

ŽVĒRYNO GATVIŲ MODERNIZACIJOS GALIMYBIŲ TYRIMAS
V 1.0

Projekto
pavadinimas

**Žvėryno gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo
paslauga**

Versija

ŽVĒRYNO 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		2025.01.23
Rengėja	Monika Parafinaitytė- Rae		2025.01.23
Rengėja	Marija Frolova		2025.01.23

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	10
2.1 Infrastruktūros atitikimo įvertinimo metodika	10
2.2 Nagrinėjamos teritorijos infrastruktūros atitikimo vertinimas	12
2.3 Išvados ir įžvalgos	19
3 Eismo situacijos analizė nagrinėjamoje teritorijoje	20
3.1 Esami eismo organizavimo sprendimai	20
3.2 Eismo saugos situacija	21
3.3 Eismo srautų analizė	22
3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika	22
3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose	23
3.4 Išvados ir įžvalgos	27
4 Esamos judumo situacijos apibendrinimas	28
5 Pirminiai siūlymai gatvių modernizacijos (GM) įgyvendinimui	30

ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS

pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija.....	5
pav. 0.2 Tyrimo metodikos schema	6
pav. 1.1 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinis kontekstas	7
pav. 1.2 Ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje	8
pav. 1.3 Esamas ir perspektyvinis gatvių tinklas.....	8
pav. 1.4 Dviračių tinklo schema	9
pav. 2.1 Reikalavimai lėto eismo gatvėms.....	11
pav. 2.2 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis.....	19
pav. 3.1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema	20
pav. 3.2 Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse	21
pav. 3.3 Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje	23
pav. 3.4 Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val.....	25
pav. 3.5 Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 -18.30 val.	26
pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas.....	28
pav. 5.1 Pagrindas Žvėryno gatvių modernizacijos koncepcijai	30

ĮVADAS

Gatvių modernizacijos (toliau – GM) įgyvendinimo Žvėryno dalyje galimybių tyrimas atliktas įgyvendinant Žvėryno gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Tyrimo siekis – įvertinti gatvių modernizacijos įgyvendinimo galimybes Žvėryno dalyje – teritorijoje, kurią riboja T. Narbuto, Sėlių, Saltoniškių, Upės gatvės ir Neries upė, 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 Žvėryno 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:

- Blindžių
- Žalioji
- Gulbių
- Lenktoji (dalis)
- Bebrų (dalis)
- Birutės (dalis)
- Latgalių
- Žiemgalių
- Sakalų
- Latvių
- D. Poškos
- S. Moniuškos
- Treniotos
- Pušų
- Traidenio
- Mickevičiaus
- Vykinto
- Liubarto (dalis)
- Vytauto
- Karaimų
- J. I. Kraševskio

Ds kategorijos gatvės:

- Malonioji
- Lenktoji (dalis)
- Bebrų (dalis)
- Birutės (dalis)

TYRIMAS NEAPIMA ŠIŲ GATVIŲ:

- Sėlių
- Kęstučio

- Liubarto (nuo tilto iki Kęstučio g.)

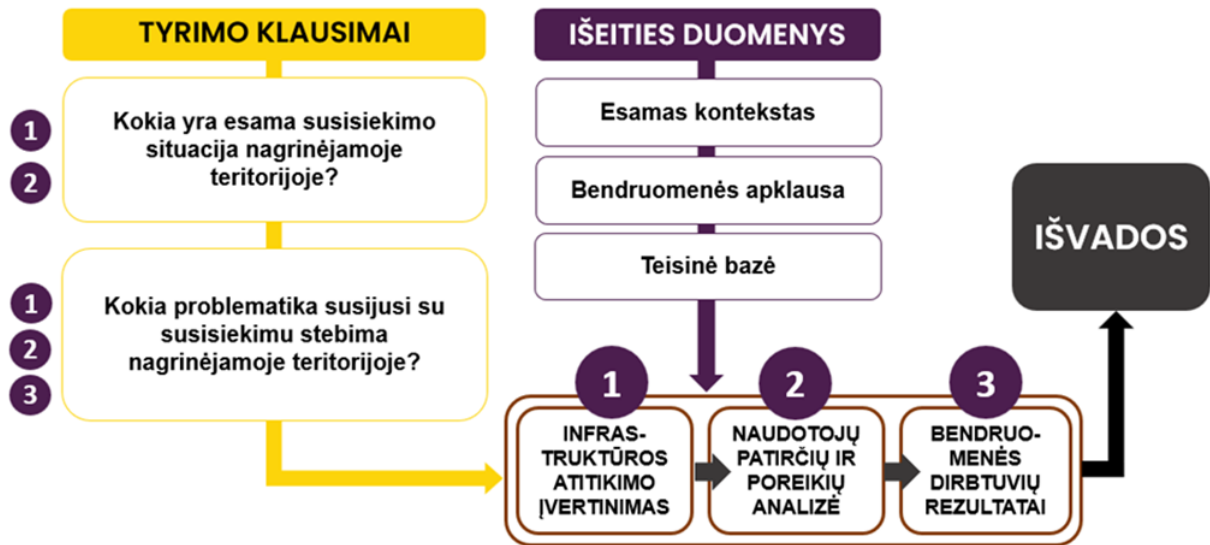


pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija

TYRIMO METODIKA

TYRIMO TIKSLAS: Gatvių modernizacijos Žvėryno dalyje galimybių vertinimas.

Tam, kad pasiekti iškeltą tyrimo tikslą, buvo suformuoti tyrimo klausimai, parinkti reikalingi išėties 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.

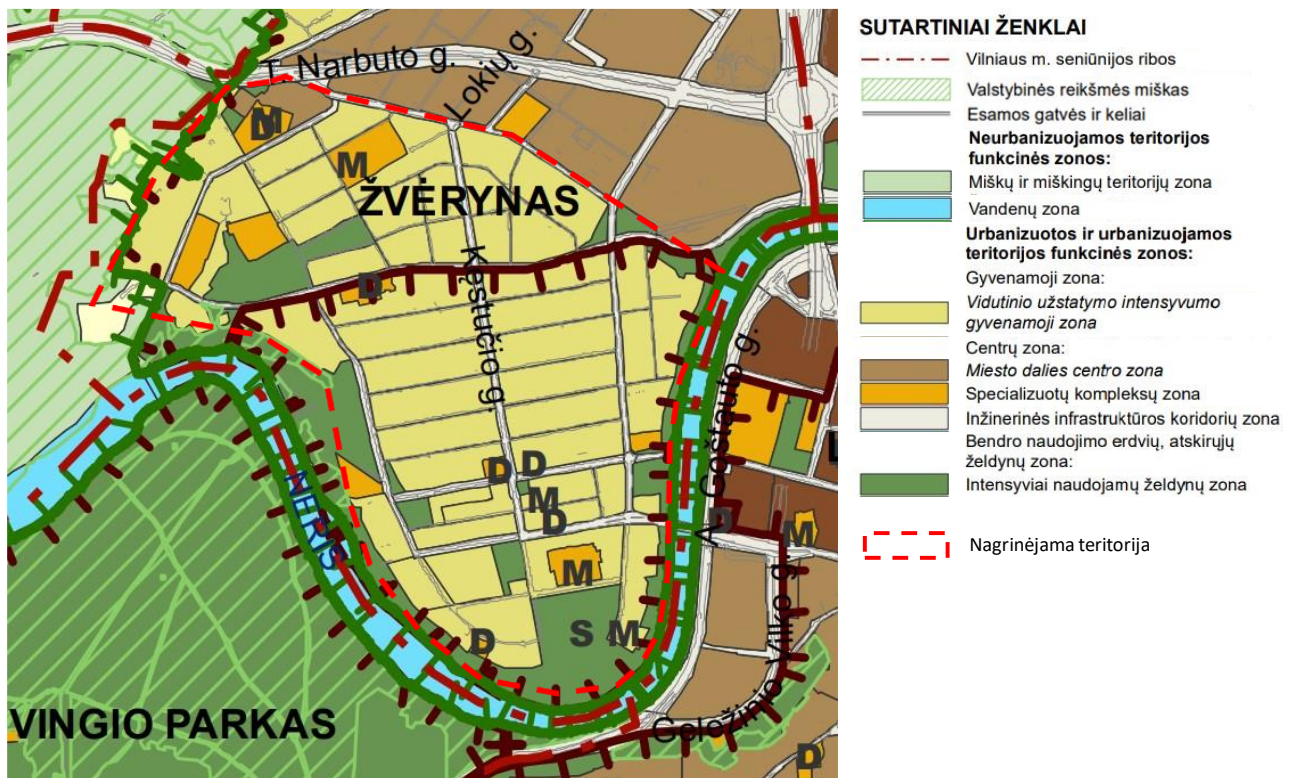
Duomenų šaltiniai:

- **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

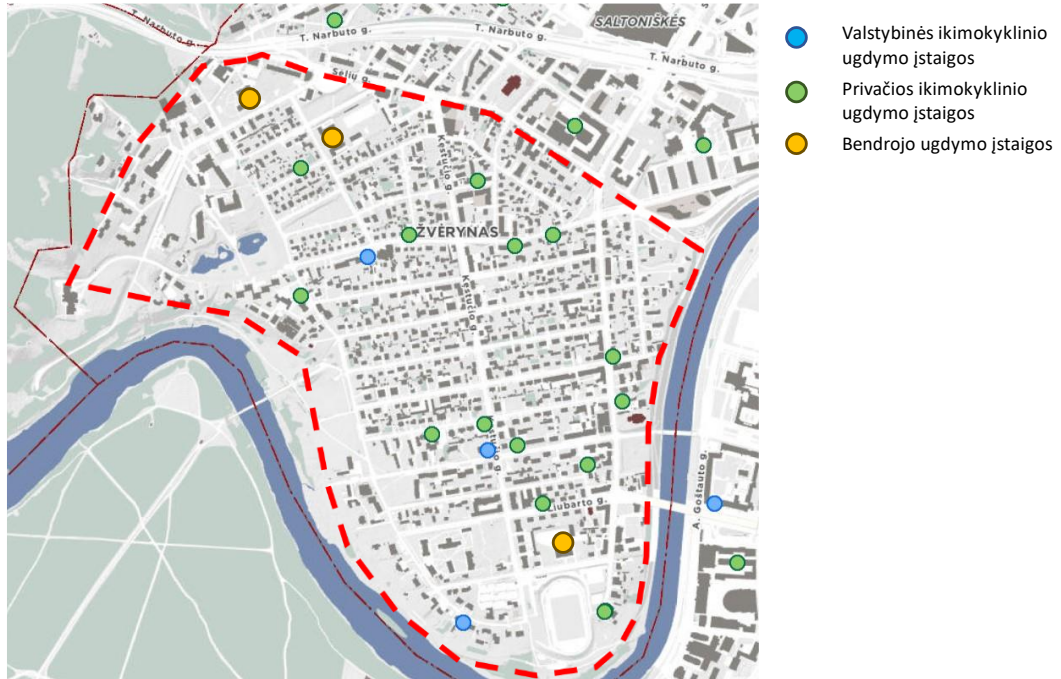
1.1 URBANISTINIS KONTEKSTAS

Pagal galiojantį Vilniaus miesto teritorijos bendrąjį planą, analizuojamoje teritorijoje vyrauja vidutinio užstatymo intensyvumo gyvenamosios zonos, specializuotų kompleksų zonos bei intensyviai naudojamų želdynų zonos. Teritorija nepasižymi itin dideliu daugiavfunkciškumu, tačiau joje yra nemažai nedidelių parduotuvių, įvairias paslaugas teikiančių įmonių, bei ugdymo įstaigų.



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

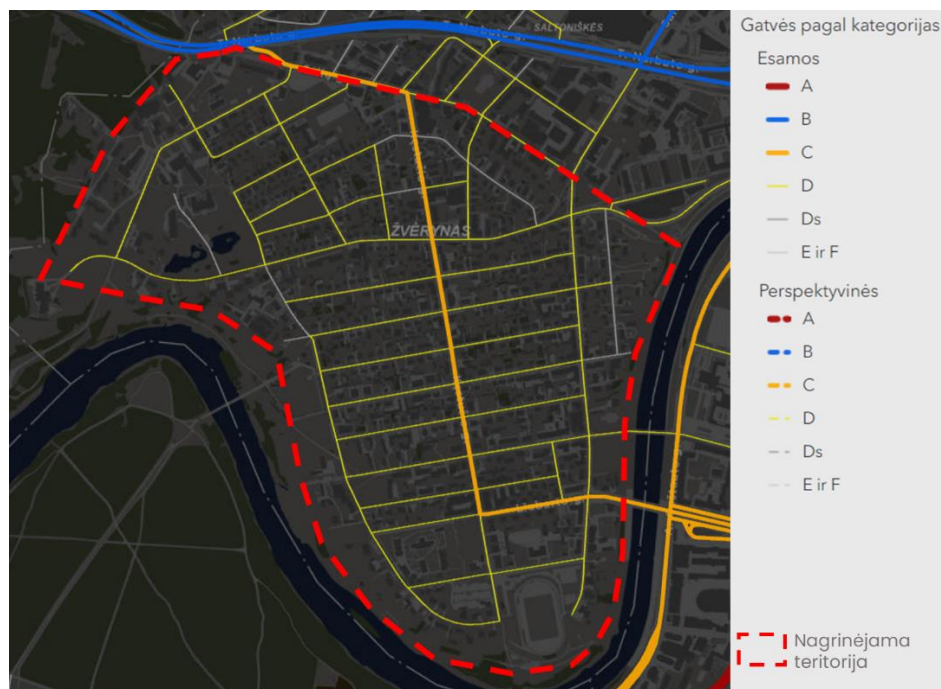
Analizuojamoje teritorijoje yra 3 valstybinės bendrojo ugdymo įstaigos – Vilniaus kunigaikščio Gedimino progimnazija (skyrius), Vilniaus Žvėryno gimnazija bei Vilniaus Šolomo Aleichemo ORT gimnazija. Teritorijoje tai pat yra 3 valstybinės bei 14 privačių ikimokyklinio ugdymo įstaigų.



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

1.2 SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

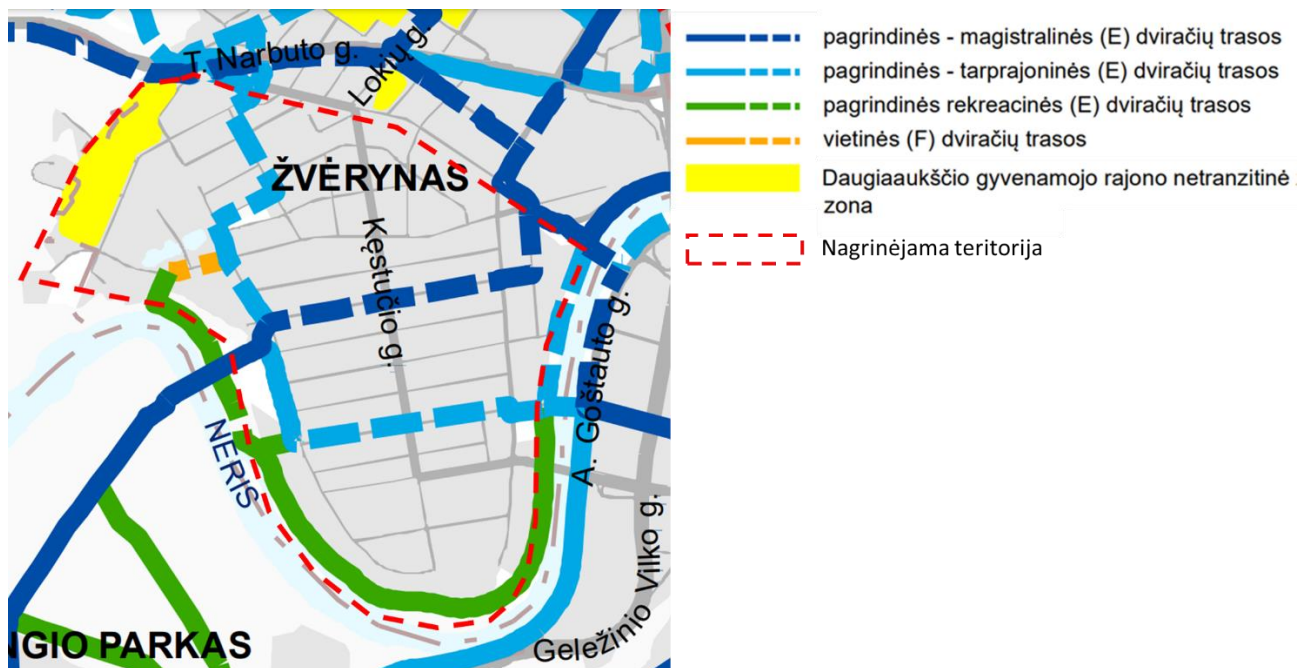
Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu, nagrinėjama teritorija iš šiaurės yra dalinai ribojama B kategorijos T. Narbuto gatvės ir C kategorijos Sėlių gatvės dalies. Teritoriją taip pat kerta C kategorijos Kęstučio ir Liubarto gatvės. Šio tyrimo apimtyje analizuojamos gatvės yra vidinės 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 numatyta dviračių trasų plėtra visoje nagrinėjamoje teritorijoje, suformuojant patogų tinklą susisiekimui dviračiu. Maloniosios g. atkarpa ir S. Moniuškos g. numatyta magistralinė dviračių trasa, sujungianti Upės g. ir Vingio parko takus. Papildomos tarprajoninių dviračių trasų jungtys numatytos A. Mickevičiaus, Birutės, Lenktāja, Latgalių gatvėmis. Tarp esamos rekreacinės dviračių trasos palei Neris upę ir planuojamo tarprajoninės dviračių trasos tęsinio Birutės gatve numatyta vietinės dviračių trasos jungtis Latvių gatve. Nagrinėjamos teritorijos pakraštyje taip pat suplanuota netranzitinė daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų zona (pav. 1.4), kurioje turėtų būti ribojamas lengvojo ir krovininio transporto eismas.



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

Min		Max						
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
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:**

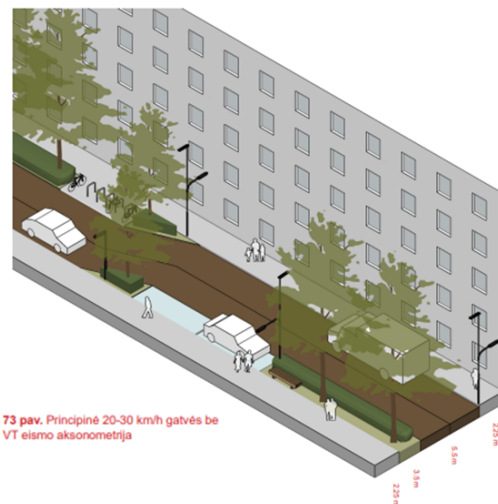
23.5. pėstiesiems iki kitos gatvės pusės, iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos vienu metu reikės pereiti ne daugiau kaip dvi eismo juostas (įskaitant posūkių, lėtėjimo, greitėjimo ir maršrutiniam transportui skirtas eismo juostas);

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 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 saugumą.

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

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))
A. Mickevičiaus g.	30 (dalyje nuo Gedimino pr. iki Vytauto g. KET 329 – Ribotas greitis 30)	3 (dalyje nuo Gedimino pr. iki Vytauto g.)	2,9-3,5 (dalyje nuo Gedimino pr. iki Vytauto g.)	1,6 (dalyje nuo Gedimino pr. iki Vytauto g.)
	40 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g. galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)	2,75-5,2 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)	3,5-4,6 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)
	30 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g. KET 329 – Ribotas greitis 30)	1-2 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)	3,5-3,6 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)	0,6-2,3 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Atkarpoje nuo Kęstučio g. iki Birutės g. dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje eismas vyksta tik viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo. Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose dėl nepakankamo pločio ar kliūčių (elektros stulpai) neatitinka minimalių STR reikalavimų. 		
J. I. Kraševskio g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	1-2 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)	3,1 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)	1,4 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)
		2 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)	3,0 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)	1,4-3,4 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Atkarpoje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g. dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje lieka viena juosta eismui – gatvė dvipusio eismo. Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose dėl nepakankamo pločio ar kliūčių (apšvietimo atramos) neatitinka minimalių STR reikalavimų. 		
Latvių g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,5-3,8	1,8-2,4
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje lieka viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo. 		
Blindžių g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,5	1,2-5,9
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje eismas vyksta tik viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo. Pietinėje dalyje šaligatvis yra vienoje tik vienoje gatvės pusėje, o daugiabučių kvartalas – kitoje. Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose dėl nepakankamo pločio neatitinka minimalių STR reikalavimų. 		
Karaimų g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	1-2	2,0-3,0	1,0-1,5

Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Dėl automobilių stovėjimo ir kintančio gatvės pločio, eismo juostų plotis kinta visoje gatvės atkarpoje. Automobilių stovėjimas organizuojamas 90 laipsniu kampu, tačiau ties šiomis automobilių stovėjimo vietomis lieka apie 4,0-5,25 m pločio važiuojamoji dalis (STR reikalavimas yra 5,5 m) Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose nutrūksta (erdvė skiriama automobilių stovėjimui), esamo šaligatvio plotis neatitinka STR reikalavimų. 		
Latgalių g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,4-3,8	0,8-1,6
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose dėl nepakankamo pločio ar kliūčių (ženklai, želdiniai) neatitinka minimalių STR reikalavimų. 		
D. Poškos g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	1-2	3,0-3,7	1,1-1,5
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (3 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Dėl automobilių stovėjimo važiuojamoje dalyje eismui lieka viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo. Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. 		
Vykinto g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,0-4,0	0,375-2,25
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, atkarpose nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. Automobilių stovėjimas vyksta gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui lieka viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo. 		
Žiemgalių g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,9-3,0	0,75-1,50
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, atkarpose nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. 		
Vytauto g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2 (šiaurinėje dalyje)	2,75-5,0 (šiaurinėje dalyje)	1,5-2,25-3,0 (šiaurinėje dalyje)
		2 (pietinėje dalyje)	3,0-4,35 (pietinėje dalyje)	2,25-3,0 (pietinėje dalyje)
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Vyksta faktinis automobilių stovėjimas tam nenumatytose vietose. Dėl kliūčių (apšvietimo atramos) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR nustatytas minimalus šaligatvio plotis. Ties ugdymo įstaiga šaligatvis įrengtas tik vienoje gatvės pusėje, tačiau kitoje gatvės pusėje išminti takai rodo pėsčiųjų infrastruktūros poreikį. Esamas automobilių stovėjimo organizavimas neatitinka STR reikalavimų – vadovaujantis KET ženklais automobiliai statomi abejuose gatvės pusėse lygiagrečiai ir kampu, tačiau pagal STR automobiliai kampu gali būti statomi tik esant vienpusiam eismui (pravažiavimo atžvilgiu iš vienos arba abiejų pusių). 		

Treniotos g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,5-4,0	1,5-2,25
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, dėl kliūčių (apšvietimo stulpai) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. 		
Žalioji g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,3-3,25	1,1-1,5
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Vietomis eismo juostos neatitinka STR minimalių reikalavimų pločių. Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, dėl kliūčių (apšvietimo stulpai) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,6 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. 		
S. Moniuškos g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,95-3,3	1,1-1,5
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (3,3 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Dėl kliūčių (ženklai, apšvietimo stulpai) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. 		
Gulbių g.	20 (KET 552 – Gyv. zona)	2	2,7-3,5	1,2-nėra
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški. 		
Pušų g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,0-4,5	1,5-2,2
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Neatitikimai teisės aktų reikalavimams neidentifikuoti. 		
Traidenio g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,75-3,25	0,75-1,5
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (3,3 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Dėl kliūčių (apšvietimo stulpai, želdiniai ir kt.) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. 		
Sakalų g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,0	1,1-1,5
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Dėl kliūčių (apšvietimo stulpai, želdiniai ir kt.) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,375 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus praėjimo plotis. 		

Birutės g.	40 (šiaurinėje atkarpoje, teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2 (šiaurinėje atkarpoje)	2,75 (šiaurinėje atkarpoje)	1,5-1,9 (šiaurinėje atkarpoje)
	30 (dalyje tarp Latvių ir S. Moniuškos g. KET 329 - Ribotas greitis 30)	2 (dalyje tarp Latvių ir S. Moniuškos g.)	3,1 (dalyje tarp Latvių ir S. Moniuškos g.)	0,75-1,0 (dalyje tarp Latvių ir S. Moniuškos g.)
	40 (dalyje nuo S. Moniuškos g. iki aklakelio teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2 (dalyje nuo S. Moniuškos g. iki aklakelio)	3,0-3,25 (dalyje nuo S. Moniuškos g. iki aklakelio)	1,5-2,25 (3,0) (dalyje nuo S. Moniuškos g. iki aklakelio)
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Šaligatviai atkarpose nutrūksta, yra tik vienoje gatvės pusėje. Dėl kliūčių (apšvietimo stulpai) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. 		
Liubarto g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,0	1,7-3,3
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Šaligatviai vakarinėje gatvės dalyje nutrūksta. 		
Kęstučio g. (nuo Liubarto iki J. I. Kraševskio)	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,75	1,5-1,9
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Neatitinkamai teisės aktų reikalavimams neidentifikuoti. 		
Lenktoji g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,8-3,0	1,2-1,5
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (2,9 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, kur šaligatviai yra - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. 		
Bebrų g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,75-3,1	0,75-1,5 (rytinėje dalyje) Nėra (vakarinėje dalyje)-
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (2,7 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, kur šaligatviai yra - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. 		

Upės g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	3	3,5-4,0	3,0
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Neatitikimai teisės aktų reikalavimams neidentifikuoti. 		

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>
Lenktoji g.	20 (vienpusio eismo atkarpa nuo Kęstučio iki Latvių g., KET 552 – Gyv. zona) 40 (Visoje teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	1 (atkarpa nuo Kęstučio iki Latvių g.) 2 (atkarpa nuo Kęstučio iki Žiemgalių g.)	4,5-3,25	1,3-2,6
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Gatvės dalyje nuo Kęstučio iki Žiemgalių g. leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (3,1 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Šaligatviai fragmentiški. Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 1,1 m. 		
Malonioji g.	40 (Visoje teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	1-2	4,8-5,1	1,0-1,3
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. Vienpusis eismas šiaurinėje pusėje nuo Moniuškos g. Dėl pietinėje pusėje organizuojamo automobilių stovėjimo važiuojamoje dalyje, pravažiavimui liekančios juostos plotis (2,5 - 2,8 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,6 m. 		
Pušų g.	40 (Visoje teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,0	1,6
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. Tam tikrose atkarpose dėl netvarkomų želdinių faktinis praėjimo plotis yra mažesnis, yra kliūčių. 		
Bebrų g.	40 (Visoje teritorijoje galioja KET 542 –	2	2,4-2,6	1,2-1,6

	riboto greičio zona 40 km/h)			
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. Dėl organizuojamo automobilių stovėjimo važiuojamoje dalyje (geltonoji zona), pravažiavimui liekančios juostos plotis (2,6 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Gatvėje nėra apšvietimo. 		
Birutės g. (atkarpa tarp Latvių ir S. Moniuškos g.)	30 (KET 329 - Ribotas greitis 30)	2	2,25-2,6	0,6-0,9
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Gatvėje nėra statomi automobiliai (yra KET 332 ženklai - Sustoti draudžiama) Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis dar labiau susiaurėja. 		

Atsižvelgiant į tyrimo pobūdį, atskirai vertinamos pėsčiųjų galimybės kirsti važiuojamąją dalį – esama nagrinėjamoje teritorijoje esančių žymėtų reguliuojamų (24), žymėtų nereguliuojamų (35, iš jų 3 – su salelėmis, 5 – iškiliosios) bei nežymėtų (30) pėsčiųjų perėjų, važiuojamosios dalies kirtimų (2) 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).

Įvertinus šviesoforais reguliuojamų perėjų atitikimą teisės aktams nustatyta, kad dažniausiai nagrinėjamoje teritorijoje pasitaikantis trūkumas yra per ilgas važiuojamosios dalies kirtimas, taip pat kai kuriose perėjose trūksta taktilinių vedimo paviršių.

Nereguliuojamos perėjos su salelėmis yra įrengtos J. I Kraševskio g. priešais Vilniaus Šolomo Aleichemo ORT gimnaziją bei Vytauto gatvėje ties sankryžomis su Pušų ir S. Moniuškos gatvėmis ir atitinka visus teisės aktų reikalavimus.

Dvi iškiliosios nereguliuojamos perėjos yra įrengtos per Sėlių gatvę, dvi – per Kęstučio gatvę ir viena per Upės gatvę. Iš visų jų tik perėja ties Sėlių g. 38 atitinka teisės aktų reikalavimus, visose kitose identifikuotas trūkumas – per plati kertama važiuojamoji dalis (kai kuriose reikia kirsti 3 eismo juostas). Perėjoje per Sėlių gatvę ties sankryža su Blindžių gatve ir perėjoje per Kęstučio gatvę ties sankryža su D. Poškos gatve taip pat identifikuotas taktilinių vedimo paviršių trūkumas.

Beveik du trečdaliai likusių nagrinėjamoje teritorijoje esančių nereguliuojamų perėjų (17 iš 27) neatitinka teisės aktų reikalavimų. Dažniausias trūkumas - plati kertama važiuojamoji dalis (kai kuriose reikia kirsti 3 ar net 4 eismo juostas), dažnu atveju trūksta ir taktilinių vedimo paviršių.

Iš 30 nežymėtų nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų vos 10 atitinka teisės aktų reikalavimus. Likusiose dažniausiai trūksta taktilinių vedimo paviršių, dalyje nėra nuleisti bortai. Esami kirtimai neatitinka teisės aktų reikalavimų dėl nenuleistų bortų.



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

2.3 IŠVADOS IR IŽVALGOS

- Maloniojoje, Pušų gatvėse ir Ds kategorijos Lenktosios ir Bebrų gatvių atkarpose leidžiamas greitis viršija pagal šių gatvių kategorijų techninius parametrus STR numatytą projekcinį greitį.
- Latvių, Blindžių, Žaliosios, D. Poškos, A. Mickevičiaus, Vykinto, J. I. Kraševskio gatvių atkarpose dėl leidžiamo automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje lieka viena eismo juosta (esant dvipusiam eismui).
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose leidžiamas automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų.
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų. Daugelyje gatvių apšvietimo stulpai yra įrengti pėsčiųjų takuose, dėl ko faktinis šaligatvio plotis susiaurėja iki mažesnio, nei teisės aktais nustatytas minimalus reikalingas užtikrinti pėsčiųjų praejimą.
- Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų ir važiuojamosios dalies kirtimų neatitinka teisės aktų reikalavimų ar juos atitinka tik dalinai, todėl turėtų būti tvarkomos (tvarkomi). Norint užtikrinti infrastruktūros nuoseklumą visoje nagrinėjamoje teritorijoje, rekomenduotina visas teritorijoje esančias perėjas ir visus važiuojamosios dalies kirtimus pertvarkyti, iškeliant įvažiavimus į teritorijas ir perėjas D kategorijos gatvių sankryžose su aukštesnės kategorijos gatvėmis į pėsčiųjų takų lygį, o D ir Ds kategorijų gatvių sankryžas pertvarkyti į iškiliasias. Tais atvejais, kai infrastruktūra yra nauja, rekomenduotina pokyčius numatyti ateityje, planuojant kitus infrastruktūros atnaujinimo darbus.

3 EISMO SITUACIJOS ANALIZĖ NAGRINĖJAMOJE TERITORIJOJE

3.1 ESAMI EISMO ORGANIZAVIMO SPRENDIMAI

Šiuo metu į analizuojamą teritoriją patenkama 9 įvažiavimais iš gatvių (5 – nuo Sėlių g., 2 – nuo Upės g. ir po 1 – nuo Žvėryno bei Liubarto tiltų), bei 9 įvažiavimais į kiemą (dėl unikalios teritorijos lokacijos – visi įvažiavimai - nuo Sėlių g. Išvažiavimas iš analizuojamos teritorijos papildomai galimas vienpusio eismo keliais į Sėlių g. šalia „Statyk ir važiuok“ aikštelės. Trys sankryžos, per kurias patenkama į teritorijos vidų, yra reguliuojamos šviesoforų: Narbuto – Sėlių, Vytauto – Mickevičiaus ir Vytauto – Liubarto.

Visoje teritorijoje galioja 40 km/val. greičio zona, A. Mickevičiaus g. atkarpą tarp Birutės ir Kęstučio gatvių ir Birutės g. atkarpą tarp S. Moniuškos ir Lenktosios gatvių – čia nustatytas 30 km/val. greičio ribojimas, bei Gulbių g. ir privažiuojamąjį kelią ties Birutės g. 38, ir Lenktosios gatvės vienpusio eismo atkarpą nuo Latvių iki Kęstučio g., kur nustatyta „gyvenamoji zona“ (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 26 įskaitiniai eismo įvykiai (pav. 3.2). Visuose eismo įvykiuose nukentėjo pažeidžiamiausi eismo dalyviai – pėstieji (8 eismo įvykiai) ir dviratininkai (5 eismo įvykiai). 3 eismo įvykiai su dviratininkais įvyko Kęstučio gatvėje, kurioje yra įrengta dviračių juosta važiuojamoje dalyje, 2 iš jų – automobilių vairuotojams sukant į dešinę. Tokia gausa eismo įvykių suponuoja, kad esama dviračių eismui skirta infrastruktūra nėra pakankamai saugi. Kiti 2 eismo įvykiai – susidūrimai tarp dviračių, kurie įvyko Birutės g. dviračių take (priešpriešinis susidūrimas tiesiame ruože) ir dviračių tako vingiuotoje nuokalnėje ties Upės g. Visi užvažiavimai ant pėsčiųjų vyko sankryžose (ar šalia jų) – net 3 eismo įvykiai fiksuoti Liubarto ir Vytauto g. sankryžoje (visi – perėjoje dienos metu), 1 eismo įvykis – Kęstučio ir Mickevičiaus g. sankryžoje (užvažiavimas ant pėsčiojo perėjoje, automobiliui sukant į kairę dienos metu), kitas – Kęstučio ir Treniotos g. sankryžoje (užvažiavimas ant nepilnamečio pėsčiojo perėjoje, dienos metu), dar 1 - Latvių, Saltoniškių, Upės ir Vytauto g. sankryžoje (taip pat užvažiavimas ant pėsčiojo perėjoje, dienos metu). Likę du eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo pėstieji, įvyko tamsiu paros metu, vienas jų - šalia Blindžių ir Sėlių g. sankryžos (užvažiavimas ant pėsčiojo už sankryžos Blindžių g., ne perėjoje), kitas – Kęstučio ir Latvių g. sankryžoje (užvažiavimas ant pėsčiojo perėjoje).



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

Atkreiptinas dėmesys, kad Liubarto ir Vytauto g. sankryža, kurioje analizuojamu laikotarpiu įvyko net 3 užvažiavimai ant pėsčiųjų, yra naujai suremontuota paliekant buvusius parametrus, kurie, vertinant pagal eismo įvykių statistiką, nėra patys saugiausi pažeidžiamiausių eismo dalyvių atžvilgiu.

Vykdamas stebėjimus buvo fiksuotas pavojingas automobilių vairuotojų elgesys ties Sėlių – Blindžių g. sankryža, per čia esančias perėjas pėstieji dažnai buvo praleidžiami nenoriai, sudaromos pavojingos situacijos, ypač vaikų, einančių į ugdymo įstaigas, atžvilgiu. Spūsčių metu šios perėjos buvo blokuojamos spūstyje stovinčių automobilių. Tiek Sėlių, tiek Kęstučio, tiek Birutės gatvėse fiksuota, kad dėl perėjų trūkumo ar nepatogaus išdėstymo pėstieji linkę kirsti važiuojamąją dalį ne perėjose. Stebėjimų metu taip pat fiksuota, kad automobiliai Saltoniškių g. link Vytauto g. važiuoja per autobuso sustojimo vietą siekdami aplenkti spūstį ir patekti į savo juostą. Taip formuojama dar didesnė spūstis, blokuojamas viešojo transporto pravažiavimas, stotelės pasiekiamumas.

3.3 EISMO SRAUTŲ ANALIZĖ

3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika

Siekiant geriau suprasti eismo dalyvių judėjimo tendencijas analizuojamoje teritorijoje buvo atliekami pėsčiųjų, dviratininkų ir automobilių eismo srautų stebėjimai trylikoje teritorijoje esančių sankryžų:

1. Kęstučio – Liubarto
2. Vytauto – Liubarto
3. Vytauto – A. Mickevičiaus
4. Kęstučio – A. Mickevičiaus
5. Birutės – A. Mickevičiaus
6. Birutės – S. Moniuškos
7. Birutės – Latvių
8. Kęstučio – Latvių
9. Vytauto – Latvių – Upės
10. Kęstučio – Lenktoji
11. Sėlių – Žalioji
12. Sėlių – Blindžių
13. Sėlių - Sakalų

Eismo srautai šiose trylikoje sankryžų buvo stebimi 2024 m. rugsėjo 18, 19 ir 24 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 režimuose, 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 vietas nagrinėjamoje teritorijoje

3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose

Natūrinių stebėjimų metu nagrinėjamoje teritorijoje (žr. pav. 0.1pav. 3.3) stebėti automobilių, pėsčiųjų, dviračių ir paspirtukų srautai rytinio (žr. pav. 3.4) ir vakarinio (žr. pav. 3.5) pikų metu.

Intensyviausi automobilių srautai nagrinėjamoje teritorijoje stebimi Liubarto, Kęstučio, Vytauto ir A. Mickevičiaus gatvėse. Kadangi Liubarto ir Kęstučio gatvės yra C kategorijos, t.y. aptarnaujančios gatvės, skirtos transporto ryšiams bei viešajam transportui, ir nėra įtraukiamos į tyrimą, jose stebimi srautai yra apžvelgiami tiek, kiek turi įtakos vidinėms teritorijos gatvėms. Rytinio piko metu matoma, kad pagrindinis motorizuoto transporto srautas juda centro link, Kęstučio g. fiksuojamas 360 – 612 aut./val. srautas, kuris palaipsniui mažėja nuo Sėlių link Liubarto g., kas potencialiai indikuoja, kad tranzitinis srautas pasiskirsto vidinėmis nagrinėjamos teritorijos gatvėmis. Liubarto gatvėje centro link fiksuojami 650 aut./val. viršijantys srautai. Vakarinio piko metu matoma, kad srautai vyksta nuo centro, Liubarto gatvėje Kęstučio g. kryptimi didžiausias srautas fiksuojamas atkarpoje iki sankryžos su Vytauto g. (540 aut./val.), vėliau jis sumažėja iki ~400 aut./val. Kęstučio gatvėje fiksuojami srautai ir vėl kinta vertinant nuo centro link T. Narbuto g., atkarpoje iki A/ Mickevičiaus g. fiksuojamas 408 aut./val. srautas, po A. Mickevičiaus – jau beveik 500 aut./val. srautas, o link sankryžos su Latvių gatve jau fiksuojamas srautas, viršijantis 800 aut./val. Tokia situacija vėlgi indikuoja vidinėmis nagrinėjamos teritorijos gatvėmis vykstantį tranzitą, siekiant išvengti C kategorijos gatvėse besiformuojančias spūstis.

Vertinant srautus žemesnės kategorijos gatvėse, rytinio piko metu didžiausias motorizuotų transporto priemonių srautas stebimas Vytauto gatvėje – ties sankryža su Latvių g. link A. Mickevičiaus g. fiksuotas beveik 600 aut./val. srautas, Latvių g. link – beveik 700 aut./val. srautas, ties sankryžomis su A. Mickevičiaus ir Liubarto gatvėmis tiek viena, tiek kita kryptimi srautai Vytauto gatve svyruoja apie 250-410 aut./val. Nemaži srautai, indikuojantys vykstantį tranzitą, taip pat matomi ir A. Mickevičiaus gatvės atkarpoje tarp Kęstučio ir Vytauto g. (269 aut./val. Vytauto g. kryptimi, 82 aut./val. Kęstučio g. kryptimi). Atkarpoje nuo Vytauto g. link Gedimino pr. abejomis kryptimis fiksuojami dar didesni srautai (406 aut./val. Vytauto g. kryptimi ir 464 aut./val. Gedimino pr. kryptimi). Kiek žymesnis srautas rytinio piko metu taip pat matomas Latvių gatvėje – nuo Birutės g. link Kęstučio

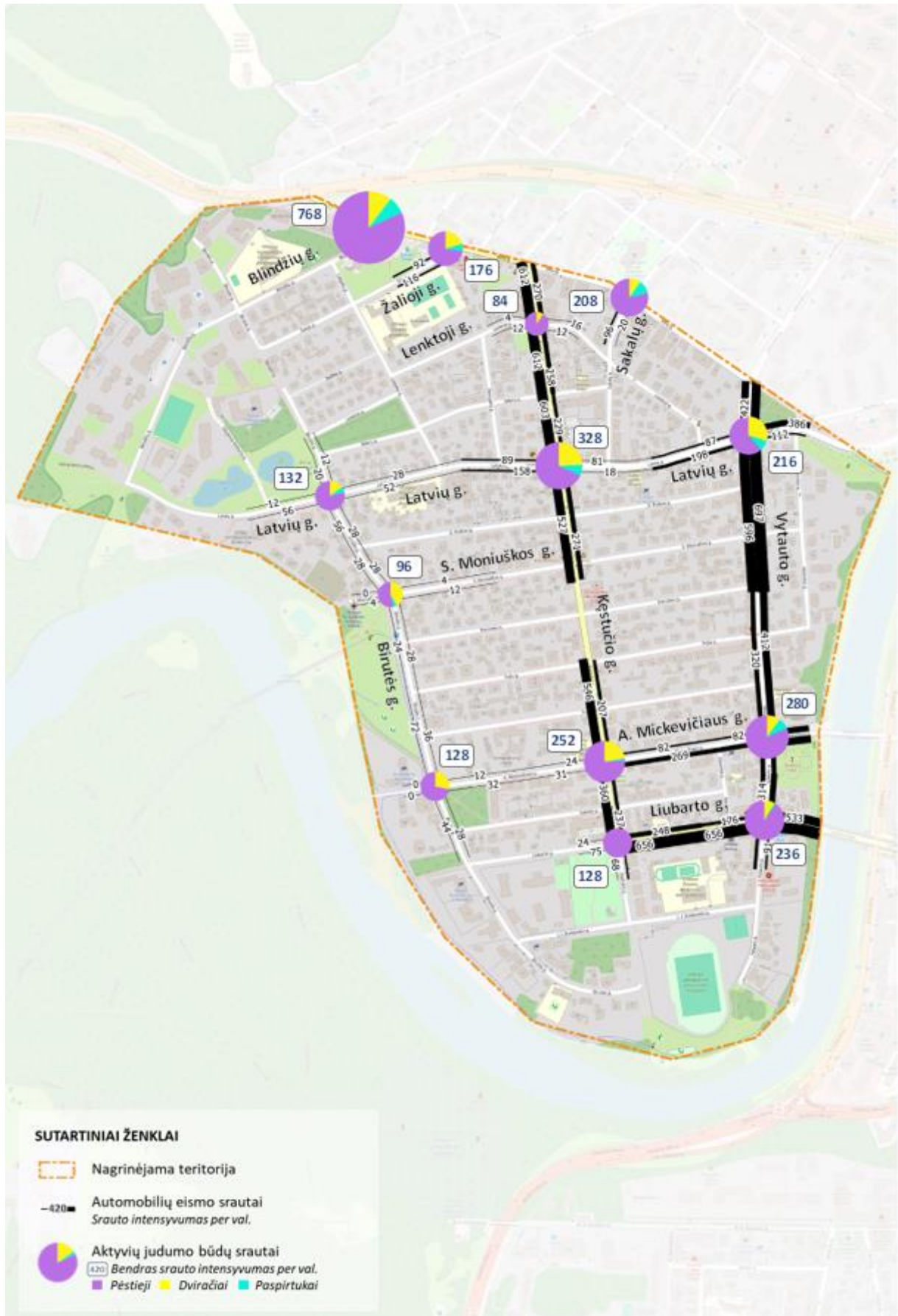
g. (158 aut./val.), link Vytauto g. (198 aut./val.), priešinga kryptimi fiksuoti dvigubai mažesni srautai, ties Birutės gatve motorizuotų transporto priemonių srautas itin mažas. Verta atkreipti dėmesį, kad Blindžių gatvėje matomas didelis motorizuotų transporto priemonių srautas nuo Sėlių g. (360 aut./val.), potencialiai indikuojantis, kad šia gatve taip pat siekiama išvengti spūsčių Kęstučio g. Žaliojoje gatvėje kiek intensyvesni srautai fiksuojami abejomis kryptimis (92 aut./val. link Latvių g., 116 aut./val. link Sėlių g.). Likusiose gatvėse ar neaprašytose anksčiau minimų gatvių atkarpose žymesni transporto srautai nebuvo fiksuoti.

Vakarinio piko metu žemesnės kategorijos gatvėse didžiausi srautai fiksuoti A. Mickevičiaus g. atkarpoje nuo Gedimino pr. iki Vytauto g., bei Vytauto gatvėje. Minėtoje A. Mickevičiaus g. atkarpoje Vytauto g. kryptimi fiksuotas 565 aut./val. srautas, priešinga kryptimi – 340 aut./val. srautas. Vytauto g. atkarpoje tarp Vytauto ir Liubarto gatvių fiksuoti mažesni srautai (apie 300 aut./val. A. Mickevičiaus g. kryptimi, apie 300–400 aut./val. priešinga kryptimi), dvigubai didesni srautai fiksuoti atkarpoje nuo A. Mickevičiaus link Latvių g. (601 – 646 aut./val.). Priešinga kryptimi srautai buvo kiek mažesni (~440 aut./val.). Kaip ir rytinio piko metu, vėl žymesni srautai stebėti A. Mickevičiaus ir Latvių gatvėse, tačiau vakare jie panašaus intensyvumo abejomis kryptimis (200 aut./val. kiekviena kryptimi tarp Kęstučio ir Vytauto g.). Latvių g. kiek didesnis srautas stebimas ir atkarpoje nuo Kęstučio link Birutės g. (apie 200 aut./val. kiekviena kryptimi). Verta pažymėti, kad vakarinio piko metu ženkliai padidėja srautai Birutės gatvėje, atkarpoje tarp Latvių g. ir Moniuškos g. abejomis kryptimis fiksuoti 100 aut./val. viršijantys srautai, atkarpoje link A. Mickevičiaus g. srautai taip pat buvo apie 100 aut./val., priešinga kryptimi didėjo nuo 64 iki 124 aut./val. Blindžių gatvėje nuo Sėlių g. fiksuotas 148 aut./val. srautas, Žalioje gatvėje link Sėlių g. fiksuotas 104 aut./val. srautas.

Vertinant bendrą pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių srautą, rytinio piko metu didžiausia koncentracija buvo stebima ties Sėlių – Blindžių g. sankryža (768 žm./val.). Didesni srautai taip pat fiksuoti sankryžose su Sėlių (176 – 208 žm./val.), Kęstučio (252 žm./val. sankryžoje su A. Mickevičiaus g., 328 žm./val. sankryžoje su Latvių g.) ir Vytauto (26 – 280 žm./val.) gatvėmis, mažesni srautai fiksuoti Birutės g. sankryžose. Vakarinio piko metu stebėtos visai kitos tendencijos – nebeliko ekstremumo Blindžių gatvėje (444 žm./val.), padidėjo srautas A. Mickevičiaus ir Birutės gatvėse (430 – 500 žm./val.).

Didžiausi dviračių srautai rytinio piko metu fiksuoti Sėlių – Blindžių ir Kęstučio – Latvių g. sankryžose (80 dvir./val.), Latvių – Vytauto g. sankryžoje (64 dvir./val.), Kęstučio – A. Mickevičiaus g. sankryžoje (56 dvir./val.). Birutės g. ties esamu dviračių taku fiksuoti 36 – 40 dvir./val. srautai. Vakarinio piko metu stebėta visai kitokia dviračių eismo dinamika – Birutės gatvėje sankryžoje su A. Mickevičiaus g. stebėtas net 300 dvir./val. srautas, sankryžoje su S. Moniuškos – 244 dvir./val., sankryžoje su Latvių g. – 112 dvir./val. Lyginant su rytinio piko situacija, srautai nežymiai padidėjo visoje A. Mickevičiaus gatvėje ir sumažėjo likusiose Latvių g. sankryžose.

Paspirtukais keliaujančių dalis ženkliai mažesnė (didžiausi paspirtukų srautai stebėti Sėlių – Blindžių g. sankryžoje, rytinio piko metu siekė 60 pasp./val., vakarinio piko metu – 48 pasp./val.), tačiau bendros tendencijos atkartoja dviračių srautų tendencijas.



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.

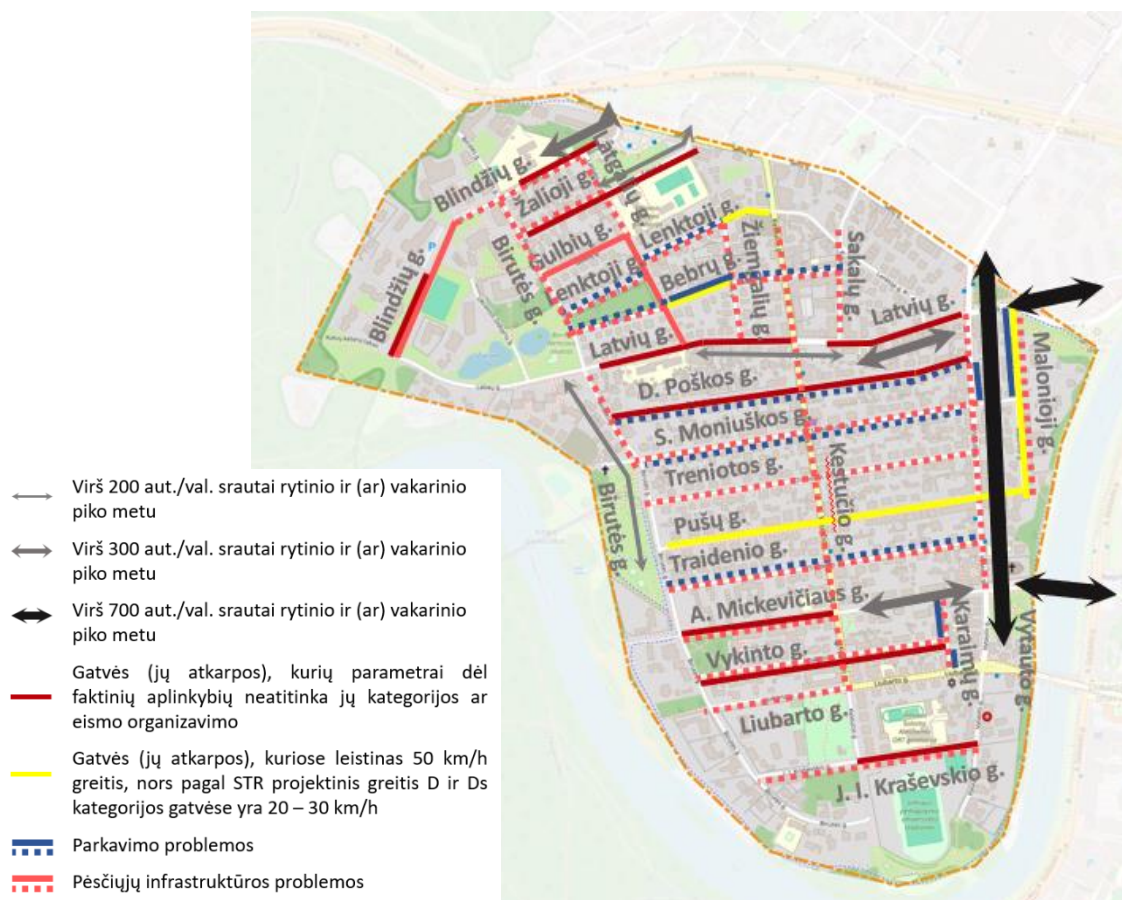
3.4 IŠVADOS IR IŽVALGOS

- Didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje galioja 40 km/val. greičio zona, išskyrus A. Mickevičiaus g. atkarpą tarp Birutės ir Kęstučio gatvių ir Birutės g. atkarpą tarp S. Moniuškos ir Lenktosios gatvių – čia nustatytas 30 km/val. greičio ribojimas, bei Gulbių g. ir privažiuojamąjį kelią ties Birutės g. 38, kur nustatyta „gyvenamoji zona“.
- Eismo įvykių, kurių metu nukentėjo pėstieji, statistika rodo, kad nagrinėjamoje teritorijoje sankryžos nėra pritaikytos saugiam gatvės kirtimui (visi eismo įvykiai – sankryžose). Atkreiptinas dėmesys, kad trys iš šių įvykių įvyko naujai suremontuotoje (paliekant buvusius parametrus) Liubarto-Vytauto g. sankryžoje.
- Eismo įvykių, kurių metu nukentėjo dviratininkai, statistika rodo, kad Kęstučio gatvėje, kurioje įrengta dviračių juosta, nėra užtikrinamas saugumas keliauti dviračiu (3 eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo dviratininkai, 2 iš jų – automobilių vairuotojams sukant į dešinę).
- Intensyviausi motorinių transporto priemonių srautai nagrinėjamoje teritorijoje stebimi Liubarto, Kęstučio, Vytauto ir A. Mickevičiaus gatvėse. Eismo srautų svyravimai Kęstučio gatvėje indikuoja, kad tranzitiniai automobilių srautai, siekiant išvengti spūsčių, pasiskirsto ir po vidines teritorijos gatves.
- Vertinant srautus žemesnės kategorijos gatvėse, rytinio piko metu didžiausias motorizuotų transporto priemonių srautas stebimas Vytauto gatvėje – ties sankryža su Latvių g. link A. Mickevičiaus g. fiksuotas beveik 600 aut./val. srautas, Latvių g. link – beveik 700 aut./val. srautas, ties sankryžomis su A. Mickevičiaus ir Liubarto gatvėmis tiek viena, tiek kita kryptimi srautai Vytauto gatve svyruoja apie 250-410 aut./val. Nemaži srautai, indikuojantys vykstantį tranzitą, taip pat matomi ir A. Mickevičiaus gatvės atkarpoje tarp Kęstučio ir Vytauto g. (269 aut./val. Vytauto g. kryptimi, 82 aut./val. Kęstučio g. kryptimi). Atkarpoje nuo Vytauto g. link Gedimino pr. abejomis kryptimis fiksuojami dar didesni srautai (406 aut./val. Vytauto g. kryptimi ir 464 aut./val. Gedimino pr. kryptimi).
- Vakarinio piko metu žemesnės kategorijos gatvėse didžiausi srautai fiksuoti A. Mickevičiaus g. atkarpoje nuo Gedimino pr. iki Vytauto g., bei Vytauto gatvėje. Minėtoje A. Mickevičiaus g. atkarpoje Vytauto g. kryptimi fiksuotas 565 aut./val. srautas, priešinga kryptimi – 340 aut./val. srautas. Vytauto g. atkarpoje tarp Vytauto ir Liubarto gatvių fiksuoti mažesni srautai (apie 300 aut./val. A. Mickevičiaus g. kryptimi, apie 300-400 aut./val. priešinga kryptimi), dvigubai didesni srautai fiksuoti atkarpoje nuo A. Mickevičiaus link Latvių g. (601 – 646 aut./val.). Priešinga kryptimi srautai buvo kiek mažesni (~440 aut./val.).
- Vertinant bendrą pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių srautą, rytinio piko metu didžiausia koncentracija buvo stebima ties Sėlių – Blidžių g. sankryža (768 žm./val.). Didesni srautai taip pat fiksuoti sankryžose su Sėlių (176 – 208 žm./val.), Kęstučio (252 žm./val. sankryžoje su A. Mickevičiaus g., 328 žm./val. sankryžoje su Latvių g.) ir Vytauto (26 – 280 žm./val.) gatvėmis.
- Didžiausi dviračių srautai rytinio piko metu fiksuoti Sėlių – Blindžių ir Kęstučio – Latvių g. sankryžose (80 dvir./val.), Latvių – Vytauto g. sankryžoje (64 dvir./val.), Kęstučio – A. Mickevičiaus g. sankryžoje (56 dvir./val.). Birutės g. ties esamu dviračių taku fiksuoti 36 – 40 dvir./val. srautai. Vakarinio piko metu stebėta visai kitokia dviračių eismo dinamika – Birutės gatvėje sankryžoje su A. Mickevičiaus g. stebėtas net 300 dvir./val. srautas, sankryžoje su S. Moniuškos – 244 dvir./val., sankryžoje su Latvių g. – 112 dvir./val. Lyginant su rytinio piko situacija, srautai nežymiai padidėjo visoje A. Mickevičiaus gatvėje ir sumažėjo likusiose Latvių g. sankryžose.

4 ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS APIBENDRINIMAS

Tyrimo metu identifikuotos probleminės situacijos:

- Maloniojoje, Pušų gatvėse ir Ds kategorijos Lenktosios ir Bebrų gatvių atkarpose leidžiamas greitis viršija pagal šių gatvių kategorijų techninius parametrus STR numatytą projekcinį greitį.
- Atkarpose numatytas ir faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų. Dėl to yra ribojamas matomumas, trukdoma pravažiuoti specialiajam transportui.
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų. Daugelyje gatvių apšvietimo stulpai yra įrengti pėsčiųjų takuose, dėl ko faktinis šaligatvio plotis susiaurėja iki mažesnio, nei reikalingas praeiti.
- Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų ir važiuojamosios dalies kirtimų neatitinka ar tik dalinai atitinka teisės aktų reikalavimus.
- Eismo įvykių statistika rodo, kad nėra tinkamai užtikrinamas dviratininkų, judančių Kęstučio gatve, saugumas.
- Intensyviausi motorinių transporto priemonių srautai nagrinėjamoje teritorijoje stebimi Liubarto, Kęstučio, Vytauto ir A. Mickevičiaus gatvėse. Eismo srautų svyravimai Kęstučio gatvėje indikuoja, kad tranzitiniai automobilių srautai, siekiant išvengti spūsčių, pasiskirsto ir po vidines teritorijos gatves.
- Rytinio piko metu didžiausi pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių srautai stebimi ties Sėlių, Kęstučio, A. Mickevičiaus, Vytauto gatvėmis, vakarinio piko metu padidėja srautai ties Birutės gatve. Vakarinio piko metu stebimas ženklus dviratininkų srautų padidėjimas, didžiausi srautai fiksuojami Birutės g.



pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas

Tyrimo metu identifikuoti poreikiai:

- Intensyviausi visų eismo dalyvių srautai Sėlių, Kęstučio, Vytauto, A. Mickevičiaus gatvėse indikuoja poreikį spręsti automobilių eismo bei pėsčiųjų eismo saugos klausimą.
- 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:**

- ✓ Latvių g.
- ✓ Blindžių g.
- ✓ Sakalų g.

• **II PRIORITETAS:**

- ✓ Birutės g.
- ✓ Malonioji g.
- ✓ Lenktoji g.
- ✓ Latgalių g.
- ✓ Bebrų g.
- ✓ D. Poškos g.
- ✓ A. Mickevičiaus g.
- ✓ J. I. Kraševskio g.

• **III PRIORITETAS:**

- ✓ Likusios gatvės ir privažiuojamieji keliai

Koncepcija **neapima:**

- ✓ Sėlių g.
- ✓ Kęstučio g.
- ✓ Liubarto g.

pav. 5.1 Pagrindas Žvėryno 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 netrukdam pėsčiųjų eismui ir nebloginant sąlygų pėstiesiems);
5. Gatvės iškreiviniai (20 – 30 km/h lėto eismo gatvėse, siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
6. Vienpusio eismo gatvė (gatvėse, kuriose yra poreikis perskirstyti važiuojamosios dalies erdvę, valdyti, perskirstyti 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 (įrengiama 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 Žvėryno 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.