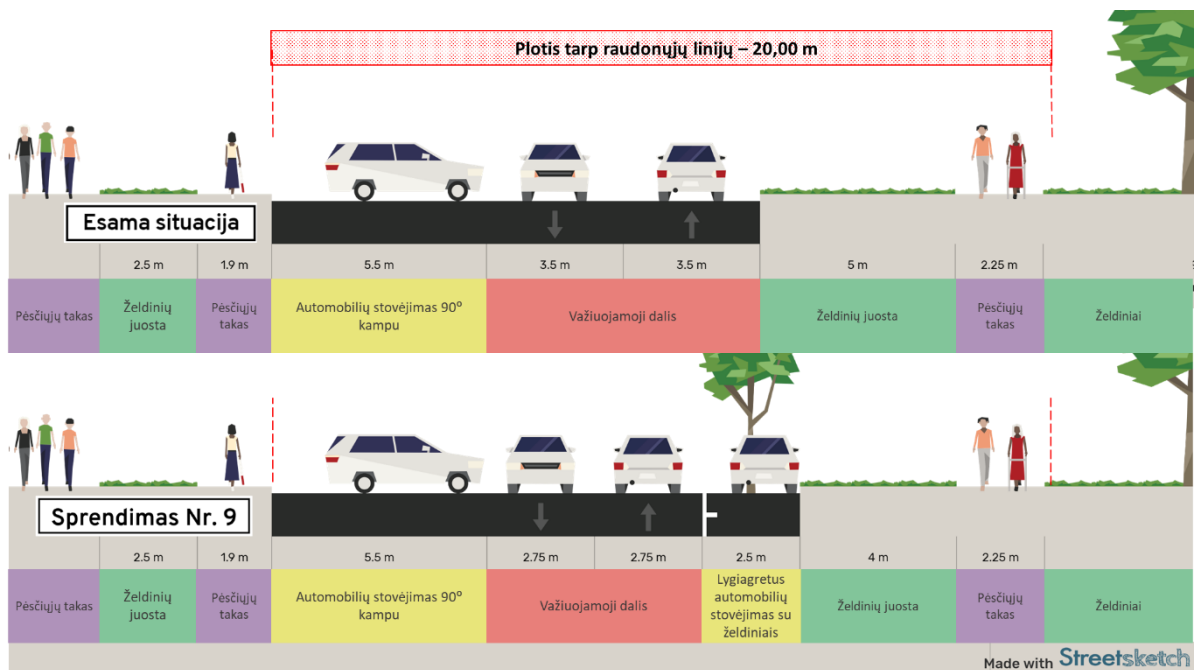


pav. 79 Sprendimo Nr. 9 detalizacija

Taikomi principai:

- Gatvės bortas vakarinėje gatvės pusėje neliečiamas.
- Želdinių juosta pietinėje gatvės pusėje siaurinama, o veja palei važiuojamąją dalį keičiama krūmais.

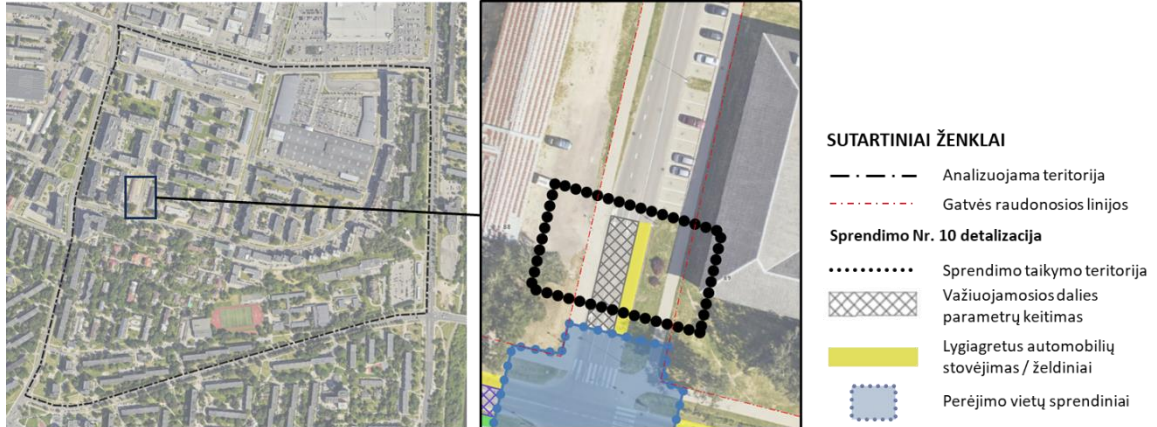
Šioje atkarpoje siūloma vadovautis žemiau pateikiama principine schema:



pav. 80 Sprendimo Nr. 9 principinė schema

Sprendimas Nr. 10

Žygio g. atkarpoje ties sankryža su S. Žukausko gatve yra poreikis naikinti perteklinę posūkio juostą dėl pėsčiųjų perėjus pertvarkymo pagal galiojančius teisės aktus. Atlikus tokius pakeitimus pav. 81 parodytoje atkarpoje galimas papildomų lygiagrečių automobilių stovėjimo vietų įrengimas.

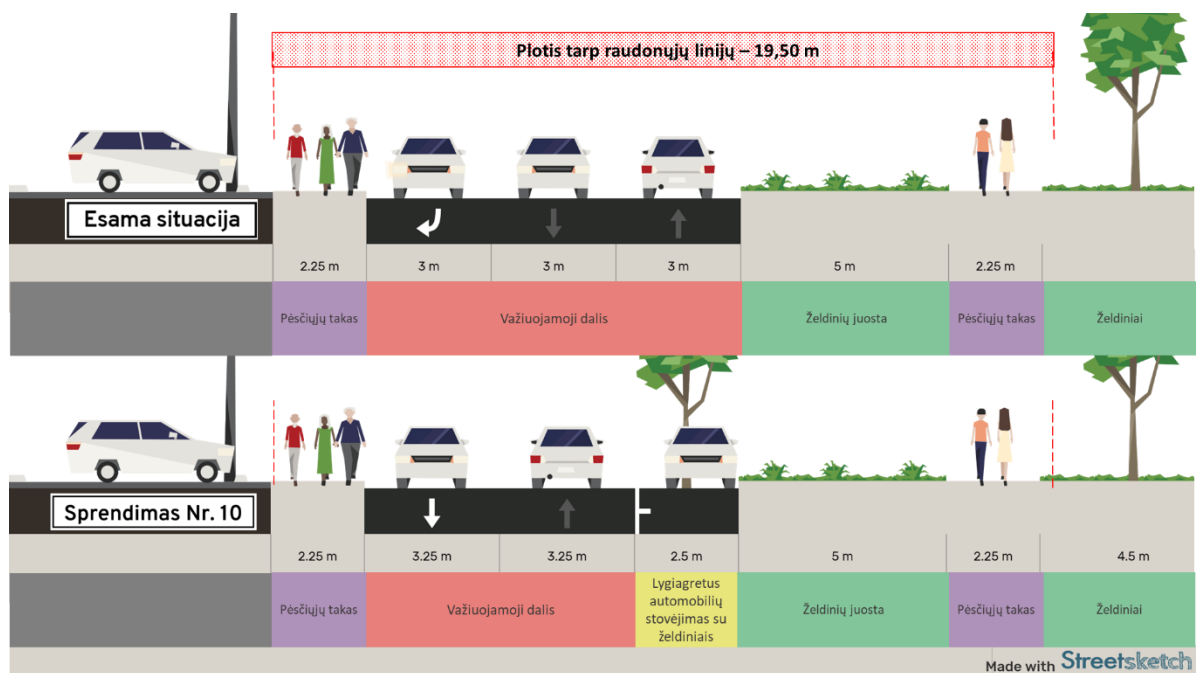


pav. 81 Sprendimo Nr. 10 detalizacija

Taikomi principai:

- Gatvės bortai neliečiami.

Šioje atkarpoje siūloma vadovautis žemiau pateikiama principine schema:



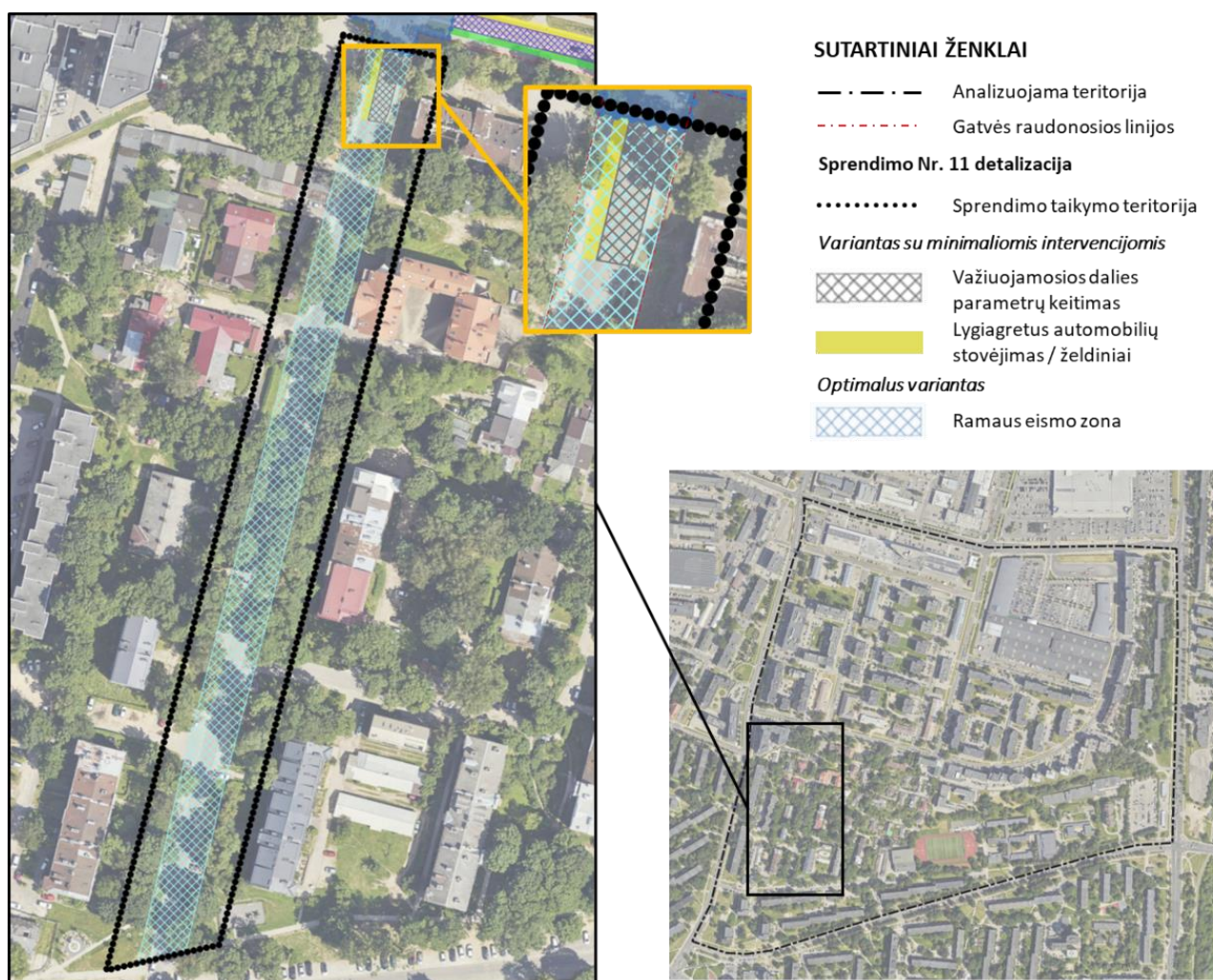
pav. 82 Sprendimo Nr. 10 principinė schema

Sprendimas Nr. 11

Dalyje Žygio gatvės atkarpos tarp S. Žukausko ir Apkasų g. (žr. pav. 83) nustatyta „gyvenamoji zona“, kurios dalyje nėra pėsčiųjų takų nei vienoje kelio pusėje, gatvės kraštuose vyksta chaotiškas automobilių statymas ribojantis eismo dalyvių matomumą, esami greičio ribojimo kalneliai neužtikrina nustatyto greičio laikymosi.

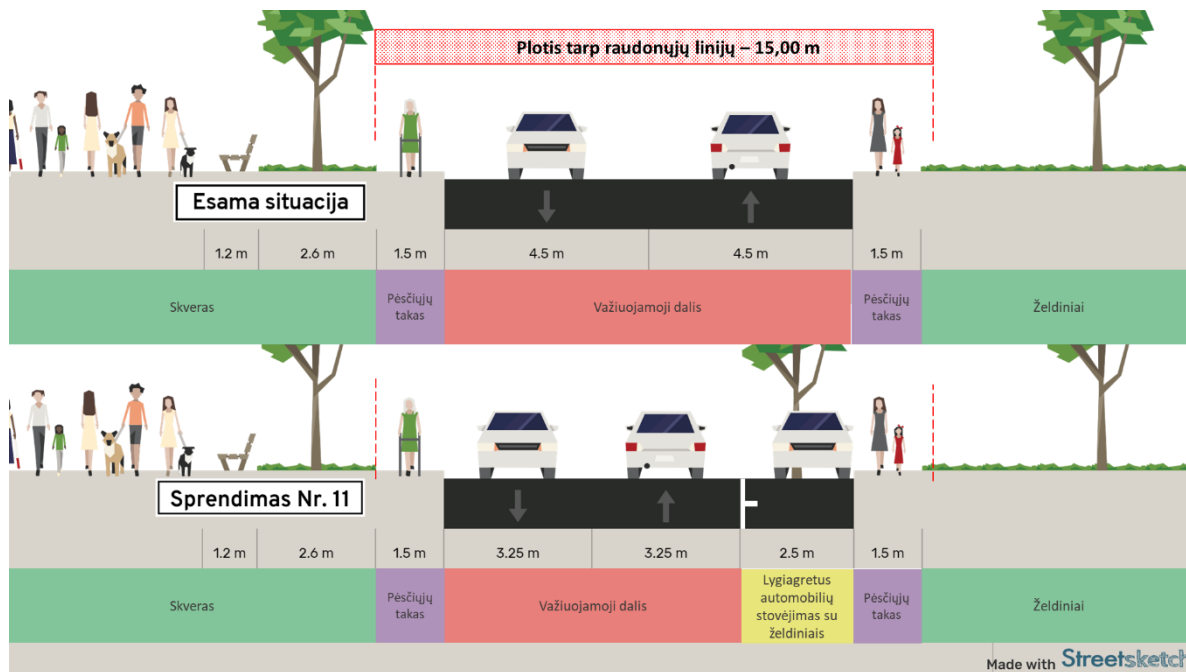
Siekiant išspręsti šioje atkarpoje vyraujančias problemas siūlomi du variantai:

- **Minimalios intervencijos.** Šis variantas yra įmanomas įgyvendinti tik nedidelėje atkarpoje ties sankryža su S. Žukausko gatve (žr. oranžine spalva apvestą fragmentą), likusioje dalyje įrengiant papildomas greičio ribojimo priemones, tačiau šis variantas galėtų būti siūlomas tik kaip laikina priemonė prieš įgyvendinant pilną gatvės rekonstrukciją.
- **Gatvės, tinkamos visų eismo dalyvių judėjimui, įrengimas.** Šis variantas reikalauja didelių investicijų, tačiau ilgalaikėje perspektyvoje yra tvaresnis ir atnešų didesnę naudą tiek aplinkinių teritorijų gyventojams, tiek svečiams.



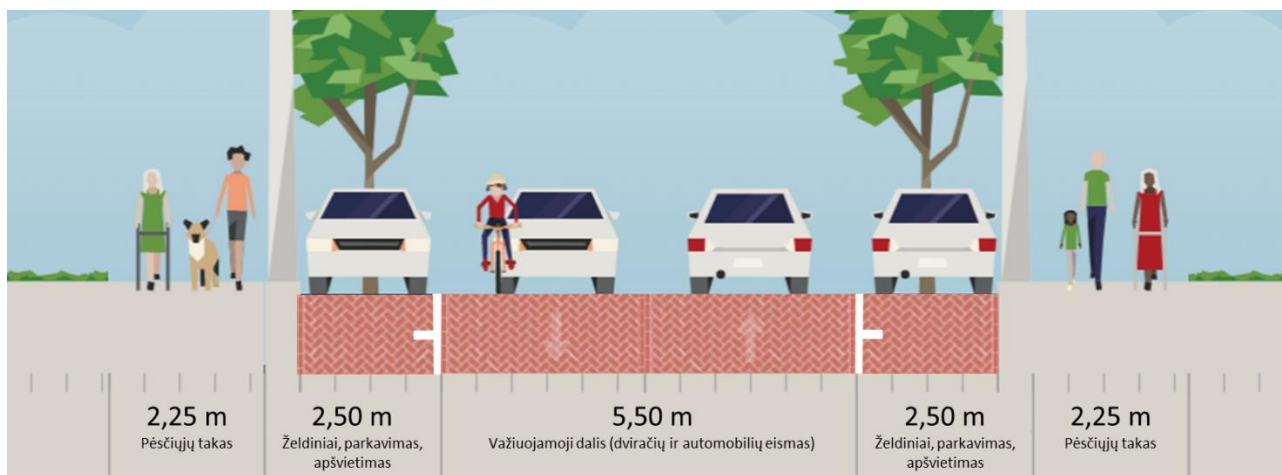
pav. 83 Sprendimo Nr. 11 detalizacija

Pasirinkus variantą su minimaliomis intervencijomis, atkarpoje ties S. Žukausko g., siūloma vadovautis žemiau pateikiama principine schema:



pav. 84 Sprendimo Nr. 11 varianto su minimaliomis intervencijomis principinė schema

Kadangi šiuo metu didžiojoje atkarpos dalyje įrengta tik gatvės važiuojamoji dalis, siūlomas sprendinys – gatvės tinkamos visų eismo dalyvių judėjimui įrengimas. Esamos greičio ribojimo priemonės – du greičio mažinimo kalneliai, neužtikrina pėsčiųjų ir dviratininkų saugumo – chaotiškas automobilių parkavimas šalia važiuojamosios dalies riboja matomumą, o nesant stovintiems automobiliams, važiuojamoji dalis vizualiai atrodo plati ir skatina viršyti leistiną greitį gyvenamojoje zonoje. Laikina priemonė iki gatvės įrengimo – papildomų greičio ribojimo priemonių įrengimas. Užsienio šalių patirtis sako, jog 20 km/val. greičio užtikrinimui kalneliai turėtų būti įrengiami kas 70-100 m, tačiau ši atkarpa yra 320 m ilgio ir yra galimybė kalnelius apvažiuoti vienu ratu. Siūlomas gatvės pjūvis telpa tarp gatvės trasą ribojančių sklypų – siauriausioje vietoje šiuo metu yra 15 m, siūlomo gatvės pjūvio plotis taip pat yra 15 m. Gatvės aplinka, šalia esantys daugiabučiai namai rodo poreikį 2,25 m pločio šaligatviui abejose gatvės pusėse. Kadangi gatvėje vyksta ne tik epizodinis transporto eismas siūloma pertvarkius gatvę pratęsti ramaus eismo zoną šioje atkarpoje, suvienodinant eismo organizavimą visoje analizuojamoje teritorijoje.



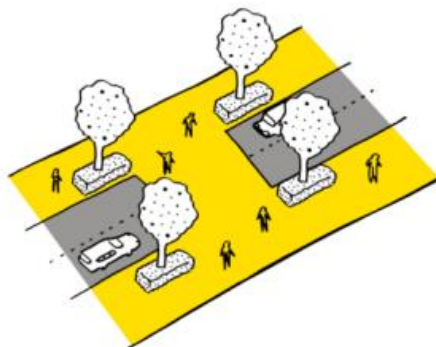
pav. 85 Siūlomas esamos Žygio gatvės gyvenamosios zonos pertvarkymas į lėto eismo gatvę.

7.2 SIŪLOMI TAŠKINIAI SPRENDIMAI

7.2.1 Pėsčiųjų perėjos ir nežymėtos perėjos

Įskaitinių eismo įvykių aplinkybės analizuojamose gatvėse ir teritorijos lankytojų patirtys (apklausos atsakymai bei dirbtuvių metu išsakyti pastebėjimai) rodo, jog analizuojamoje teritorijoje esančios pėsčiųjų perėjos neužtikrina pėsčiųjų saugumo, yra nepatogios arba trūksta perėjimo vietų pėsčiųjų trasose teritorijoje. Todėl siekiant užtikrinti nustatyto 30 km/val. greičio laikymąsi analizuojamoje Šiaurės miestelio dalyje siūlomas pėsčiųjų perėjų pertvarkymas ir įrengimas bei pėsčiųjų perėjimo vietų įrengimas.

Ketvirtasis iš 12 Vilniaus miesto gatvių standarto Pagrindinių gatvių pokyčio principų yra „Pakankamai saugių pėsčiųjų perėjimų (nenutraukti pėsčiųjų ryšiai)“:



04

PAKANKAMAI SAUGIŲ PĖSČIŪJŲ PERĖJIMŲ (NENUTRAUKTI PĖSČIŪJŲ RYŠIAI)

Pėsčiųjų perėjimai įrengiami tankiau, užtikrinant patogesnius judėjimo pėsčiomis ryšius. Pėsčiųjų perėja turi simbolizuoti pėsčiojo pirmumą.

Pėstysis turi kirsti kuo mažesnę važiuojamosios dalies plotą.

pav. 86 Ketvirtasis gatvių pokyčio principas

Šaltinis: Vilniaus miesto gatvių standartas

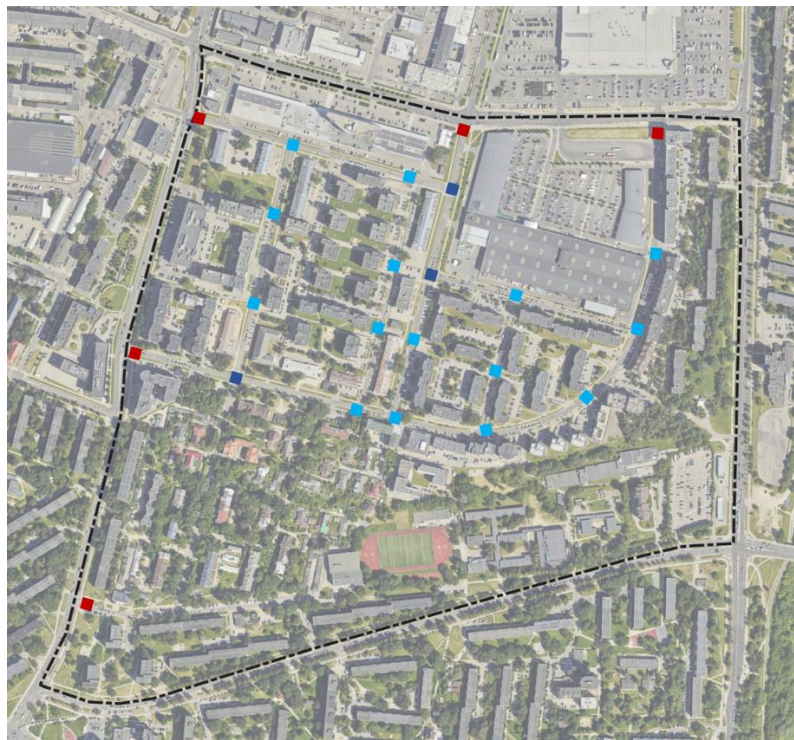
Svarbu išskirti, jog nors pėstieji gali kirsti gatvę ne tik pėsčiųjų perėja (aprašo kelių eismo taisyklės), fiziškai inžinerinėmis priemonėmis suformuotos nežymėtos perėjos yra būtinos specialiųjų poreikių turintiems žmonėms. Nežymėtos perėjos kaip ir pėsčiųjų perėjos turi būti tinkamos naudotis žmonėms su judėjimo ir regėjimo negalia - Perėjose bortai abiejose gatvės pusėse turi būti pėsčiųjų tako lygyje, įrengiami ir įspėjamieji paviršiai 60 cm pločio, per visą perėjos ilgį nuo gatvės atitraukus per 30 cm. Reikalavimus pėsčiųjų perėjų bei nežymėtų perėjų (perėjimų) dizainui nustato Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės (PPOT 20). Taisyklėse pateiktos ir tipinės perėjų įrengimo schemas, įgyvendinti perėjų pavyzdžiai pateikiami Vilniaus miesto gatvių standarte (pav.).







pav. 87 Pėsčiųjų perėjos ir nežymėtos perėjos pavyzdžiai iš Vilniaus miesto gatvių standarto

Šaltinis: Vilniaus miesto gatvių standartas

Remiantis atlikta gatvių analize siūloma pėsčiųjų trasose įrengti 2 tipų perėjas:

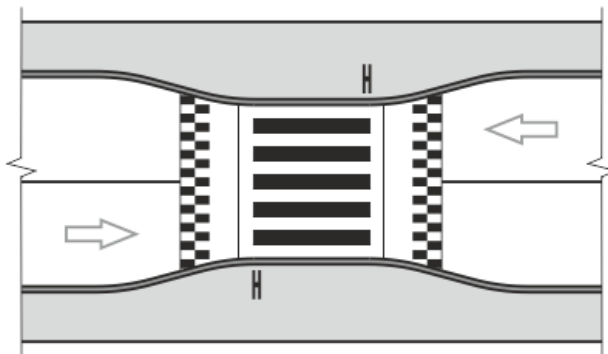


SUTARTINIAI ŽENKLAI

-  Analizuojama teritorija
-  Rekomenduojamas nežymėtų perėjų įrengimas
-  Rekomenduojamas pėsčiųjų perėjų įrengimas
-  Jungčių su C kategorijos gatvėmis pertvarkymas

pav. 88 Rekomenduojamos pėsčiųjų perėjų ir nežymėtų perėjų vietos

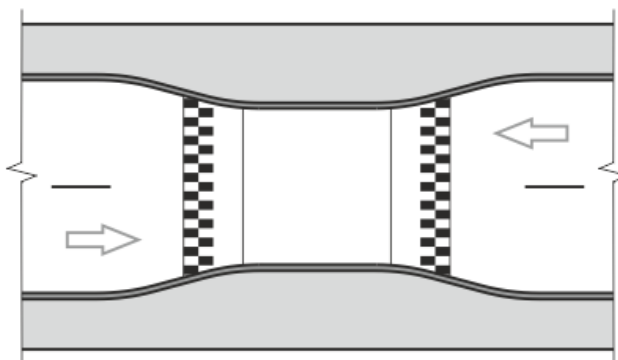
Intensyviausiose teritorijos sankryžose ir sankryžose kur šiuo metu vyksta sunkiasvorio transporto eismas siūloma įrengti ženklais reguliuojamas perėjas, o kitose vietose siūloma neriboti pėsčiųjų galimybių kirsti gatvę jiems patogioje vietoje. Iškiliasias pėsčiųjų perėjas, siūloma įrengti pagal Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklių priede Nr. 3 pateiktas tipines pėsčiųjų perėjų įrengimo schemas (pav. 89):



pav. 89 Pėsčiųjų perėja dvipusio eismo gatvėje su susiaurinta važiuojamąja dalimi ir iškiliumi trapeciniu greičio mažinimo kalneliu

Šaltinis: Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės

Iškiliąsias nežymėtas perėjas, siūloma įrengti pagal Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklių priede Nr. 2 pateiktas tipines nežymėtų perėjų įrengimo schemas (pav. 90):

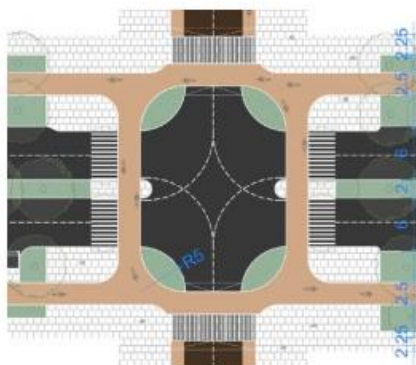


pav. 90 Nežymėta perėja dvipusio eismo gatvėje su susiaurinta važiuojamąja dalimi ir iškiliumi trapeciniu greičio mažinimo kalneliu

Šaltinis: Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės

7.2.2 Sankryžų su C kategorijos gatvėmis pertvarkymas

Analizuojamų gatvių sankryžas su teritoriją ribojančiomis C kategorijos gatvėmis (žymimos raudonai pav. 88 Rekomenduojamos pėsčiųjų perėjų ir nežymėtų perėjų vietos) siūloma atnaujinti pagal Vilniaus miesto gatvių standarto rekomendacijas:



50 x 20(30)

Įvažiavimai į (iš) 20/30 gatvės įprastai pakeliamos į takų lygį, išlaikomas jų medžiagiškumas. Įprastai nereguliuojamos, gali būti žiedinės sankryžos. Retais atvejais - reguliuojamos šviesoforo. Pirmumas - visiems judantiems išilgai 50 km/h gatvės.

pav. 91 Principinis C ir D kategorijų gatvių sankryžų sprendinys

Šaltinis: Vilniaus miesto gatvių standartas

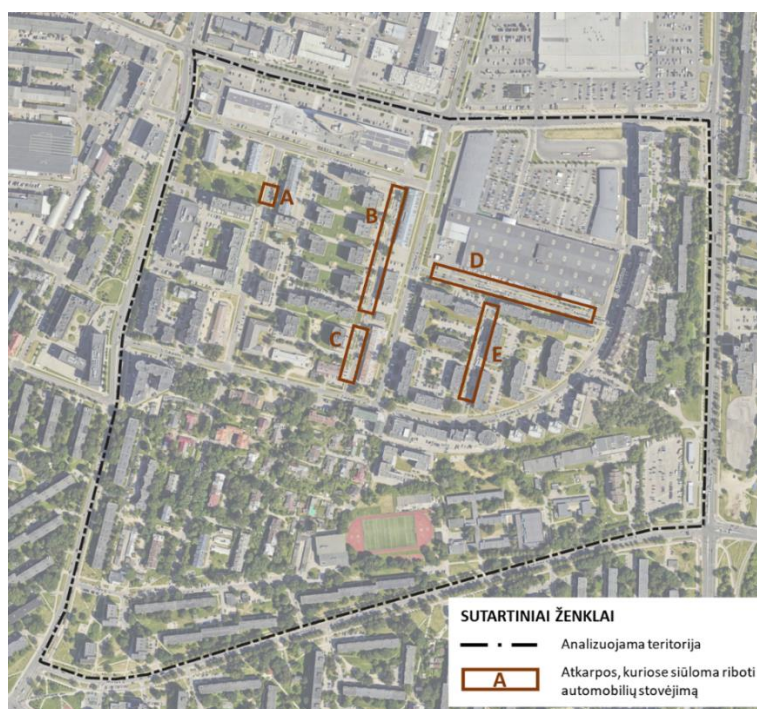
Sprendinys taikytinas šioms sankryžoms:

- Apkasų – Žygio
- Ulonų – S. Žukausko
- Ulonų – J. Galvydžio
- P. Lukšio – J. Kubiliaus
- P. Lukšio – S. Žukausko

Nepertvarkant Apkasų – Žygio gatvių sankryžos, siūloma fiziškai, pavyzdžiui, guminiiais parkavimo bortais užkirsti neleistiną automobilių stovėjimą prieš pat sankryžą matomumo pagerinimui.

7.3 SIŪLOMAS AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMO RIBOJIMAS

Siekiant padidinti pažeidžiamiausių eismo dalyvių, pėsčiųjų ir dviratininkų, saugumą ir užtikrinti Statybos techninio reglamento reikalavimų atitikimą siūloma riboti šiuo metu faktiškai vykstantį automobilių stovėjimą penkiose teritorijos atkarpose. Šis sprendimas siūlomas grindžiant nepakankamais esamais gatvės parametrais vykstančiam parkavimui, kuris apsunkina specialiojo transporto judėjimą, atliekų surinkimą, riboja matomumą.



pav. 92 Vietos kuriose siūloma riboti automobilių stovėjimą

Priežastys dėl kurių siūlomas automobilių stovėjimo ribojimas:

- Automobilių stovėjimo vietos netelpa esamame gatvės pjūvyje, įrengus nežymėtą pėsčiųjų perėją nebus užtikrinamas matomumas;
- Šiuo metu leidžiamas sustojimas darbo dienomis darbo valandomis, tačiau lygiagretus parkavimas siaurina gatvės važiuojamąją dalį iki vienos eismo juostos pločio ir apsunkina atliekų tvarkymo surinkimą iš šalia esančių daugiabučių namų kiemų, gali būti svarstomas ir ženklinimas ties įvažiavimais į kiemus: 1.27. Geltonos spalvos zigzagas žymi kelio vietą (pusę), kur per visą zigzago ilgį uždrausta stovėti;
- C, D, E. Lygiagretus stovėjimas negalimas dėl kitoje gatvės pusėje esančio statmeno automobilių parkavimo, nes neišlaikomas reikalingas 5,5 m pločio pravažiavimas reikalingas išvažiuoti iš statmenos automobilių stovėjimo vietos.