

Pilaitės gatvių modernizacijos koncepcija

Gyventojų apklausos rezultatai

Skirta: SĮ „Susisiekimo paslaugos“

Vilnius, 2025

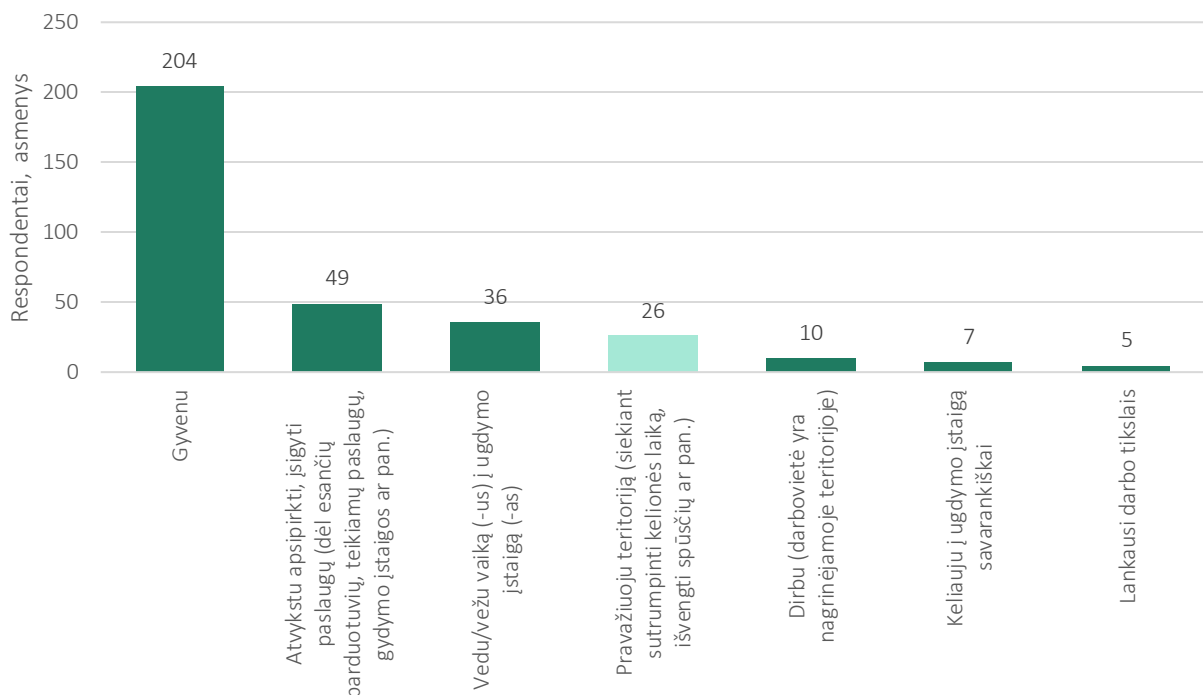
1. Gyventojų apklausos rezultatai

Rengiant koncepciją atlikta gyventojų apklausa apie susisiekimo galimybes bei problemas analizuojamoje teritorijoje. Anketinė apklausa buvo vykdoma *Zoho* platformoje, ją viešinant Užsakovo internetiniame tinklapyje, socialiniuose tinkluose ir mokyklų elektroniniuose dienynuose. Apklausa buvo vykdoma nuo 2024 m. gruodžio 6 d. iki 2025 m. sausio 23 d. (imtinai).

Anoniminę apklausą sudaro 7 uždaro tipo klausimai, skirti suprasti Pilaitės tiriama gatvių gyventojų (ir kitais tikslais besilankančių asmenų) keliavimo įpročius bei poreikius. Taip pat identifikuoti pagrindines keliavimo problemas ir galimus jų sprendinius. Anketoje pateikiamas ir 1 atviro tipo klausimas skirtas gyventojų komentarams bei papildomoms įžvalgoms apie keliavimą aktualiomis gatvėmis. Pažymėtina, kad 6 klausimai sudaryti taip, kad leistų respondentams pasirinkti kelis galimus atsakymo variantus, atitinkamai tai turi įtakos duomenų grafiniam atvaizdavimui.

Analizei atrinktos tik pilnai užpildytos anketos, kurių buvo 229. Anketų skaičius atitinka Užsakovo nurodytus reikalavimus (t. y. 200 užpildytų anketų).

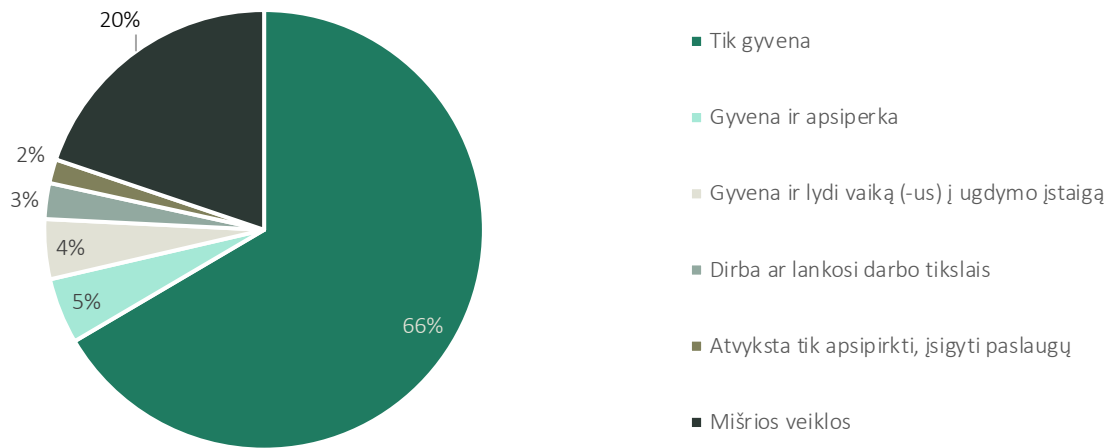
Didžioji dalis respondentų yra Pilaitės tiriama gatvių gyventojai (89 proc.). Antroji pagal dažnumą priežastis lankytis šiose gatvėse – apsipirkimas ar galimybė įsigyti reikiamų paslaugų (21 proc.), kita – vaikų lydėjimas į ugdymo įstaigas (16 proc.). Pažymėtina, kad apie 11 proc. respondentų tiriama gatvėmis pravažiuoja, siekiant trumpinti kelionės laiką ar išvengti spūsčių (t. y. naudoja tranzitiniam eismui).



1 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslai, (n=229)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

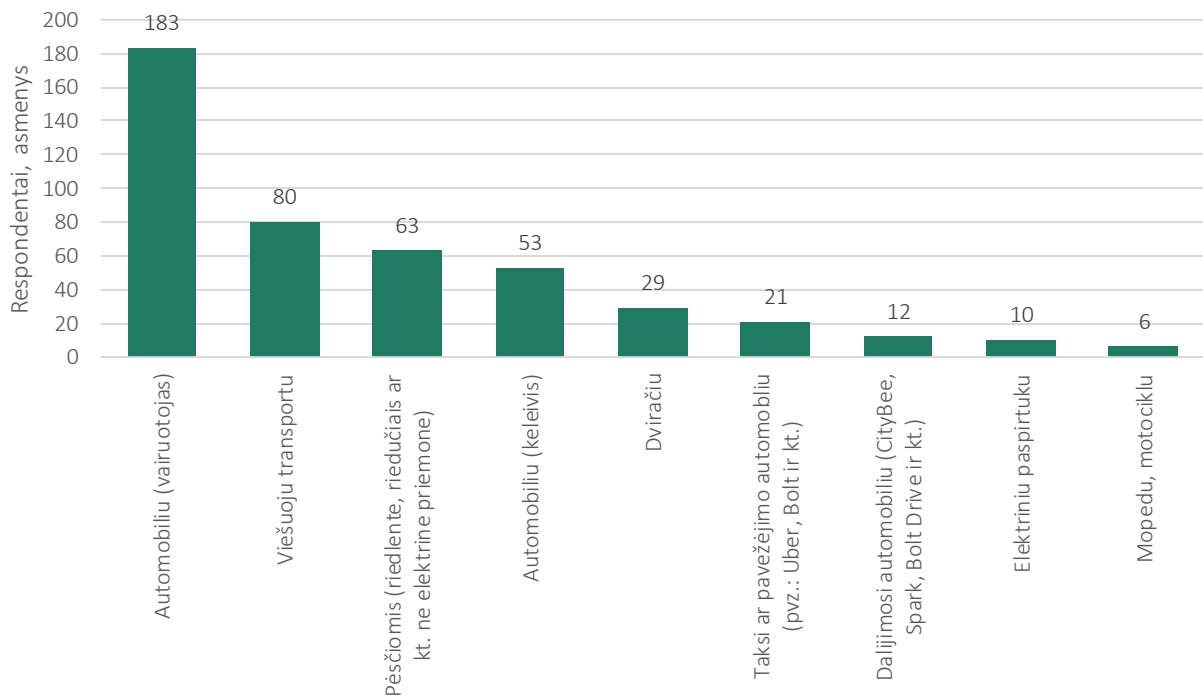
11 proc. respondentų negyvena nagrinėjamoje teritorijoje ir ją lanko kitais tikslais, iš jų 19 proc. – atvyksta tik apsipirkti, 15 proc. – tik darbo reikalais (dirba ar lankosi darbo tikslais). Iš visų ne gyventojų, apie 58 proc. tiriamoje teritorijoje vykdo mišrias veiklas. Didžioji dalis respondentų (66 proc.) nagrinėjamoje teritorijoje tik gyvena (t. y. dirba, apsiperka ir vykdo veiklas kitose teritorijose), apie 5 proc. jų gyvena ir apsiperka ir apie 4 proc. gyvena ir lydi vaikus į ugdymo įstaigas (žr. toliau pateiktą paveikslą).



2 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas (n=229), proc.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Dažniausiai respondentai keliauja į nagrinėjamą teritoriją automobiliu. Pažymėtina, kad automobiliu keliauja 80 proc. gyventojų ir tiek pat ne gyventojų (t. y. asmenys, kurie lankosi teritorijoje įvairiais tikslais). Kitas dažniausias atvykimo būdas – viešasis transportas – 35 proc. (36 proc. – gyventojai, 28 proc. – ne gyventojai). Pėsčiomis keliauja apie 28 proc. respondentų. Pažymėtina, kad gyventojai dažniau nei ne gyventojai renkami į nagrinėjamą teritoriją ateiti pėsčiomis (atitinkamai 29 proc. ir 16 proc.; žr. toliau pateiktą paveikslą).



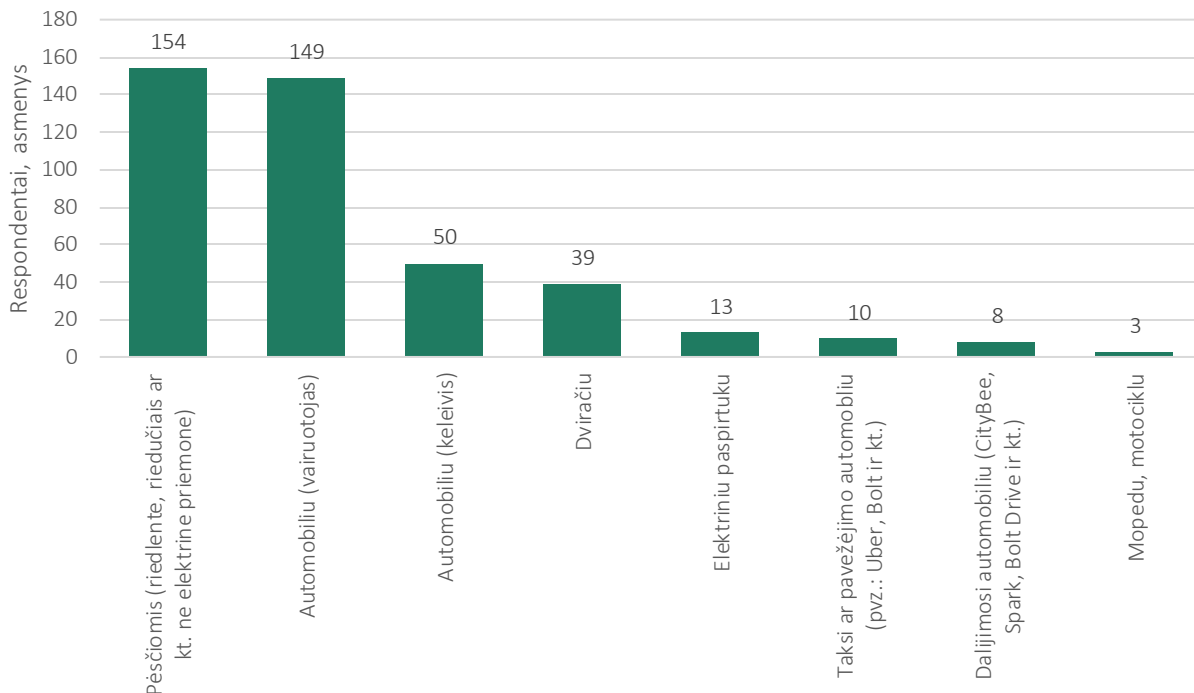
3 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į teritoriją (n=229)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Keliones dviračiais dažniau renkami gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai 14 proc. ir 4 proc.). Taksi ar pavėžėjimo paslaugų atveju, gyventojai yra labiausiai linkę atvykti į Pilaitės nagrinėjamą teritoriją naudojantis šiomis paslaugomis nei ne gyventojai (atitinkamai, 9 proc. ir 8 proc.). Mopedais, motociklais dažniau į teritoriją atvyksta ne gyventojai nei gyventojai (atitinkamai 4 proc. ir 2 proc. respondentų).

Analizuojant respondentų keliavimo po aktualią teritoriją būdus, nustatyta, kad dažniausiai jie keliauja pėsčiomis (67 proc.) arba automobiliu (65 proc.). Pažymėtina, kad gyventojai labiau nei ne gyventojai yra linkę keliauti

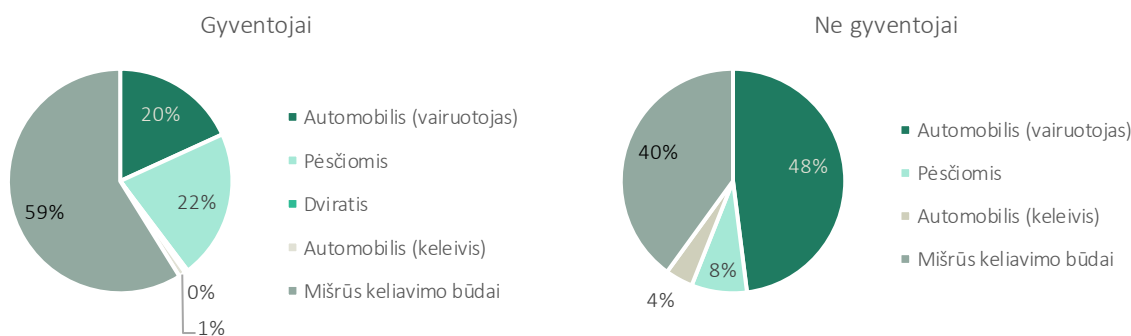
pėsčiomis (atitinkamai, 72 proc. ir 28 proc.), o keliones automobiliu labiau linkę rinkti ne gyventojai nei gyventojai (atitinkamai 80 proc. ir 63 proc.). Dviračiu labiau linkę keliauti gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai, 18 proc. ir 8 proc.)



4 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje (n=229)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

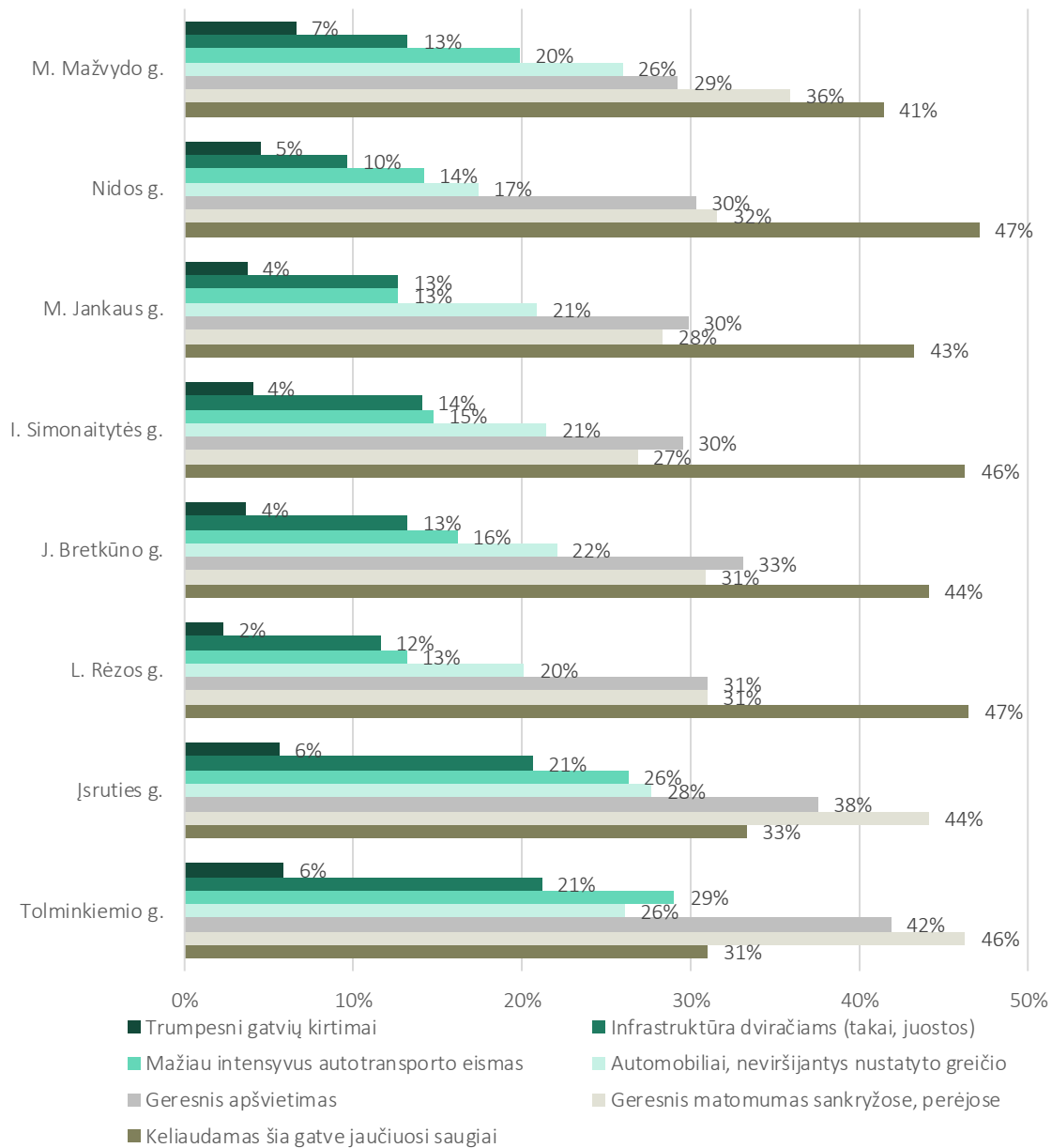
Tiriamų gatvių gyventojai kelionėms po analizuojamas gatves renkasi alternatyvias keliavimo priemones: 22 proc. keliauja tik pėsčiomis, o 59 proc. – naudoja mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu ir pėsčiomis – 29 proc.). Tik automobilį renkasi 20 proc. apklausoje dalyvavusių gyventojų. Ne gyventojai dažniausiai renkasi automobilius (48 proc.) ir tik nedidelė dalis keliauja pėsčiomis (8 proc.). Pažymėtina, kad 40 proc. ne gyventojų taip pat renkasi mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu arba nemotorine transporto priemone – 20 proc.).



5 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje gyventojų (n=204) ir ne gyventojų (n=25), proc.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į Pilaitės analizuojamų gatvių judumo ypatumus respondantai pažymi, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (36–46 proc.), geresnio apšvietimo (29–42 proc.), užtikrinti, kad automobiliai neviršytų numatyto leistino greičio (17–28 proc.) bei geresnės dviračių infrastruktūros (10–21 proc.). Pažymėtina, kad vertinimas skiriasi pagal gatves bei respondento gyvenamąją vietą (t. y. jis analizuojamų gatvių gyventojas arba nėra analizuojamų gatvių gyventojas). Ne gyventojai dažnu atveju analizuojamose gatvėse jaučiasi saugiau nei gyventojai.

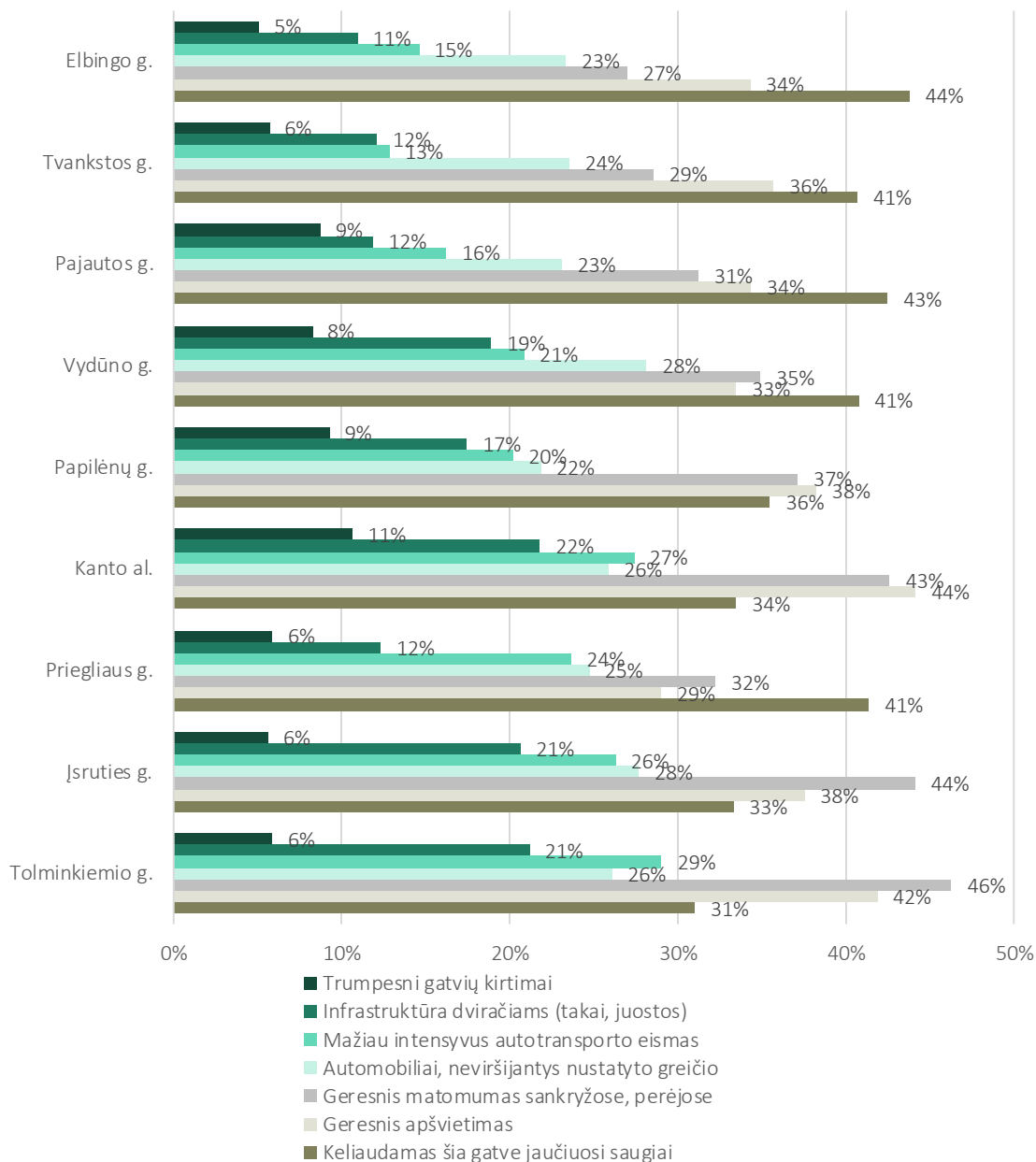


6 paveikslas. Šiaurinė Pilaitės dalis. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau (n=163¹)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į pietinės Pilaitės dalies analizuojamų gatvių judumo ypatumus respondentai pažymi, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (27–46 proc.), geresnio apšvietimo (29–44 proc.), užtikrinti, kad automobiliai neviršytų numatyto leistino greičio (22–28 proc.) bei geresnės dviračių infrastruktūros (11–22 proc.). Pažymėtina, kad vertinimas skiriasi pagal gatves bei respondento gyvenamąją vietą (t. y. jis analizuojamų gatvių gyventojas arba nėra analizuojamų gatvių gyventojas). Negyventojai dažnu atveju analizuojamose gatvėse jaučiasi saugiau nei gyventojai.

¹ Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktuolioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=203), Įsruties g. (n=213), L. Rėzos g. (n=129), J. Bretkūno g. (n=136), I. Simonaitytės g. (n=149), M. Jankaus g. (n=134), Nidos g. (n=155), M. Mažvydo g. (n=181)

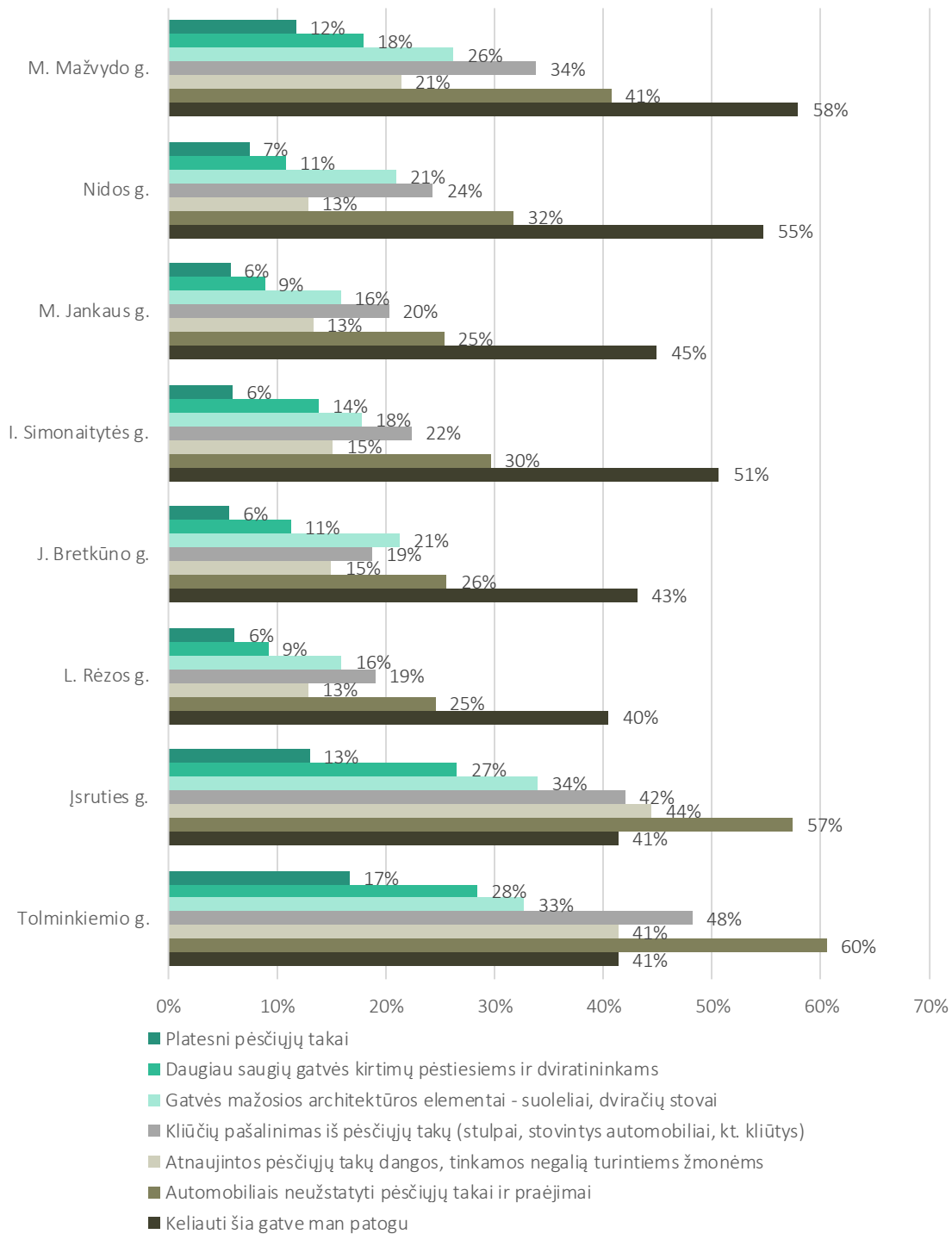


7 paveikslas. Pietinė Pilaitės dalis. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau (n=181²)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į respondentų keliavimo įpročius nustatyta, kad nuomonės išsiskiria priklausomai nuo gatvės. Pažymėtina, kad M. Mažvydo, Nidos, M. Jankaus, I. Simonaitytės, J. Bretkūno, ir L. Rėzos gatvėse keliauti respondentams yra patogiu (40–58 proc.). Kita vertus keliaujantys Įsruties ir Tolminkiemio g. pažymėjo, kad jose trūksta automobiliais neužstatytų pėsčiųjų takų ir praėjimų (57–60 proc.) bei atnaujintos pėsčiųjų takų dangos (įskaitant pritaikymą žmonėms su negalia; 41–44 proc.).

² Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktuolioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=203), Įsruties g. (n=213), Priegliaus g. (n=186), Kanto al. (n=197), Papilėnų g. (n=183), Vydūno g. (n=206), Pajautos g. (n=160), Tvankstos g. (n=140), Elbingo g. (n=137)



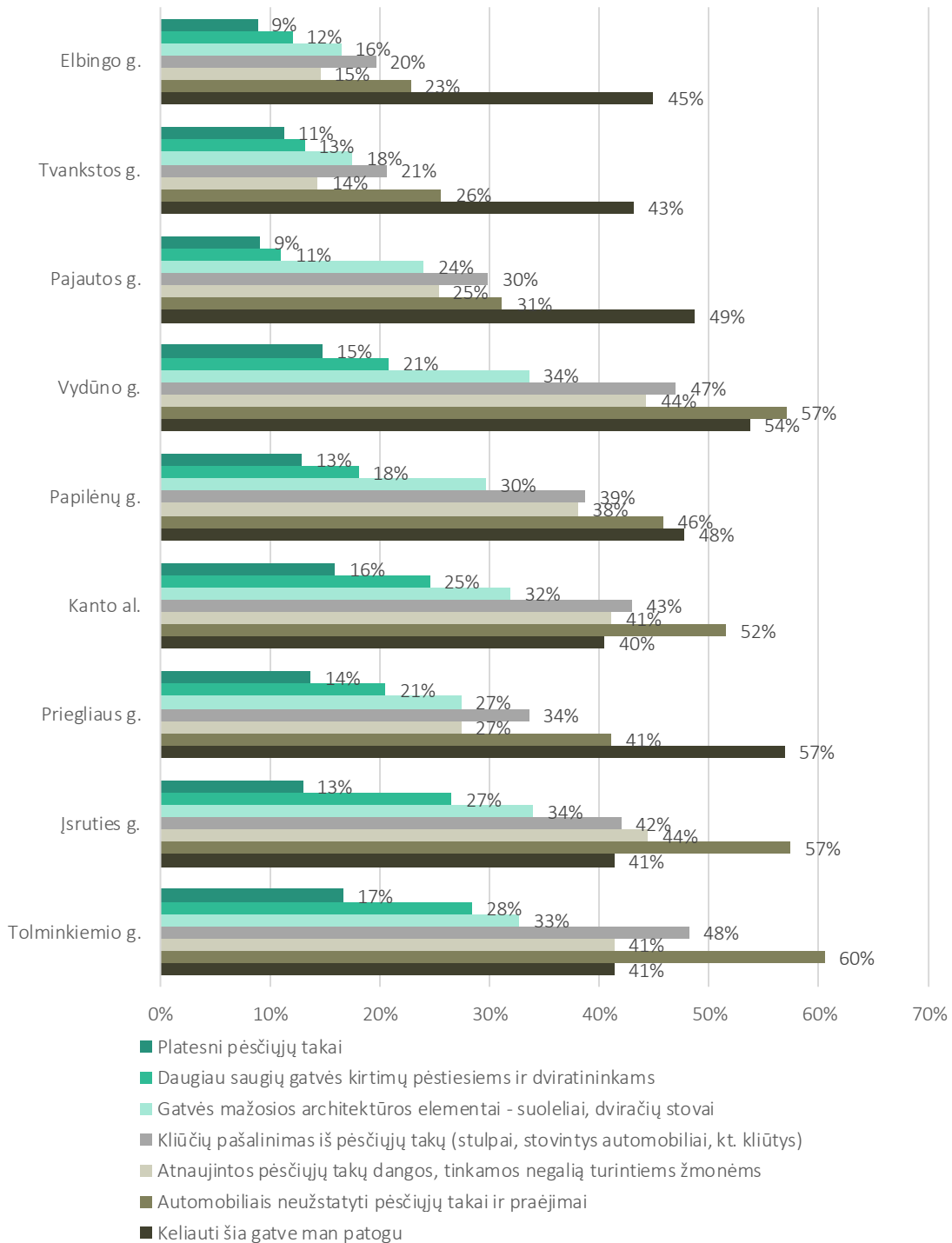
8 paveikslas. Šiaurinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu (n=156³)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Vertinant šiaurinės Pilaitės dalies gatvių patogumą nustatyta, kad respondentams keliauti šiomis gatvėmis yra patogiu (40–57 proc.). Naujai suprojektuotose gatvėse, pavyzdžiui, Elbingo ir Tvankstos g., tik nedidelė dalis respondentų išskiria, kad trūksta automobiliais neužstatytų pėsčiųjų takų ir praėjimų (23–26 proc.), taip pat

³ Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktuolioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=162), Įsruties g. (n=162), L. Rėzos g. (n=163), J. Bretkūno g. (n=160), I. Simonaitytės g. (n=152), M. Jankaus g. (n=158), Nidos g. (n=148), M. Mažvydo g. (n=145)

reikėtų pašalinti kliūtis iš pėsčiųjų takų (20–21 proc.). Kitose šiaurinės Pilaitės gatvėse ženkliai daugiau respondentų išskiria tuos pačius patogumo aspektus. Trūksta automobiliais neužstatytų pėsčiųjų takų ir praėjimų (41–60 proc.), kliūčių šalinimą iš pėsčiųjų takų (34–48 proc.) bei naujos pėsčiųjų takų dangos (27–44 proc.).

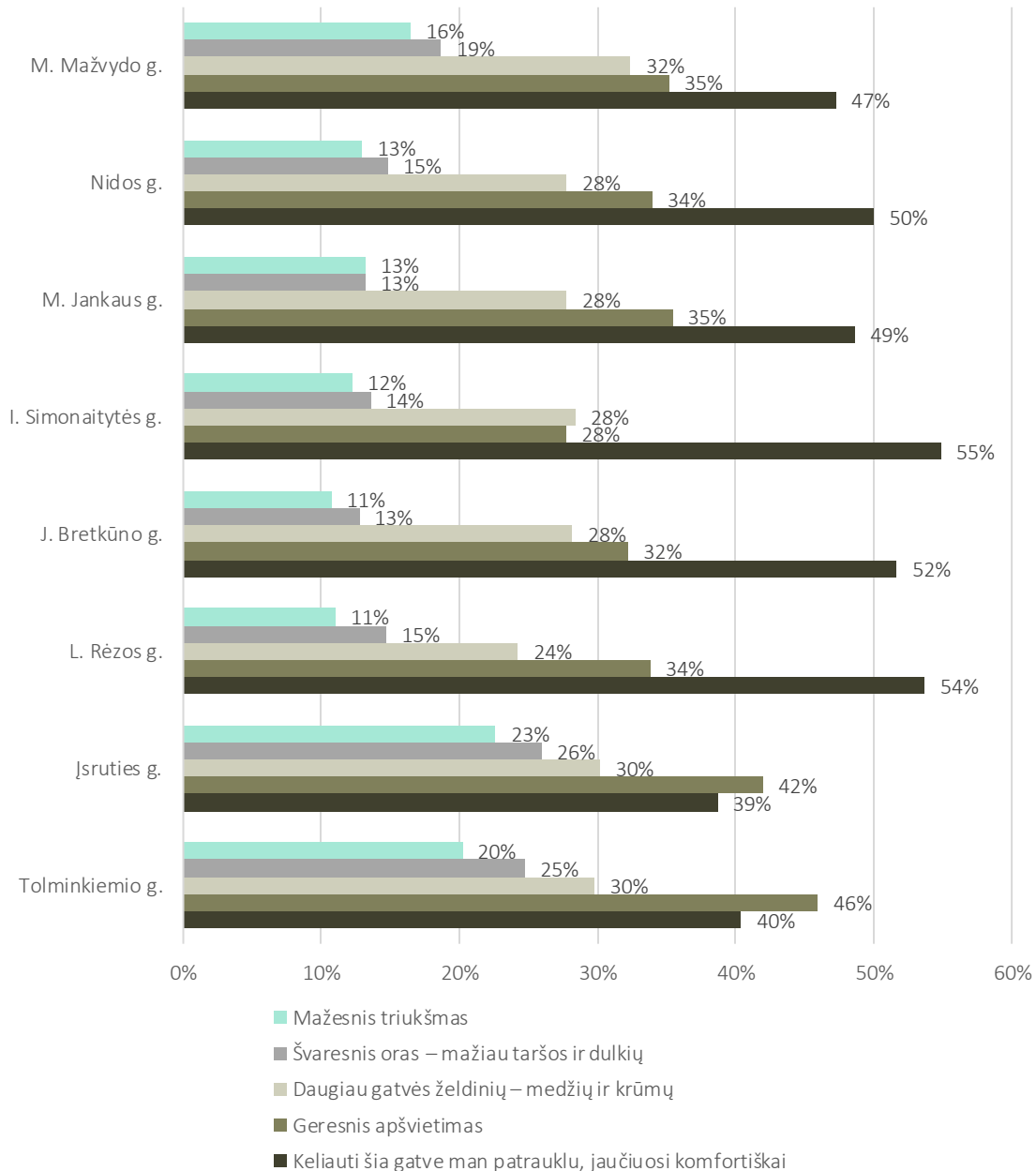


9 paveikslas. Pietinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu (n=157⁴)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

⁴ Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktuolioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=162), Įsruties g. (n=162), Priegliaus g. (n=146), Kanto al. (n=163), Papilėnų g. (n=155), Vydūno g. (n=149), Pajautos g. (n=154), Tvankstos g. (n=160), Elbingo g. (n=158)

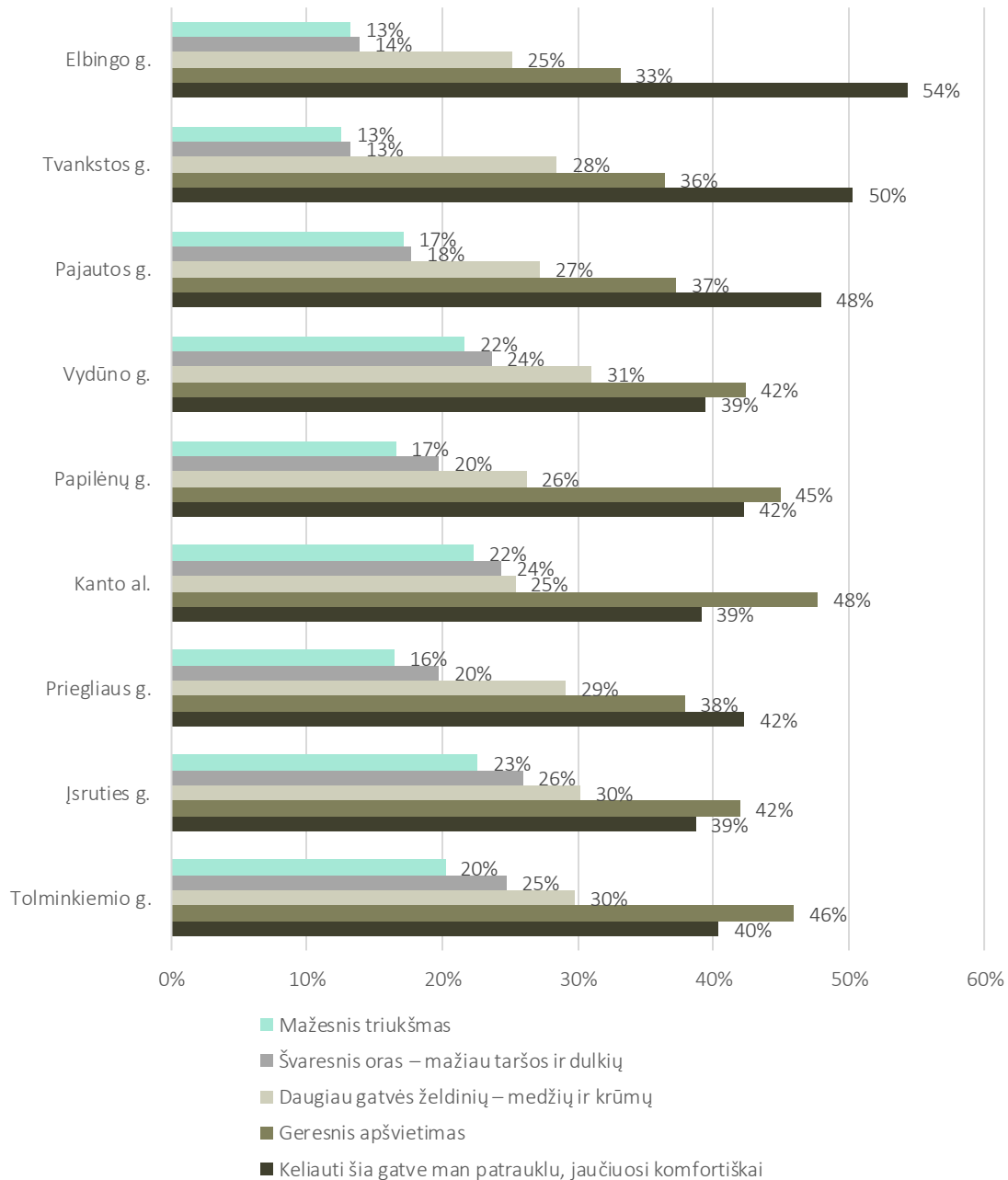
Vertinant patrauklumo aspektus, šiaurinėje Pilaitės pusėje respondentai pažymėjo, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio apšvietimo (28–46 proc.). Didžiausias geresnio apšvietimo poreikis nustatytas Tolminkiemio g., o mažiausias – I. Simonaitytės g. Taip pat respondentai pažymi, kad reikėtų daugiau gatvės želdinių (24–32 proc.) bei švaresnio oro (13–26 proc.). Didžiausias mažesnės oro tarškos poreikis nustatytas Įsruties g., o mažiausias – J. Bretkūno g. ir M. Jankaus g. Pažymėtina, kad visose tiriamose gatvėse nustatyti tie patys patrauklumo aspektai. Taip pat daugiau nei trečdalis respondentų pažymėjo, kad keliaudami tiriamomis gatvėmis jie jaučiasi komfortiškai (39–55 proc.).



10 paveikslas. Šiaurinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patrauklesniu (n=167⁵)
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

⁵ Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktuolioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=198), Įsruties g. (n=212), L. Rėzos g. (n=136), J. Bretkūno g. (n=149), I. Simonaitytės g. (n=155), M. Jankaus g. (n=144), Nidos g. (n=162), M. Mažvydo g. (n=182)

Pietinėje Pilaitės pusėje respondentų atsakymo pasiskirstymas labai panašus į šiaurinės pusės vertinimą. Respondentai pažymi, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio apšvietimo (33–48 proc.). Didžiausias geresnio apšvietimo poreikis nustatytas Kanto al., o mažiausias – Elbingo g. Taip pat respondentai pažymi, kad reikėtų daugiau gatvės želdinių (25–31 proc.) bei švaresnio oro (13–24 proc.). Pažymėtina, kad visose tiriamose gatvėse nustatyti tie patys patrauklumo aspektai. Taip pat daugiau nei trečdalis respondentų pažymėjo, kad keliaudami tiriamomis gatvėmis jie jaučiasi komfortiškai (39–54 proc.).



11 paveikslas. Pietinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patrauklesniu (n=183⁶)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

⁶ Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktuolioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=198), Įsruties g. (n=212), Priegliaus g. (n=182), Kanto al. (n=197), Papilėnų g. (n=187), Vydūno g. (n=203), Pajautos g. (n=169), Tvankstos g. (n=151), Elbingo g. (n=151)

Bendrai analizuojant nagrinėjamos teritorijos gatvių saugumo, patogumo ir patrauklumo kriterijus, nustatyta, kad keliautojai pėsčiomis, automobiliu ir mišriai skirtingai vertina pasirinktus kriterijus. Automobilių vairuotojai priešingai negu pėstieji ar mišrių keliavimo priemonių naudotojai, nemato poreikio mažinti automobilių greičio. Taip pat automobilių vairuotojai keliaudami analizuojamose gatvėse jaučiasi saugesni nei pėstieji bei mišrių keliavimo būdų naudotojai. Daugiau nei penktadalis respondentų visose analizuojamose grupėse sutinka, kad reikia gerinti gatvių apšvietimą bei matomumą sankryžose ir perėjose.

Vertinant patogumo kriterijus nustatyta, kad pėstieji bei mišriai keliaujantys respondentai labiau nei automobilių vairuotojai norėtų daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams, platesnių pėsčiųjų takų bei patogesnių pėsčiųjų takų (t. y. pašalinti kliūtis iš pėsčiųjų takų, pvz., stulpai, stovintys automobiliai, kt.). Pažymėtina, kad pėstiesiems, priešingai negu kitoms dviem grupėms, mažiausiai patogų judėti nagrinėjamoje teritorijoje.

Patrauklumo kriterijų vertinimas ryškiausiai išsiskiria vertinant automobiliais neužstatytus takus. Pažymėtina, kad automobiliu nekeliaujantys respondentai norėtų daugiau gatvės želdinių, mažiau triukšmo ir švaresnio oro, o automobilių vairuotojai – geresnio apšvietimo. Be to, automobiliu keliaujantiems respondentams keliauti nagrinėjamomis gatvėmis yra patrauklu, o keliaujantys pėsčiomis ar mišriais būdais norėtų pokyčių.

1 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje teritorijoje (n=229)

Klausimas	Kriterijus	Keliavimo būdas (teritorijoje)		
		Tik automobiliu (vairuotojai) ⁷	Tik pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone) ⁸	Mišriai (t. y. teritorijoje keliauja skirtingais keliavimo būdais) ⁹
Saugumas	Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio	7%	25%	19%
	Mažiau intensyvus autotransporto eismas	7%	22%	14%
	Geresnis matomumas sankryžose, perėjose	20%	26%	27%
	Trumpesni gatvių kirtimai	3%	8%	4%
	Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)	5%	11%	14%
	Geresnis apšvietimas	28%	24%	25%
	Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai	41%	21%	28%
Patogumas	Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams	3%	19%	11%
	Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai	20%	32%	26%
	Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai	12%	15%	19%
	Platesni pėsčiųjų takai	4%	10%	7%
	Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)	10%	26%	23%
	Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalių turintiems žmonėms	13%	18%	19%
	Keliauti šia gatve man patogiu	43%	19%	32%

⁷ n=50

⁸ n=47

⁹ n=132

Patrauklumas	Geresnis apšvietimas	31%	23%	30%
	Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų	9%	26%	24%
	Mažesnis triukšmas	4%	19%	13%
	Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių	4%	21%	15%
	Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai	48%	25%	33%

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais¹⁰

Apibendrinant respondentų atsakymus nustatyta, kad judumo problemos nagrinėjamosiose Pilaitės gatvėse apima pėsčiųjų takų ir dviračių infrastruktūros trūkumą, nusidėvėjusius kelius, intensyvų eismą bei tranzitinio transporto keliamus iššūkius. Pažymėtina, kad nagrinėjamoje teritorijoje trūksta automobilių stovėjimo aikštelių (vietų), o netvarkingai statomi automobiliai didina avaringumą ir blogina aplinką. Viešasis transportas nėra pakankamai efektyvus dėl nepakankamo maršrutų skaičiaus ir A juostų trūkumo. Be to, intensyvus transporto srautas sukelia triukšmą ir taršą, o gyvenamosiose teritorijose trūksta žaliųjų erdvių bei parkų. Siekiant spręsti šias problemas, būtina gerinti pėsčiųjų ir dviračių takus, modernizuoti kelius, plėsti viešojo transporto tinklą, įrengti daugiau organizuotų stovėjimo aikštelių bei kurti žaliąsias erdves, gerinančias gyvenimo kokybę.

<p>Pėsčiųjų ir dviračių takai</p> <p>Pėsčiųjų takai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • trūksta pėsčiųjų takų; • nusidėvėjusi (nutrupėjusi) pėsčiųjų takų dangą; • nepakankamas apšvietimas (ypatingai prie švietimo įstaigų). <p>Dviračių takai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dviračių takų trūkumas (esami yra siauri ar netvarkingi). 	<p>Transporto priemonių eismas</p> <p>Automobilių statymas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stovėjimo aikštelių trūkumas • automobiliai statomi netvarkingai, dažnai neleistinose vietose, tokiu būdu niokojamas landšaftas, užkemšami keliai, bloginamas matomumas ir didėja eismo įvykių riziką; • netvarkingai statomi automobiliai prie mokyklų, darželių, futbolo maniežo. <p>Automobilių eismui pritaikyti keliai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Giluzio gatvės asfaltavimas; • intensyvus eismas Vydūno, Įsruties gatvėse; • prasta kelių būklė ir pralaidumas; • riboti tranzitinį eismą. <p>Automobilių keliai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • praplauti kelius ir įrengti daugiau vienpusio eismo gatvių, siekiant išvengti spūsčių ir padidinti saugumą.
<p>Viešasis transportas</p> <ul style="list-style-type: none"> • trūksta A juostų; • nepakankamas VT maršrutų skaičius (ir kokybė). 	
<p>Triukšmo tarša</p> <ul style="list-style-type: none"> • didelis triukšmo lygis dėl intensyvaus transporto srauto ir nepakankamai kontroliuojamo automobilių eismo. 	
<p>Viešosios erdvės</p> <ul style="list-style-type: none"> • trūksta parkų, vaikų žaidimų aikštelių, želdynų, kurie būtų tinkamai apšviesti ir pagerintų gyvenamosios aplinkos kokybę. 	

12 paveikslas. Respondentų išsakytos judumo problemos nagrinėjamosiose Pilaitės gatvėse

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Didžioji dalis kelionių Pilaitės nagrinėjamoje teritorijoje vyksta automobiliu ir / arba pėsčiomis. Ne gyventojai į teritoriją atvyksta ir joje keliauja automobiliu, o gyventojai teritorijoje dažniau keliauja pėsčiomis nei automobiliu. Taip pat gyventojai labiau linkę judėti mišriomis keliavimo priemonėmis, todėl jiems aktuali tiek automobilių, tiek pėsčiųjų, tiek dviračių infrastruktūrą ir jos prieinamumas.

Nustatyta, kad seniau projektuotose Pilaitės gatvėse trūksta geresnio matomumo sankryžose ir perėjose, kuris prisideda pėsčiųjų saugumo. Taip pat reikia patogios pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros, kad keliaujantieji mišriais būdais galėtų saugiai pasiekti savo tikslą. Nagrinėjamoje teritorijoje reikia atnaujinti pėsčiųjų takų dangą, pagerinti apšvietimą bei mažinti automobilių eismo intensyvumą.

Pilaitės nagrinėjamoje teritorijoje taip pat trūksta stovėjimo aikštelių (vietų), kurios leistų palikti automobilius neužstatant pėsčiųjų takų, vaikų žaidimo aikštelių, žaliųjų plotų. Pažymėtina, kad ne pagal taisykles pastatyti automobiliai blogina matomumą ir trukdo darniam judėjimui.

¹⁰ Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).

Gatvių patrauklumui didinti reikia gerinti apšvietimą, didinti mažosios architektūros elementų ir želdinių kiekį bei spręsti oro taršos problemas. Ne automobilių vairuotojai akcentuoja triukšmo ir taršos mažinimo poreikį.