

M. K. Čiurlionio ir aplinkinių gatvių modernizacijos koncepcija

Gyventojų apklausos rezultatai

Skirta: SĮ „Susisiekimo paslaugos“
Vilnius, 2025

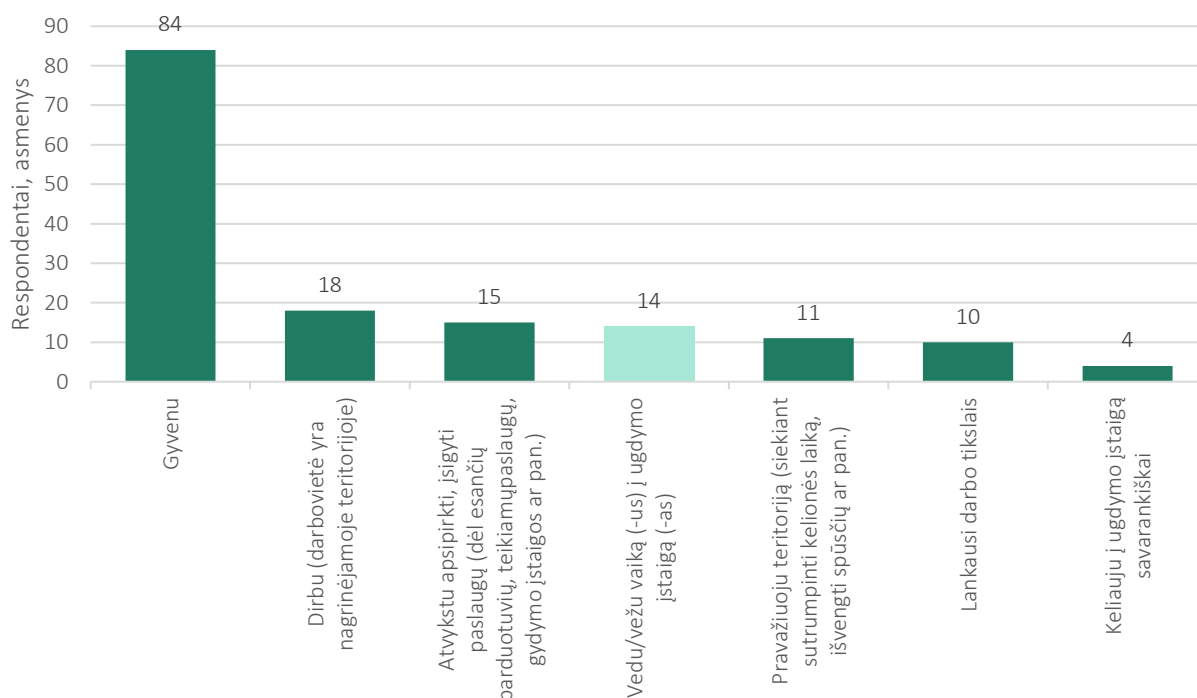
1. Gyventojų apklausos rezultatai

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. kovo 19 d. (imtinai).

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

Iš viso anketą pildė 208 respondentai, tai atitinka Užsakovo nurodytus reikalavimus (t. y. 200 užpildytų anketų).

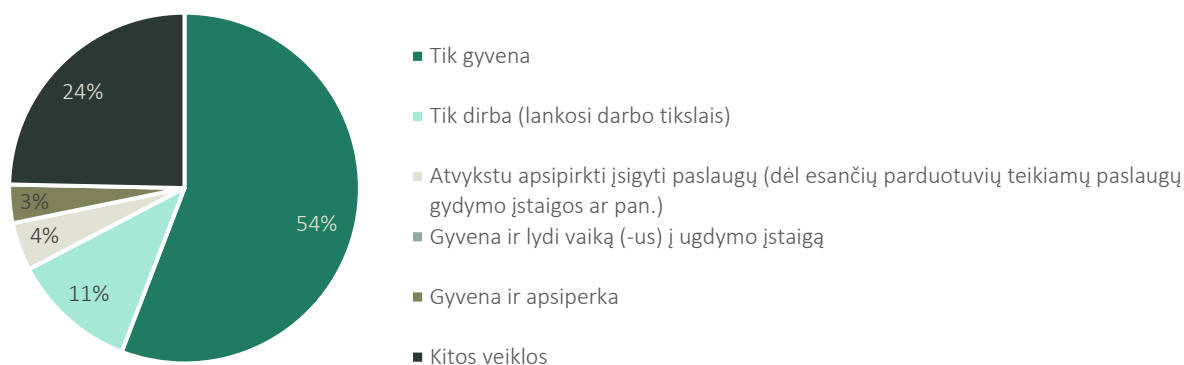
Didžioji dalis respondentų yra tiriamų gatvių gyventojai (72 proc.). Antroji pagal dažnumą priežastis lankytis šiose gatvėse – darbas (16 proc.). Pažymėtina, kad apie dešimtadalis respondentų (9 proc.) analizuojamą teritoriją naudoja tranzitiniam eismui t. y. pravažiuoja siekiant trumpinti kelionės laiką ar išvengti spūsčių.



1 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

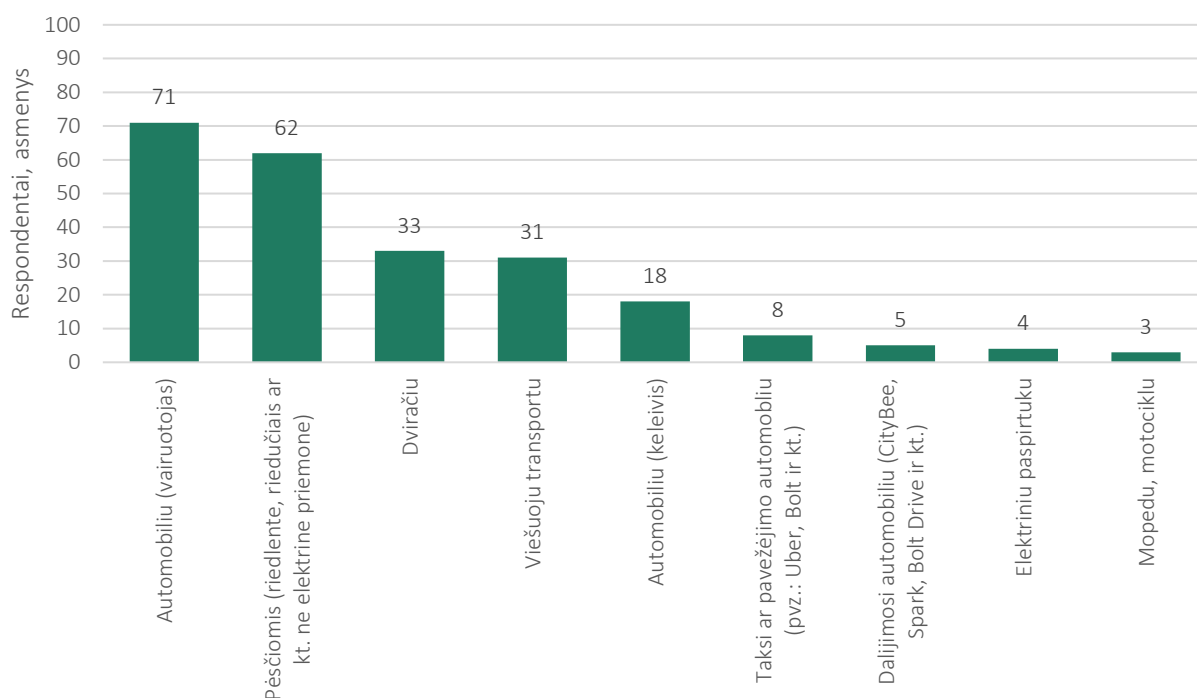
Pažymėtina, kad 28 proc. respondentų negyvena nagrinėjamoje teritorijoje ir ją lanko kitais tikslais, iš jų 52 proc. – atvyksta darbo reikalais (dirba ar lankosi darbo tikslais), 27 proc. – atvyksta apsipirkti. Didžioji dalis respondentų (54 proc.) nagrinėjamoje teritorijoje tik gyvena (t. y. dirba, apsiperka ir vykdo veiklas kitose teritorijose), apie 11 proc. jų gyvena ir lydi vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (žr. toliau pateiktą paveikslą).



2 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

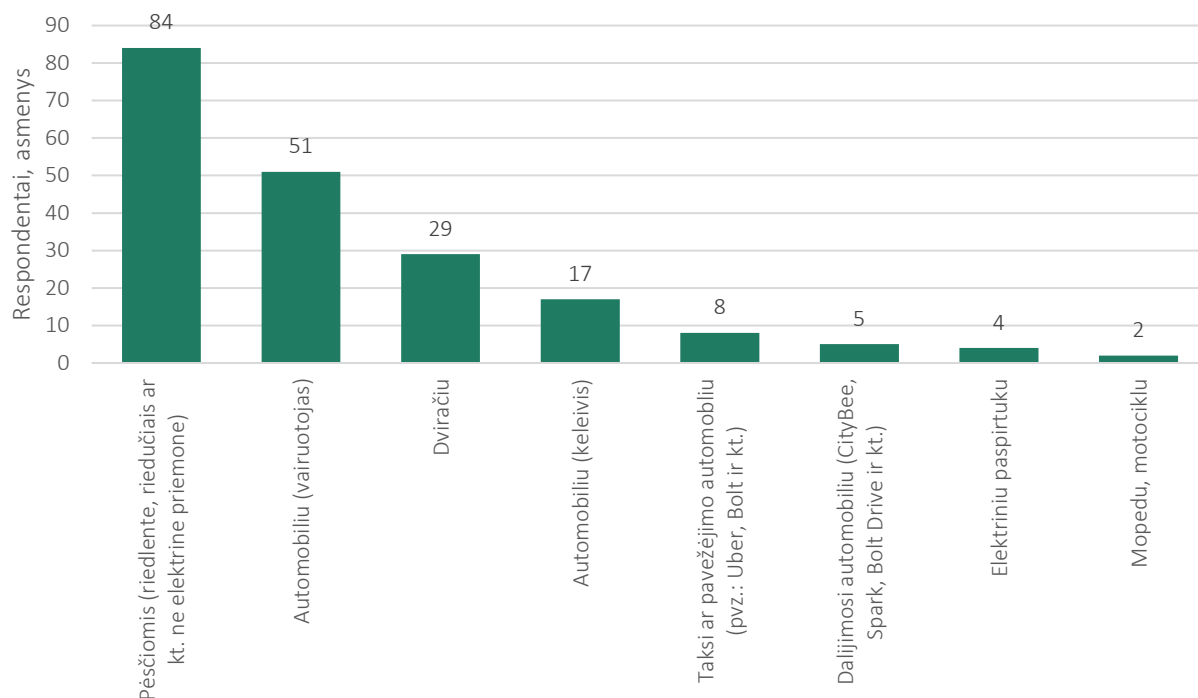
Dažniausiai respondentai keliauja į nagrinėjamą teritoriją nuosavu automobiliu. Pažymėtina, kad automobiliu keliauja 80 proc. gyventojų ir 69 proc. ne gyventojų (t. y. asmenys, kurie lankosi teritorijoje įvairiais tikslais). Kitas dažniausias atvykimo būdas – pėsčiomis (arba riedlente, riedučiais ir kitomis ne elektroninėmis priemonėmis) – 53 proc. Tokią keliavimo priemonę dažniau renka analizuojamų gatvių gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai 62 proc. ir 31 proc.). Viešuoju transportu atkeliauja apie trečdalis respondentų, t. y. 27 proc. Pažymėtina, kad ne teritorijos gyventojai yra labiau linkę naudotis viešuoju transportu nei gyventojai (atitinkamai, 34 proc. ir 24 proc.).



3 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į teritoriją

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

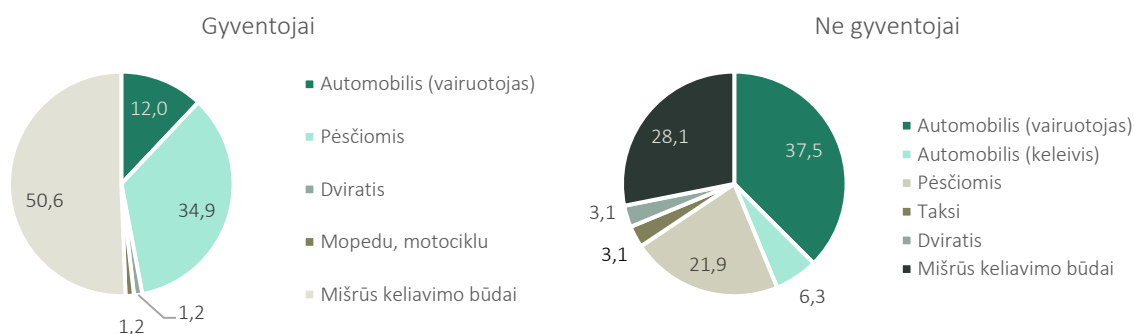
Analizuojant respondentų keliavimo įpročius analizuojamoje teritorijoje nustatyta, kad apie 72 proc. teritorijos viduje renka keliauti pėsčiomis, 25 proc. – dviračiu. Nuosavu automobiliu keliauja 59 proc. respondentų (kaip vairuotojai ar kaip keleiviai). Pažymėtina, kad gyventojai labiau linkę keliauti pėsčiomis nei ne gyventojai (atitinkamai, 81 proc. ir 50 proc.), taip pat labiau linkę keliauti dviračiu nei ne gyventojai (atitinkamai, 31 proc. ir 9 proc.) Kita vertus, ne gyventojai teritorijos viduje labiau linkę keliauti automobiliu nei gyventojai (atitinkamai, 72 proc. ir 53 proc.; žr. toliau pateiktą paveikslą).



4 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

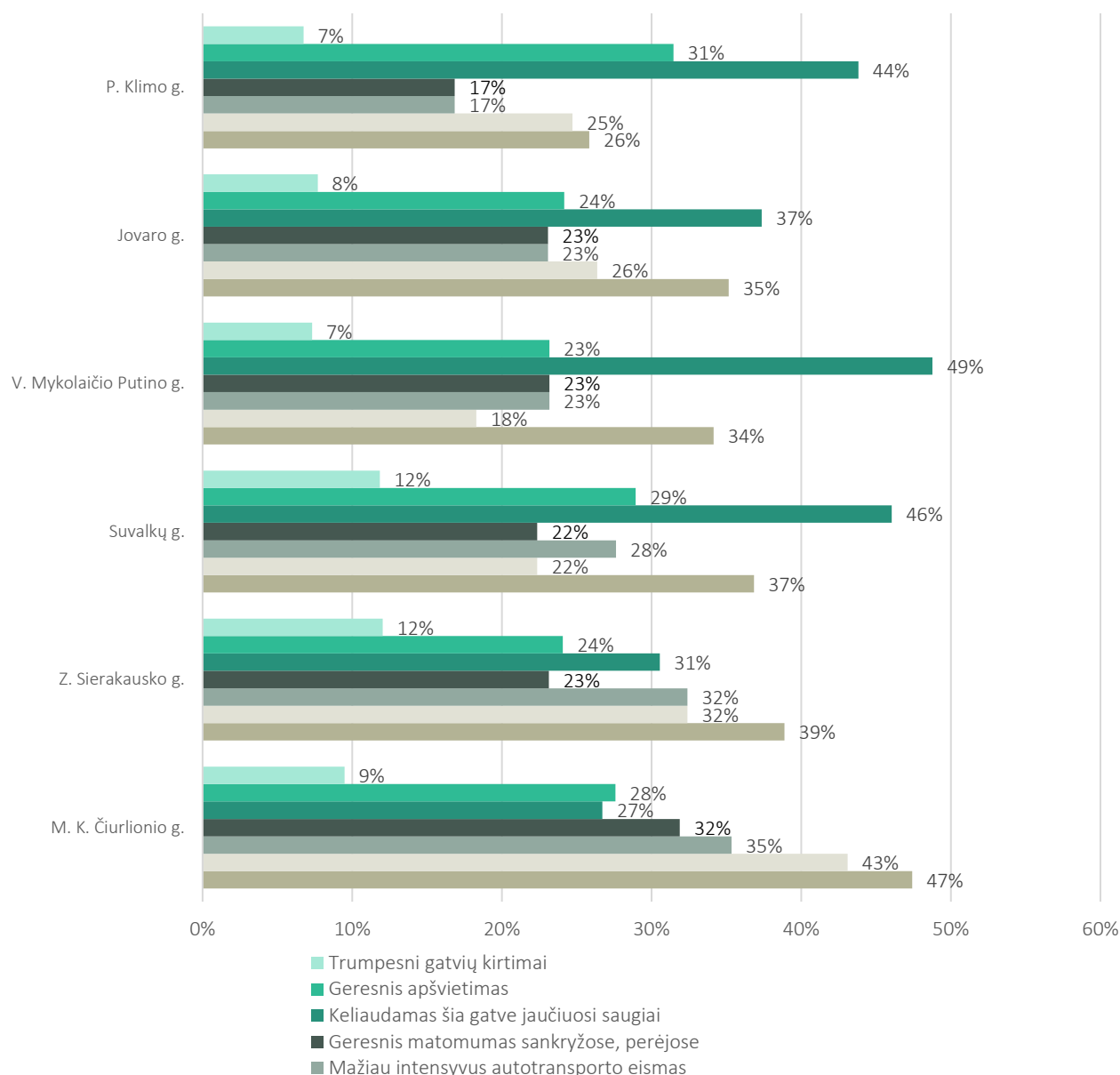
Pažymėtina, kad tiriamų gatvių gyventojai kelionėms po analizuojamą teritoriją renkasi alternatyvias keliavimo priemones: 35 proc. keliauja tik pėsčiomis, 2 proc. – tik dviračiais arba mopedais, motociklais, o 51 proc. renkasi mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu ir pėsčiomis ar kita transporto priemone – 43 proc.). Tik automobilį renkasi 12 proc. apklausoje dalyvavusių gyventojų. Ne gyventojai dažniausiai renkasi automobilius (40 proc.), apie penktadalis keliauja pėsčiomis (21 proc.). Pažymėtina, kad 28 proc. ne gyventojų taip pat renkasi mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu arba nemotorine transporto priemone).



5 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje gyventojų ir ne gyventojų, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

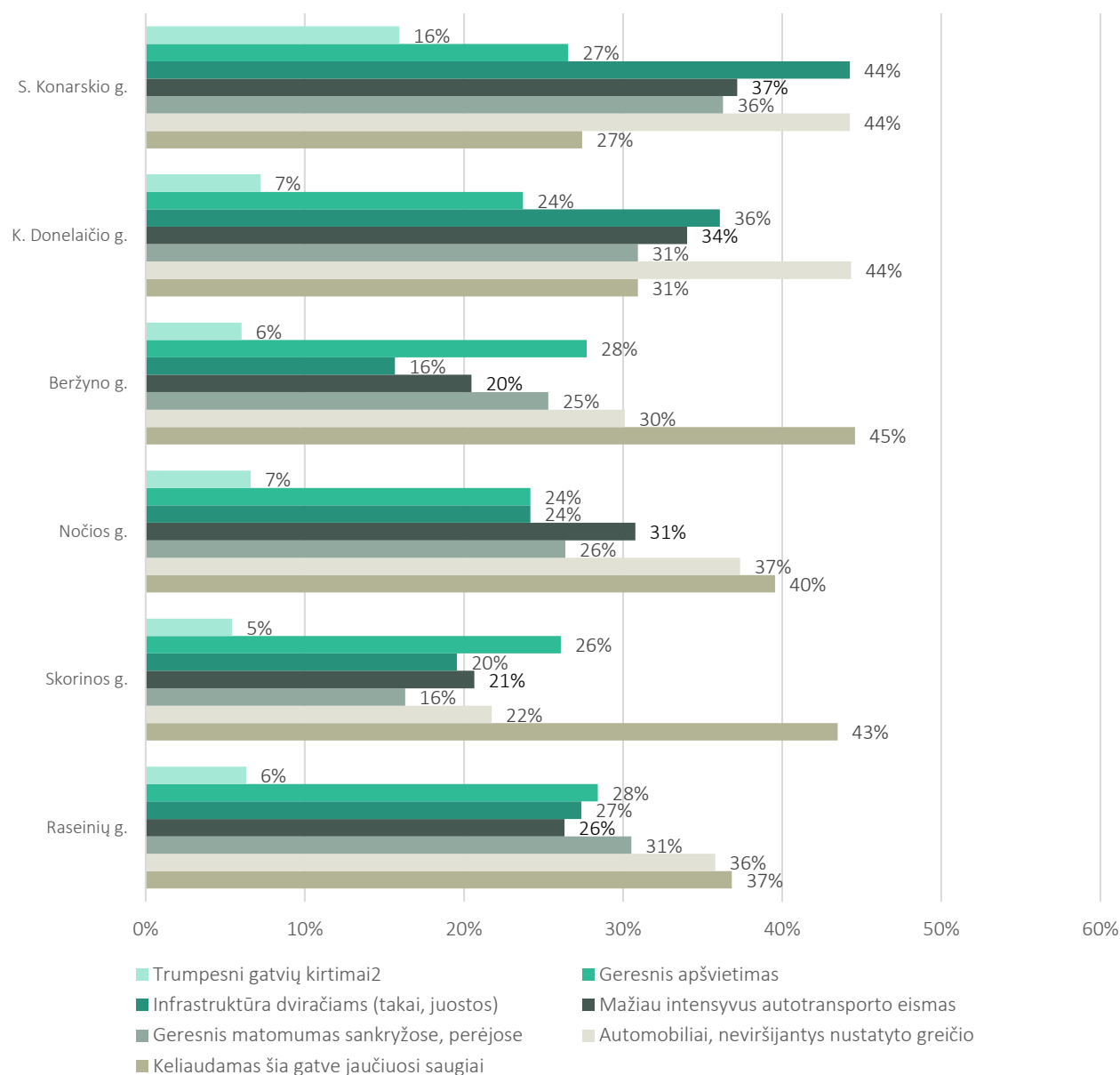
Atsižvelgiant į analizuojamų gatvių saugaus judumo ypatumus respondentai pažymi, kad tiriamose gatvėse reikia užtikrinti, kad automobiliai neviršytų leistino greičio (26–47 proc.; vidurkis 36 proc.), reikia geresnės dviračių infrastruktūros (18–43 proc., vidurkis 28 proc.) bei geresnio apšvietimo (23–31 proc., vidurkis 27 proc.). Tiriamų gatvių gyventojai labiau nei ne gyventojai norėtų pokyčių šiais aspektais. Kita vertus, ne gyventojai labiau nei gyventojai norėtų geresnio matomumo sankryžose, perėjose (atitinkamai, 45 proc. ir 28 proc.).



6 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

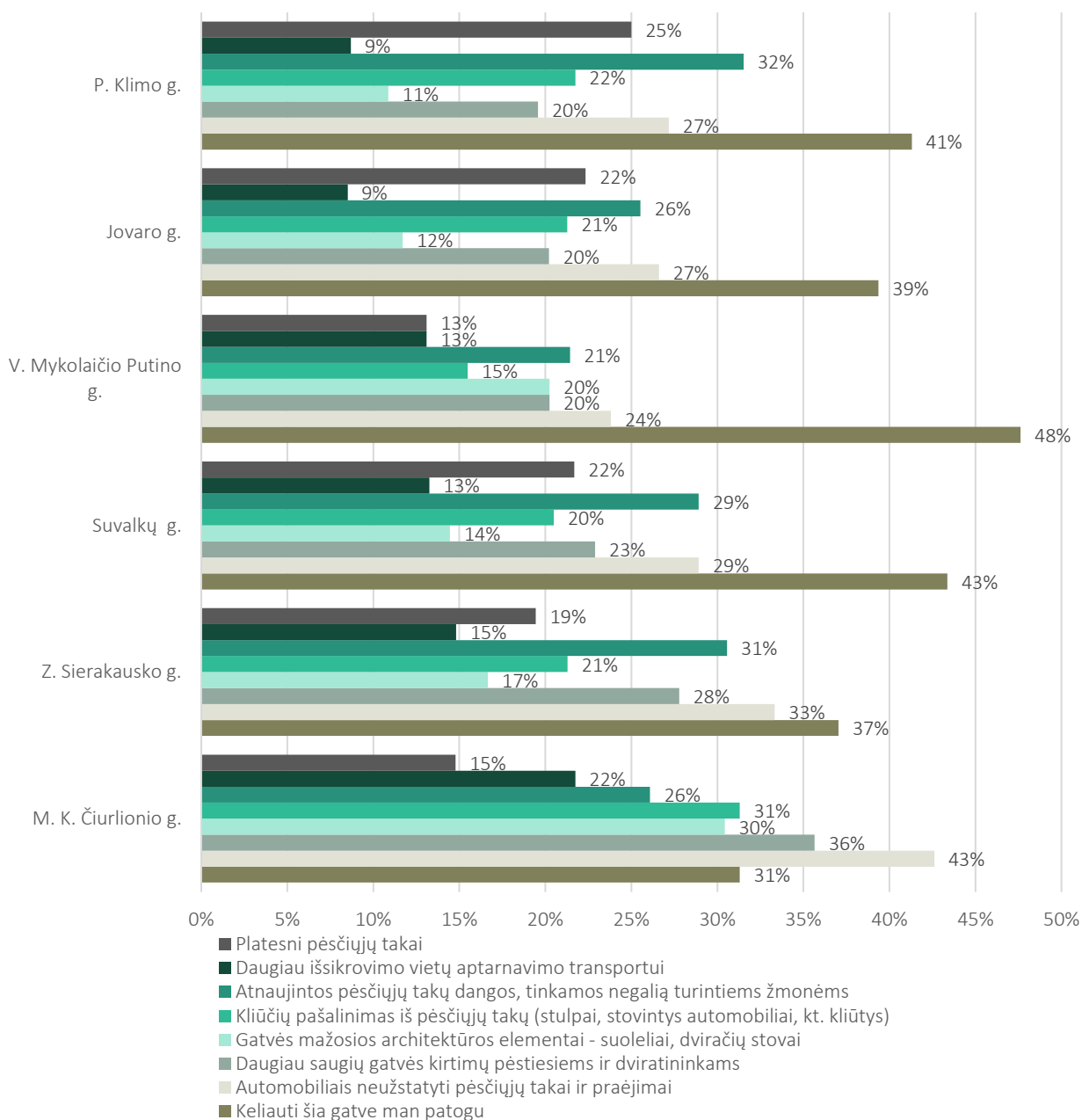
Panaši situacija stebima ir kitose analizuojamose gatvėse. Gyventojai, labiau nei ne gyventojai nurodo, kad tiriamose gatvėse reikia užtikrinti, kad automobiliai neviršytų leistino greičio (22–44 proc.; vidurkis 36 proc.), reikia geresnės dviračių infrastruktūros (16–44 proc., vidurkis 28 proc.) bei mažiau intensyvaus automobilių eismo (20–37 proc., vidurkis 28 proc.). Apibendrinant, dauguma respondentų nurodė, kad keliaudami šiomis gatvėmis jaučiasi saugiai. Saugiausiai jie jaučiasi V. Mykoliaičio Putino g. (49 proc.), mažiausiai saugūs – K. Donelaičio g. ir Nočios g. (24 proc.).



7 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

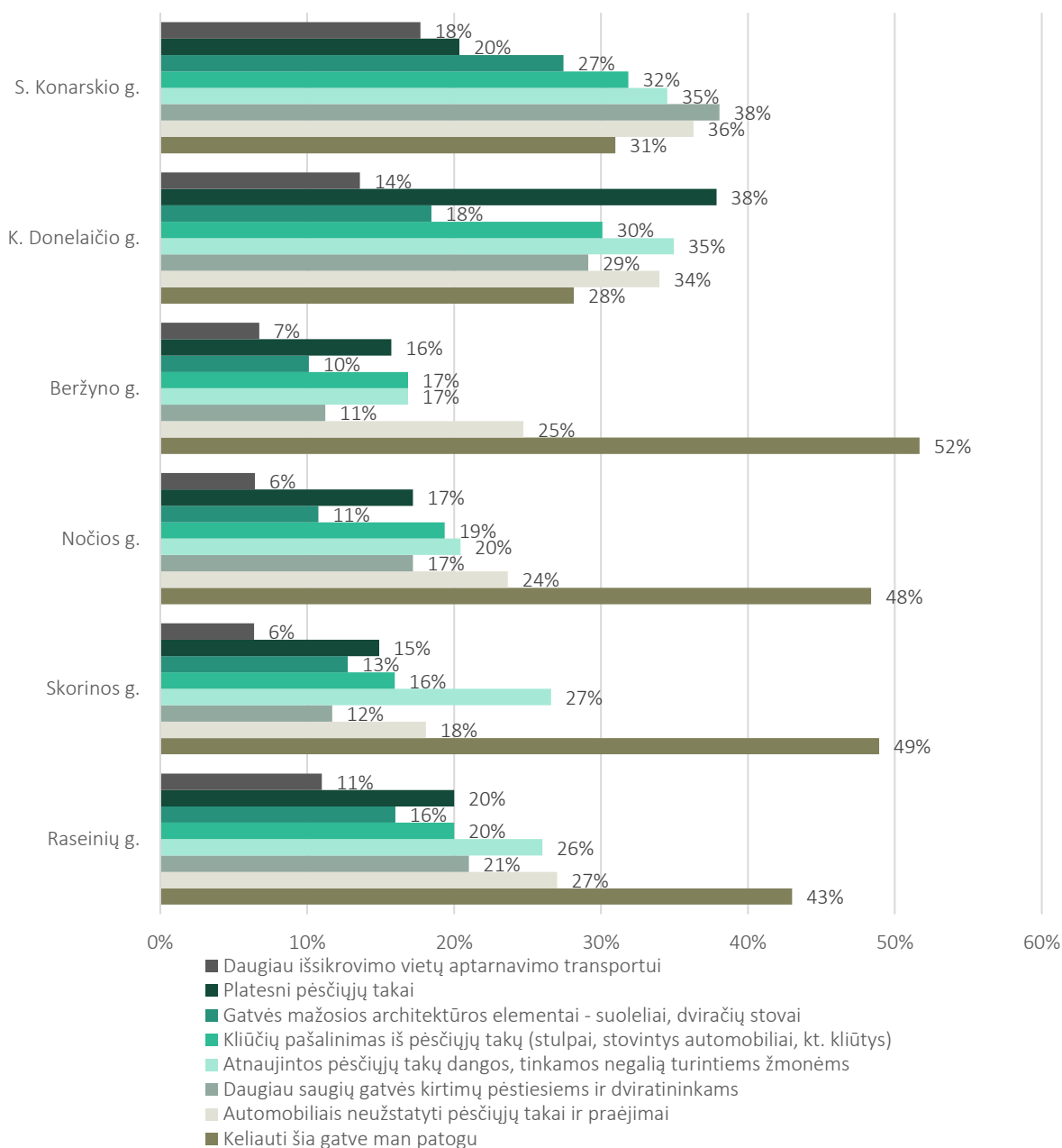
Atsižvelgiant į respondentų keliavimo įpročius nustatyta, kad siekiant patogesnio judumo analizuojamose gatvėse, respondentams reikia užtikrinti patogų automobilių stovėjimą, kad jais nebūtų neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai (24–43 proc., vidurkis 30 proc.), atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms (21–32 proc., vidurkis 27 proc.) ir daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams (20–36 proc., vidurkis 24 proc.). Kita vertus, apie 40 proc. respondentų pažymi, kad keliauti analizuojamomis gatvėmis jiems patogiu.



8 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

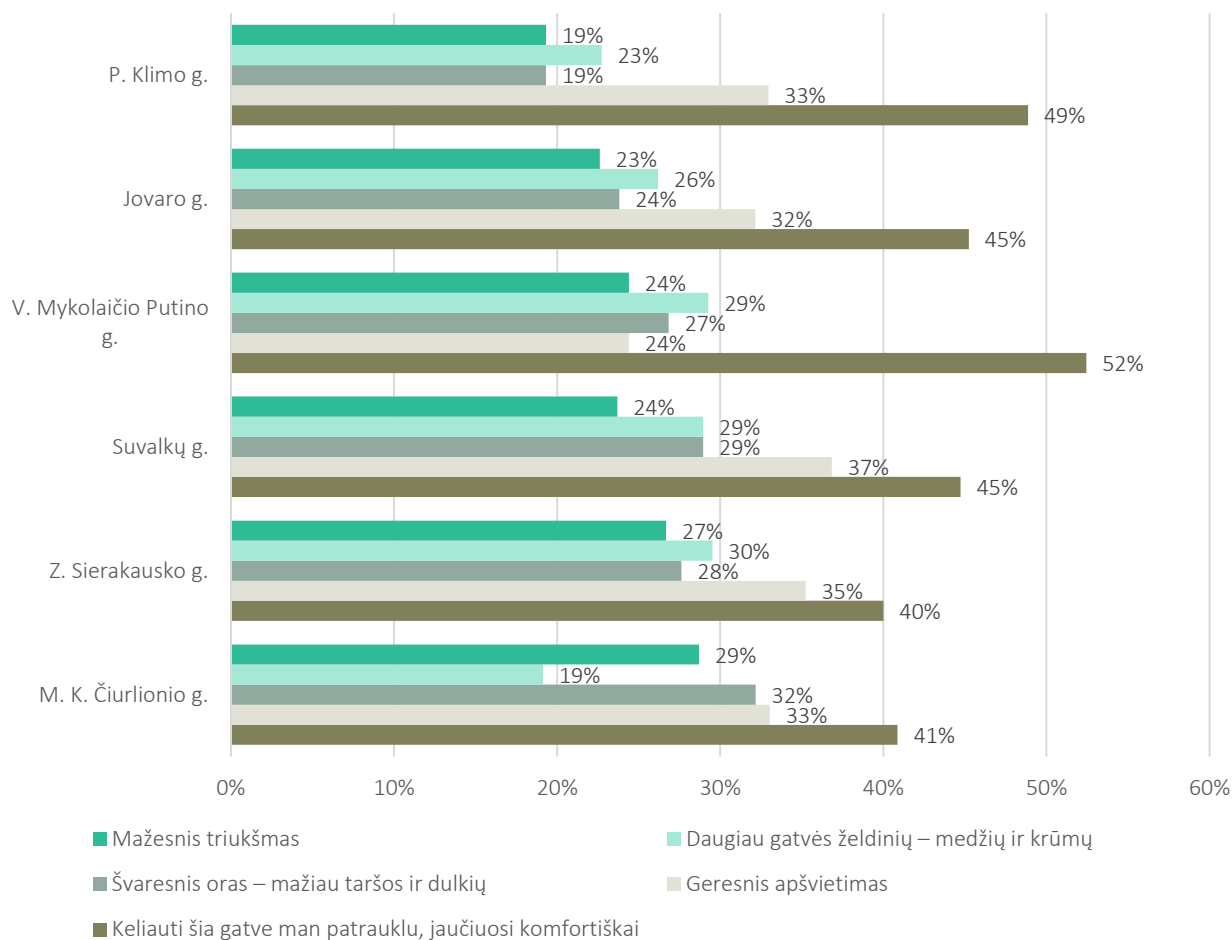
Panaši situacija stebima ir kitoje analizuojamų gatvių dalyje. Gyventojai, labiau nei ne gyventojai, nori tokių patogumų kaip neužstatyti pėsčiųjų takai ir perėjimai, daugiau saugių gatvės kirtimų, daugiau mažosios architektūros elementų ir pan. Taip pat apie 42 proc. respondentų nurodė, kad kelionės šiomis gatvėmis jiems patogios. Apibendrinant, respondentams keliauti analizuojamoje teritorijoje yra patogiu. Patogiausia gatvė, respondentų nuomone, yra Beržyno g. (52 proc.), o mažiausiai patogi – K. Donelaičio g. (28 proc.).



9 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

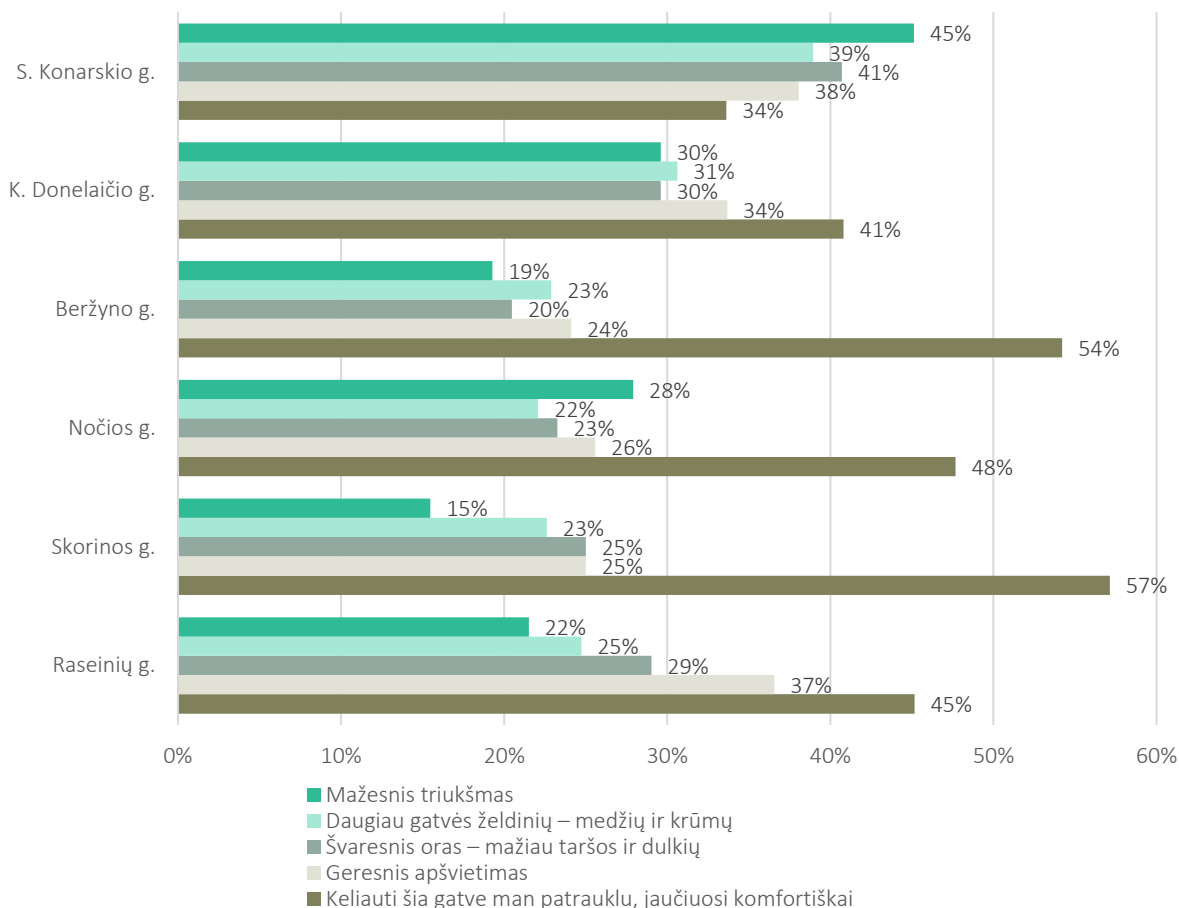
Atsižvelgiant į respondentų keliavimo įpročius nustatyta, kad siekiant patrauklesnio judumo analizuojamomis gatvėmis, respondentams reikia užtikrinti geresnę apšvietimą (24–37 proc., vidurkis 32 proc.), švaresnį orą (19–29 proc., vidurkis 26 proc.) ir daugiau gatvės želdinių (19–30 proc., vidurkis 26 proc.). Kita vertus, apie 45 proc. respondentų pažymi, kad keliauti analizuojamomis gatvėmis jiems patrauklu, jose jie jaučiasi komfortiškai.



10 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas teritorijoje būtų patrauklesnis

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Panaši situacija stebima ir kitoje analizuojamų gatvių dalyje. Gyventojai labiau nei ne gyventojai nori daugiau gatvės želdinių (medžių ir krūmų), mažesnio triukšmo bei švaresnio oro (mažiau taršos ir dulkių). Nustatyta, kad ne gyventojai, labiau nei gyventojai norėtų geresnio apšvietimo. Taip pat apie 46 proc. respondentų nurodė, kad kelionės šiomis gatvėmis jiems patrauklios, keliauti šiomis gatvėmis jiems komfortiška. Apibendrinant, respondentai pažymi, kad keliauti analizuojamoje teritorijoje jiems komfortiška. Patraukliausia gatvė yra Skorinos g. (57 proc.), o mažiausiai patraukli – S. Konarskio g. (34 proc.).



11 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas teritorijoje būtų patrauklesnis

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Bendrai analizuojant nagrinėjamos teritorijos gatvių saugumo, patogumo ir patrauklumo kriterijus, nustatyta, kad keliautojai pėsčiomis, automobiliu ir mišriai skirtingai vertina pasirinktus kriterijus. Pėstieji bei mišriai keliaujantys respondentai nurodė, kad jiems pokyčių reikia labiau nei automobilių vairuotojams. Kita vertus, visi respondentai pažymėjo, kad analizuojamoje teritorijoje reikia gerinti matomumą sankryžose bei perėjose. Mišrūs keliautojai labiau nei pėstieji ir automobilių vairuotojai išskiria, kad svarbu yra tvarkyti ir plėtoti dviračių takų infrastruktūrą. Pėstieji, labiau nei vairuotojai ar mišriai keliaujantys respondentai, pažymi, kad analizuojamoje teritorijoje reikia daugiau gatvės želdinių bei švaresnio oro.

1 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje teritorijoje

Klausimas	Kriterijus	Keliavimo būdas (teritorijoje)		
		Tik automobiliu (vairuotojai)	Tik pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone)	Mišriai (t. y. teritorijoje keliauja skirtingais keliavimo būdais)
Saugumas	Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio	6%	34%	36%
	Mažiau intensyvus autotransporto eismas	7%	25%	27%
	Geresnis matomumas sankryžose, perėjose	20%	20%	22%
	Trumpesni gatvių kirtimai	2%	8%	8%
	Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)	8%	22%	30%
	Geresnis apšvietimas	16%	22%	23%

	Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai	48%	31%	23%
Patogumas	Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams	7%	26%	21%
	Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai	18%	25%	27%
	Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai	4%	14%	19%
	Platesni pėsčiųjų takai	6%	21%	19%
	Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)	6%	20%	23%
	Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms	12%	19%	29%
	Daugiau išsikrovimo vietų aptarnavimo transportui	9%	7%	13%
	Keliauti šia gatve man patogiu	52%	30%	30%
Patrauklumas	Geresnis apšvietimas	19%	25%	28%
	Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų	11%	32%	18%
	Mažesnis triukšmas	9%	23%	24%
	Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių	8%	31%	22%
	Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai	57%	32%	31%

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais¹

Apibendrinant respondentų atsakymus nustatyta, kad tiriamose gatvėse reikia užtikrinti geresnį apšvietimą tamsiuoju paros metu bei užtikrinti saugų automobilių važiavimo greitį (ypač gyvenamosiose zonose). Teritorijoje taip pat trūksta mokamų / nemokamų automobilių stovėjimo aikštelių, todėl dažnai vairuotojai automobilius palieka neleistinose vietose ar ant pėsčiųjų takų. Prie švietimo įstaigų trūksta *kiss&ride* stotelių, kuriose tėvai (globėjai) galėtų saugiai išleisti vaikus į ugdymo įstaigas, netrikdant automobilių judėjimo.

¹ Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).

Greitis ir eismo intensyvumas: nepakankamai kontroliuojamas greitis, ypač gyvenamosiose zonose, kuriose vairuotojai nesilaiko greičio apribojimų.	Pėsčiųjų saugumas: nepakankama infrastruktūra pėstiesiems, siauri šaligatviai, prastų kelių kokybė, o automobilių parkavimas ant šaligatvių dar labiau apsunkina situaciją.
Automobilių statymas: - trūksta Kiss & Ride „kišenių“ prie ugdymo įstaigų, kad tėvai, vežantys vaikus į ugdymo įstaigas, netrukdytų automobilių judėjimui; - trūksta mokamų / nemokamų stovėjimo aikštelių; - automobiliai statomi neatsakingai, pažeidžiant kelių eismo taisykles, blogina matomumą tiek vairuotojams, tiek pėstiesiems.	Dviračių eismas: dviračių eismui skirtos gatvės nėra tinkamai pažymėtos ar prižiūrimos, vairuotojai nesilaiko dviračių gatvių taisyklių, o dviračių takų trūkumas kelia pavojų pėstiesiems.
Infrastruktūros trūkumai: - aukšti bortai (trūksta panduso ir pažeminimo žmonėms su negalia); - prasta šaligatvių būklė; - netinkamai suprojektuoti perėjimai, gyventojai kerta kelią ne per perėjas; - automobilių spūstys sankryžose; - trūksta ženklavimo ir greičio mažinimo priemonių šalia gausiai apgyvendintų gatvių.	

12 paveikslas. Respondentų išsakytos judumo problemos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Didžioji dalis kelionių nagrinėjamoje teritorijoje vyksta automobiliu (80 proc. gyventojų ir 69 proc. ne gyventojų). Teritorijos viduje dauguma kelionių vyksta pėsčiomis (arba kitomis ne motorinėmis priemonėmis). Pažymėtina, kad analizuojamos teritorijos gyventojai labiau linkę keliauti pėsčiomis nei ne gyventojai (atitinkamai, 81 proc. ir 50 proc.).

Nagrinėjamoje teritorijoje reikia užtikrinti geresnį gatvių apšvietimą ir saugų automobilių važiavimo greitį, taip užtikrinant saugų judėjimą pėstiesiems ir keliaujantiems kitomis, ne motorinėmis, transporto priemonėmis. Gerinant judumo sąlygas ir kuriant patogią keliavo aplinką reikia atnaujinti pėsčiųjų takų dangą (įskaitant pritaikymą neįgaliesiems) bei gerinti dviračių infrastruktūrą. Reikia didinti stovėjimo aikštelių skaičių. Pažymėtina, kad stovėjimo aikštelių trūkumas skatina vairuotojus palikti automobilius neleistinose vietose, o tai blogina matomumą (ypatingai šalia pėsčiųjų perėjų) ir trukdo pėsčiųjų judėjimui.