

RAMAUS EISMO ZONOS ĮGYVENDINIMO ANTAKALNIO DALYJE GALIMYBIŲ  
TYRIMAS V 1.0

Projekto  
pavadinimas

**Antakalnio ramaus eismo zonos koncepcijos parengimo  
paslauga**

Versija

**RAMAUS EISMO ZONOS ĮGYVENDINIMO ANTAKALNIO DALYJE  
GALIMYBIŲ TYRIMAS**

V 1.0

Užsakovas

Savivaldybės įmonė „SUSISIEKIMO PASLAUGOS“

Rengėjai

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



<b>Pareigos</b>	<b>Vardas, pavardė</b>	<b>Parašas</b>	<b>Data</b>
Direktorė, Metodinė vadovė	dr. Kristina Gaučė		2025.01.10
Rengėja	Monika Parafinaitytė- Rae		2025.01.10
Rengėja	Marija Frolova		2025.01.10

# 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 .....	18
3    Eismo situacijos analizė nagrinėjamoje teritorijoje .....	19
3.1    Esami eismo organizavimo sprendimai .....	19
3.2    Eismo saugos situacija .....	20
3.3    Eismo srautų analizuojamoje teritorijoje analizė .....	21
3.3.1    Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika .....	21
3.3.2    Eismo srautai analizuojamose sankryžose .....	22
3.4    Išvados ir įžvalgos .....	26
4    Esamos judumo situacijos apibendrinimas .....	27
5    Pirminiai siūlymai Ramaus eismo zonos (REZ) įgyvendinimui .....	29

## ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS

pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija.....	5
pav. 0.2 Tyrimo metodikos schema.....	6
pav. 1.7 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinis kontekstas.....	7
pav. 1.8 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	17
pav. 6.1 4 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema.....	20
pav. 6.2 Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse.....	21
pav. 6.3 Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje.....	22
pav. 6.4 Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val. ....	24
pav. 6.5 Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 -18.30 val. ....	25
pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas.....	28
pav. 5.1 Pagrindas Antakalnio ramaus eismo zonos (REZ) koncepcijai.....	29

## ĮVADAS

Ramaus eismo zonos įgyvendinimo Antakalnio dalyje galimybių tyrimas atliktas įgyvendinant Antakalnio ramaus eismo zonos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Tyrimo siekis – įvertinti ramaus eismo zonos įgyvendinimo galimybes Antakalnio dalyje – teritorijoje, kurią riboja Antakalnio, Žolyno, Olandų gatvės ir žalioji zona iš rytinės pusės, 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. Taip pat esamos būklės analizės metu gyventojų apklausos metodu identifikuota teritorijos naudojimo problematika, nustatyti probleminiai arealai, vietos bei gyventojų ir lankytojų poreikiai.

Galimybių tyrimo ir kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatai (užtikrinant pakankamą bendruomenės įtrauktį ir gaunant objektyvius tyrimo rezultatus) bus naudojami rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą Antakalnio teritorijai visų eismo dalyvių darnios kelionės principus ir poreikius atliepančią 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:

- Klinikų
- Tramvajų
- Bistryčios
- Smėlio
- V. Grybo
- Kanklių
- Volungės
- Debesijos
- Karių Kapų
- Kuosų
- L. Sapiegos
- Mildos
- M. K. Paco (dalis)

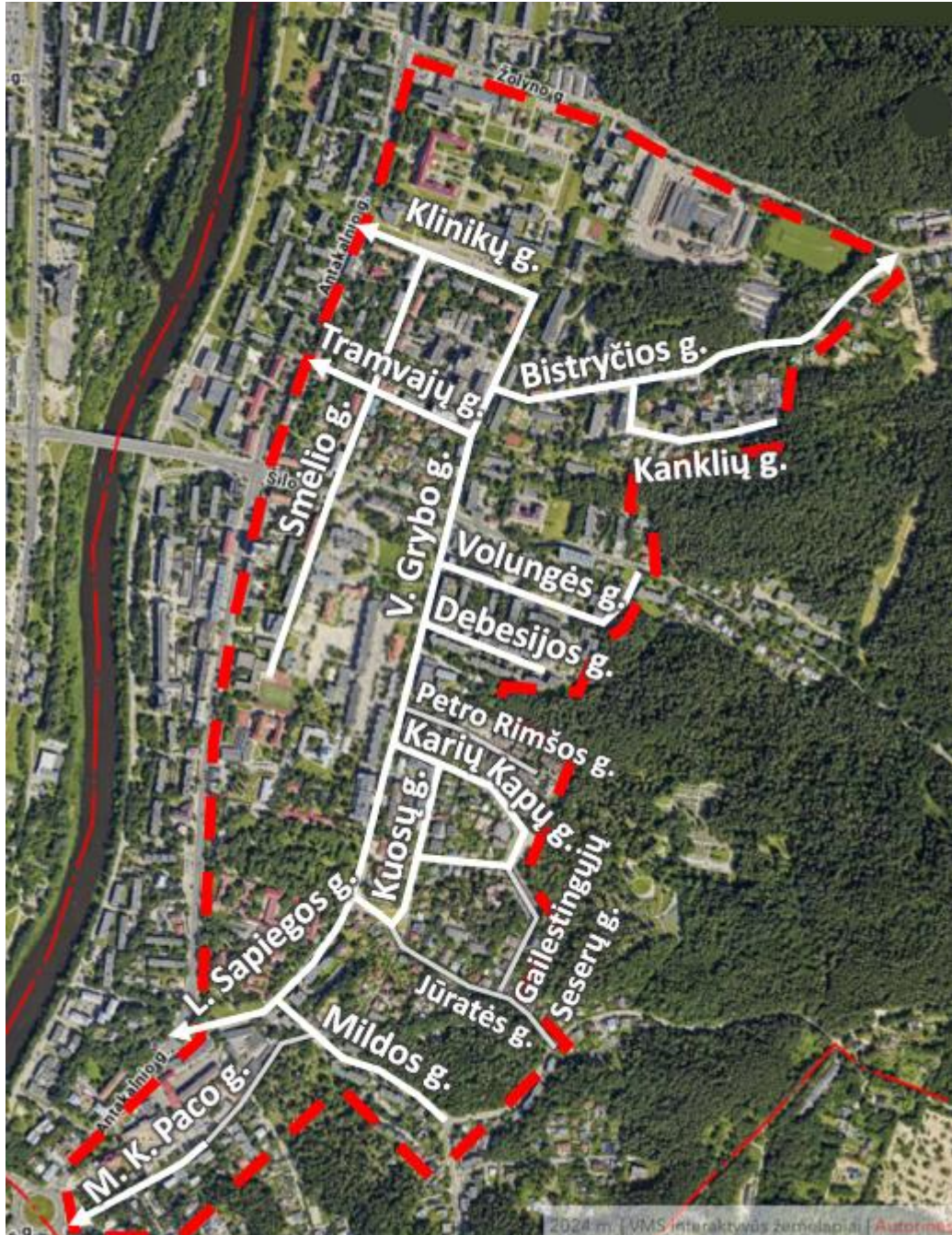
Ds kategorijos gatvės:

- Petro Rimšos
- Gailestingųjų Seserų
- Jūratės
- M. K. Paco (dalis)

### TYRIMAS NEAPIMA ŠIŲ GATVIŲ:

- Antakalnio
- Žolyno



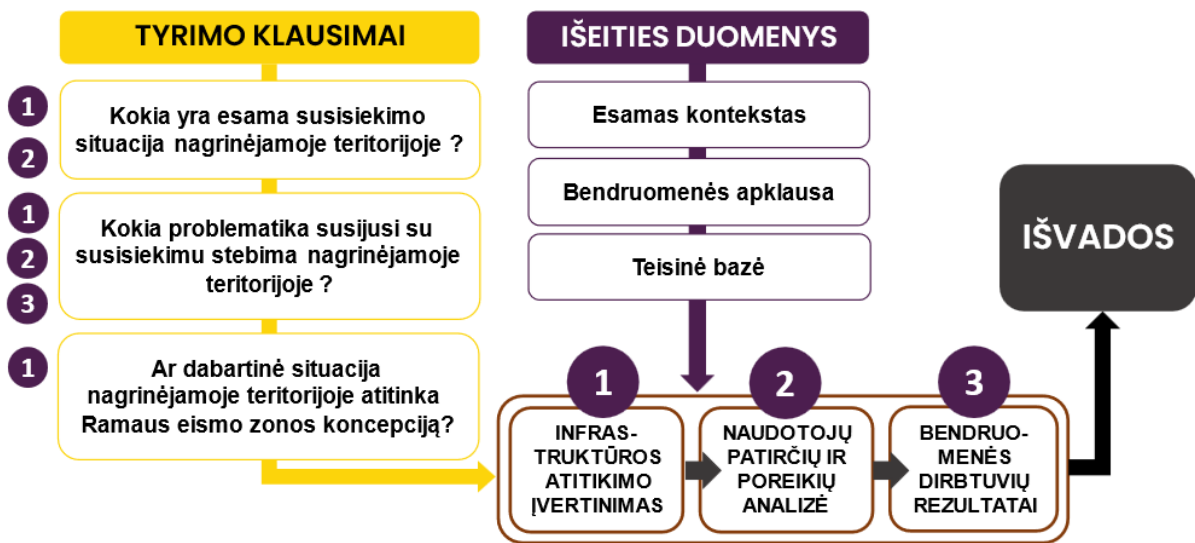


pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija

## TYRIMO METODIKA

TYRIMO TIKSLAS: Ramaus eismo zonos įgyvendinimo Antakalnio dalyje galimybių vertinimas.

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



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:

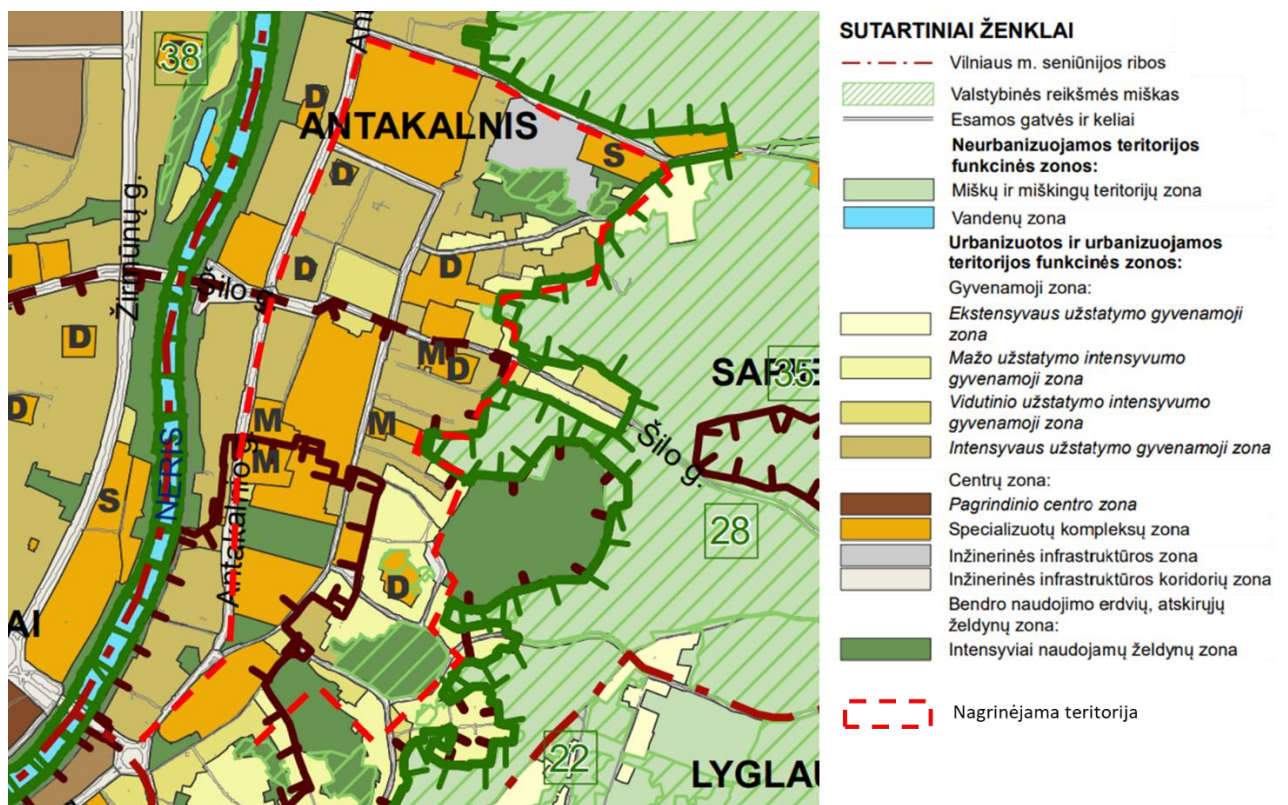
- **Vilniaus miesto savivaldybės atviri duomenys**  
<https://data-vplanas.opendata.arcgis.com/>
- **SĮ „Susisiekimo paslaugos“ atviri duomenys**  
<https://judu.lt/kita-informacija/atviri-duomenys/>
- **Natūrinių tyrimų duomenys**
- **Bendruomenės apklausa**



# 1 ESAMOS BŪKLĖS VERTINIMAS

## 1.1 URBANISTINIS KONTEKSTAS

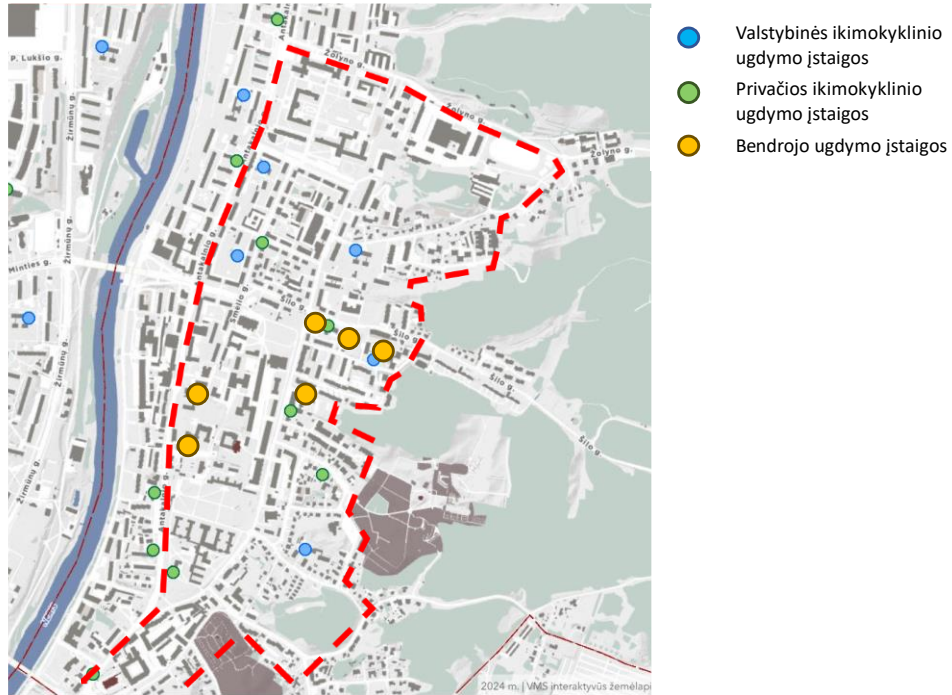
Pagal galiojantį Vilniaus miesto teritorijos bendrąjį planą, analizuojamoje teritorijoje yra ekstensyvaus, mažo, vidutinio ir intensyvaus užstatymo gyvenamosios zonos, miesto dalies centro zonos, specializuotų kompleksų zonos, intensyviai naudojamų želdynų zonos bei inžinerinės infrastruktūros zona. Teritorija pasižymi dideliu daugiafunkciškumu, joje įsikūrę daug ugdymo įstaigų, kultūros ir religinių objektų, parduotuvių, įvairias paslaugas teikiančių įmonių, bei sveikatos įstaigų.



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

Analizuojamoje teritorijoje yra 6 bendrojo ugdymo įstaigos – Vilniaus Antakalnio gimnazija, Vilniaus Antakalnio progimnazija, VšĮ „Vilniaus privati gimnazija“, Vilniaus tarptautinis prancūzų licėjus, Vilniaus Antakalnio pradinė mokykla bei Vilniaus Volungės darželis-mokykla. Teritorijoje tai pat yra 5 privačios ikimokyklinio ugdymo įstaigos bei 4 valstybinės ikimokyklinio ugdymo įstaigos.

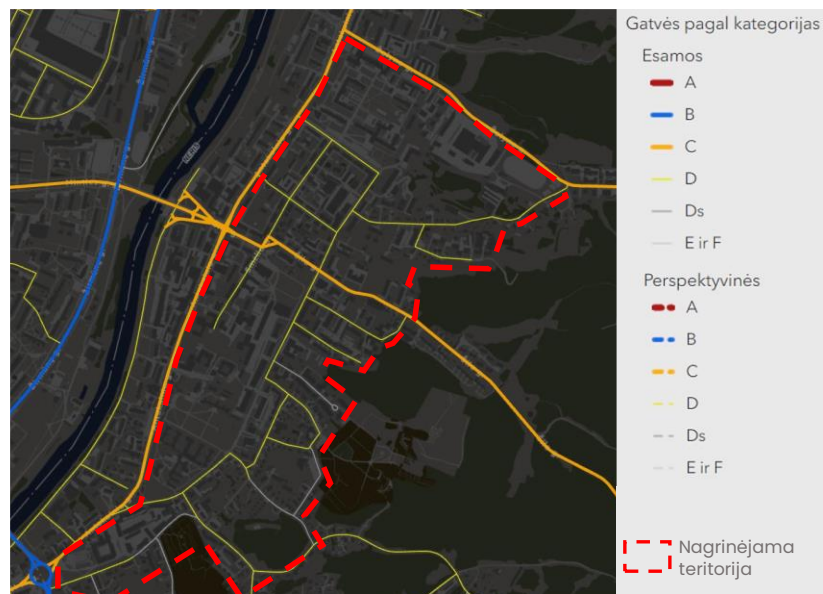




pav. 1.2 Ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje  
Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

## 1.2 SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

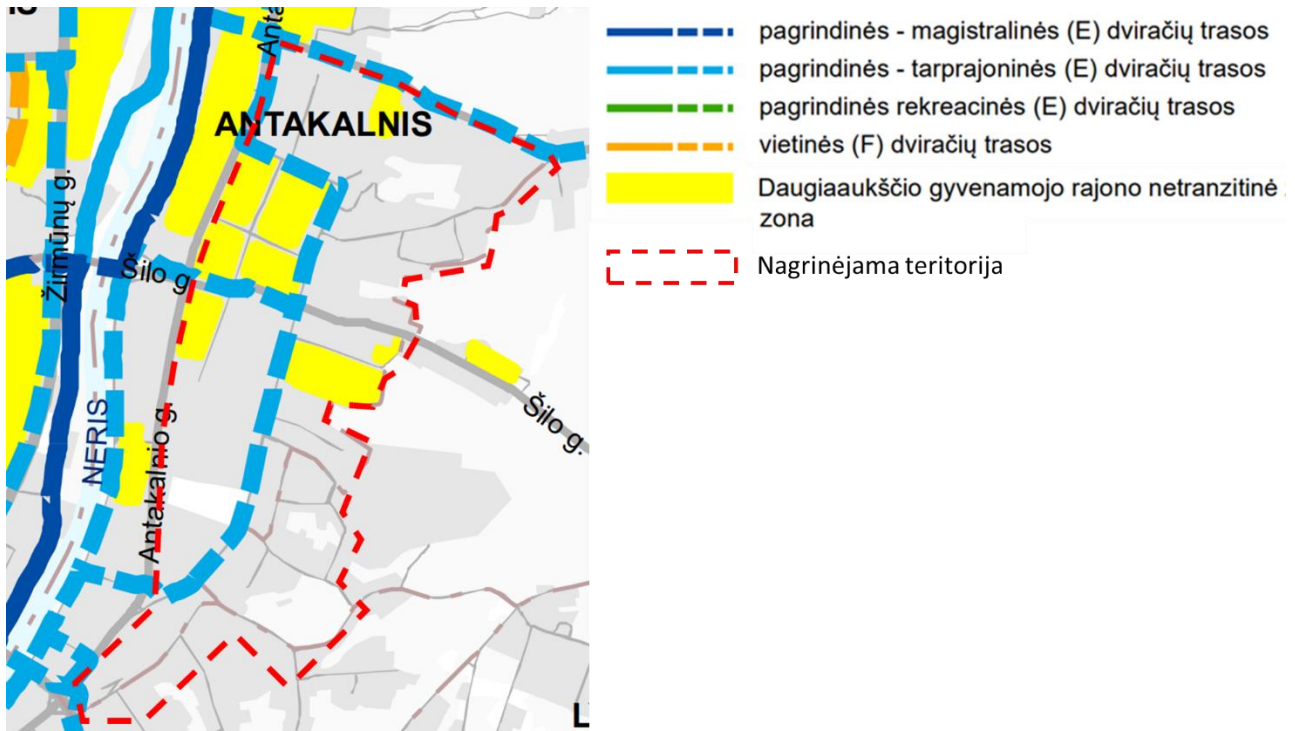
Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu, nagrinėjamos teritorijos išorinis perimetras yra ribojamas C kategorijos Antakalnio ir Žolyno gatvių. Teritoriją taip pat kerta C kategorijos Šilo gatvė. Šio tyrimo apimtyje analizuojamos gatvės yra vidinės teritorijos gatvės, kurioms priskirta D 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 bendruoju planu ir kitais aktualiais teritorijų planavimo dokumentais nagrinėjamoje teritorijoje perspektyvinių naujų gatvių nėra numatyta.

Vilniaus miesto teritorijos bendruoju planu numatytos tarprajoninės dviračių trastos nagrinėjamą teritoriją ribojančioje Žolyno gatvėje, Antakalnio gatvės atkarpoje tarp Žolyno ir Klinikų gatvių, toliau jos tęsiamos nagrinėjamos teritorijos viduje Klinikų, L. Sapiegos gatvėmis, taip pat numatyta tarprajoninės dviračių trastos atkarpa tarp L. Sapiegos P. Vileišio gatvių, sudarant sąlygas patogiai pasiekti magistralines dviračių trastas P. Vileišio, Minties, Žirmūnų gatvėse. Nagrinėjamoje teritorijoje taip pat suplanuotos netranzitinės daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų zonos (pav. 1.4), kuriose 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<sub>S</sub> 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 <sup>1)</sup>	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 <sup>2)</sup>	3,75	4	400
2.	B	30	60	2	6 <sup>2)</sup>	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 <sub>S</sub>	5	20	1	2	2,50 <sup>5)</sup>	12	10
6.	D <sub>S</sub> *	4,5	20	1	1	3,50	12	10
7.	E	7	30	2 <sup>3)</sup> +2 <sup>4)</sup>	2 <sup>3)</sup> +4 <sup>4)</sup>	0,75 <sup>3)</sup> /1,25 <sup>4)</sup>	5 <sup>6)</sup>	10
8.	F	5	20	1 <sup>3)</sup> +1 <sup>4)</sup>	1 <sup>3)</sup> +1 <sup>4)</sup>	0,75 <sup>3)</sup> /1,25 <sup>4)</sup>	5 <sup>6)</sup>	10

<sup>5)</sup> 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:**

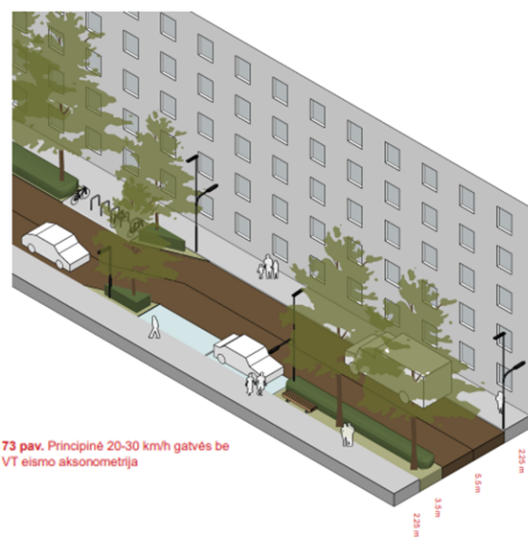
23.5. pėstiesiems iki kitos gatvės pusės, iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos vienu metu reikės pereiti ne daugiau kaip dvi eismo juostas (įskaitant posūkių, lėtėjimo, greitėjimo ir maršrutiniam transportui skirtas eismo juostas);

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	
<b>1. Pėstiesiems</b>	
Pėsčiųjų takas	○
Šeiminkų "metras"	○
<b>2. Funkcijoms</b>	
Želdinių juosta	●
Lygiagretus automobilių stovėjimas	○
Mažoji architektūra	○
<b>3. Dviratininkams</b>	
Atskiras dviračių takas	☒
Dviračių juosta gatvėje	○
Eismas bendrame sraute	○
<b>4. Viešajam transportui</b>	
Stotelės	☒
Įvažos	☒
<b>5. Važiuojamajai daliai</b>	
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 aksonometrija

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

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

- 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 ramaus eismo gatvių koncepciją, 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 ( <i>minimalus (vienbučiai) – 1,5 (STR) daugibučiai – 2,25 (R)</i> )
Klinikų g.	30 (KET 329 – Ribotas greitis 30)	2	3,4-4,2	1,5-7,6
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Lygiagretus automobilių stovėjimas vyksta išilgai visos gatvės (automobilių stovėjimui nepažymėtose vietose), pravažiavimui lieka apie 5,0 m. Draudžiami sustoti ženklai yra tik gatvės pabaigoje ties posūkiu į V. Grybo g.</li> <li>Dėl tam tikrose atkarpose vykstančio faktinio, KET taisyklės pažeidžiančio, automobilių stovėjimo automobiliai priversti kirsti ištinę liniją.</li> </ul>		
Smėlio g.	30 (KET 329 – Ribotas greitis 30) (bet nėra ženklų ribojančių greitį nuo Šilo g. link akligatvio, suponuojamas 50 km/val. greitis)	2	3,5-4,5	1,5-2,6
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Lygiagretus automobilių stovėjimas vyksta išilgai visos gatvės (automobilių stovėjimui nepažymėtose vietose).</li> <li>Atkarpoje nuo sankryžos su Šilo g. iki akligatvio leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projekcinį greitį.</li> <li>Tam tikrose atkarpose dėl stovinčių automobilių faktinis pėsčiųjų praėjimui liekantis tako plotis susiaurėja iki 0,6 m ir neatitinka STR reikalavimų.</li> </ul>		
Tramvajų g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	1-2	3,5	1,5-3,0
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projekcinį greitį.</li> <li>Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas nepažymėtose vietose. Tam tikrose atkarpose dėl abejose gatvės pusėse stovinčių automobilių pravažiavimui lieka tik apie 3,2 m, mažiau nei reikalinga pravažiuoti specialiajam transportui.</li> </ul>		
Bistryčios g.	30 (vakarinėje dalyje) (KET 329 – Ribotas greitis 30) 40 (rytinėje dalyje) (KET 329 - Ribotas greitis 40)	1 (rytinėje dalyje)-2	3,1-3,5	1,5-2,25 Nėra-1,1
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas nepažymėtose vietose.</li> <li>Dalyje gatvės leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projekcinis greitis.</li> <li>Rytinėje gatvės dalyje vietomis šaligatvio nėra, ten kur jis yra – plotis siekia 1,1 m. ir neatitinka STR reikalavimų.</li> </ul>		
Kanklių g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	2,85-5,1	0,8-2,0
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms.</li> <li>Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projekcinį greitį.</li> <li>Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose nutrūksta, dalyje gatvės yra tik techninis šaligatvis.</li> </ul>		
V. Grybo g.	40 (tik tarp Tramvajų g. ir Šilo g.)	2	3,5-4,5	1,1-2,25

	(bet nėra ženklų ribojančių greitį iki Tramvajų g., tad nuo Klinikų g. iki Tramvajų g. ir nuo Šilo g. sankryžos suponuojamas 50 km/val. greitis)			
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Gatvėje leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis.</li> <li>Gatvėje organizuojamas lygiagretus automobilių stovėjimas, pravažiuoti specialiajam transportui. Tačiau dėl tam tikrose atkarpose vykstančio faktinio, KET taisyklės pažeidžiančio, automobilių stovėjimo automobiliai priversti kirsti ištisinę liniją.</li> <li>Dėl pėsčiųjų takuose esančių kliūčių (apšvietimo stulpų) faktinis praėjimo plotis susiaurėja, dėl pėsčiųjų takuose esančių laiptų šaligatviai nėra prieinami riboto judumo žmonėms.</li> </ul>		
Volungės g.	30 (KET 329 – Ribotas greitis 30)	2	2,5-3,6	1,1-1,5
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Rytinėje gatvės dalyje, atkarpose kuriose gatvės juosta yra 2,5 m pločio, dėl automobilių stovėjimo organizavimo gatvėje nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus plotis reikalingas specialiojo transporto eismui.</li> <li>Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.</li> </ul>		
Debesijos g.	30 (KET 329 – Ribotas greitis 30)	2	3,0-3,25	1,0-3,0
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas, tačiau pravažiuoti specialiajam transportui.</li> <li>Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški – tam tikrose vietose nutrūksta dėl esamų želdinių.</li> </ul>		
Karių Kapų g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	3,0-4,5	1,1-1,9
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.</li> <li>Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas, tačiau pravažiuoti specialiajam transportui.</li> <li>Tam tikrose atkarpose esami želdiniai mažina faktinį praėjimo plotį iki mažesnio nei minimalus STR numatytas šaligatvio plotis.</li> </ul>		
Kuosų g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	3,75	1,1-1,5
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.</li> <li>Gatvėje organizuojamas lygiagretus automobilių stovėjimas, pravažiuoti specialiajam transportui. Tačiau dėl tam tikrose atkarpose vykstančio faktinio, KET taisyklės pažeidžiančio, automobilių stovėjimo automobiliai priversti kirsti ištisinę liniją.</li> <li>Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo atramų faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.</li> </ul>		
L. Sapiegos g.	40 (KET 329 – Ribotas greitis 40, tik iš Antakalnio g. pusės,	2	3,0	0,75-1,5

	nuo Jūratės g. nėra greičio ribojimo ženklų)			
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visoje gatvėje Antakalnio g. kryptimi ir atkarpoje nuo Mildos g. Jūratės gatvės kryptimi leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.</li> <li>• Gatvės važiuojamoje dalyje automobilių stovėjimas nėra organizuojamas.</li> <li>• Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų ir dėl vietos trūkumo tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus plotis.</li> </ul>		
Mildos g.	40 (KET 329 – Ribotas greitis 40)	2	3,4-4,35	1,2-1,9
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvėje, tie stovėjimo vietomis lieka apie 4,8-6,5 m pločio važiuojamoji dalis pravažiavimui</li> <li>• Gatvėje leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis.</li> </ul>		
M. K. Paco g. (pietinė dalis)	40 (nuo Saulės g., atvažiuojant nuo Olandų g. nėra ribojančių greitį ženklų)	2	3,0	0,75-1,5
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gatvėje leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis.</li> <li>• Gatvėje organizuojamas lygiagretus automobilių stovėjimas, pravažiavimui liekančios juostos plotis yra pakankamas pravažiuoti specialiajam transportui.</li> <li>• Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo atramų ir dėl vietos trūkumo tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja net iki 0,375 m (vienos plytelės pločio)- nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus plotis.</li> </ul>		
Jūratės g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų vakarinėje dalyje atvykstant nuo L. Sapiegos g.))	2	3,0-4,0	1,5
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.</li> <li>• Gatvės važiuojamoje dalyje automobilių stovėjimas nėra organizuojamas. Faktiškai gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui.</li> </ul>		

Ds kategorijos gatvės	Projektinis Greitis – 20 km/h	Bendras eismo juostų skaičius nuo 1 iki 2	Eismo juostų plotis – 2,5 m (esant poreikiui gali būti didinamas)	Šaligatvio plotis (nebūtinas pagal STR), vienbučiai - 1,5 (STR)
Petro Rimšos g.	20 (KET 552 ženklas - Gyvenamoji zona)	2	2,3-2,75	1,1-1,9
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai atitinka STR reikalavimus D kategorijos gatvėms.</li> <li>• Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas nepažymėtose vietose, pravažiavimui lieka apie 3,2-3,9 m.</li> <li>• Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus plotis.</li> </ul>		
Gailestingųjų Seserų g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	3,0-3,5	1,1-2,25
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.</li> </ul>		



		<ul style="list-style-type: none"> <li>Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75-1,1 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus plotis.</li> </ul>		
Jūratės g.	30 (rytinė dalis) (KET 329 – Ribotas greitis 30) + vienpusis eismas nuo Mildos g. 50 (nėra ribojančių greitį ženklų vakarinėje dalyje atvykstant nuo L. Sapiegos g.)	1-2	4,5-5,0  2,3-3,75	1,1  1,1-3,0
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Gatvėje (išskyrus atkarpą tarp Mildos ir Gailestingųjų Seserų g. L. Sapiegos gatvės kryptimi) leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.</li> <li>Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas nepažymėtose vietose, pravažiavimui lieka apie 3,4-3,6 m.</li> </ul>		
M. K. Paco g. (šiaurinė dalis)	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	1	3,8-4,0	0,8-1,0
<b>Problematikos apibendrinimas</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.</li> <li>Nėra organizuojamas automobilių stovėjimas gatvėje.</li> <li>Pėsčiųjų takų plotis neatitinka minimalių STR reikalavimų, dalyje takų yra kliūčių siaurinančių praėjimo plotį</li> </ul>		

Atsižvelgiant į tyrimo pobūdį, atskirai vertinamos pėsčiųjų galimybės kirsti važiuojamąją dalį – esama nagrinėjamoje teritorijoje esančių žymėtų reguliuojamų (5), žymėtų nereguliuojamų (16, iš jų 4 – iškiliosios) bei nežymėtų (21) pėsčiųjų perėjų, važiuojamosios dalies kirtimų (48) 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 schemejo žemiau (žr. pav. 2.2).

Šviesoforais reguliuojamos perėjos yra tik Antakalnio ir Klinikų bei Šilo ir V. Grybo gatvių sankryžose. Atlikus esamos infrastruktūros vertinimą matoma, kad Klinikų g. esanti perėja, atitinka teisės aktų reikalavimus, o visos Šilo ir V. Grybo gatvių sankryžoje esančios perėjos turi trūkumų ir turėtų būti tvarkomos - įrengiama taktilinė danga.

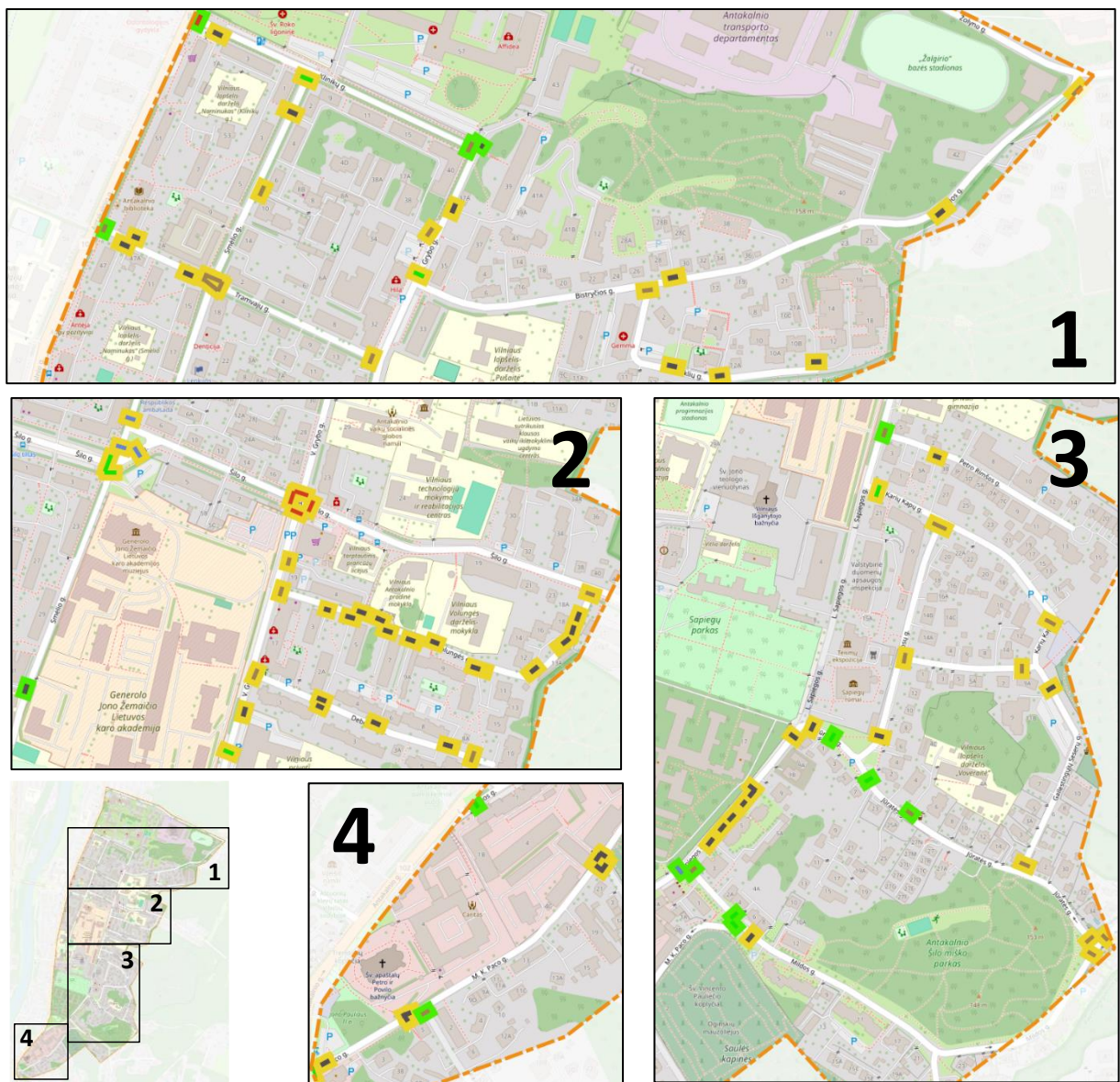
Tik viena nagrinėjamoje teritorijoje esanti nereguliuojama iškilioji perėja, vedanti per L. Sapiegos gatvę ties L. Sapiegos ir Mildos gatvių sankryža, pilnai atitinka teisės aktų reikalavimus, likusiose (ties Šilo ir Smėlio gatvių sankryža), kaip ir šviesoforų reguliuojamų perėjų atveju, identifikuotas taktilinės dangos trūkumas.

Beveik pusė likusių nereguliuojamų perėjų (5 iš 12) pilnai atitinka teisės aktų reikalavimus, kitose identifikuoti įvairūs trūkumai – beveik visose jų trūksta taktilinės dangos, perėjoje ties V. Grybo g. 7 nėra nuleisti bortai, perėjoje tarp Šilo g. 3 ir 4 pėstiesiems tenka kirsti net keturias eismo juostas, perėjose tarp Šilo g. 3 ir 5A bei ties V. Grybo g. 35 yra kliūčių (kuoliukai, ženklai).

Teisės aktų reikalavimus atitinka apie penktadalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių nežymėtų perėjų (6 iš 28) – tai perėja per Pavasario g. ties sankryža su M. K. Paco g., perėja per Mildos g. ties sankryža su L. Sapiegos g., perėja per privažiuojamąjį kelią tarp Jūratės g. 4 ir 6 (tyrimo metu šioje perėjoje vykdomi tvarkymo darbai), perėja per P. Rimšos g. ties sankryža su V. Grybo g., perėja per Tramvajų g. ties sankryža su Antakalnio g. ir perėja per Klinikų g. ties sankryža su V. Grybo g. vienoje iš jų). Visose likusiose nežymėtose perėjose identifikuotas taktilinės dangos trūkumas, dvejose perėjose (per Tramvajų g. ties sankryža su V. Grybo g. ir per Kanklių g. ties sankryža su Bistryčios g.) yra kliūtys (įrengti kuoliukai), trijose perėjose (Tramvajų – Smėlio g.

sankryžoje) nuleisti bortai, dėl gatvės geometrijos ir automobilių stovėjimo vietų išdėstymo perėjoje ties Karių Kapų g. 9 yra stipriai ribojamas matomumas, o perėja per Kuosų g. ties sankryža su Karių Kapų g. įrengta netinkamai dėl sankryžos geometrijos – perėjos vietoje reikia kirsti virš 13 m pločio važiuojamąją dalį, kai už sankryžos ribų Kuosų gatvės važiuojamosios dalies plotis sumažėja iki 7,4 m.

Tik 2 iš 48 gatvės važiuojamosios dalies kirtimų šiuo metu atitinka teisės aktų reikalavimus – yra įrengti taktiniai vedamieji paviršiai, nuleisti bortai arba iškelta važiuojamoji dalis (per privažiuojamąjį kelią ties Klinikų ir V. Grybo g. sankryža bei per įvažiavimą į Smėlio g. 31 kiemą), kituose yra identifiukuoti įvairiausi trūkumai.



**SUTARTINIAI ŽENKLAI**

Perėjos tipas		Kategorija pagal vertinimo rezultatus	
	Šviesoforu reguliuojama perėja		Naikintina
	Nereguliuojama perėja		Tvarkytina
	Nereguliuojama iškilė perėja		Atitinka visus reikalavimus
	Nežymėta perėja		Nagrinėjama teritorija
	Važiuojamosios dalies kirtimas		

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

Nors infrastruktūros vertinimo rezultatai parodė, kad apie ketvirtadalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų atitinka galiojančių teisės aktų reikalavimus, siekiant nagrinėjamoje teritorijoje įgyvendinti ramaus eismo zonos principus bei visoje teritorijoje išlaikyti šių principų taikymo nuoseklumą, 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 iškiliausias.

Svarbu atkreipti dėmesį, kad nagrinėjamoje teritorijoje pastaruoju metu buvo vykdoma nemažai infrastruktūros tvarkymo darbų, tačiau kadangi tokie darbai vykdomi pagal poreikį, koncentruojantis į taškinių problemų pašalinimą, dažnai jiems trūksta kompleksiško ir net naujai įrengtų gatvių ar jų elementų dalis gali neatitikti STR D kategorijos gatvėms taikomų parametrų ir ramaus eismo zonos principų. Siekiant išvengti perteklinių, dubliuojančių jau atliktus darbus, intervencijų, rekomenduotina ramaus eismo zonos principų įgyvendinimui svarbius pokyčius 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 D kategorijos Kanklių gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms.
- Faktiniai Ds kategorijos Petro Rimšos ir Jūratės (atkarpos, kuriai nustatyta Ds kategorija) gatvių infrastruktūros techniniai parametrai atitinka STR reikalavimus D kategorijos gatvėms.
- Tramvajų, Kanklių, Karių Kapų, Kuosų, Gailestingųjų Seserų, gatvėse ir tam tikrose V. Grybo g., L. Sapiegos, M. K. Paco, Jūratės atkarpose leidžiamas greitis viršija pagal šių gatvių kategorijų (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.
- Atkarpose faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų ir pažeidžia KET. Dėl to yra ribojamas matomumas, eismo dalyviai verčiami kirsti ištisines linijas, 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 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). Norint užtikrinti ramaus eismo zonos principus 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 iškiliausias. Tais atvejais, kai infrastruktūra yra nauja, rekomenduotina ramaus eismo zonos principų įgyvendinimui svarbius pokyčius numatyti ateityje, planuojant būtinus infrastruktūros atnaujinimo darbus.

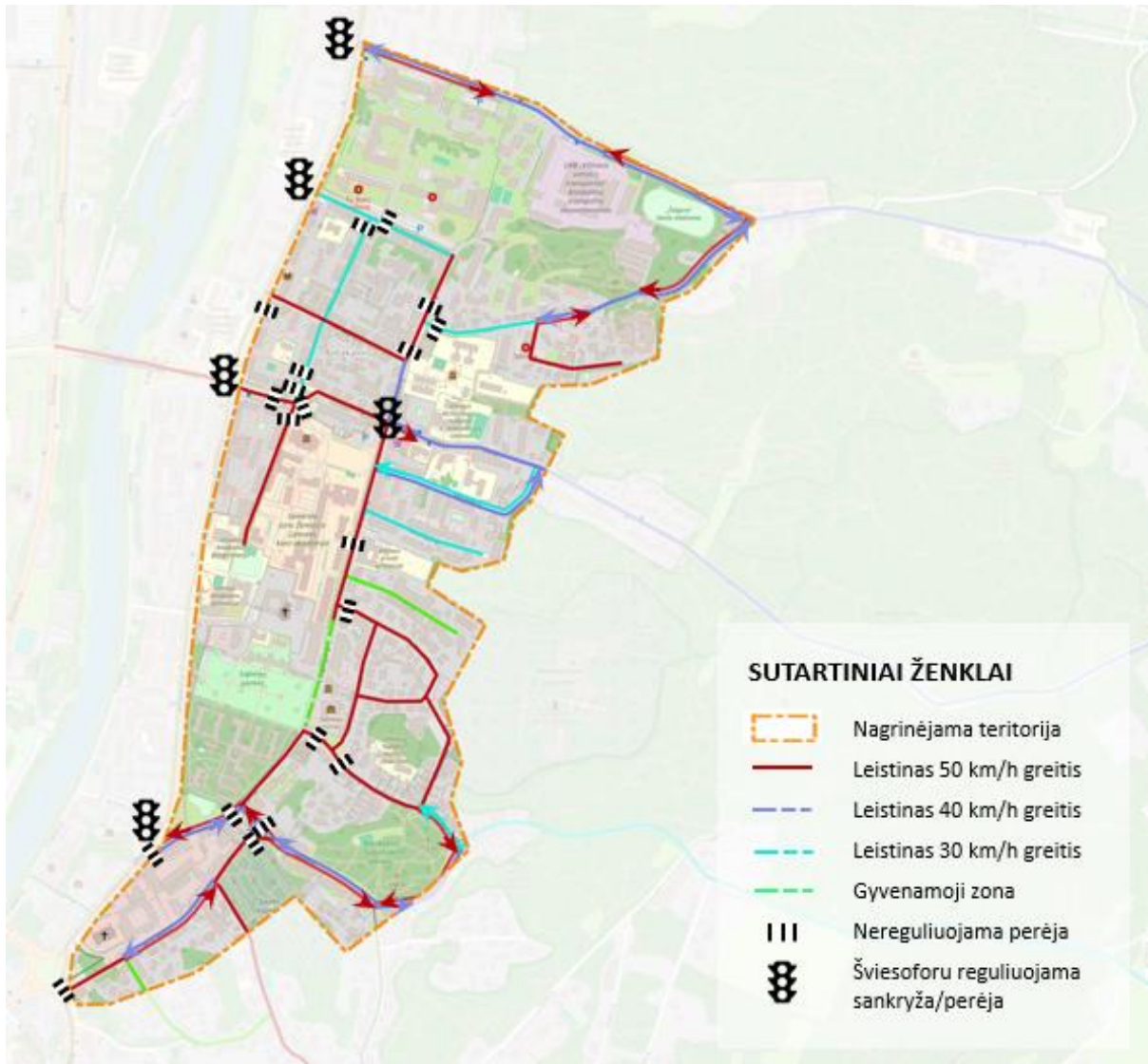
## 3 EISMO SITUACIJOS ANALIZĖ NAGRINĖJAMOJE TERITORIJOJE

### 3.1 ESAMI EISMO ORGANIZAVIMO SPRENDIMAI

Šiuo metu į analizuojamą teritoriją patenkama 12 įvažiavimais iš gatvių (4 – nuo Antakalnio g., 1 – nuo Žolyno g., 1 – Šilo g. nuo Antakalnio kraštovaizdžio draustinio pusių, 2 – nuo Mildos g., 2 – Saulės ir Pavasario g., M. K. Paco g. link, 1 – nuo Olandų g. ir 1 – nuo Antakalnio g.), bei 6 įvažiavimais į kiemą (10 – nuo Žolyno g. ir 9 – nuo Antakalnio g., 3. Keturios sankryžos kuriomis patenkama į teritoriją yra reguliuojamos šviesoforu: Antakalnio – Žolyno, Antakalnio – Klinikų, Antakalnio – Šilo ir Antakalnio – L. Sapiegos.

Skirtingose nagrinėjamos teritorijos dalyse yra leistinas įvairus greitis. Gyvenamoji zona nustatyta Petro Rimšos g., Pavasario g. bei L. Sapiegos g. akligatvio dalyje nuo Valstybinės duomenų apsaugos inspekcijos iki Sapiegų parko. 30 km/h greičio ribojimas nustatytas Klinikų g., Smėlio g. dalyje tarp Klinikų ir Šilo g., Bistryčios g. dalyje tarp Kanklių ir V. Grybo g., Volungės g. (V. Grybo g. kryptimi), Debesijos g., Jūratės g. dalyje tarp Mildos ir Gailestingųjų Seserų g. (Gailestingųjų Seserų g. kryptimi). 40 km/h greičio ribojimas nustatytas Žolyno g. dalyje (Antakalnio g. kryptimi - nuo Žolyno g. 11, Bistryčios g. kryptimi – nuo Žolyno g. 26), Bistryčios g. dalyje (V. Grybo g. kryptimi – nuo Bistryčios g. 40 iki Kanklių g., Žolyno g. kryptimi – nuo Bistryčios g. 36 iki Žolyno g.), V. Grybo atkarpoje tarp Tramvajų ir Šilo g., Šilo g. atkarpoje nuo V. Grybo g. (Volungės g. kryptimi ženklas pastatytas toliau nuo sankryžos, todėl praktiškai atkarpoje nuo V. grybo g. iki Vilniaus tarptautinio prancūzų licėjaus greičio ribojimo nėra), Volungės g. Šilo g. kryptimi, L. Sapiegos g. atkarpoje nuo sankryžos su Antakalnio g. iki Mildos g. (tik Mildos g. kryptimi), M. K. Paco g. atkarpoje tarp Saulės ir Pavasario g. (tik Pavasario g. kryptimi) bei Mildos g. (atkarpoje tarp L. Sapiegos ir M. K. Paco g. – tik M. K. Paco g. kryptimi, atkarpoje tarp Rudens ir M. K. Paco g. – tik M. K. Paco g. kryptimi, atkarpoje tarp Rudens ir Jūratės g. – tik Jūratės g. kryptimi). Likusiose gatvėse greičio ribojimų nustatyta nėra, taigi galioja 50 km/h greičio režimas.





pav. 3.1 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 28 įskaitiniai eismo įvykiai (pav. 3.2 **Error! Reference source not found.**). Didžiojoje dalyje įvykių (18 iš 28) nukentėjo pažeidžiamiausi eismo dalyviai – pėstieji ir dviratininkai. Didžiausia tokių įvykių koncentracija yra Šilo ir L. Grybo gatvių aplinkoje - net 4 įskaitiniai eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo pėstieji (vienas jų – nepilnametis) įvyko būtent šių gatvių sankryžoje, perėjose, trys iš jų – automobiliams sukant į kairę, kas rodo apsaugoto ciklo pėstiesiems poreikį. 3 įskaitiniai įvykiai, kuriuose nukentėjo pėstieji, įvyko Antakalnio poliklinikos ir Vilniaus miesto klinikinės ligoninės Antakalnio filialo aplinkoje (vienas nukentėjęs – nepilnametis). 1 įskaitinis įvykis įvyko Smėlio ir Šilo g. sankryžoje, nereguliuojamoje pėsčiųjų perėjoje sutemus, dar 1 įskaitinis eismo įvykis įvyko M. K. Paco gatvėje, kur ne perėjoje nukentėjo nepilnametis pėstysis, išėjęs iš už stovinčios ar lėčiau važiuojančios transporto priemonės. Birstryčios g., ties lopšeliu – darželiu „Pušaitė“ paspirtuku važiuavęs asmuo dienos metu užvažiavo ant nepilnamečio pėsčiojo, einančio šaligatviu. Paskutinio eismo įvykio, kurio metu nukentėjo pėstysis, aplinkybių nustatyti nėra galimybės, kadangi įvykio vieta pažymėta pastato („Lemon Gym“ Antakalnio g.) ribose.

4 eismo įvykiai, kurių metu įvykio susidūrimai su dviračiais, vyko V. Grybo, Šilo ir Tramvajų gatvėse. Du iš jų vyko automobiliui sukant į kairę (vienas – Antakalnio g. ties sankryža su Debesijos g., kitas – ties Šilo g. 33 adresu, greičiausiai – išvažiuojant iš kiemo teritorijos). Tramvajų g. automobilio susidūrimo su dviračiu metu nukentėjo nepilnametis pėstysis.



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

### 3.3 EISMO SRAUTŲ ANALIZUOJAMOJE TERITORIJOJE 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 devyniose teritorijoje esančiose sankryžose:

1. L. Sapiegos – Mildos
2. L. Sapiegos – Jūratės
3. L. Sapiegos – Karių Kapų

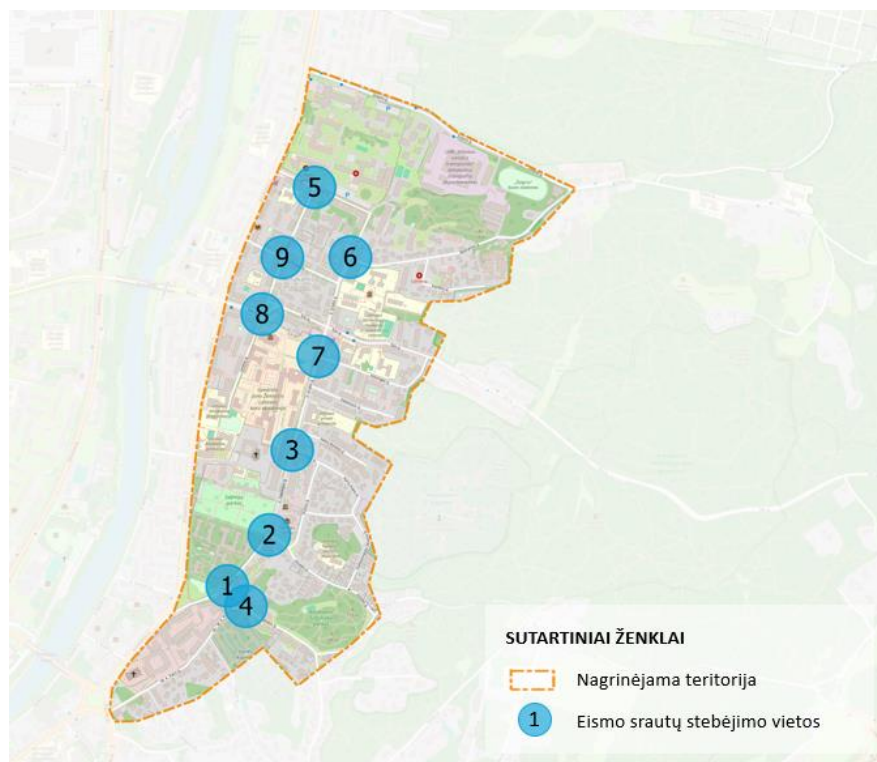
4. M. K. Paco – Mildos
5. Klinikų – Smėlio
6. V. Grybo – Bistryčios
7. V. Grybo – Volungės
8. Šilo – Smėlio
9. Tramvajų - Smėlio

Eismo srautai šiose sankryžose buvo stebimi 2024 m. spalio 3, 8 ir 9 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. Atkreiptinas dėmesys, kad ugdymo įstaigų aplinkoje esančiuose taškuose (taškai Nr. 3 ir 7) pasirinktas stebėjimo laikas – nuo 7:40, siekiant užfiksuoti atvažamų į ugdymo įstaigą vaikų eismo srauto daromą įtaką.

Eismo srautų analizei taip pat buvo naudojami SJ „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 Antakalnio 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. Paaiškėjo, kad intensyviausi automobilių srautai stebimi L. Sapiegos, M. K. Paco, Mildos, Karių, Bistryčios, Klinikų gatvėse ir tam tikrose V. Grybo gatvės atkarpose. Didžiausias srautas fiksuotas V. Grybo g. atkarpoje važiuojant nuo sankryžos su Bistryčios g. – 920 aut./val. Nemažas automobilių srautas stebėtas ir Bistryčios gatve link V. Grybo g., Karių gatve link L. Sapiegos g. ir L. Sapiegos gatve nuo sankryžos su

Karių g. link Antakalnio g. (~690 – 760 aut./val.). Vakarinio piko metu intensyviausi srautai stebimi L. Sapiegos gatvės atkarpoje nuo Antakalnio link Mildos g. (580 aut./val.), gan intensyvūs srautai stebimo L. Sapiegos atkarpoje nuo Karių g. link Antakalnio g., Mildos g. nuo L. Sapiegos g. kryptimi, Karių g. (link L. Sapiegos g.), V. Grybo gatvės atkarpoje nuo Bistryčios iki Volungės g., Volungės g kryptimi. Čia srautai siekia ~400-480 aut./val.

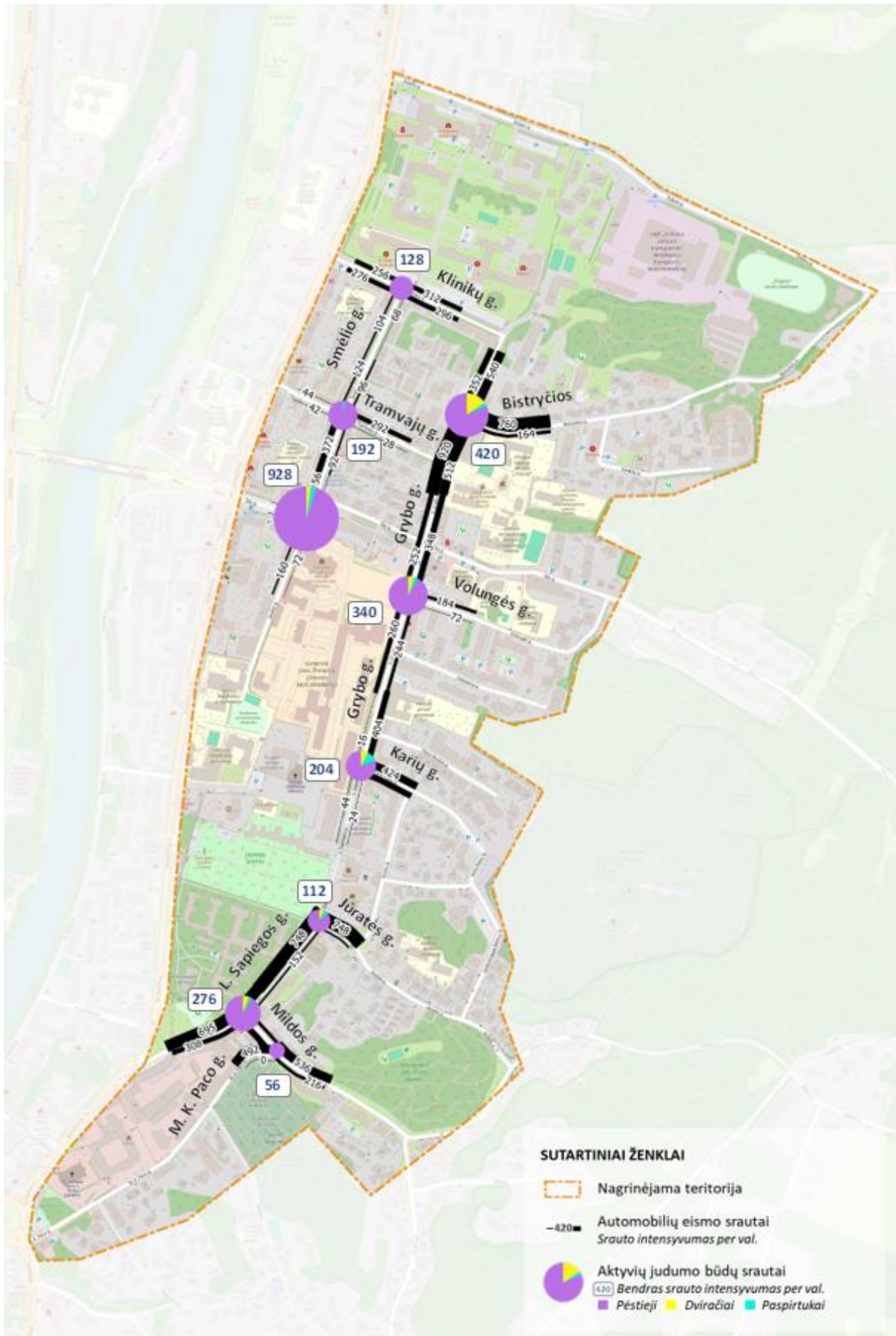
Aktyvius keliavimo būdus pasirinkusių miestiečių srautų stebėjimo rezultatai skiriasi nuo automobilių srautų – visų pirma, intensyvesni srautai stebimi vakarinio, o ne rytinio piko metu, visų antra – didžiausi srautai tiek rytinio, tiek vakarinio piko metu fiksuoti Šilo – Smėlio gatvių sankryžoje (rytinio piko metu virš 900 žm/val., vakarinio piko metu – beveik 1100 žm. val.). Rytinio piko metu kitose stebėtose sankryžose fiksuotas ženkliai mažesnis srautas – nuo 420 žm./val. ir mažiau. Vakarinio piko metu aktyvius keliavimo būdus pasirinkusių miestiečių srautai pasiskirstė kiek tolygiau – ~ 500 žm./val. srautai fiksuoti sankryžose su L. Sapiegos g., Virš 660 žm./val. fiksuota V. Grybo – Bistryčios g. sankryžoje.

Vertinant dviratininkų srautus, rytinio piko metu ženklesnis srautas stebimas tik V. Grybo – Bistryčios g. sankryžoje, tačiau vakarinio piko metu srautai padidėja ir Tramvajų – Smėlio, Šilo – Smėlio, V. Grybo – Karių, L. Sapiegos ir Jūratės, L. Sapiegos ir Mildos gatvių sankryžose, akivaizdu, kad V. Grybo, Smėlio ir L. Sapiegos gatvėmis vakarinio piko metu vyksta tolygus dviratininkų judėjimas.

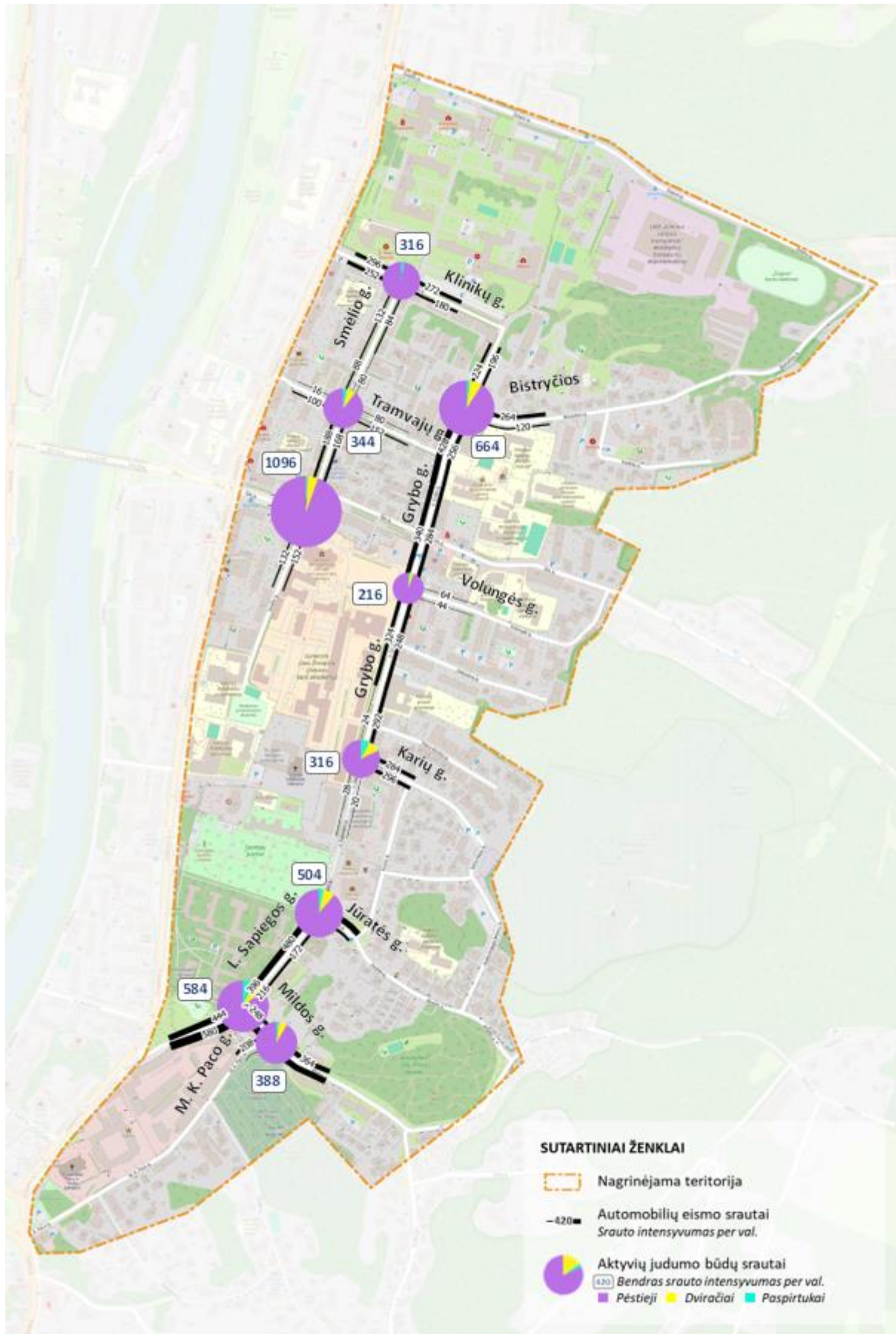
Paspirtukų eismas stebimas tose pačiose sankryžose, kuriose fiksuojamas ir dviratininkų eismas, tik rytinio ir vakarinio piko metu fiksuotas panašus intensyvumas su nežymiais padidėjimais ir sumažėjimais skirtingose sankryžose be aiškios tendencijos.

Vykdam natūrinius srautų stebėjimus fiksuota, kad Mildos g. vyksta tranzitinis eismas, ties V. Grybo ir Volungės sankryža susidaro spūstys dėl ydingai paliekamų stovėti automobilių Volungės g. Stebėti dideli greičiai Mildos g., Klinikos g. Didžiausių automobilių srautų vietose (V. Grybo – Bistryčios g., L. Sapiegos – Mildos g. sankryžose) automobilių vairuotojai nenoriai praleidžia pėsčiuosius pereiti gatvę, sudaromos pavojingos situacijos, stebimas didelis įskaitinių eismo įvykių, kuriuose nukentėjo pėstieji, skaičius.





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

- Nagrinėjamoje teritorijoje nustatytos įvairios eismo organizavimo priemonės, dažnu atveju nustatyti greičio ribojimai tik tam tikrose gatvės atkarpose, viena kryptimi ir pan., nėra vieningos eismo organizavimo strategijos. Didžiojoje gatvių dalyje leistinas 50 km/h greitis.
- Šilo – V. Grybo g. sankryžoje, reguliuojamoje šviesoforu, stebimi pasikartojantys eismo įvykiai, kurių metu nukenčia pėstieji.
- Mildos, Klinikų gatvėse stebimas didelis tranzitinis srautas, kuris kartu su vyraujančiu dideliu greičiu, nepaisant nustatyti ribojimų, kelia kompleksines problemas – mažėja eismo sauga, didėja spūstys, bloginama aplinka.
- Intensyviausi automobilių srautai stebimi rytinio piko metu V. Grybo g. nuo Bistryčios g link Volungės g. - 920 aut./val. Taip pat gan intensyvūs srautai stebimi Bistryčios gatve link V. Grybo g., Karių gatve link L. Sapiegos g. ir L. Sapiegos gatve nuo sankryžos su Karių g. link Antakalnio g. (~690 – 760 aut./val.).
- Vakarinio piko metu stebimi mažesni automobilių srautai. Intensyviausi srautai stebimi L. Sapiegos gatvės atkarpoje nuo Antakalnio link Mildos g. (580 aut./val.), gan intensyvūs srautai stebimo L. Sapiegos atkarpoje nuo Karių g. link Antakalnio g., Mildos g. nuo L. Sapiegos g. kryptimi, Karių g. (link L. Sapiegos g.), V. Grybo gatvės atkarpoje nuo Bistryčios iki Volungės g., Volungės g kryptimi. Čia srautai siekia ~400-480 aut./val.
- Aktyvių judumo būdų srautų lokalizacija ir laikas nesutampa su automobilių srautais- intensyvesni srautai stebimi vakarinio, o ne rytinio piko metu, didžiausi srautai tiek rytinio, tiek vakarinio piko metu fiksuoti Šilo – Smėlio gatvių sankryžoje (rytinio piko metu virš 900 žm/val., vakarinio piko metu – beveik 1100 žm. val.).
- Rytinio piko metu didžiausi dviratininkų srautai stebimi V. Grybo – Bistryčios g. sankryžoje, kitose sankryžose srautai labai menki. Vakarinio piko metu srautai padidėja ne tik V. Grybo – Bistryčios g. sankryžoje, bet ir Tramvajų – Smėlio, Šilo – Smėlio, V. Grybo – Karių, L. Sapiegos ir Jūratės, L. Sapiegos ir Mildos gatvių sankryžose, akivaizdu, kad V. Grybo, Smėlio ir L. Sapiegos gatvėmis vakarinio piko metu vyksta tolygus dviratininkų judėjimas.
- Paspirtukų srautai nėra labai dideli ir atkartoja dviračių srautų kryptis.

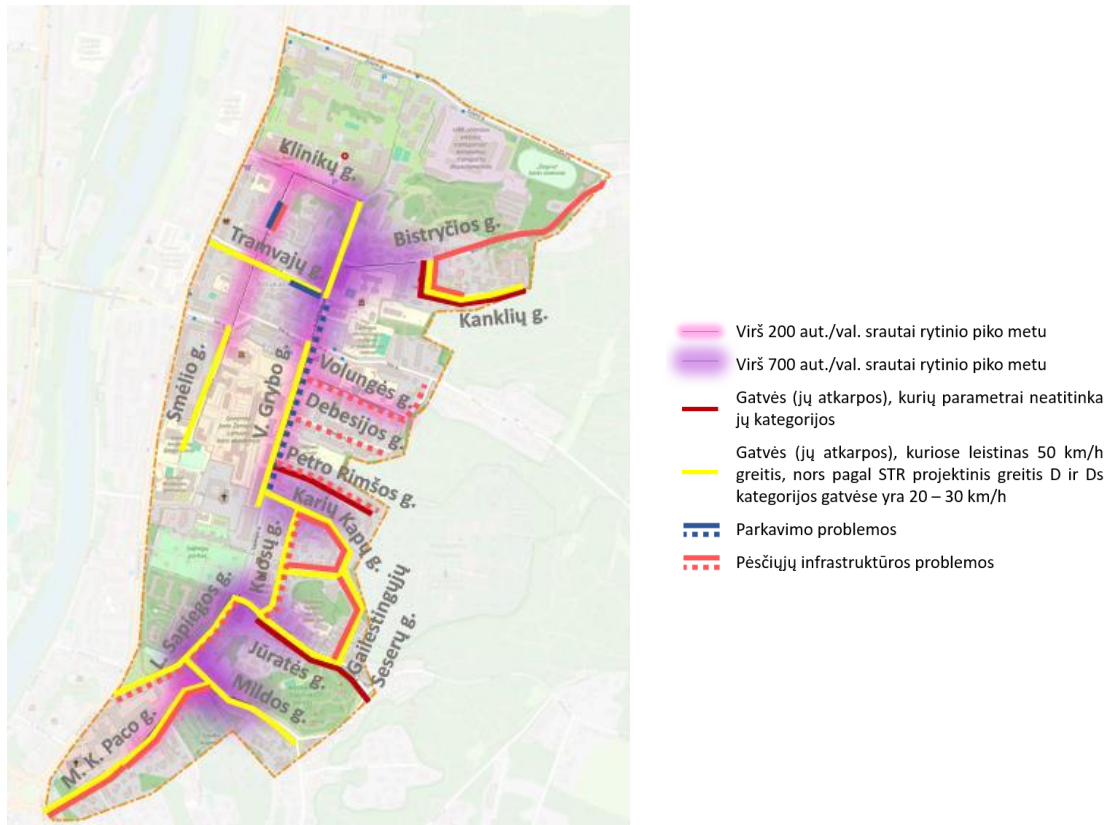


## 4 ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS APIBENDRINIMAS

Tyrimo metu identifikuotos probleminės situacijos:

- Faktiniai Kanklių, Petro Rimšos ir Jūratės gatvių infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų jų kategorijos gatvėms.
- Tramvajų, Kanklių, Karių Kapų, Kuosų, Gailestingųjų Seserų, gatvėse ir tam tikrose V. Grybo g., L. Sapiegos, M. K. Paco, Jūratės Mildos gatvių atkarpose leidžiamas 50 km/val. greitis viršija pagal šių gatvių kategorijų (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.
- Atkarpose faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų ir pažeidžia KET. Dėl to yra ribojamas matomumas, eismo dalyviai verčiami kirsti išsines linijas, trukdoma pravažiuoti specialiajam transportui, bloginamos sąlygos susisiekimui pėsčiomis.
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų, šaligatviuose yra kliūčių. Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų ir važiuojamosios dalies kirtimų neatitinka teisės aktų reikalavimų.
- Šilo – V. Grybo g. sankryžoje, reguliuojamoje šviesoforu, stebimi pasikartojantys eismo įvykiai, kurių metu nukenčia pėstieji.
- Mildos, Klinikų gatvėse stebimas didelis tranzitinis srautas, kuris kartu su vyraujančiu dideliu greičiu, nepaisant nustatyti ribojimų, kelia kompleksines problemas – mažėja eismo sauga, didėja spūstys, bloginama aplinka.
- Intensyviausi automobilių srautai stebimi rytinio piko metu V. Grybo g. nuo Bistryčios g link Volungės g. - 920 aut./val. Taip pat gan intensyvūs srautai stebimi Bistryčios gatve link V. Grybo g., Karių gatve link L. Sapiegos g. ir L. Sapiegos gatve nuo sankryžos su Karių g. link Antakalnio g. (~690 – 760 aut./val.).
- Intensyviausi srautai rytinio piko metu stebimi L. Sapiegos gatvės atkarpoje nuo Antakalnio link Mildos g. (580 aut./val.), gan intensyvūs srautai stebimo L. Sapiegos atkarpoje nuo Karių g. link Antakalnio g., Mildos g. nuo L. Sapiegos g. kryptimi, Karių g. (link L. Sapiegos g.), V. Grybo gatvės atkarpoje nuo Bistryčios iki Volungės g., Volungės g kryptimi. Čia srautai siekia ~400-480 aut./val.





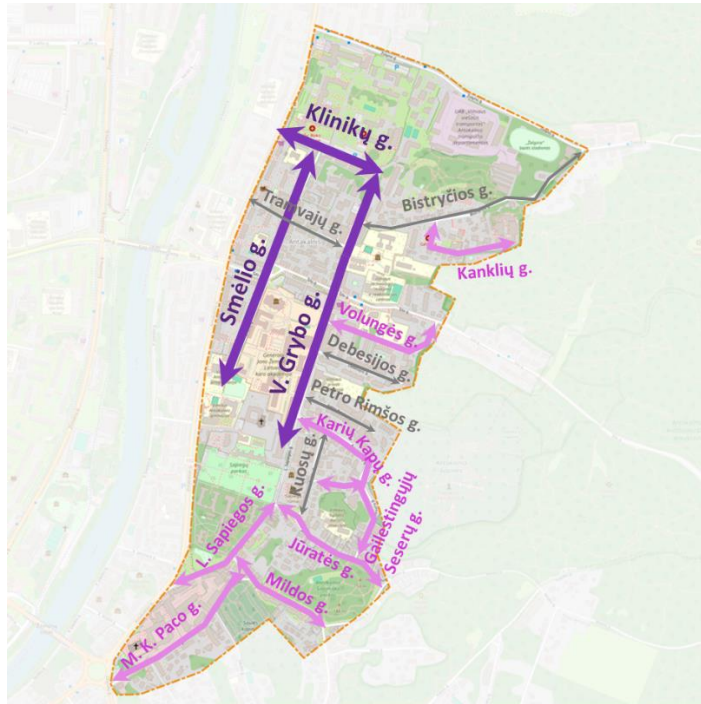
pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas

Tyrimo metu identifikuoti poreikiai:

- Vertinant teritorijoje vyraujančius motorizuoto transporto srautus, tam tikrose tos pačios kategorijos gatvėse stebimi ekstremumai. Tokia situacija indikuoja, kad dalis gatvių atlieka ne tik vietinio susisiekimo funkciją, bet yra naudojamos ir tranzitui – yra poreikis valdyti motorizuoto transporto srautus tiek į teritoriją, tiek jos viduje, siekiant užtikrinti saugias sąlygas keliauti dviračiu.
- Norint užtikrinti ramaus eismo zonos principus visoje 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 RAMAUS EISMO ZONOS (REZ) ĮGYVENDINIMUI

Vadovaujantis tyrimo rezultatais, siūloma ramaus eismo zonos koncepciją vystyti tokiu prioritetiškumu:



### • I PRIORITETAS:

- ✓ V. Grybo g.
- ✓ Klinikų g.
- ✓ Smėlio g.

### • II PRIORITETAS:

- ✓ Kanklių g.
- ✓ Volungės g.
- ✓ Karių Kapų g.
- ✓ Gailėstingųjų Seserų g.
- ✓ Jūratės g.
- ✓ L. Sapiegos g.
- ✓ Mildos g.
- ✓ M. K. Paco g.

### • III PRIORITETAS:

- ✓ Likusios gatvės ir privažiuojamieji keliai

### REZ koncepcija neapima:

- ✓ Šilo g.
- ✓ Antakalnio g.

pav. 5.1 Pagrindas Antakalnio ramaus eismo zonos (REZ) koncepcijai

Remiantis gerąja užsienio ir Lietuvos miestų praktika, ramaus eismo zonos principų 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 (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 priemonės REZ funkcionavimo gerinimui:**

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

Rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą koncepciją Antakalnio 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.