

KRAŽIŲ GATVIŲ MODERNIZACIJOS GALIMYBIŲ TYRIMAS
V 1.0

Projekto
pavadinimas

Kražių gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslauga

Versija

KRAŽIŲ GATVIŲ MODERNIZACIJOS 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		2025.01.22
Rengėja	Marija Frolova		2025.01.22
Rengėja	Monika Parafinaitytė- Rae		2025.01.22

TURINYS

Įvadas	4
Tyrimo aprėptis	4
Tyrimo metodika	5
1 Esamos būklės vertinimas	7
1.1 Urbanistinis kontekstas	7
1.2 Susisiekimo Infrastruktūra	8
2 Infrastruktūros atitikimo galiojančių dokumentų nuostatomis vertinimas	9
2.1 Infrastruktūros atitikimo įvertinimo metodika	9
2.2 Nagrinėjamos teritorijos infrastruktūros atitikimo vertinimas	11
2.3 Išvados ir įžvalgos	15
3 Eismo situacijos analizė nagrinėjamoje teritorijoje	16
3.1 Esami eismo organizavimo sprendimai	16
3.2 Eismo saugos situacija	17
3.3 Eismo srautų analizė	18
3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika	18
3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose	19
3.4 Išvados ir įžvalgos	22
4 Esamos judumo situacijos apibendrinimas	23
5 Pirminiai siūlymai gatvių modernizacijos (GM) įgyvendinimui	25

ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS

pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija.....	5
pav. 0.2 Tyrimo metodikos schema.....	5
pav. 1.1 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinis kontekstas.....	7
pav. 1.2 Ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje.....	7
pav. 1.3 Esamas ir perspektyvinis gatvių tinklas.....	8
pav. 1.4 Dviračių tinklo schema.....	8
pav. 2.1 Reikalavimai lėto eismo gatvėms.....	10
pav. 2.2 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis	14
pav. 3.1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema.....	16
pav. 3.2 Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse.....	17
pav. 3.3 Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje.....	18
pav. 3.4 Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val.	20
pav. 3.5 Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 -18.30 val.	21
pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas.....	23
pav. 5.1 Pagrindas Kražių gatvių modernizacijos koncepcijai.....	25

ĮVADAS

Gatvių modernizacijos (toliau – GM) įgyvendinimo Naujamiesčio dalyje galimybių tyrimas atliktas įgyvendinant Kražių gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Tyrimo siekis – įvertinti gatvių modernizacijos įgyvendinimo galimybes Naujamiesčio dalyje – teritorijoje, kurią riboja A. Goštauto, J. Tumo Vaižganto, Geležinio Vilko gatvės ir Gedimino prospektas (toliau vadinama „Kražiai“) - ir šioje teritorijoje pasiūlyti sprendimus, kurie užtikrins galimybę 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. Papildomai, lygiagrečiai su esamos būklės analize, teritorijos gyventojų ir naudotojų apklausos metodu identifikuojama teritorijos naudojimo problematika, nustatomi probleminiai arealai, vietos bei gyventojų ir lankytojų poreikiai.

Galimybių tyrimo, apklausos ir kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatai (užtikrinant pakankamą bendruomenės įtrauktį ir gaunant objektyvius tyrimo rezultatus) bus naudojami rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą Kazliškių teritorijai visų eismo dalyvių darnios kelionės principus ir poreikius atliepiančią koncepciją, 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. Pasiūlyti sprendimai taip pat užtikrins 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:

D kategorijos gatvės:

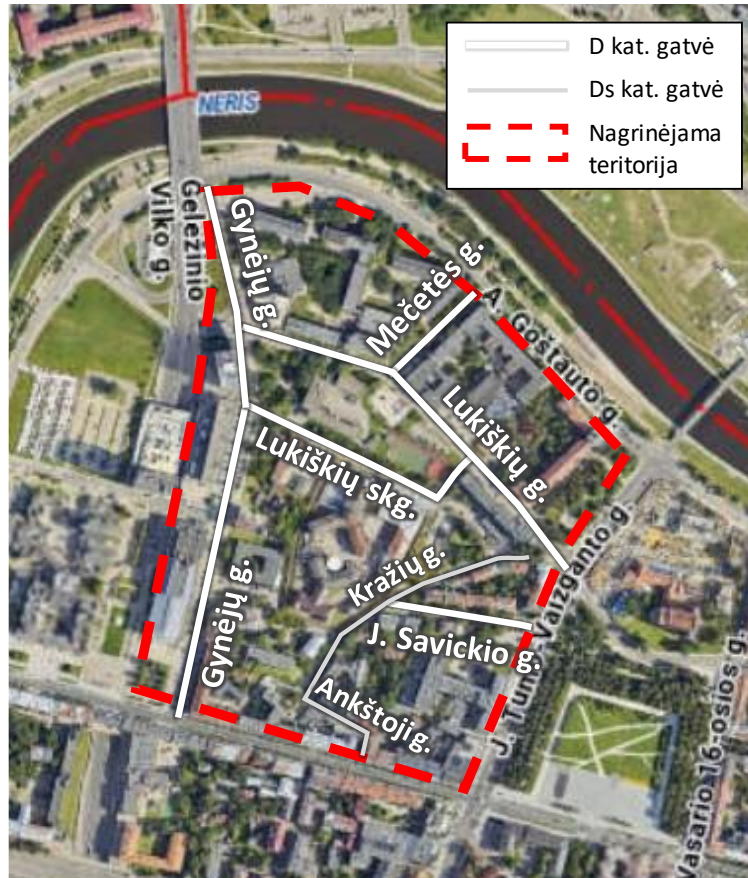
- Gynėjų
- Mečetės
- Lukiškių
- Lukiškių skg.
- J. Savickio

Ds kategorijos gatvės:

- Kražių
- Ankštoji

TYRIMAS NEAPIMA ŠIŲ GATVIŲ:

- A. Goštauto
- J. Tumo Vaižganto
- Geležinio Vilko
- Gedimino pr.

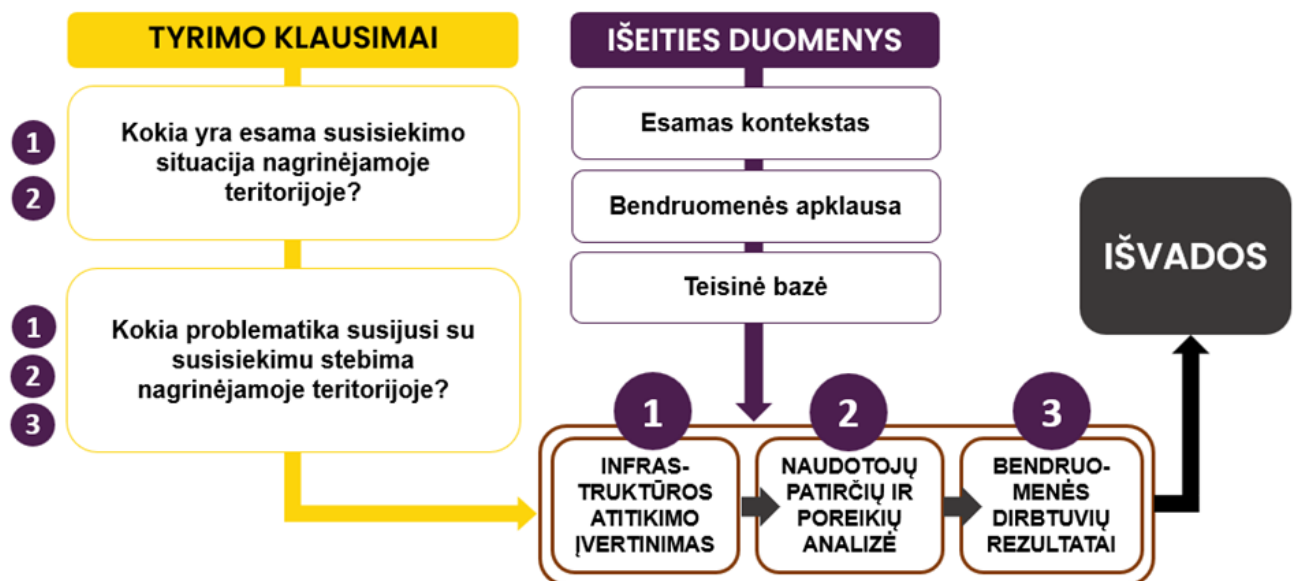


pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija

TYRIMO METODIKA

TYRIMO TIKSLAS: Gatvių modernizacijos Naujamiesčio 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. 0.2 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;
- **Inžinerinės saugaus eismo priemonių projektavimo ir naudojimo rekomendacijos R ISEP 10**, patvirtintos Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2010 m. birželio 9 d. įsakymu Nr. V-146;
- **Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas**, patvirtintas Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2022 m. gegužės 9 d. įsakymu Nr. 30-1315/22;
- **Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos**, patvirtintos Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2018 m. gruodžio 17 d. įsakymu Nr. 30-3844/18(2.1.1E-TD2);
- **Susisiekimo dviračiais projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos**, patvirtintos Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2016 m. birželio 15 d. sprendimu Nr. 1-518.

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/>
- **Natūrinių tyrimų duomenys**
- **Bendruomenės apklausa**

1 ESAMOS BŪKLĖS VERTINIMAS

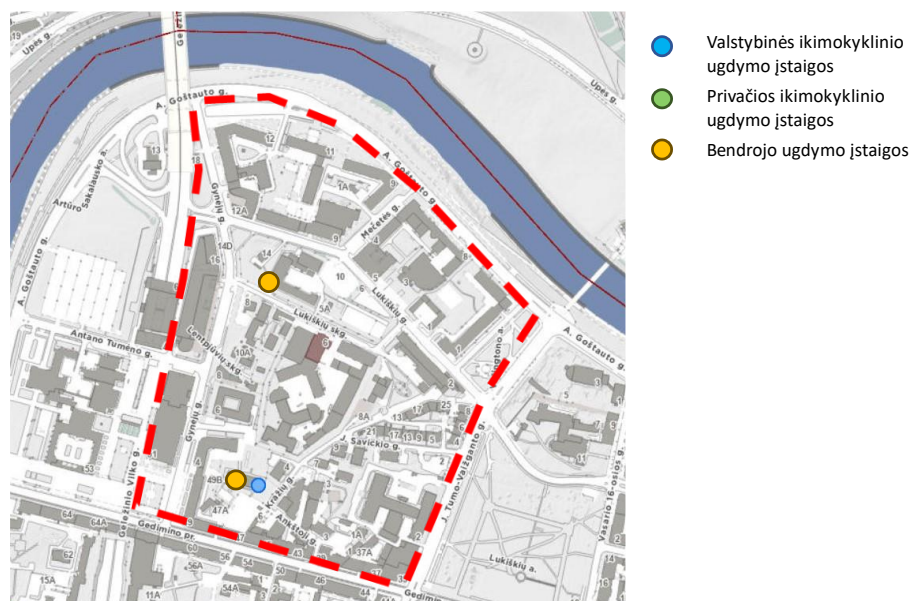
1.1 URBANISTINIS KONTEKSTAS

Pagal galiojantį Vilniaus miesto teritorijos bendrąjį planą, analizuojama teritorija patenka į pagrindinio centro zoną, specialiųjų kompleksų zoną, mažo užstatymo intensyvumo gyvenamąją zoną bei intensyviai naudojamų želdynų zoną. Teritorija pasižymi dideliu daigafunkciškumu, joje yra ir darbo vietas koncentruojančių administracinės paskirties pastatų, įvairias paslaugas teikiančių įmonių, kultūros įstaigų, bei ugdymo įstaigų.



pav. 1.1 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinis kontekstas
Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas

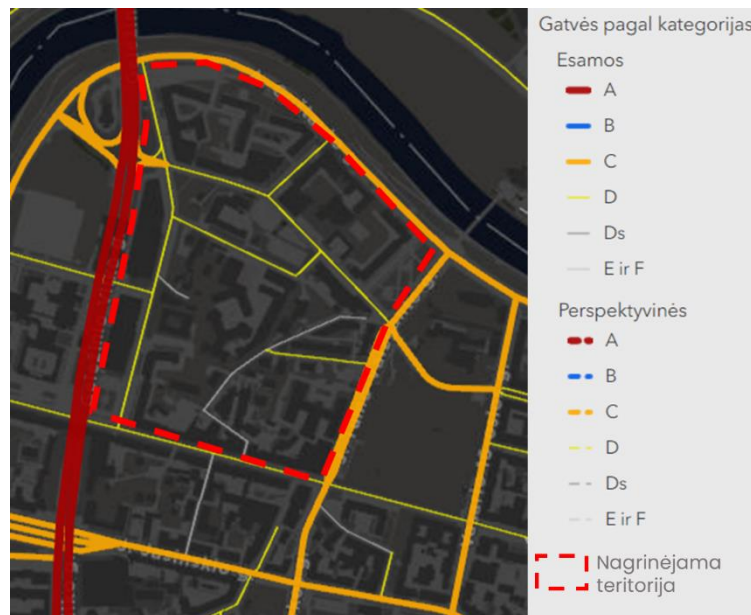
Analizuojamoje teritorijoje yra įsikūrusios 2 bendrojo ugdymo įstaigos – Vilniaus kunigaikščio Gedimino progimnazija bei Vilniaus darželis - mokykla „Dainorėliai“.



pav. 1.2 Ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje
Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

1.2 SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu, nagrinėjamos teritorijos išorinis perimetras yra ribojamas A kategorijos Geležinio Vilko gatvės C kategorijos A. Goštauto ir J. Tumo - Vaižganto gatvių bei D kategorijos Gedimino prospekto. Šio tyrimo apimtyje analizuojamos gatvės yra vidinės teritorijos gatvės, kurioms priskirta D ir Ds 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.

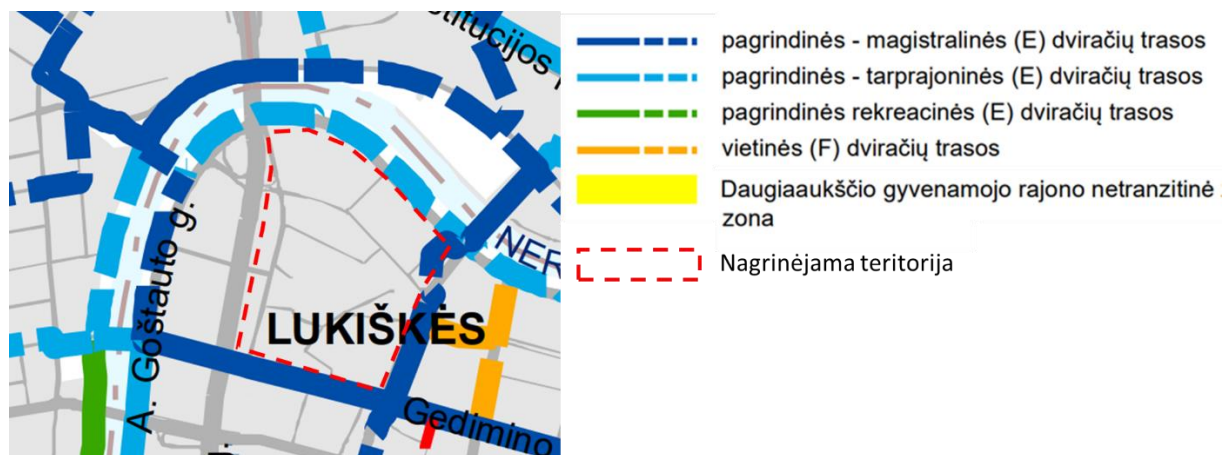


pav. 1.3 Esamas ir perspektyvinis gatvių tinklas

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

Vadovaujantis Vilniaus miesto interaktyviame žemėlapyje pateikiama informacija, Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu ir kitais aktualiais teritorijų planavimo dokumentais nagrinėjamoje teritorijoje perspektyvinių naujų gatvių nėra numatyta.

Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu nagrinėjamoje teritorijoje dviračių trasų nenumatoma, esamos magistralinės dviračių trasos yra įrengtos Gedimino pr. ir J. Tumo – Vaižganto gatvėje, tarprajoninė dviračių trasa numatoma įgyvendinti A. Goštauto gatvėje. Nagrinėjamoje teritorijoje nėra suplanuotų netransitinių daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų zonų (pav. 1.4).



pav. 1.4 Dviračių tinklo schema

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas

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 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;
- Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos;
- Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos.

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

- **Gatvių funkcijos:**

D kategorija – Pagalbinė gatvė. Lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys. Srautų paskirstymas į smulkias teritorijas, privažiavimai prie atskirų statinių ir kitų objektų.

D_S Taikoma esamose urbanizuotose, kompaktiškai vienbučiais ir dvibučiais gyvenamaisiais pastatais užstatytose teritorijose ir senamiesčiuose.

- **Techninių parametru nustatymas:**

Pagrindinių gatvių techninių parametru 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

⁵⁾ Eismo juostos plotis gali būti didinamas esant poreikiui.

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 keliami reikalavimai pateikiami *pav. 2.1*.

	20-30 km/h su VT	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	3m-(3.25m**)	2.75m
Bendro judėjimo gatvė (shared space)	☒	○
Iškreivinimas	○	○
Perėjimų iškilimas ir/ar greičio kalneliai	●	●
Pėsčiųjų salelės	☒***	☒***

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

**Taikoma atskiroms VT juostoms arba jeigu tenkinamos abi sąlygos:

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

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

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

74 pav. Principinė 20-30 km/h gatvės su VT eismo aksonometrija

*pav. 2.1 Reikalavimai lėto eismo gatvėms
Šaltinis: Vilniaus miesto gatvių standartas*

- **Vilniaus miesto gatvių standartas taip pat aprašo rekomenduojamus pėsčiųjų takų pločio parametrus:**

Reikiamas plotis

≥2.25m

Panaudojimas ir įgyvendinimas

Projektuojami iš abiejų gatvės pusių, išimtiniais atvejais kai gatvės raudonųjų linijų plotis neužtikrina pakankamo pločio, pėsčiųjų takai gali būti siauriami iki 1,5 m jei užtikrina saugų ir patogų pėsčiųjų judėjimą.

Santykis su sankryžomis

Lėto eismo gatvėse išnaudojami važiuojamajai daliai siaurinti ir taip lėtinti eismą. Lėto eismo gatvėse šaligatvių danga naudojama perėjose ir išlaikoma to paties lygio kaip šaligatvis.

- **Rekomenduojamus pėsčiųjų takų pločio parametrus aprašo ir Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos:**

2. Tako plotis parenkamas pagal gatvės kategoriją, techninius reikalavimus bei pėsčiųjų srautus, todėl atkreiptinas dėmesys, jog takai turi būti platesni prie traukos centrų (kavinių, parduotuvių, turizmo objektų, transporto persėdimo taškų, kita). Urbanizuotoje teritorijoje rekomenduojama įrengti ne siauresnius kaip 2,25 m pločio takus, neįskaitant gatvės įrenginių juostos („techninio“ šaligatvio), o jeigu takas yra šalia laiptų, vitrinų, išsikišusių pastato dalių, tako plotis didinamas dar 0,5 m apsaugos zona. Projektuojant atsižvelgiama į parenkamus gaminius šaligatviui įrengti – plotis Pakankamo pločio infrastruktūra pėstiesiems. Vienoje juostoje esantys gatvės įrenginiai ir lauko kavinės neriboja pėsčiųjų judėjimo parenkamas taip, kad nereikėtų pjauti plytelių. Pėsčiųjų takuose turi būti išlaikytas 2,25 m aukščio gabaritas, o bendruose pėsčiųjų ir dviračių takuose – 2,50 m. Tokiame aukštyje ir žemiau negali būti jokių kliūčių: medžių šakų, šviestuvų atramų, kelio ženklų ir kita.

- **Saugos zonas nuo automobilių stovėjimo vietų aprašo Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ 7 lentelė „Apsaugos zona dviračių eismui ir pėsčiųjų eismui“:**

Eil. Nr.		Apsaugos zonos plotis (S)
1.	Bortas	0,50 m
2.	Lygiagretus automobilių statymas	0,75 m
3.	Statmenas arba įstrižas automobilių statymas	0,50 (0,25*) m
4.	Pėsčiųjų eismo zonos	0,50 (0,25*) m
5.	Pastatai, tvoros, medžiai, kelio ženklai ir kita infrastruktūra	0,50 (0,25*) m
6.	Vertikali apsaugos zona	0,25 m

*taikoma senamiesčiuose, tankiai užstatytose teritorijose.

2.2 NAGRINĖJAMOS TERITORIJOS INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO VERTINIMAS

Ankstesniame skyriuje pateikti galiojančių dokumentų reikalavimai atitinka ir STR aprašytas gatvių funkcijas, tačiau vien infrastruktūros atitikimas pagrindiniams teisės aktų nustatytiems parametrams neužtikrina greičio ribojimo efektyvumo, todėl svarbu nagrinėjamos teritorijos gatves vertinti ir kitais aspektais, tokiais kaip eismo sauga, eismo organizavimas, naudotojų patirtys ir t.t., kurie bus įvertinti sekančiuose skyriuose.

Infrastruktūros atitikimo teisės aktams vertinimo rezultatai pateikiami lentelių forma atskiriant D ir Ds kategorijos gatves:

D kategorijos gatvės	Projektinis greitis – 30 km/h	Bendras eismo juostų skaičius - 2	Eismo juostų plotis – 2,75 m	Šaligatvio plotis (minimalus (vienbučiai) – 1,5 (STR) daugiabučiai – 2,25 (R))
Gynėjų g.	50 (Išskyrus atkarpą kryptimi nuo Lukiškių g. link Lukiškių skg., KET 329 - Ribotas greitis 40)	2-3	3,0-5,8	2,25-7,5
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms. Dalyje gatvės leidžiamas didesnis nei STR numatytas projektinis greitis. Gatvės pietinėje pusėje automobiliai statomi horizontaliuoju ženkliniu pažymėtoje vietoje, nėra vertikaliojo ženklavimo, tam tikrose atkarpose vyksta KET taisyklės pažeidžiantis automobilių stovėjimas. Tam tikrose atkarpose dėl automobilių stovėjimo vietų pėsčiųjų praėjimui skirta infrastruktūra nutrūksta, taip pat atkarpose dėl kliūčių (apšvietimo stulpai, ženklai) faktinis pėsčiųjų praėjimui liekantis tako plotis susiaurėja ir neatitinka STR reikalavimų. 		
Mečetės g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	2,1-3,6	nėra - 1,0
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms. Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projekcinį greitį. Automobilių stovėjimas organizuojamas 90 laipsniu kampu, tačiau ties šiomis automobilių stovėjimo vietomis lieka tik apie 4,5 m pločio važiuojamoji dalis (STR reikalavimas yra 5,5 m) Pėsčiųjų infrastruktūra yra fragmentiška. 		
Lukiškių g.	50 (Išskyrus atkarpą kryptimi nuo Vašingtono skv. link Lukiškių skg., KET 329 - Ribotas greitis 40)	3 (įskaitant A juostą)	3,1-3,6	1,0-5,0
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms. Dalyje gatvės leidžiamas didesnis nei STR numatytas projektinis greitis. Tam tikrose atkarpose pėsčiųjų infrastruktūra neatitinka minimalių STR reikalavimų. 		
Lukiškių skg.	50 (vienpusio eismo dalyje KET ženklas 329 - Ribotas greitis 40)	1 2 (atkarpa link Lukiškių g.)	3,0 4,4-5,8	Nėra – 1,8-3,7
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms. Atkarpoje ties Lukiškių g. leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis. Vienpusio eismo atkarpoje vietomis neiškus automobilių statymo principas, kuris nėra nurodytas nei kelio ženklais nei horizontaliuoju ženkliniu. Atkarpose dėl kliūčių (apšvietimo stulpai, ženklai) faktinis pėsčiųjų praėjimui liekantis tako plotis susiaurėja ir neatitinka STR reikalavimų. 		
J. Savickio g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	1-2	2,75 - 3,5	1,0-2,4

Problematikos apibendrinimas	<ul style="list-style-type: none"> Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. Dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje lieka viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo. Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (1,75 – 3,03 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Šiaurinėje gatvės pusėje pėsčiųjų infrastruktūros plotis neatitinka STR reikalavimų, šaligatvyje yra kliūtys dar labiau sumažinančios praėjimo plotį.
-------------------------------------	--

Ds kategorijos gatvės	Projektinis Greitis – 20 km/h	Bendras eismo juostų skaičius nuo 1 iki 2	Eismo juostų plotis – 2,5 m <i>(esant poreikiui gali būti didinamas)</i>	Šaligatvio plotis <i>(nebūtinas pagal STR), vienbučiai - 1,5 (STR)</i>
Kražių g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	1-2	2,25-3,5	Nėra- 1,0-3,0
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Gatvėje leidžiamas greitis didesnis nei STR numatytas projektinis greitis. Automobilių stovėjimo 90 laipsniu kampu vietos neatitinka STR reikalavimų (stovėjimo vietos ilgis yra 3,8 m, o turi būti 4,35+0,75 m), ties šiomis automobilių stovėjimo vietomis lieka tik apie 4,5-5 m pločio važiuojamoji dalis (STR reikalavimas yra 5,5 m). Atkarpose dėl leidžiamo automobilių stovėjimo važiuojamoje dalyje pravažiavimui liekančios juostos plotis (3,3 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Pėsčiųjų infrastruktūra yra fragmentiška, atkarpose jos plotis neatitinka STR reikalavimų. 		
Ankštoji g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	2,0-2,25	Nėra – 1,7-2,0
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Gatvėje leidžiamas greitis didesnis nei STR numatytas projektinis greitis. Gatvės važiuojamosios dalies plotis yra nepakankamas STR reikalavimus atitinkančiam statmenam automobilių stovėjimui. Važiuojamoji gatvės dalis yra nepakankamo pločio dvipusiam motorizuoto transporto eismui. Pėsčiųjų infrastruktūra yra fragmentiška, atkarpose jos plotis neatitinka STR reikalavimų. 		

Atsižvelgiant į tyrimo pobūdį, atskirai vertinamos pėsčiųjų galimybės kirsti važiuojamąją dalį – esama nagrinėjamoje teritorijoje esančių žymėtų reguliuojamų (4), žymėtų nereguliuojamų (11, iš jų 2 – su salelėmis, 1 - iškilioji) bei nežymėtų (5) pėsčiųjų perėjų, važiuojamosios dalies kirtimų (1) gatvėse ar privažiuojamuose keliuose, kur perėjos neturėtų būti įrengiamos, infrastruktūra ir jos atitikimas galiojančių teisės aktų reikalavimams. Nagrinėjamoje teritorijoje esančios perėjos, važiuojamosios dalies kirtimai ir jų vertinimo rezultatai pateikiami schemoje žemiau (žr. pav. 2.2).

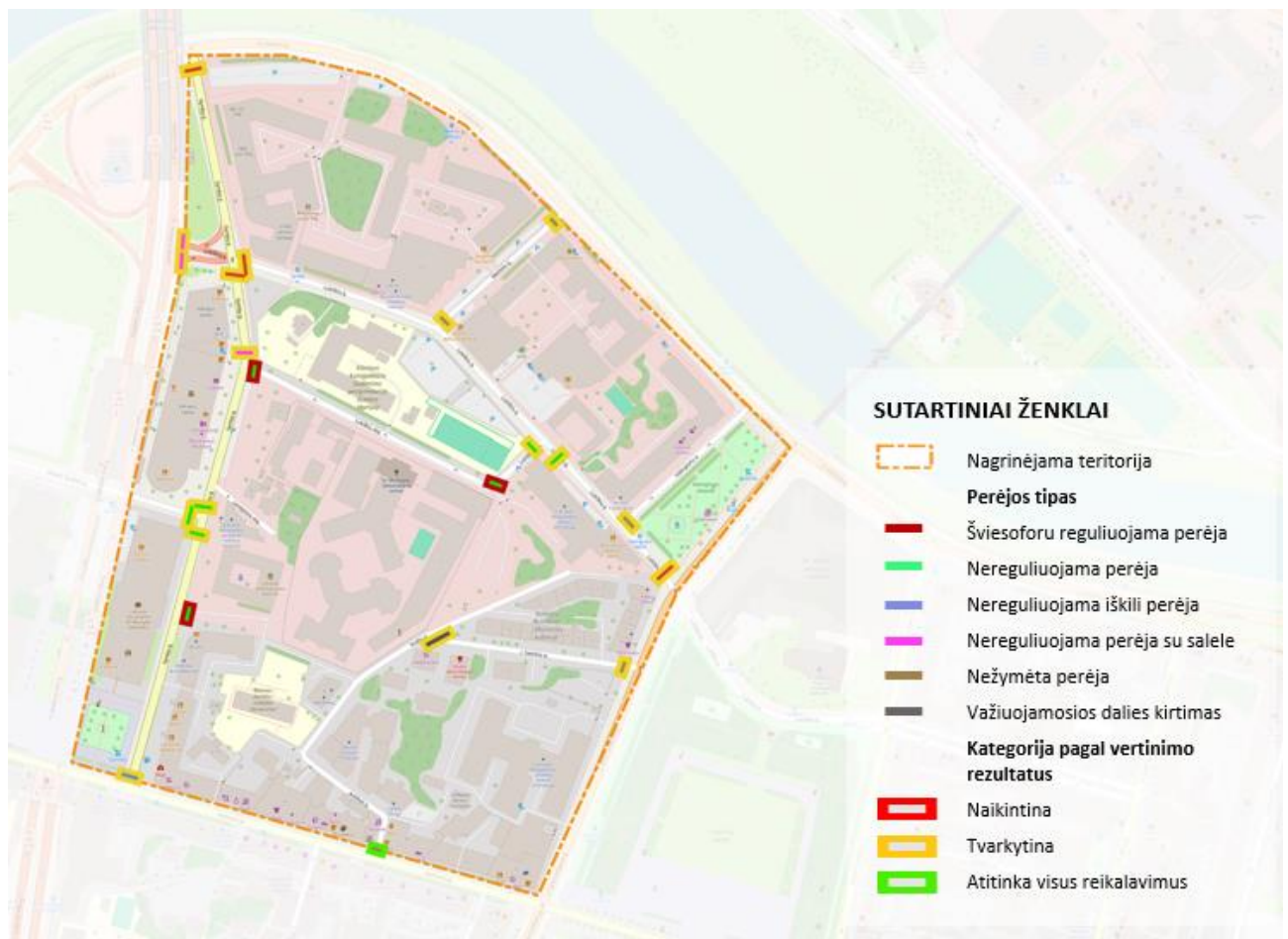
Šviesoforais reguliuojamos perėjos yra ties įvažiavimais į teritoriją Lukiškių ir Gynėjų gatvėse, visos jos vertinimo metu neatitiko teisės aktų reikalavimų (trūko taktilinių vedimo paviršių). Atkreiptinas dėmesys, kad 3 iš 4 perėjų vertinimo metu buvo vykdomas remontas, todėl tikėtina identifikuoti trūkumai bus pašalinti – tokiu atveju tvarkytina lieka vienintelė perėja per Lukiškių gatvę ties sankryža su J. Tumo-Vaižganto g.

Vienintelė nagrinėjamoje teritorijoje esanti nereguliuojama iškilioji perėja, vedanti per Gynėjų gatvę ties sankryža su Gedimino pr., taip pat yra tvarkytina – kertamos važiuojamosios dalies ilgis neatitinka teisės aktų reikalavimų tokio tipo perėjoms įrengti.

Perėjos su salelėmis įrengtos ties išvažiavimu į Geležinio Vilko g. ir per Gynėjų gatvę ties Gynėjų g. 14. Vertinimo metu perėjoje ties Geležinio Vilko gatve buvo vykdomas remontas, todėl priimama, kad identifikuoti trūkumai bus pašalinti šio remonto metu, perėjoje per Gynėjų g. identifikuotas taktilinių vedimo paviršių trūkumas.

Visose likusiose nagrinėjamoje teritorijoje esančiose nereguliuojamose pėsčiųjų perėjose identifikuoti neatitikimai teisės aktams – dažniausiai trūksta taktilinių vedimo paviršių, perėjos erdvėje yra įrengtos kliūtys (ženklai, kuoliukai ir kt.). Be paminėtų trūkumų perėjos per Lukiškių gatvę ilgis neatitinka teisės aktų reikalavimų (reikia kirsti tris eismo juostas). Atkreiptinas dėmesys, kad perėja per privažiavimo kelią į vidines kvartalo teritorijas iš Gynėjų g. pažymėta kaip naikintina ir turėtų būti pertvarkoma į išskeltą įvažiavimą į pėsčiųjų takų lygį, kadangi privažiavimo keliuose ir gyvenamosiose zonose perėjos neturėtų būti įrengiamos.

Teisės aktų reikalavimus atitinka tik viena nagrinėjamoje teritorijoje esanti nežymėta perėja per Ankštąją gatvę ties sankryža su Gedimino pr., likusiose identifikuotas taktilinių vedamųjų paviršių trūkumas. Vienintelis teritorijoje esantis važiuojamosios dalies kirtimas taip pat neatitinka teisės aktų reikalavimų – trūksta taktilinių vedimo paviršių, nėra nuleisti bortai.



pav. 2.2 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis

Svarbu atkreipti dėmesį, kad nagrinėjamoje teritorijoje pastaruoju metu buvo vykdoma nemažai infrastruktūros tvarkymo darbų. Siekiant išvengti perteklinių, dubliuojančių jau atliktus darbus, intervencijų, rekomenduotina gatvių modernizavimą numatyti planuojant būtinus infrastruktūros atnaujinimo darbus (išskyrus atvejus, kai identifikuojami kritiniai esamos infrastruktūros trūkumai – tokių trūkumų pašalinimas turėtų būti prioritetas).

2.3 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

- Faktiniai Lukiškių skersgatvio ir Lukiškių, Gynėjų, Mečetės, J. Savickio gatvių infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms, Ankštoji gatvė neatitinka Ds kategorijos gatvės taikomų reikalavimų parametrus.
- Didžiojoje dalyje nagrinėjamos teritorijos gatvių (ar jų atkarpose) leidžiamas greitis viršija pagal šių gatvių kategorijų (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projekcinį greitį.
- Atkarpose numatytas ir faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų ir pažeidžia KET. Dėl to yra trukdoma pravažiuoti specialiajam transportui, bloginamos sąlygos susisiekimui pėsčiomis (siaurinamas praėjimo plotis, neužtikrinamas matomumas).
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų. Daugelyje gatvių apšvietimo stulpai ar ženklai yra įrengti pėsčiųjų takuose, dėl ko faktinis šaligatvio plotis susiaurėja iki mažesnio, nei numatyta teisės aktuose.
- Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų ir važiuojamosios dalies kirtimų neatitinka teisės aktų reikalavimų ar juos atitinka tik dalinai, todėl turėtų būti tvarkomos (tvarkomi).

3 EISMO SITUACIJOS ANALIZĖ NAGRINĖJAMOJE TERITORIJOJE

3.1 ESAMI EISMO ORGANIZAVIMO SPRENDIMAI

Šiuo metu į analizuojamą teritoriją patenkama 8 įvažiavimais iš gatvių (2 – nuo Gedimino pr., 3 – nuo A. Goštauto g., 1 – nuo Geležinio Vilko g. ir 2 – nuo J. T. Vaižganto g.), bei 6 įvažiavimais į kiemą (2 – nuo Gedimino pr., 1 – nuo A. Goštauto g., 3 – nuo J. T. Vaižganto g.). Išvažiavimas iš analizuojamos teritorijos papildomai galimas Vašingtono a., kuria vyksta vienpusis eismas A. Goštauto g. link. 2 sankryžos, kuriomis patenkama į teritoriją yra reguliuojamos šviesoforu: J. Tumo-Vaižganto – Lukiškių ir A. Goštauto – Gynėjų.

Didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje leistinas autotransporto greitis yra 50 km/val., išskyrus Lukiškių gatvės atkarpą nuo Vašingtono a. iki Lukiškių skg. (tik Gynėjų g. kryptimi), Lukiškių skersgatvio atkarpą tarp Lukiškių kalėjimo ir Vilniaus Kunigaikščio Gedimino progimnazijos teritorijų bei Gynėjų gatvės atkarpą tarp Lukiškių g. ir Lukiškių skg. (tik Gedimino pr. kryptimi), kur leistinas 40 km/val. greitis, bei vidines kvartalo gatves tarp Gynėjų ir Kražių g., kur yra nustatyta gyvenamoji zona (žr. pav. 3.1).



pav. 3.1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema

3.2 EISMO SAUGOS SITUACIJA

Analizuojamas eismo įvykių laikotarpis – 2020 – 2024 (iki spalio mėn.) metai. Išanalizavus visų registruotų eismo įvykių aplinkybes, nustatyta, jog analizuojamos teritorijos gatvėse 2020 – 2024 metais įvyko 6 įskaitinių eismo įvykių (žr. pav. 3.2). Pusėje įvykių nukentėjo pažeidžiamiausi eismo dalyviai – pėstieji. Vienas eismo įvykis įvyko sukant į dešinę sankryžoje į Gynėjų gatvę, nukentėjo pėstysis pėsčiųjų perėjoje. Kitas eismo įvykis įvyko Lukiškių gatvėje, taip pat nukentėjo pėstysis pėsčiųjų perėjoje. Paskutinio eismo įvykio, kurio metu nukentėjo pėstysis, aplinkybės nėra aiškios, kadangi eismo įvykio vieta pažymėta pastato ribose. Nepaisant to, kadangi eismo įvykyje dalyvavo traktorius, galima daryti prielaidą, kad šis įvykis įvyko tvarkant aplinką, nebūtinai važiuojamosios dalies ribose. Nagrinėjamu laikotarpiu įvyko vienas eismo įvykis, kurio metu įvyko užvažiuavimas ant dviratininko, tačiau dviračio vairuotojas nenukentėjo.



pav. 3.2 Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse
Šaltinis: Atviri Eismo įvykių informacinės sistemos (EİIS) duomenys

Natūrinių srautų stebėjimų metu pastebėta, kad nepaisant ribojimų teritorijoje vyrauja didelis greitis, dažnai nepaisoma eismo ženklų, nepraleidžiami pėstieji. Identifikuotos trys didžiausios rizikos pažeidžiamiausiems eismo dalyviams (pėstiesiems, dviratininkams ir t.t.), dvi jų yra ties teritorijos riba, trečioji – ties Vilniaus Kunigaikščio Gedimino progimnazija. Į Ankštąją g. iš Gedimino pr. sukantys automobiliai blokuoja pėsčiųjų praėjimą, taip sukeldami poreikį apeiti kliūtį pėsčiųjų eismui nenumatytu būdu. J. Tumo-Vaižganto ir Lukiškių g. sankryžoje esant dideliame eismui automobiliai nepaiso negalintys blokuoti sankryžos ir stengiasi spėti įvažiuoti į Lukiškių g. Dėl to labai stipriai blokuojama ir pėsčiųjų perėja, o blokuojant sankryžą, išsukama į A juostą, net ir žaliai degant pėstiesiems, t.y. tęsiamas manevras jau degant raudonai, o pėsčiajam žaliai. Žmonės yra priversti „nardyti“ tarp glaudžiai susigrūdusių automobilių, išeiti iš perėjos ribų. Vairuotojai, atvežantys savo vaikus į Vilniaus Kunigaikščio Gedimino progimnaziją sukuria didelę spūstį ir pavojingas situacijas visiems eismo dalyviams: iš Gynėjų g. (nuo Mažvydo bibliotekos) judantys vairuotojai sustoja išleisti savo vaikus prie perėjos, kadangi į Lukiškių skg. įsukti negalima. Tą patį daro ir nuo Geležinio vilko g. atvažiuojantieji – jie sustoja prie perėjos arba verslo centro automobilių stovėjimo aikštelės įsukimo, vaikai bėga per gatvę.

3.3 EISMO SRAUTŲ ANALIZĖ

3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika

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

1. Gedimino pr. – Gynėjų g.
2. Gedimino pr. – Ankštoji g.
3. J. Tumo-Vaižganto g. – J. Savickio g.
4. J. Tumo-Vaižganto g. – Lukiškių g.
5. Lukiškių g. – Mečetės g.
6. Lukiškių g. - Lukiškių skg.
7. Lukiškių skg. – Gynėjų g.
8. Lukiškių g. – Gynėjų g.

Eismo srautai šiose aštuoniose sankryžose buvo stebimi 2024 m. rugsėjo 12 ir 17 dienomis 15 minučių intervalais 2 kartus per dieną:

- Ryte: 7.00 - 9.00 val.
- Vakare: 16.30 - 18.30 val.

Skirtinguose taškuose natūriniai stebėjimai vykdyti vienas po kito aukščiau nurodytuose laiko režiuose, todėl kiekvieno stebėjimo laikas skiriasi ir fiksuojamas srauto intensyvumas gali neatitikti šalia esančiame taške fiksuoto srauto intensyvumo ta pačia kryptimi.

Eismo srautų analizei taip pat buvo naudojami SĮ „Susisiekimo paslaugos“ pateikti turimi šviesoforais reguliuojamų sankryžų automobilių srautų duomenys.



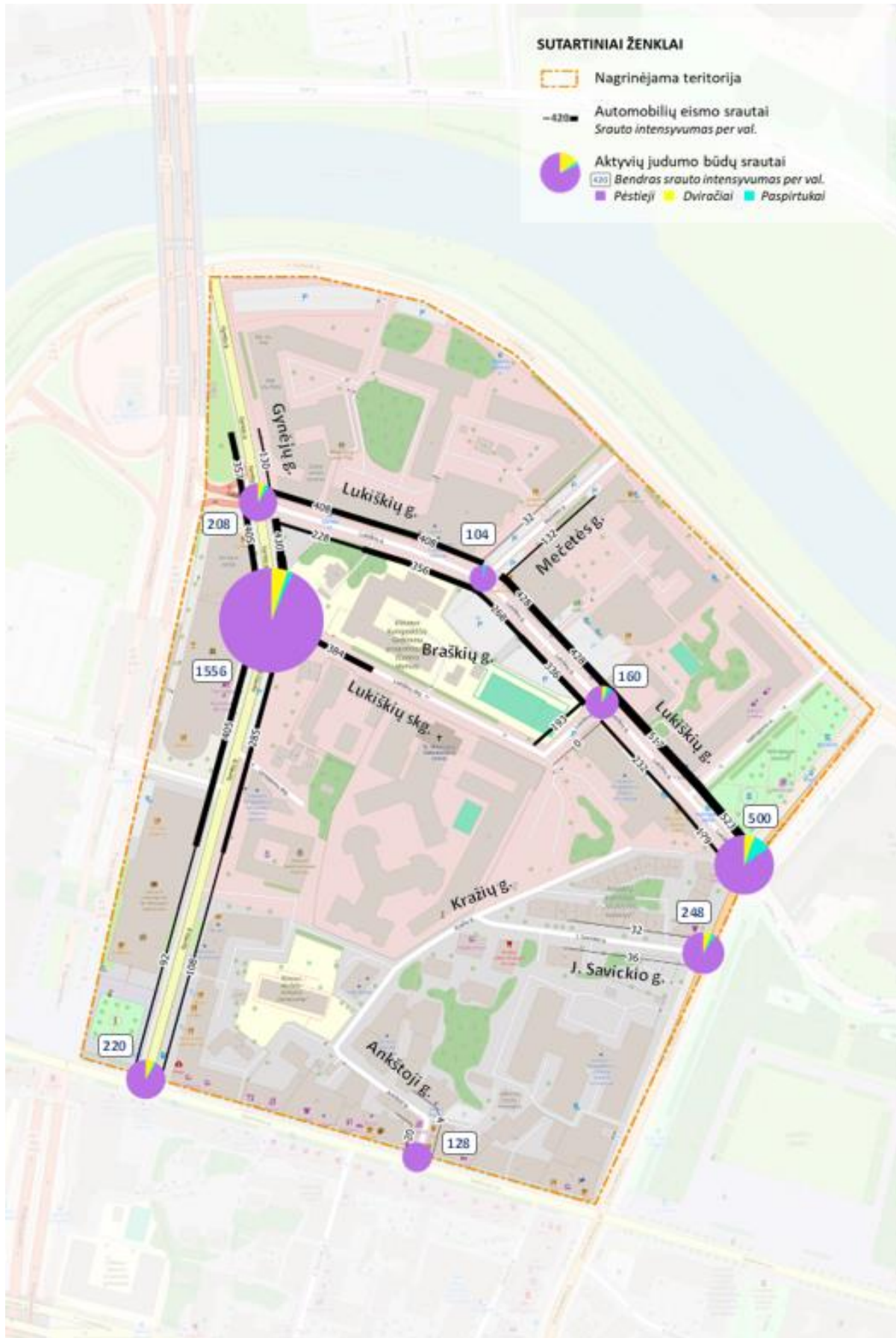
pav. 3.3 Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje

3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose

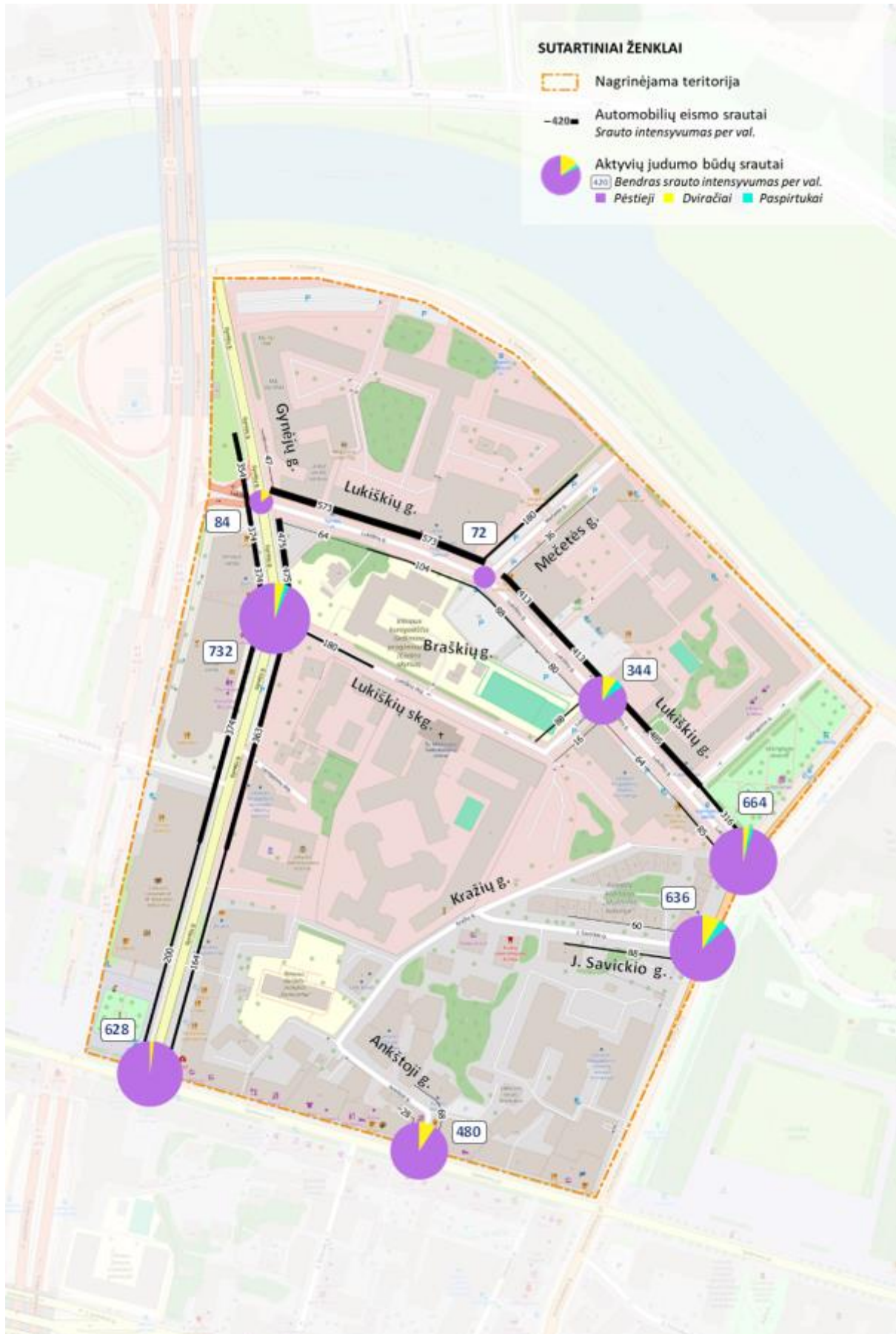
Natūrinių stebėjimų metu nagrinėjamoje Žvėryno teritorijoje (žr. pav. 3.3) stebėti automobilių, pėsčiųjų, dviračių ir paspirtukų srautai rytinio (žr. pav. 3.4) ir vakarinio (žr. pav. 3.5) pikų metu.

Stebėjimų metu intensyviausi motorinių transporto priemonių srautai fiksuoti Lukiškių ir Gynėjų gatvėse. Rytinio piko metu Lukiškių gatvėje fiksuotas 408 – 523 aut./val. srautas Gynėjų g. kryptimi ir 179 – 268 aut./val. srautas J. Tumo-Vaižganto g. kryptimi, vakarinio piko metu srautai Gynėjų g. kryptimi išliko panašūs (316 – 573 aut./val.), tačiau ženkliai sumažėjo J. Tumo-Vaižganto g. kryptimi (64-104 aut./val.). Gynėjų gatvėje rytinio piko metu fiksuoti 285– 493 aut./val. srautai Lukiškių g. kryptimi ir 357 – 405 aut./val. srautai Gedimino pr. kryptimi, vakarinio piko metu išliko panašios tendencijos (363– 475 aut./val. srautai Lukiškių g. kryptimi ir 354 – 374 aut./val. srautai Gedimino pr. kryptimi). Žymesnis srautas stebimas ir Lukiškių skersgatvyje – rytinio piko metu atkarpoje ties Lukiškių g. fiksuotas 193 aut./val. srautas, o atkarpoje ties Gynėjų g. – net 384 aut./val. Vakarinio piko metu srautai Lukiškių skersgatvyje sumažėja iki 88- 180 aut./val.

Vertinant bendrą pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių srautą, rytinio piko metu stebėta 1500 žm./val. viršijanti koncentracija ties Gynėjų – Lukiškių g. sankryža, likusiuose taškuose srautai vyravo 104 – 500 žm./val. ribose. Toks srautų pasiskirstymas indikuoja srautų į ugdymo įstaigą įtaką rytinio piko metu. Vakarinio piko metu didžiausia pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių koncentracija išlieka Gynėjų – Lukiškių g. sankryžoje, tačiau yra dvigubai mažesnė (732 žm./val.). Tuo tarpu kituose taškuose Gedimino pr. ir J. Tumo – Vaižganto gatvėse stebimas srautų padidėjimas iki 480 – 664 žm./val. Nedidelę dalį stebimų srautų sudarė dviračiais ir paspirtukais keliaujantys, jų tendencijos sutapo su aukščiau aprašytais tendencijomis.



pav. 3.4 Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val.



pav. 3.5 Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 - 18.30 val.

3.4 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

- Didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje greitis nėra ribojamas, 40 km/val. greičio ribojimas nustatytas Lukiškių g., Lukiškių skg. Ir Gynėjų g. atkarpose. Vidiniuose teritorijos keliuose yra nustatyta gyvenamoji zona.
- Stebėjimų metu intensyviausi motorinių transporto priemonių srautai fiksuoti Lukiškių ir Gynėjų gatvėse. Gynėjų g. apie 300 – 500 aut./val. srautai abiem kryptimis fiksuojami tiek rytinio, tiek vakarinio piko metu, Lukiškių g. intensyvesnis srautas stebimas Gynėjų g. kryptimi (apie 300 – 600 aut./val. tiek rytinio, tiek vakarinio piko metu), o J. Tumo – Vaižganto g. kryptimi silpnesnis srautas dar sumažėja vakarinio piko metu (nuo srauto, siekiančio apie 350 aut./val. iki srauto tesiekiančio 100 aut./val.).
- Stebėjimų metu identifikuota, kad tiek Lukiškių, tiek Gynėjų gatvėse rytinio piko metu didelę srauto dalį sudaro tėvai, atvežantys vaikus į ugdymo įstaigą, ko pasekoje, dėl netinkamose vietose vykstančio automobilių sustojimo sudaromos pavojingos situacijos.
- Stebėjimų metu fiksuoti automobilių srautai identifikuoja ir Gynėjų, Mečetės ir Lukiškių gatvėmis vykstantį automobilių tranzitą.
- Vertinant bendrą pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių srautą, rytinio piko metu stebėta koncentracija ties Gynėjų – Lukiškių skg. sankryža ~ 1500 žm./val. - toks srautų pasiskirstymas indikuoja srautų į ugdymo įstaigą įtaką rytinio piko metu. Vakarinio piko metu srautai pasiskirsto tolygiau ir neviršija 750 žm./val. reikšmės.

4 ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS APIBENDRINIMAS

Tyrimo metu identifikuotos probleminės situacijos:

- Faktiniai Lukiškių skersgatvio ir Lukiškių, Gynėjų, Mečetės, J. Savickio gatvių infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR numatytų parametru D kategorijos gatvėms.
- Didžiojoje dalyje nagrinėjamos teritorijos gatvių (ar jų atkarpose) leidžiamas greitis viršija pagal šių gatvių kategorijų (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projekcinį greitį.
- Gatvių atkarpose numatytas ir faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų ir pažeidžia KET. Dėl to yra trukdoma pravažiuoti specialiajam transportui, bloginamos sąlygos susisiekimui pėsčiomis (siaurinamas praėjimo plotis, neužtikrinamas matomumas).
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų. Daugelyje gatvių apšvietimo stulpai ar ženklai yra įrengti pėsčiųjų takuose, dėl ko faktinis šaligatvio plotis susiaurėja iki mažesnio, nei numatyta teisės aktuose.
- Intensyviausi motorinių transporto priemonių srautai fiksuoti Lukiškių ir Gynėjų gatvėse. Rytinio piko metu didelę srauto dalį sudaro tėvai, atvežantys vaikus į ugdymo įstaigą, ko pasekoje, dėl netinkamose vietose vykstančio automobilių sustojimo sudaromos pavojingos situacijos.
- Stebėjimų metu fiksuoti automobilių srautai identifikuoja ir Gynėjų, Mečetės ir Lukiškių gatvėmis vykstantį automobilių tranzitą.
- Rytinio piko metu stebėta pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių ypatingai didelė koncentracija ties Gynėjų – Lukiškių skg. sankryža. Vakarinio piko metu šie srautai pasiskirsto tolygiai.



pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas

Tyrimo metu identifikuoti poreikiai:

- Intensyviausi visų eismo dalyvių srautai Gynėjų ir Lukiškių gatvėse indikuoja poreikį spręsti automobilių eismo bei pėsčiųjų eismo saugos klausimą, ypač ugdymo įstaigos aplinkoje.
- Norint užtikrinti nuoseklią infrastruktūrą nagrinėjamoje teritorijoje, reikalinga tvarkyti pėsčiųjų infrastruktūrą, užtikrinant tinklo vientisumą ir patogumą, bei teritorijoje esančias gatvės kirtimo vietas ir visus važiuojamosios dalies kirtimus pertvarkyti, iškeliant įvažiavimus į teritorijas ir perėjimo vietas į pėsčiųjų takų lygį. Kartu būtina užtikrinti ir kitas sąlygas kokybiškam pėsčiųjų judėjimui – apšvietimas, želdiniai ir tinkama jų priežiūra, mažoji architektūra.

5 PIRMINIAI SIŪLYMAI GATVIŲ MODERNIZACIJOS (GM) ĮGYVENDINIMUI

Vadovaujantis tyrimo rezultatais, siūloma koncepciją vystyti tokiu prioritetiškumu:



- **I PRIORITETAS:**
 - ✓ Kražių g.
- **II PRIORITETAS:**
 - ✓ Lukiškių skg.
 - ✓ J. Savickio g.
 - ✓ Ankštoji g.
- **III PRIORITETAS:**
 - ✓ Likusios gatvės ir privažiuojamieji keliai

koncepcija neapima:

- ✓ A. Goštauto g.
- ✓ J. Tumo Vaižganto g.
- ✓ Geležinio Vilko g.
- ✓ Gedimino pr.

pav. 5.1 Pagrindas Kražių gatvių modernizacijos koncepcijai

Remiantis gerąja užsienio ir Lietuvos miestų praktika, pagalbinių gatvių funkcijų užtikrinimui gali būti taikomos įvairios priemonės:

I. Infrastruktūrinės priemonės:

1. Lygiagretus automobilių stovėjimas (prioritetas – išnaudojant perteklinį važiuojamosios dalies plotį, kas 2-3 vietas sodinami želdiniai);
2. Automobilių stovėjimo vietų mažinimas (ten, kur neatitinka teisės aktų reikalavimų, kelia eismo saugos problemas arba kur trūksta vietos pėsčiųjų ar dviratininkų infrastruktūrai);
3. Erdvės dalinimosi paslaugoms (dalinimosi paslaugų prieinamumo užtikrinimas, mikromobilumo priemonių atveju - užtikrinama tvarka, mažinama kliūčių ir barjerų tikimybė);
4. Infrastruktūra dviračių ir paspirtukų trumpalaikiam sustojimui / ilgalaikiam laikymui (turi būti įrengiama netrukdamat pėsčiųjų eismui ir nebloginant sąlygų pėstiesiems);
5. Gatvės iškreivinimai (20 – 30 km/h lėto eismo gatvėse, siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
6. Vienpusio eismo gatvė (gatvėse, kuriose yra poreikis persikirstyti važiuojamosios dalies erdvę, valdyti, persikirstyti eismo srautus, tranzitinio srauto mažinimui);
7. Iškilios perėjos;
8. Važiuojamosios dalies susiaurinimas nereguliuojamose perėjose ar sankryžose (siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
9. Dviračių eismas bendrame sraute (galimas 20 - 30 km/h gatvėse, kuriose automobilių srautas nėra didelis);
10. Dviračių gatvė (įrengiamos 20 - 30 km/h gatvėse, gatvės geometrija parenkama taip, kad nebūtų patraukli greitam automobilių eismui);

11. Ramaus eismo gatvė (įrengiamos 5 km/h lėto eismo gatvėse, siauresnėse nei 12 m);
12. Pėsčiųjų ir dviračių prioritetas per dizainą / taktinį urbanizmą (mažosios architektūros elementai, dangos, viešosios erdvės ir t.t.);
13. Želdiniai.

II. Kitos galimos priemonės:

1. Greičio ribojimas;
2. Automobilių stovėjimo politika;
3. Tranzito ribojimas;
4. Aptarnaujančio transporto valdymas;
5. „Mokyklos gatvė“.

Rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą koncepciją Kražių teritorijai, atsižvelgiant į identifikuotą problematiką ir poreikius konkrečiose vietose (pagal šio galimybių tyrimo, teritorijos naudotojų apklausos ir kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatus), iš aukščiau pateikto priemonių sąrašo bus atrinktos bei detalizuotos tik teritorijai aktualios priemonės ir tikslinami prioritetai.